“El romance de Estados Unidos con el automóvil”: La historia oculta del coche eléctrico

Por: Larry Romanoff
Globalizacion, 22 de diciembre 2019

Región: Mundo
Tema: Historia, Tecnología

Un estudio sobre los coches de gasolina revela uno de los mayores fraudes empresariales y los subsiguientes desastres medioambientales que se infligieron a la sociedad humana. En esta historia se entremezclan tres cuestiones diferentes: la promoción del transporte movido con gasolina por medio de

(a) el asesinato del transporte público masivo

(b) el genocidio de los vehículos eléctricos y

(c) la creación de barrios a las afueras de las ciudades estadounidenses para hacer que la posesión de un coche fuera una necesidad vital.

El romance estadounidense con el automóvil fue una consecuencia de esas tres cuestiones que empezó con una conspiración masiva para asesinar a los vehículos eléctricos, lo que contribuyó a asesinar al transporte masivo y obligó a los estadounidense a poseer un coche privado.

Como la mayoría de las demás historias, esta empieza a principios del siglo XX, cuando Estados Unidos estaba ocupado en industrializarse, cuando el transporte público masivo a base de trenes y tranvías satisfacía gran parte de las necesidades de l a nación . Por supuesto, al mismo tiempo los automóviles evoluciona ro n rápidamente, pero el transporte movido con gasolina, ya fuera en coche privado o en transporte masivo, tenía menos éxito . Casi todo el transporte en tren local y entre ciudades de la nación era eléctrico y los automóviles eléctricos fueron ganando terreno rápidamente a sus rivales movidos por gasolina. Para 1900 casi el 40 % de todos los coches estadounidenses eran eléctricos y eran tan populares que la ciudad de Nueva York tenía una flota de taxis eléctricos .

Los coches eléctricos superaban a sus rivales de gasolina y a la gente les gustaban porque no tenían los olores, el ruido o las vibraciones de los coches de gasolina, eran más fáciles de manejar y no requerían una manivela de arranque ni cambios de marchas. El *New York Times* señaló que especialmente las mujeres los preferían debido a la ausencia de humo y vapores malolientes, especialmente al repostar (1) (2).

Parecía seguro que los vehículos eléctricos iba a ser fundamentales en el futuro pero entonces, en solo unos tres años, cambió irreversiblemente el paisaje del transporte y los vehículos eléctricos, como los dinosaurios, sufrieron un cambio climático fatal y murieron. **Es trágico que se acabara con los automóviles eléctricos tan al principio de sus vidas. Si se hubiera permitido que se llevara a cabo esta transición en sus inicios ahora tendríamos más de cien años de intensa investigación y desarrollo sobre baterías, y unos beneficios incalculables para el medio ambiente mundial.** Solo podemos adivinar los posibles resultados. Por ejemplo,

hace unos años un estudiante de secundaria chino diseñó un aerodeslizador eléctrico como sustituto del automóvil que no requería carreteras costosamente asfaltadas. Este VW Aqua ganó un premio internacional.

En aquel momento General Motors (GM) y las principales empresas petroleras se enfrentaba a una crisis múltiple. El mercado del automóvil ya se había saturado y las ventas eran tan mínimas que en 1921 solo GM perdió más de 65 millones de dólares e iba camino de desaparecer. L os ingresos y beneficios de las empresas de petróleo compartían ese lúgubre futuro. GM y sus amigos se dieron cuenta de que su única esperanza de salvación era eliminar a su único rival, el transporte público masivo, y urdieron un plan que iba a cambiar para siempre el curso de la economía estadounidense, su cultura de transporte y su sociedad. Hace cien años General Motors, John Rockefeller y unos pocos amigos íntimos utilizaron enormes cantidades de dinero y todo tipo de engaños, coacciones e intimidaciones sin llegar a l asesinato para acabar sin ayuda de nadie más con la industria del coche y del tren eléctrico estadounidense al comprar y destruir el material rodante de casi 1.000 ferrocarriles y tranvías de Estados Unidos para poder vender en su lugar vehículos con motor de gasolina y al mismo tiempo matar prácticamente el transporte público de masas (3).

Según los propios archivos de la empresa, GM creó una división especial secreta que se encargó de la tarea de exterminar el transporte de masas, sustituirlo por la propulsión a gasolina y eliminar toda huella de los vehículos eléctricos. GM era en aquel momento una empresa enormemente poderosa que tenía una gran influencia financiera en el sistema bancario y, por consiguiente, en los ferrocarriles que requerían apoyo y financiación de los bancos. Amenazaron a cada ferrocarril con la retirada completa de todo el lucrativo negocio del transporte de mercancías a menos que la empresa ferroviaria sustituyera sus locomotoras eléctricas por unidades movidas con gasolina de GM. Por medio de todo tipo de extorsiones trataron de obligar a los sistemas locales de transporte a abandonar los tranvías locales y comprar autobuses GM de gasolina. Según los archivos del Departamento de Justicia estadounidense, los ejecutivos de GM visitaron los bancos que utilizaban los distintos ferrocarriles, les ofrecieron millones en depósitos adicionales y otras recompensas a cambio de que amenazaran financieramente a sus clientes de los ferrocarriles para persuadirlos de que abandonaran sus sistemas eléctricos y se pasaran a vehículos GM de gasolina. La amenaza de GM a esos bancos era retirar todos los depósitos si se negaban a cooperar (4).

