Empresas trasnacionales destruían en masa los vehículos eléctricos

La electricidad y el hidrógeno, fuentes alternativas para el transporte

Sylvia Ubal

Jueves 21 de agosto de 2008, puesto en línea por Barómetro Internacional, Sylvia Ubal

Los automóviles eléctricos no son algo del futuro, sino más bien del pasado. A finales del Siglo XIX y principios del XX los automóviles eléctricos tenían la mayoría del mercado y se vendían más que los coches a gasolina e incluso poseían los records de velocidad y distancia recorrida de ese entonces (Electric vehicles).

En Nueva York comenzaron a funcionar taxis eléctricos en 1897. La Electric Vehicle Company llegó a tener más de 100 de éstos automóviles circulando por las calles y pronto fueron habituales los taxis eléctricos, también en Chicago, Philadelfia, Boston y Washington DC.
Pocos años después, los principales fabricantes de automóviles del mundo renunciaron a desarrollar vehículos eléctricos, con el argumento de que la mayoría de los usuarios se resisten a abandonar los alimentados con combustible.

Luego en 1996 la General Motors (GM) fabrico en los EEUU los autos eléctricos llamados EV1 (Electric Vehicle1) que recorrían las calles tan congestionadas de California. Los pocos afortunados que manejaron, jamás quisieron dejarlo. Como algunas celebridades, como Mel Gibson y Tom Hanks; y todos compartían la misma pasión por un magnífico automóvil con el que estaban absolutamente maravillados Entonces, *¿por qué la General Motors retiró a todos los EV1 de circulación y los destruyó por completo? ¿Quién mató al auto eléctrico?*

Eran autos totalmente impulsados por la energía eléctrica, no contaminaban el aire y corrían a mas de 100Km/H, silenciosos, fácil para estacionar, para maniobrar y de gran eficiencia para moverse dentro de una ciudad tan congestionada de automóviles. No producían ningún tipo de polución (no tenían tubo de escape). Eran fácilmente recargables con energía eléctrica en el garage de la casa. Para asegurar la operatividad de los EV1 en todo momento, se instalaron en California más de 500 estaciones de recarga gratuitas, muchas de ellas colocadas en lugares de gran movimiento como supermercados y estadios deportivos
Pero mientras los usuarios disfrutaban de sus EV1, la disputa legal seguía su curso. Finalmente, la presión de los lobbies de las automotrices y el gobierno de George Bush debido a sus vinculaciones con las compañías petroleras terminaron forzando al estado de California a modificar la ZEV Mandatory en favor de la ZEV Regulatory, una normativa mucho menos exigente y estricta, tendiente a favorecer a los vehículos híbridos o que utilicen biocombustibles.
Un modelo japonés fue destruido luego de circular en EEUU

A fines de 1997 la compañía General Motors lanzó al mercado su revolucionario modelo EV1, al mismo tiempo que junto con otras automotrices, como por ejemplo Nissan que presenta el modelo Eléctrico Hipermini iniciaban una batalla legal contra el estado de California. Debido a ello, las unidades fabricadas por General Motors no fueron vendidas a los interesados, sino alquiladas mediante un contrato de leasing. Eso le permitió a la empresa mantener el control sobre el destino de esos automóviles, mientras debían cumplir con la reglamentación,

En 1997 Nissan y el municipio de la ciudad de Pasadera en California adoptó este automóvil para los empleados de Nissan, En Agosto del 2006 el contrato entre el municipio de Pasadera y Nissan expiró, este

municipio intento comprar los autos pero el fabricante se negó y recuperaron todos los autos para destruirlos.

Fue así que en el año 2004 y a pesar de las protestas y reclamos de los usuarios, General Motors retiró de circulación a todos los EV1 para luego destruirlos por completo y dejar sus restos en un depósito de chatarra en el desierto de Arizona. La movilización de los usuarios, que incluso ofrecieron pagar lo que sea para retener sus automóviles, resultó insuficiente contra el poder de General Motors y otras automotrices, que habían fabricado vehículos eléctricos y que tomaron la decisión de desmantelarlos, estos fabricantes sólo ofrecían excusas sin sentido para no abandonar su tradicional y contaminante línea de producción basada en vehículos de combustible líquido. Tras la modificación de las normas californianas, sólo un puñado de unidades (con su revolucionario sistema de propulsión removido) se conserva en algunos museos.

