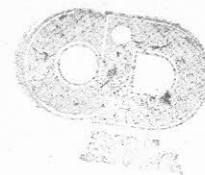


INTI-CID
369
Y



ECONOMIA DE LA TRACCION DIESEL EN LOS FERROCARRILES AMERICANOS (1)

Por P.H. Brown, Ph. B.
Traducción: Ing. Livio Dante Porta

Resumen: En un momento en que los ferrocarriles Británicos están activamente empeñados en una conversión de la operación ferroviaria a la tracción diesel, este examen de la economía del diesel en los Estados Unidos es particularmente oportuno. El autor ingeniero consultor con muchos años de experiencia, llega a la conclusión de que muchas de las economías atribuidas al diesel son debidas a causas que nada tienen que ver con este modo de tracción.

Este estudio de la economía de la tracción diesel está basado principalmente en los datos contenidos en la "Statistics of Railway of the United States" publicado anualmente por la ICO. (Interstate Commerce Commission). Las decisiones tomadas por varios ferrocarriles para cambiar la tracción a vapor por tracción diesel estuvo basada principalmente en las economías operativas hechas por unas relativamente pocas locomotoras puestas en servicio en el período 1935-1946. Estas economías aparecían tan importantes en comparación con los costos de la tracción a vapor existente en esa época que, en EE.UU. la cuestión del diesel vs. vapor ha sido considerada como asunto concluido a partir de 1950.-

(1) Traducción del original publicado en The Chartered Mechanical Engineer, Diciembre 1960, órgano oficial de la Institución of Mechanical Engineers, Londres. Se hace notar que los comentarios del CIPUEC están hechos en la parte inferior de la página en forma de llamada. Además las firmas y gráficos han sido mejorados en su presentación para mayor claridad en la exposición.-

INTI-CID
369
Y

///

Sin embargo, hacia 1955, se empezó a ver que un cierto número de factores correspondientes a la economía de la tracción Diesel no fueron completamente obtenidos en el período 1945/1950. Hoy, tras 20 años de operación diesel, estos factores pueden ser más claramente definidos. En un análisis final, los costos de la operación diesel para el año 1957 (último disponible en el momento en que este estudio fué hecho) son comparados con los costos de una operación hipotética con tracción a vapor de diseño moderno (2).-

Este estudio no ha sido hecho pretendiendo un retorno a la tracción a vapor. Su único propósito es determinar la verdadera posición económica del diesel con respecto a las otras formas de tracción.-

NOTA: Pero cual es la conclusión que se extrae?

El retorno al vapor estaría afectado de la mayor o menor irreversibilidad de las inversiones realizadas. Como a causa del "precio del dinero", las cargas financieras son mucho menores en U.S.A. el retorno será más fácil allá, así como más dañosa es la dieselización "á outrance" que se postula aquí.-

MENOS TRENES Y DE MAYOR PESO

La figura nº 1 muestra gráficamente la evolución del tráfico, evolución que ha sido el factor más importante en la explotación de la tracción, así como en los gastos y entradas de todo el ferrocarril. El número de locomotoras de los ferrocarriles americanos aumentó constantemente hasta 1924, año en el cual existían 69486 locomotoras en servicio, con una capacidad tractiva que también ha ido aumentando en forma sostenida.-

La necesidad de una menor cantidad de trenes y éstos a su vez más pesados, para reducir los gastos de explotación, creó una demanda de locomotoras de mayor potencia (HP).-

Los avances de Ingeniería a partir de 1915 permitieron aumentar la máxima potencia de las locomotoras desde 1500 HP a 7000 HP (aún en una sola unidad a vapor) para ciertas operaciones especiales. La disminución del número total de locomotoras en servicio de línea principal en los ferroca-

(2) Comentario: Nótese que la comparación se realiza respecto de una tracción a vapor moderna, lo que vale muy especialmente para nuestro país, en el que, como ya se ha mostrado ampliamente en otro lugar, no existe ningún caso que pueda servir de antecedente en este sentido, a pesar de disponerse de locomotoras capaces de hacerlo.-

///