En cada caso en que esta conspiración tuvo éxito y los tranvías locales se convirtieron en autobuses de gasolina, GM no sólo compró y aplastó los vehículos eléctricos, sino que arrancó todas las vías y redistribuyó los derechos de paso de manera que fuera prácticamente imposible reconstruir estos sistemas. En los casos en los que fracasaron sus esfuerzos, GM formó numerosos *holding* con sus amigos invisibles e intentaron comprar y convertir los ferrocarriles ellos mismos. Según los archivos del FBI, cuando no se pudieron comprar los sistemas ferroviarios, en vez de ello GM compró a los funcionarios de los ferrocarriles, los sobornó con grandes cantidades de dinero y con coches nuevos, y utilizó amenazas y la extorsión de forma sorprendentemente desinhibida. GM también patrocinó y financió a funcionarios corruptos en muchas elecciones municipales, que luego iba a votar a favor vender su sistema de ferrocarril eléctrico local a GM. La mayor parte de todo esto se hizo en nombre de un *holding* llamado National City Lines, que era propiedad conjunta de GM, Standard Oil y Neumáticos Firestone. Cada vez que estos sistemas ferroviarios pasaron de eléctricos a gasolina experimentaron una rápida y enorme disminución de ingresos, ya

que los pasajeros abandonaron los lentos y malolientes autobuses de gasolina, y compraron automóviles, lo que formaba parte del plan.

Un escollo fue que muchos sistemas de tranvías eléctricos locales eran propiedad de la empresa eléctrica pública regional, que utilizaba sus propios excedentes de electricidad para los sistemas de transporte público, y en este caso GM no tenía ninguna influencia. Para eliminar este bloqueo GM y su personal invisible presionaron, sobornaron y extorsionaron a los políticos electos de la nación para que aprobaran una nueva legislación que prohibiera a las empresas eléctricas públicas "reguladas" operar negocios "no regulados" como el tranvía eléctrico y los sistemas de trenes. Este ingenioso truco legislativo obligó a las empresas de servicios públicos a poner en venta todos sus sistemas de trenes eléctricos, todos los cuales fueron comprados inmediatamente por GM y sus *holding* y tirados a la basura. De este modo y con otras artimañas en tres años GM había desmantelado prácticamente todos los 1.000 ferrocarriles y tranvías eléctricos de Estadios Unidos tras comprar y triturar para chatarra todo su material rodante, que sustituyó por unidades que funcionaban con gasolina fabricadas por GM (5).

Por supuesto, hubo casos judiciales que trataron de abordar las múltiples ilegalidades y fiscales federales que acusaron a GM de emprender "una campaña cuidadosa y deliberadamente planeada para quitar al público estadounidense sus empresas de servicios públicos más importantes y valiosos". Pero los jueces estadounidenses resultaron ser tan fáciles de comprar como los políticos y el asunto murió finalmente en los tribunales con la imposición de una multa de 5.000 dólares a General Motors y de multas de un dólar cada uno al Tesorero de GM, H. C. Grossman y a otras personas. Con los años GM ha defendido lo que hizo y culpado a la expansión suburbana y al consiguiente aumento de ventas de automóviles privados, así como a la disminución de la cantidad de pasajeros en el transporte público eléctrico, ignorando el hecho de que la propia GM fue responsable de todo ello. Wikipedia cubre estos hechos con cierto detalle y la única reserva es la afirmación de que se trata de otra "teoría de la conspiración" irresponsable. Pero, como de costumbre, si leemos Wikipedia y asumimos que todo lo que afirma ser falso es realmente cierto, tendremos una visión bastante acertada.

Pero GM aún no había terminado. En aquel momento la mayoría de la gente que quería un coche y podía permitírselo ya había comprado uno, pero un problema todavía mayor era que aun teniendo coche no había adonde ir. No había muchas carreteras y las buenas prácticamente no existían; la experiencia más frecuente a la hora de conducir era quedarse atascado en 60 centímetros de barro sin ayuda a la vista. Para solucionar esta falta de infraestructuras GM y sus amigos presionaron, acosaron y sobornaron fuertemente a los gobiernos estatal y federal para que construyeran carreteras. Tuvieron mucho éxito. El gobierno estadounidense emprendió un programa generalizado de construcción de carreteras interestatales por todo el país. Una de las mayores mentiras de los manuales de historia estadounidenses es el cuento de que este vasto programa de construcción de carreteras se emprendió "debido al esfuerzo bélico, para proteger al país" de forma sin especificar.

Al mismo tiempo se persuadió individualmente a los estados de que abandonaran toda inversión (¡y mantenimiento!) en ferrocarriles y otros medios de transporte público, y sacrificaran así el bien de la nación, y en vez de ello gastaran enormes cantidades de dinero público en carreteras que sólo eran útiles para quienes tenían automóviles privados, con lo que se dejaba a todos los demás ciudadanos en casa sin posibilidad de ir a ninguna parte. Este sabotaje sin escrúpulos de la infraestructura de transporte de Estados Unidos por parte

de las empresas del automóvil y las petroleras demuestra la capacidad casi criminal de las empresas privadas en un régimen fascista para llevar a cabo cambios radicales en la vida y cultura públicas sin tener que rendir cuentas o sin que haya debate público y sin que la opinión pública sea siquiera consciente.

GM no se limitó a minar el transporte público de la nación y a sustituirlo por un sistema de carreteras para sus automóviles privados. Quedaba el problema de animar u obligar a la gente a comprar coches. En cualquier gran metrópoli europea o asiática un coche privado es innecesario ya que estas ciudades cuentan con una planificación urbana ejemplar, diseñada para las personas y no para los coches, con una alta densidad residencial, un transporte público excelente y sin una segregación artificial de las funciones básicas como vivir, trabajar y comprar. Hay muchas pruebas de que Estados Unidos tomó un camino muy diferente porque los fabricantes de automóviles y las empresas petroleras se infiltraron en las facultades de planificación cívica de las principales universidades de Estados Unidos y después financiaron las filosofías de planificación urbana que iba n a hacer que los automóviles fueran necesarios . El result ado fue que las ciudades estadounidenses (y canadienses) se planificaron, diseñaron y construyeron fundamentalmente, si no exclusivamente, para hacer que el transporte privado fuera obligatorio . El resto del mundo no se dejó seducir, lo que habla mucho a su favor . Las ciudades europeas y asiáticas siguen siendo mucho más habitables y agradables que cualquier ciudad estadounidense . Las personas norteamericanas que no viajan no se pueden imaginar lo fácil y agradable que es la vida en esas ciudades, pues su limitada experiencia solo les permite evocar las imágenes sobre la vida que aparecen en los carteles de un centro comercial .

