



Viajes por Carretera en Vehículo Eléctrico vs. Gasolina:

CÓMO LAS REDES DE CARGA CAMBIAN LA ESTRATEGIA DE RUTA Y EL ESTRÉS DEL VIAJE

SEGÚN LOS EXPERTOS EL VIAJE ELÉCTRICO NO ES "PEOR" NI "MEJOR", ES OTRA PSICOLOGÍA.

Un viaje largo por carretera no es solo un desplazamiento; es una negociación constante entre tiempo, energía, comodidad y tolerancia al imprevisto. Durante décadas, la estrategia era relativamente estable: elegir ruta, calcular kilómetros, asumir paradas breves y resolver el resto con estaciones de servicio frecuentes. Con la electrificación, el "combustible" ya no se repone igual, no está distribuido del mismo modo y, sobre todo, introduce tiempos de espera y decisiones de carga que afectan. En un vehículo con gasolina, el repostaje

suele ser un evento corto y estandarizado. Eso crea una psicología de viaje muy flexible: si te equivocas de salida, rara vez es un drama; si surge un desvío, se compensa con una parada posterior; si decides improvisar, la red de estaciones tiende a amortiguar el error. En un vehículo eléctrico, el viaje se parece más a gestionar energía que a repostar. La autonomía no se vive solo como un número, sino como una variable dinámica: velocidad, temperatura, viento, desniveles, carga del vehículo y estilo de conducción pueden alterar el consumo. La red de carga, especialmente fuera de corredores princi-

pales, funciona como una red de puntos discretos: si uno falla o está ocupado, el plan puede tensionarse.

REDES DE CARGA

La experiencia del viaje eléctrico depende menos del vehículo en sí y más del ecosistema de carga. Hay tres variables que influyen directamente en el estrés:

-Disponibilidad (densidad de puntos): a mayor densidad, menor ansiedad anticipatoria.

continúa



-Potencia (tiempo de carga): la potencia real determina si la parada es corta y tolerable o larga y frustrante. Además, la potencia efectiva cambia según el estado de la batería y la temperatura.

-Fiabilidad (funciona o no funciona): cuando un punto falla, el estrés se dispara porque la incertidumbre se traslada al resto del plan. En gasolina, una estación cerrada suele tener otra cercana; en eléctrico, depende del tramo. Estas variables afectan también la sensación de control, que es una pieza central del bienestar en viaje.

- Estrategia de ruta: En gasolina, el "mejor" camino suele ser el más corto o el más veloz, con paradas mínimas. En eléctrico, el mejor camino puede ser el que ofrezca mejores nodos de carga, aunque implique un pequeño desvío. También cambia la manera de segmentar el trayecto. En gasolina, puedes pensar en una o dos paradas grandes. En eléctrico, suele ser más eficiente hacer paradas más frecuentes pero estratégicas, manteniendo la batería en rangos donde la carga es más rápida.

**"PARADAS INVISIBLES"
VS. "CON AGENDA"**

En gasolina, muchas paradas son casi invisibles: cargar, pagar, seguir. Se integran al viaje sin alterar la narrativa del día. En eléctrico, la parada se vuelve un bloque con

duración variable. Esto tiene dos efectos psicológicos opuestos, ya sea positivo, que obliga a descansar; o negativo, si la parada se siente impuesta, se vive como pérdida de libertad y aumenta la irritación. El punto no es solo cuánto dura la parada, sino si el viajero la percibe como parte del plan o como fricción externa. Cuando la parada tiene propósito (comer bien, caminar, estirar), el tiempo se convierte en recuperación. Cuando es espera sin contenido, el tiempo se convierte en desgaste.

**ESTRÉS DEL VIAJE:
DOS PERFILES DE ANSIEDAD**

Comparar "qué estresa más" no tiene una respuesta universal; depende del tipo de ansiedad del conductor. En el de gasolina, el estrés tiende a venir producto del tráfico y conducción prolongada sin pausas, costos fluctuantes, decisiones impulsivas de ruta y tiempo, y el cansancio acumulado por "apurar" el viaje. En el auto eléctrico, el estrés típico aparece por la incertidumbre sobre la disponibilidad real del siguiente punto, miedo a llegar con margen insuficiente, colas o fallos y sensación de que el plan depende de terceros. Curiosamente, el eléctrico puede reducir un tipo de ansiedad (la prisa) y aumentar otra (la anticipación). Para algunas personas, anticipar es peor que correr; para otras, anticipar es manejable y hasta tranquilizador. Más allá del tipo de vehículo, hay principios que casi siempre funcionan para reducir



el estrés en ambos casos. No hay que depender de una única opción crítica (sea estación o punto de carga), hay que definir un margen de seguridad con el tiempo y energía extra, lo cual compra más calma. Además, hay que convertir la pausa en descanso real para reducir los errores, y evitar el "modo carrera" ya que la prisa aumenta consumo (en ambos), empeora el juicio y sube el cansancio. Y finalmente diseñar tramos razonables con metas cercanas. La clave de todo está en entender que la

estrategia no es solo técnica; es emocional. Cuando la red es densa y confiable, el viaje eléctrico puede sentirse sorprendentemente sereno, con pausas humanas y un ritmo más amable. Cuando la red es escasa o incierta, la experiencia exige disciplina y tolerancia a la variación. En ambos casos, el viaje mejora cuando el conductor deja de pelear con el sistema y empieza a diseñar el trayecto como lo que realmente es: una experiencia compleja, móvil y profundamente psicológica. (Fuente: Presslatam)