

**POR SEGISMUNDO**

Leo un entretenido reportaje testimonial en que el protagonista oficia como conductor de aplicación utilizando un automóvil eléctrico, chino por supuesto.

Estamos desde hace tiempo familiarizados con los vehículos de aplicación, pero no somos tan cercanos a los automóviles eléctricos, pese a que avanzan con fuerza en el mercado y aparecen en diversas marcas, precios y categorías. Los hay híbridos que operan tanto con gasolina como con energía propia. Así, cuando la batería se agota vuelven a lo tradicional y el conductor y sus pasajeros no se quedan botados a medio camino.

Resulta sorprendente al escañar un poco en el tema de los autos eléctricos descubrir que no son una novedad del siglo XXI, sino que su origen se remonta al XIX.

Varios modelos eléctricos se presentan en exposiciones internacionales y en 1900 un modelo alcanza a los 100 kilómetros por hora. Hay una producción relativamente importante de esos vehículos en Francia, Gran Bretaña y Estados Unidos. Hasta Edison participa en su producción, pero finalmente son desplazados por los actuales. Pese a sus ventajas y un momento de popularidad, el problema de esos coches, por lo general pequeños, estaba en sus precarias baterías de poca duración y sin posibilidad de recarga.

Resumiendo la historia, tenemos así los eléctricos decimonónicos, luego algunos a vapor, como las locomotoras, y, finalmente, los con motor explosión que utilizan combustible, petróleo o gasolina.

A vapor los conocimos aquí en Valparaíso en la primera mitad del siglo pasado en forma de camiones que operaba la Compañía de Gas y también la desaparecida Refinería de Azúcar. Eran ruidosos y pesados armatostes con enormes ruedas que pese a estar forradas en goma virtualmente demolió los pavimentos. Muy útiles en tiempo de penurias de combustibles.

Vimos un modelo de estos camiones en el multifacético museo Cardoen de Santa Cruz.

En los automóviles con motor de combustión interna, una explosión mueve un pistón co-



PERFECTOS MODELOS A ESCALA DE PRECURSORES AUTOMÓVILES, LINDO JUGUETE PARA GRANDES DISFRAZADO DE ADORNO EN CUALQUIERA REPISA.

# La vuelta de los autos eléctricos

nectado a una biela que, a su vez, hace girar el cigüeñal cuyos movimientos circulares, con diversos mecanismos, llega a las ruedas. Los precursores con esa modalidad datan de la década de los años 80 del siglo XIX y logran pleno desarrollo al inicio del pasado. Llegan también a Chile y aparece incluso publicidad de ventas y reparación en la revista Zig Zag de 1906. Perfectas reproducciones a escala de esos modelos encontramos en los "Matchbox" -caja de fósforos- por la cajita que los contienen. Al modelo mismo la cajita agrega las características del coche reproducido. Un adorno, un juguete para niños grandes como ocurre con los trenes eléctricos a escala.

**PERSONAJE DE LEYENDAS**

En cuanto a la precursora electromovilidad, en Valparaíso, años 50 del siglo pasado, circulaba por las calles en un carrito eléctrico Manuel Escorza, un español impedido de nacimiento, de gran cultura que es-

cribía acertadas críticas de cine para La Estrella bajo la firma M. del Val. Una personalidad llena de leyendas, algunas muy negras por su actuación como importante jefe del bando republicano durante la Revolución Española. Más grata es la presencia precursora de la electromovilidad en los conocidos carritos de golf y ahora en algunos supermercados para personas con problemas de movilidad. También vemos eléctricos en servicios de reparto.

Volviendo a nuestro reportaje, tenemos al conductor manejando para la aplicación Didi un Mini Dolphin cuyo valor supera levemente los 16 millones de pesos.

El espacio interior es amplio, contrariamente a lo que se imagina el conductor al ver el tamaño exterior del coche. También queda impresionado porque "de partida el vehículo te saluda y, un día después, tu saludas al auto". Agrega que adentro el auto está lleno de pantallas y advierte "si crees que eres tú quien maneja, olví-

dalo. En un auto eléctrico siempre te estarán televigilando, te le dirigiendo".