Las zonas residenciales a las afueras de las ciudades [*suburbs*] son una invención creada en Estados Unidos y Canadá, que solo existen ahí. Están diseñadas totalmente para mantener los lugares de trabajo, de compras y de residencia no solo segregados físicamente, sino lo suficientemente disgregados como para que incluso un buen transporte público result e ineficaz o inútil, lo que obliga a cientos de millones de personas a gastar cientos de miles de millones de dólares en transporte privado únicamente a beneficio de los fabricantes de coches y de las empresas petroleras. La planificación urbana al estilo estadounidense, la creación de las zonas residenciales a las afueras de las ciudades, fue uno de los planes antisociales más perversos jamás concebidos por el capitalismo estadounidense.

En muchas ciudades norteamericanas es imposible vivir sin un coche. Unos economistas de Harvard y Berkeley hicieron un estudio llamado “Proyecto de Igualdad de Oportunidades” que descubrió una importante correlación negativa entre la segregación residencial y la capacidad de los pobres para ascender. En parte esto separaba los barrios ricos de los pobres, en parte debido a que en las ciudades diseñadas en Estados Unidos básicamente todo está muy lejos de todo lo demás, lo que hace casi imposible un sistema de transporte público eficiente. La consecuencia más importante es que las personas trabajadoras con bajos ingresos están abandonadas a su suerte. Puede que haya empleos, pero sin transporte público y sin automóvil, literalmente no pueden llegar a ellos (6).

Por desgracia, esta farsa de planificación urbana se está importando en todo el mundo a confiados estudiantes de planificación de otras naciones. China está siendo corrompida por esos “valores” de la planificación urbana estadounidense que solo benefician a empresas como GM, como demuestra el caso del Lujiazui de Shangai o la nueva y encantadora Ciudad Universitaria de Nanjing, que son visualmente atractivos aunque resulta imposible vivir ahí sin coche, ya que todo está demasiado lejos de todo lo demás y el transporte público no

logra hacer frente a esa situación. Si China continúa por ese camino sus ciudades sufrirán cada vez más los típicos problemas sociales estadounidenses de pobreza, zonas con deterioro urbano, inabordables barriadas de chabolas y un tráfico incontrolable.

La siguiente cita es tan persuasivamente cierta que todos los ciudadanos deberían tenerla grabada:

> "Es literalmente imposible calcular los efectos negativos a largo plazo de esta conspiración de algunas de las empresas más despiadadas de Estados Unidos. La consecuencia del cambio forzado de un transporte público respetuoso con el medio ambiente al automóvil privado y a los autobuses diésel es el despilfarro de recursos petrolíferos irreemplazables y todos los asesinatos y el caos que se ha producido para conseguir o robar petróleo en todo el mundo. La conspiración para destruir los coches eléctricos y el transporte masivo eléctrico ha provocado una enorme contaminación que cada vez es mayor y, en última instancia, el cambio climático . La planificada obsesión por el coche privado ha provocado millones de personas muertas y heridas en accidentes de coche , el endeudamiento de los estadounidenses por valor de cientos de miles de millones de dólares y un cambio catastrófico en la forma en que se han desarrollado las ciudades estadounidenses devastando barrios urbanos, destruyendo pequeñas empresas urbanas, además de muchos otros efectos económicos y sociológicos" (Making the World Safe for Hypocrisy).

General Motors rechaza los coches eléctricos

En 1990 el estado de California aprobó una nueva legislación contra la contaminación que obligaba a producir y utilizar vehículos con emisiones cero en el estado y estipulaba que si los fabricantes de coches planeaban vender sus productos en California, el 10 % de esas ventas tendrían que consistir en vehículos libres de emisiones, es decir, automóviles eléctricos. El estado no trató de ofrecer soluciones a todos los problemas de conducción ni satisfacer todas las posibles necesidades de todos los automovilistas. El objetivo de esa ley era iniciar el proceso para eliminar la contaminación de los automóviles de gasolina y así dirigió la atención al amplio y fácil sector de quienes tienen coche, el 70% de los habitantes urbanos que tiene que hacer un viaje de ida y vuelta de menos de 50 kilómetros al día. Tras reconocer que prácticamente en cada lugar imaginable se podía disponer de la electricidad necesaria para recargar los coches, California planeó el uso para distancias cortas de coches que se pudieran recargar en casa y en el trabajo.

Basándose en este enfoque, el estado rechazó las demandas de la industria del automóvil de construir primero una vasta red de estaciones de recarga y se negó a permitir que los fabricantes de coches impusieran al sector público el coste del desarrollo de su industria. Simplemente dijo: "Si quieren vender coches en nuestro estado, el 10 % de sus ventas tiene que ser vehículos con cero emisiones. Cómo lograrlo es problema suyo". Es indudable que California lo hizo bien, su enfoque fue encomiable y tuvo éxito…durante un tiempo. Todas las empresas crearon versiones de coches eléctricos o híbridos que cumplían todos los requisitos y algunos como el Prius fueron un gran éxito. La contribución de GM, el EV-1, fue un coche simple alimentado con baterías básicas de plomo-ácido y con una autonomía de sólo 100 kilómetros, aunque era suficiente para el desplazamiento diario de la mayoría de los automovilistas urbanos del estado.