Pero algunos usuarios de estos automóviles deciden organizarse y forman la asociación “DontCrush” para intentar salvar los autos eléctricos.

Curiosamente mientras estas empresas trasnacionales destruían en masa los vehículos eléctricos y protegían a los automóviles a combustión, un activista en defensa del medio ambiente Jeffry Uers, de 23 años fue condenado a 22 años y 8 meses por haber quemado tres Hummer (vehículos americanos iguales a los del ejército y que consumen mucho más combustible).

Este joven quiso demostrar a través de este gesto la amenaza que representan estos automóviles, grandes consumidores de hidrocarburos y contaminadores para nuestro planeta.

La fuerte presencia de intereses políticos y económicos no quiere que estos vehículos eléctricos se mantengan en el mercado y se empeñan en continuar explotando al máximo los decrecientes recursos petroleros, sin importar las consecuencias, y así van haciendo guerras en el Medio Oriente por causa del petróleo y matando personas en todo el mundo a causa de la polución de los combustibles mientras que al mismo tiempo perjudican y retrasan la aparición de tecnologías alternativas que incluso podrían resultar más eficientes y menos contaminantes

No solamente existe la tecnología del auto eléctrico, la BMW tiene un automóvil comercial a base de células de hidrógeno desde hace más de 10 años. El Gobernador de California el actor Arnold Schwarzenneger, conduce en la actualidad una Hummer propulsada por hidrógeno

Las trasnacionales se oponen al automóvil eléctrico o de hidrógeno

Mi pregunta es la siguiente: *¿Por qué estos vehículos no se están promocionando a nivel mundial?* Estos automóviles deberían de estar remplazando a los de combustión

El auto de hidrógeno tiene como desecho de combustión el vapor de agua, esto significa que es totalmente libre de contaminación, y utiliza como materia prima para combustible, ¡el aire! Una fuente gratuita de combustible.

¿Cuanto valdría el barril de petróleo si no fuera utilizado para mover automóviles? El uso de propulsión alternativa haría que los precios bajaran.

Pero a quienes no les interesan estos automóviles, quienes no quieren que el petróleo baje, son las grandes corporaciones petroleras, que controlan a los legisladores de EEUU y Europa con el poder del dinero.

Muchos de las los grandes capitales de las familias que controlan varias industrias trasnacionales, dependen del petróleo, como la familia Bush,

Pero la buena noticia la dio una televisora de Chile (ChileVisión) los primeros días de este mes de Agosto, la empresa filial del Grupo Endesa, presentó al país el primer automóvil us-1 modelo c-ro city car,

perteneciente a la marca china US-1. 100 por ciento eléctrico este será el primero en Suramérica en comercializar los automóviles eléctricos para fines de 2008.

Este auto, que llegará muy pronto al mercado nacional, sólo requiere enchufarse para cargarse de energía. Según se informó, en tan sólo dos horas y media el vehículo recarga el 80 por ciento de su capacidad energética lo que garantiza cero emisiones de gases contaminantes al medio ambiente.

Estos autos para la ciudad (City Car), se enchufan como un celular diariamente 8 horas, en toma corrientes comunes, consumiendo entre ocho y 10 kilowatts, lo que equivale a un gasto de $650 pesos (1,49 dólares). En dos horas y media carga el 80% de la batería, con esa carga el auto tiene una autonomía para 130 kilómetros, con una velocidad hasta los 100 km/h, este vehículo es 10 veces más económico que los de combustible.

El us-1 modelo c-ro city car tiene un precio de $ 4.760.000, pesos Chilenos (1,091dólares), si bien tiene gastos de aceite, agua destilada, y, más otros gastos propios de vehículos a combustible, no acumula el costo asociado al deterioro del medio ambiente y al calentamiento global generado por los vehículos de hidrocarburos, que lo pagan el planeta y las generaciones futuras.