Unos pasajeros que requieren el servicio del flamante conductor advierten que el coche es silencioso, una de las características agradables de la electromovilidad.

La apreciamos hace décadas cuando llegaron a Valparaíso los trolebuses en reemplazo de los tranvías. Los viejos carros eran en su recorrido una verdadera maestría en movimiento que estremecían hasta lejanas casas de los cerros. Claro, eran fierro contra fierro, ruedas de acero circulando por rieles de acero. Los troles, en cambio, alimentados con electricidad y con ruedas de goma, tal como cualquier vehículo, eran y son silenciosos. El problema inicialmente es que no había ruido que advirtiera su cercanía y los atropellos de distraídos eran frecuentes.

Volviendo a nuestro improvisado conductor encontramos que el revolucionario vehículo le advierte que las ba-

terías están al borde de cero carga.

**LA PANA DEL TONTO**

Es la amenaza de la viejísima "pana del tonto", sobre la cual incluso advierten con letreros luminosos en los túneles de las autopistas que cruzan Santiago. Dicen "panne" y no usan la palabra "tonto".

Y en el caso de los eléctricos no está la humillante solución de cargar combustible en un bidón y así alimentar al automóvil paralizado. La solución no es tampoco "chupar" bencina con una manguera desde el estanque de un conductor generoso, experiencia terrible al tragar combustible si no se tiene experiencia en la operación.

Tampoco la solución está en "pedir prestado" en cualquier casa un enchufe y conectar allí con un cable el auto eléctrico como si fuera una lamparita de velador.

No. Hay que llegar a un servicio especializado, una electrolinera donde se realiza el proceso de carga, que no es instantáneo. Demora.

Es de noche y nuestro conductor tiene problemas para encontrar el indispensable servicio. Lo logra, conecta y se duerme en el proceso de carga. Finalmente, paga. 10 mil pesos, un tercio de lo que hubiera pagado por una carga de gasolina

para un vehículo tradicional. Más allá de lo anecdótico los automóviles eléctricos están avanzando en nuestro país tal como ocurre en el mundo. Hay problemas que van desde los puntos de carga, los enchufes al sistema, no son todos iguales, la duración de la carga y el enorme costo de las baterías que, dicen algunos, equivalen a la mitad del costo del coche.

**TEMA CRUCIAL**

En un país como el nuestro, largo y angosto, de largas distancias, el tema de duración de cargas y puntos de venta resulta crucial.

El almacenamiento de la energía eléctrica es la gran cuestión. Se puede almacenar el agua, el vino, la leche y, por cierto, los combustibles en diversas formas todo ello con relativa facilidad. Pero la electricidad exige generación, transmisión y almacenamiento. Así, las grandes generadoras del país estudian el almacenamiento de energía en enormes baterías para atender la demanda y mantener los flujos. La inversión total estimada es de US\$ 2.500 millones para 2027.

En medio de la crisis del Medio Oriente esta inversión macro es urgente, pues nuestra generación depende en parte también del esquivo petróleo que nos llega casi desde los campos de batalla y también de las lluvias que nos pueda mandar el buen Dios, sin considerar el viento y la luz solar. Inversión macro. Pero vaya usted pensando en una "inversión micro", un automóvil eléctrico, con todos sus caprichos, pues la "pana de los tontos" -estanque seco- puede estar a la vuelta de la esquina ante el esquivo abastecimiento del "oro negro", el viejo petróleo y sus derivados ahora tan fáciles de comprar. Tuvimos la experiencia hace décadas con la Segunda Guerra Mundial, cuando se cerró la llave de la bencina y muchos últimos modelos funcionaban convertidos en una especie de locomotora, con unos gasógenos -casi un calefón- adosados a su parte posterior que inyectaban "gas pobre" al carburador, logrando así una pausada marcha del motor.

Nos queda mucho por andar, pero los autos eléctricos, en silencio, llegaron para quedarse. **CS**