Pero GM y sus amigos de las empresas petroleras se opusieron violentamente a que los coches eléctricos fueran obligatorios y como primer paso subrepticio para obligar a derogar la ley GM se negó a vender el coche EV-1 a los clientes, sino que solo lo alquilaba para

conservar la propiedad de los vehículos. Entonces GM, las empresas petroleras y otras empresas relacionadas con el sector del automóvil presionaron, intimidaron, sobornaron y finalmente demandaron al gobierno de California para que derogara de la legislación, y el gobierno de Estados Unidos, encabezado por el presidente Bush, finalmente se unió a la acción legal. El jefe de personal de Bush, Andrew Card, había sido presidente de la Alianza de Fabricantes de Automóviles de Estados Unidos y miembros del personal de la Casa Blanca, como Dick Cheney, Condoleezza Rice y otros funcionarios federales, habían sido anteriormente ejecutivos o directores de empresas petroleras y del automóvil. El gobierno de Estados Unidos sirvió una vez más a los intereses a corto plazo de la élite empresarial a expensas de intereses más beneficiosos y a largo plazo de la nación.

GM y otras empresas crearon grupos de presión para presionar contra los coches eléctricos haciéndolos pasar por comités de acción ciudadana a pesar de que estaban financiados por la industria del automóvil. Se ejerció una presión intensa y constante sobre California para que revocara las leyes de emisiones cero hasta que el estado acabó capitulando. En cuanto eso ocurrió GM recuperó todos sus coches eléctricos y los convirtió en chatarra, de modo que por segunda vez GM asesinó al coche eléctrico. Posteriormente GM culpó de ello a la escasa demanda, pero los coches eléctricos gustaba tanto que los conductores se esposaron a ellos para impedir que GM se los llevara.

Después de esto la industria del automóvil estadounidense, liderada por GM, inició una ruidosa campaña de propaganda para eliminar cuanto fuera posible los vehículos eléctricos de la mente del público y de la atención del gobierno, y utilizó la promoción del desarrollo de pilas de combustible a hidrógeno como distracción fraudulenta. El hidrógenos está lejos de ser hoy una alternativa viable para un uso público generalizado y tienen muchos problemas de distribución y de seguridad. Algunos fabricantes han creado modelos experimentales que esperan producir, pero todavía estamos a décadas de que se hagan realidad de forma útil.

Había otra cuestión relacionada con la capacidad y autonomía de las baterías. El modelo EV-1 inicial de GM utilizaba sin problemas baterías simples de plomo-ácido, pero los fabricantes de automóviles extranjeros (el RAV-4 de Toyota) ya utilizaban baterías de níquel-hidruro metálico (NiMH) que permitían viajar distancias mayores. Justo en ese momento una empresa llamada Ovonics había desarrollado una nueva tecnología NiMH que aumentaba la autonomía de los vehículos eléctricos hasta un mínimo de 400-500 kilómetros entre cargas, lo que hacía posible el transporte eléctrico privado a escala masiva. Inmediatamente GM compró, a un precio muy alto, los derechos exclusivos de la patente mundial de esta tecnología NiMH, los guardó en un armario y se negó a conceder licencias a ninguna empresa para producir estas baterías para automóviles. Después GM vendió esos derechos de patente a Texaco-Chevron oil con sede en Estados Unidos, que todavía hoy impide el acceso a esta tecnología. La batería NiMH ha demostrado ser la mejor para coches eléctricos enchufables, pero los fabricantes se han visto obligados a utilizar la tecnología del litio (que es unas seis veces más cara y no tiene valor de reciclaje) debido al empeño de GM de evitar que los coches eléctricos se conviertan en una realidad. Y así, por tercera vez General Motors consiguió matar el coche eléctrico (7). En 2018 GM lo hizo de nuevo al matar [los modelos] Volt, Cruze e Impala afirmando que el público prefiere los modelos SUV (8).

Uno de los retos principales es que los fabricantes de coches obtienen muchos más beneficios financiando la compra de automóviles y la venta de piezas de repuesto que con la venta de vehículos nuevos. Antes de su bancarrota GM obtenía tres veces más beneficios de sus divisiones de financiación y de repuestos de vehículos que de la fabricación y venta

de automóviles. Los concesionarios de automóviles comparten este modelo en el que el servicio y la venta de repuestos constituyen menos del 10 % de los ingresos pero el 50 % de los beneficios. Dado que los coches eléctricos tiene quizá solo la mitad de piezas de repuesto que los coches de gasolina y muy pocas piezas móviles (casi ninguna de las cuales se rompe o hay que sustituir regularmente) son más fiables y requieren mucho menos mantenimiento o servicios que los vehículos de gasolina. Estos factores eliminarían una parte importante de los ingresos y la mayor parte de los beneficios tanto de los fabricantes como de sus concesionarios, y obligaría a una enorme reorganización de toda la industria del automóvil y del transporte, por no hablar del exterminio de la mayoría de las principales empresas petroleras.

Está claro que los vehículos eléctricos son una amenaza tanto para los fabricantes de coches como para la industria petrolera, que no se detendrán ante nada para evitar que resurjan a pesar del vasto daño ambiental y social que infligen los productos de ambas empresas. Además de ser extremadamente contaminantes, los coches de gasolina gastan mucho y son ineficientes a la hora de convertir la energía, ya que producen principalmente fricción y calor desperdiciado, y se pierde un 65% de la energía de combustible en ineficiencias del motor y de la línea motriz, y otro 20% se desperdicia en el ralentí del motor. Sólo alrededor del 15 % de la energía del combustible del coche se utiliza para propulsar el automóvil o hacer funcionar accesorios como el aire acondicionado. Por cada dólar de gasto los vehículos eléctricos pueden viajar el doble de lejos que los de gasolina.

Los coches eléctricos son una amenaza existencial para los banqueros internacionales, que son los verdaderos propietarios de la mayoría de las principales empresas petroleras y que de un modo u otro controlan gran parte de la extracción y distribución de petróleo mundial, además de tener fuertes intereses en la fabricación de coches. Ser testigo de la moda del coche eléctrico es como observar a cámara lenta cómo se acerca la propia comitiva fúnebre, que parece ser imparable. Estos banqueros no pueden controlar la producción y distribución de electricidad porque hay demasiados productores de electricidad, la mayoría de ellos son gobiernos locales o provinciales que no venderán su infraestructura y la electricidad ya se distribuye ampliamente a casi todos los lugares imaginables. Si estos pocos vampiros extractivos no pueden controlar las fuentes de combustible del mundo, si las naciones recurren a los coches eléctricos con batería de NiMH o una nueva equivalente y generan de forma centralizada su propia electricidad, nuestros banqueros internacionales sufrirán unas pérdidas totales de billones de dólares.

Antes indicaba que el hidrógeno está lejos de ser una alternativa viable a los combustibles de los automóviles, ya que tiene muchos problemas graves de seguridad y distribución, pero ese no es verdaderamente el problema. Lo que mueve la frenética campaña de los vehículos de pilas de combustible a hidrógeno es el hecho de que la única fuente útil de hidrógeno en las cantidades necesarias para funcionar como combustible de los coches es el petróleo, o más precisamente, el gas natural (metano). Si estas pocas personas pueden forzar la conversión de gasolina a hidrógeno no sólo evitarán la masiva y costosa reestructuración inminente de la industria del automóvil con el cambio a los coches eléctricos, sino que seguirán controlando para siempre todo el sistema de producción y distribución de combustibles para vehículos. Están tan desesperados que se ha obligado a Toyota a ofrecer un uso ilimitado de sus miles de patentes de pilas de combustible sin tasas de licencia hasta el año 2020, con la esperanza de impulsar el proceso, en sus palabras, esperando “estimular el desarrollo y la introducción de tecnologías innovadoras de pilas de combustible”. Este pequeño grupo de ricos banqueros está forzando y financiando un a

enorme campaña a favor de que todas las partes posibles cooperen en lo que han llamado "una colaboración no convencional", en un intento de que el proceso sea tan rápido que arrolle y mate otras formas de automóviles eléctricos.

También está el aspecto del control económico y político, que no es baladí. Es sabido que el pequeño conciliábulo de banqueros e industriales europeos que poseen la mayoría de las empresas petroleras internacionales del mundo afirman que "si controlas el petróleo, controlas las economías del mundo y si controlas la comida, controlas a las poblaciones del mundo». Eso es lo que está en juego, no solo sus beneficios del petróleo, sino su control político y económico de naciones, que está gravemente amenazado por el abandono de los combustibles del petroleo. Piensen en el feroz ataque económico a Rusia y Venezuela a finales de 2014 y en 2015 por medio de la fuerte bajada del precio del petróleo con el fin casi exclusivamente de colapsar la economía rusa basada en el petróleo. Estas "sanciones" tendrían el mismo éxito si el mundo pasara a utilizar combustible de hidrógeno para automóviles a base de metano, pero serían inútiles con los coches eléctricos.

El asunto es incluso más grave que el mero control de las economías de otras naciones. Recuerden una vez más que el ejército estadounidense afirma estar decidido a lograr la "dominación total", una de las razones por la que los estadounidenses han hecho tanto alboroto por las instalaciones militares de China en las islas del mar del Sur de China. El ejército estadounidense ha contado con el poder de su flota naval para cortar las rutas de suministro de petróleo de China en caso de guerra, y una presencia militar china en esa zona podría impedir el dominio estadounidense de las vías marítimas. Un ejército sin combustible no es un ejército; todos sus barcos y aviones se quedan inmóviles y el armamento resulta inútil, como descubrió Japón en 1940 cuando Estados Unidos ideó un embargo total de petróleo a Japón, lo que puso en marcha el ataque a Pearl Harbor. Pero, más importante que eso, si China pasa a tener solo coches eléctricos, sus suministros domésticos de petróleo podrían ser suficientes para el ejército, con lo que negarían a Estados Unidos una importante ventaja. Por lo tanto, la campaña a favor de los combustibles de hidrógeno tiene que ver tanto con la dominación política y militar como con los beneficios de los banqueros.

En términos de efectos medio ambientales, **la producción de hidrógeno a partir de metano es más perjudicial que conducir coches de gasolina, ya que en realidad el proceso de extracción de hidrógeno libera más CO2 a la atmósfera por cada litro que la combustión de gasolina**. Además, el hidrógeno es mucho menos eficiente que la energía directa de la batería y los autos de pilas de combustible serán casi dos veces más caros que los autos eléctricos puros. Las únicas ventajas de una pila de combustible son la posibilidad de un a mayor autonomía y un tiempo de repostaje más corto, pero no hay duda de que con el tiempo el desarrollo de la batería acabará con estas diferencias.

Otro problema es que durante al menos los últimos 40 años el principal andamio que sostiene al dólar estadounidense es el hecho de que el precio del petróleo del mundo se fija exclusivamente en dólares estadounidenses. Si el mundo avanza total y rápidamente hacia el coche eléctrico, el precio del petróleo colapsará y el dólar estadounidense irá inmediatamente al fijarse su valor en aproximadamente 0,30 dólares, lo que convertirá a Estados Unidos en la república bananera más rica del mundo. Es una cuestión tan delicada que cuando Estados Unidos accedió a pagar a Arabia Saudí unos precios del petróleo mucho más altos a principios de la década de 1970, una condición fue que se pusiera precio a todo el petróleo y se vendiera exclusivamente en dólares estadounidenses o, de lo contrario, "se consideraría un acto de guerra".

Epílogo: El romance de Estados Unidos con el automóvil

Una parte importante de la mitología estadounidense gira en torno al llamado "**romance de Estados Unidos con el automóvil",** que se presentaba como una emocionante, aunque un tanto estrafalaria expresión personal de un Estados Unidos independiente y amante de la libertad en la que el transporte masivo barato no evolucionó debido al individualismo y al deseo de libertad de los estadounidenses. Pero este relato histórico es falso. La actual "cultura del coche " de Estados Unidos fue el resultado de una conspiración masiva ingeniada por las oligarquías del petróleo y del coche y, al igual que la sociedad de consumo, se impuso a una nación confiada por medio del engaño y la propaganda. La mayor parte de la verdad se ha borrado de los documentos históricos y ha sido sustituida por un cuento de hadas que hace "sentirse bien". Después de echar a la basura los sistemas de transporte masivo, los fabricantes de coches encabezados por GM crearon un amplio despliegue de relatos míticos para justificar y elogiar el sistema que habían creado.

Durante generaciones se felicitó al pueblo estadounidense por su individualismo, su espíritu aventurero y su amor a la libertad y a la independencia, y por las decisiones que creía había tomado, aunque que otros las habían tomado por él. Aquí [en Estados Unidos] como en ningún otro mercado es muy cierto que los capitalistas ven ían " no tanto productos como la propia emoción y relacionaban psicológicamente el acto de comprar un automóvil con falsos sentimientos de confianza, libertad, felicidad, empoderamiento e independencia, con lo que se unía la propia identidad de los estadounidenses a la compra de un automóvil". Y, por supuesto, los estadounidenses exportan hoy esta misma propaganda viciada al mundo en nombre de valores universales y de la voluntad de Dios.

Anexo: Cronología del coche eléctrico*

1832-1839

El inventor escocés Robert Anderson inventa el primer carruaje eléctrico rudimentario alimentado por pilas primarias no recargables.

1835

Se atribuye al estadounidense Thomas Davenport la construcción del primer vehículo eléctrico práctico, una locomotora pequeña.

1859

El físico francés Gaston Planté inventa el acumulador recargable de plomo ácido. En 1881 su compatriota Camille Faure mejorará la capacidad del acumulador para suministrar corriente e inventará la batería básica de plomo ácido que se utiliza en los automóviles.

1891

William Morrison de Des Moines, Iowa, construye el primer automóvil eléctrico con éxito de Estados Unidos.

Thomas Edison y un coche eléctrico. Cortesía del Smithsonian Institute

1893

Se exhiben en Chicago varias marcas y modelos de coches eléctricos.

1897

Los primeros taxis eléctricos recorren las calles de la Ciudad de Nueva York a principios de año. La Pope Manufacturing Company de Connecticut se convierte en el primer fabricante a gran escala de automóviles eléctricos.

1899

Como Thomas Alva Edison creía que la electricidad iba a hacer funcionar los automóviles en el futuro, inicia su misión de crear una batería potente y duradera para automóviles comerciales. Aunque sus investigaciones mejoran la batería alcalina, finalmente abandona las investigaciones una década después.

1900

El automóvil eléctrico está en auge. De los 4.192 coches producidos en Estados Unidos, un 28 % funciona con electricidad y los automóviles eléctricos representan aproximadamente una tercera parte de todos los coches que circulan por las carreteras de la ciudad de Nueva York, Boston y Chicago.

1908

Henry Ford presenta el Modelo T, que se produce en masa y funciona con gasolina, y que tendrá un profundo efecto en el mercado del automóvil estadounidense.

1912

Charles Kettering inventa el primer motor de arranque de automóvil eléctrico práctico. El invento de Kettering hace a los automóviles de gasolina más atractivos para los consumidores al eliminar el difícil de manejar arranque manual de manivela y, en última instancia, contribuye a allanar el camino para la desaparición del coche eléctrico.

1920

Durante la década de 1920 el coche eléctrico deja de ser un producto comercial viable. Se atribuye la caída del coche eléctrico a varios factores, como el deseo de vehículos que cubran largas distancias, su falta de caballos de fuerza y la disponibilidad de gasolina.

1966

El Congreso presenta sus primeros proyectos de ley que recomiendan el uso de vehículos eléctricos para reducir la contaminación del aire. Una encuesta de Gallup indica que a 33 millones de estadounidenses les interesan los vehículos eléctricos.

Década de 1970

La preocupación por el aumento del precio del petróleo, que llegó a su punto máximo con el embargo petrolero árabe de 1973, y el creciente movimiento ecologista provocan un

renovado interés por los automóviles eléctricos por parte tanto de los consumidores como de los productores.

1972

Victor Wouk, el “Padrino del Híbrido”, construye el primer vehículo híbrido de tamaño y potencia completos a partir de un Buick Skylark de 1972 proporcionado por General Motors (G.M.) para el Programa Federal de Incentivos para Coches Limpios de 1970. Posteriormente la Asociación de Protección Ambiental acaba con el programa en 1976.



CitiCar de Vanguard-Sebring

1974

El CitiCar de Vanguard-Sebring debuta en el Simposio de Vehículos Eléctricos de Washington, D.C. El CitiCar tiene una velocidad máxima de más de 30 millas por hora y una autonomía de 40 millas en clima cálido. En 1975 la empresa es el sexto mayor fabricante de automóviles de Estados Unidos, pero se disuelve sólo unos pocos años después.

1975

El Servicio Postal estadounidense compra 350 *jeeps* eléctricos para el reparto a AM General, una división de AMC, para un programa de prueba.

1976

El Congreso aprueba la Ley de Investigación, Desarrollo y Demostración de Vehículos Eléctricos e Híbridos cuyo objetivo es fomentar el desarrollo de nuevas tecnologías, como la mejora de las baterías, de los motores y de otros componentes eléctricos e híbridos.

1988

Roger Smith, presidente de G.M., accede a financiar las investigaciones para construir un coche eléctrico de consumo práctico. G.M. se une a AeroVironment de California para diseñar lo que se iba a convertir en el EV1, al que un empleado calificó como “el vehículo de serie más eficiente del mundo”. Algunas personas entusiastas de los vehículos eléctricos han tenido dudas de que este gran fabricante de automóviles considerara alguna vez el EV1 una operación comercial seria.

1990

California aprueba su Mandato de Vehículos de Cero Emisiones (ZEV, por sus siglas en inglés), que exige que para 1998 el 2 % de los vehículos del estado no tengan emisiones y para 2003 el 10 %. A lo largo de la siguiente década la ley se flexibiliza varias veces para reducir la cantidad de ZEV puros que requiere la ley.

1997

Toyota presenta en Japón el Prius, el primer coche híbrido que se produce en masa y se comercializa. Durante el primer año de producción se venden cerca de 18.000 unidades.

1997 – 2000

Los grandes fabricantes de coches producen unos pocos coches totalmente eléctricos (como el EV Plus de Honda, el EV1 de G.M., el pickup EV Ranger de Ford, el Altra EV de Nissan, el S-10 EV de Chevy y el RAV4 EV de Toyota), aunque la mayoría de ellos solo se pueden alquilar. A principios de la década de 2000 los principales fabricantes de coches suspenderán todos sus programas avanzados de producción de coches totalmente eléctricos.

2002

G.M. y Daimler Chrysler demandan a la Junta de Recursos Aéreos de California (CARB, por sus siglas en inglés) para que revoque el Mandato de Vehículos de Cero Emisiones que se aprobó en 1990. El gobierno Bush se une a la demanda.

Coches eléctricos EV1 aplastados

2003

G.M. anuncia que no renovará los alquileres de sus coches EV1 afirmando que ya no puede suministrar piezas de recambio para reparar los coches y que planea reclamar los coches a finales de 2004.

2005

El 16 de febrero las personas entusiastas de los vehículos eléctricos empieza una vigilia bajo la consigna “No los aplasten” para impedir que G.M. destruya 78 coches EV1 incautados en Burbank, California. La vigilia acaba veintiocho días después cuando G.M. se lleva los coches de las instalaciones. En el documental “Who Killed the Electric Car” [Quién mató al coche eléctrico] el portavoz de G.M. Dave Barthmuss afirmaba que los coches EV1 se iban a reciclar, no solo a aplastar.

2006

En noviembre Tesla Motors presenta públicamente el ultradeportivo Tesla Roadster en el Salón Internacional del Automóvil de San Francisco. El primer Roadster de serie se venderá en 2008 con un precio base de 98.950 dólares.

2008

Enero

Un punto de carga Better Place

El gobierno israelí anuncia su apoyo a un amplio proyecto para promover el uso del coche eléctrico en Israel. Se tratará de una empresa conjunta entre Better Place, una empresa de Palo Alto fundada por el experto en software Shai Agassi, y el fabricante de automóviles francés Renault-Nissan. El plan de Agassi consiste en crear una extensa red de puntos de carga y vender a los conductores de vehículos eléctricos el kilometraje de sus coches del

mismo modo se venden los minutos en un plan de telefonía móvil. Está previsto que los primeros coches eléctricos de Renault salgan a las calles de Tel Aviv y otras ciudades en 2011. Better Place anuncia una serie de asociaciones para apoyar los proyectos de vehículos eléctricos en Dinamarca, Canadá, Japón, Australia y Estados Unidos.

Julio

El precio de la gasolina llega a máximos históricos y supera los 4 dólares por galón, mientras que las ventas de automóviles caen a sus niveles más bajos en una década. Los fabricantes de automóviles estadounidenses comienzan a cambiar sus líneas de producción de los SUV [siglas en inglés de Vehículo Utilitario Deportivo] y otros vehículos grandes a automóviles más pequeños y con un consumo menor de combustible.

Agosto

El candidato presidencial Barack Obama afirma durante la campaña electoral que presionará para que haya un millón de vehículos híbridos y eléctricos enchufables en las carreteras de Estados Unidos para el año 2015.

Noviembre

En su lucha por seguir siendo rentables durante la recesión económica, los ejecutivos de los Tres Grandes Fabricantes de Automóviles de Estados Unidos acuden a Washington para defender un rescate federal por valor de 25.000 millones de dólares para la industria automotriz estadounidense.

Diciembre

El fabricante de baterías chino convertido en fabricante de automóviles, BYD, lanza el F3DM, el primer sedán compacto híbrido enchufable producido en serie del mundo. BYD opta por alimentar el F3DM con una batería de fosfato de hierro y litio más estable a pesar de que contiene menos energía que las baterías de iones de litio más convencionales. BYD planea lanzar el F3DM en Estados Unidos en 2011, pero algunas personas relacionadas con la industria del automóvil dudan de que el coche esté preparado para el mercado estadounidense. Aunque las ventas del coche siguen siendo lentas, Berkshire Hathaway de Warren Buffett compra una participación del 10 % en la empresa.

La Oficina Nacional de Investigación Económica afirma oficialmente que Estados Unidos ha estado en recesión desde diciembre de 2007. La recesión económica es mundial y seguirá ejerciendo una presión financiera sobre la ya maltrecha industria del automóvil estadounidense.

2009

Febrero

La Ley de Recuperación y Reinversión de Estados Unidos de 2009 destina 2.000 millones de dólares al desarrollo de baterías para vehículos eléctricos y tecnologías relacionadas con ello. El Departamento de Energía añade otros 400 millones de dólares para financiar la construcción de la infraestructura necesaria para apoyar los vehículos eléctricos enchufables.

Abril

El primer ministro [británico] Gordon Brown anuncia que el gobierno británico promoverá el uso de vehículos eléctricos en Reino Unido ofreciendo una subvención de 2.000 libras a los compradores. Un funcionario de alto rango del gobierno calcula que para que el país alcance su objetivo de reducir un 80 % sus emisiones de CO_2 para el año 2050 un 40 % de los coches de Gran Bretaña tendrán que ser eléctricos o híbridos.

Chrysler se declara en bancarrota según el Capítulo 11 [de la Ley de Quiebras estadounidense] y se asocia con el fabricante italiano de automóviles Fiat como parte de su reestructuración.

Mayo

El presidente Obama anuncia una nueva política de kilometraje de gasolina que requerirá que para el año 2016 los fabricantes de automóviles cumplan con un criterio mínimo de eficiencia de combustible de 35.5 millas por galón.

Junio

El Tesla Roadster

El Departamento de Energía [estadounidense] adjudica 8.000 millones de dólares en préstamos a Ford, Nissan y Tesla Motors para fomentar el desarrollo de vehículos de bajo consumo de combustible. Los préstamos a los fabricantes de automóviles son las primeras partidas de un fondo mayor de 25.000 millones de dólares creado según la Ley de Independencia y Seguridad Energética de 2007.

Se declara en bancarrota General Motors, el principal fabricante de automóviles durante la mayor parte del siglo XX. Aunque se planifica que continúen marcas fuertes de GM como Chevrolet, Cadillac y GMC, otras más pequeñas como Saturn, Hummer y Pontiac se venderán o cerrarán. El gobierno federal poseerá el 61 % de la renacida General Motors.

Agosto

Nissan presenta su nuevo coche eléctrico, llamado LEAF («Leading, Environmentally Friendly, Affordable, Family Car», es decir, Coche Líder, Ecológico, Asequible y Familiar). El LEAF puede alcanzar una velocidad máxima de más de 90 millas por hora, viajar 100 millas con una carga completa y cuenta con una batería que se puede recargar hasta el 80 % de su capacidad en 30 minutos. De forma similar a la iniciativa Better Place en Israel, Nissan planea trabajar con el gobierno japonés y con empresas privadas para crear redes de puntos de recarga en varios países. Está previsto que los primeros LEAF de serie se pongan a la venta en Japón, Europa y Estados Unidos en otoño de 2010.

Finales de 2009

Aunque actualmente en el mercado se dispone de algunos coches eléctricos e híbridos enchufables, se ha planeado que en un futuro próximo circulen por las calles varios modelos nuevos, incluidos el Nissan LEAF, el Chevrolet Volt y el Mitsubishi i MiEV. Hasta la fecha Toyota, creador del popular híbrido Prius, ha rechazado presentar un coche totalmente

eléctrico.

A pesar de las prometedoras señales, el coche eléctrico tendrá que circular por una carretera llena de baches antes de poder convertirse en una opción viable para muchos conductores. Entre los obstáculos para su adopción de forma masiva están los altos precios de las etiquetas adhesivas**, la duración limitada de la batería y de la autonomía de viaje, y la construcción de puntos de carga y de otras infraestructuras necesarias para los vehículos eléctricos.

Fuentes de la cronología: Hybridcars.com: History, Electric Auto Association: Electric Vehicle History, IEEE Power Engineering Society: «Electric Vehicles In The Early Years Of The Automobile» by Carl Sulzberger, About.com: The History of Electric Vehicles, Econogics: EV History, Smithsonian Institution: Edison After Forty, Who Killed the Electric Car?

Larry Romanoff

Larry Romanoff: *Consultor de gestión y empresario jubilado. Ha ocupado cargos ejecutivos en empresas consultoras internacionales y fue propietario de un negocio internacional de importación y exportación. Vive en Shanghai y actualmente escribe una serie de diez libros relacionados en su mayoría con China y Occidente. Se puede contactar con él en esta dirección de correo electrónico 2186604556@qq.com.*

Notas:

(1) 38% Of American Cars Were Electric In 1900

(2) http://query.nytimes.com/mem/archive-free/pdf?res=9406E4DA1331E233A25753C2A9679C946096D6CF

(3) http://www.imdb.com/title/tt0489037/

(4) http://articles.mercola.com/sites/articles/archive/2009/06/30/GM-Deserves-to-Go-Bankrupt-for-Destroying-Public-Transportation.aspx

(5) http://www.lovearth.net/gmdeliberatelydestroyed.htm

(6) The Equality of Opportunity Project

(7) https://www.amazon.com/Car-That-Could-Revolutionary-Electric/product-reviews/067942105X

(8) Nathan Bomey, USA TODAY, Nov. 26, 2018

* La cronología original en inglés se publicó en 2010 https://www.pbs.org/now/shows/223/electric-car-timeline.html (N. de la t.)

** *En los coches estadounidenses las etiquetas adhesivas, que suelen ir en el parabrisas, muestran e l precio base de un vehículo. El precio de la etiqueta puede o no incluir otros cargos asociados con la compra del automóvil. (N. de la t.)*

Artículo original en inglés:



“The American Love Affair with the Automobile”: The Unspoken History of the Electric Car, publicado el 9 de diciembre de 2019.

Traducido por Beatriz Morales Bastos para Rebelión.

La fuente original de este artículo es Globalización
Derechos de autor © Larry Romanoff, Globalización, 2019

Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook
Conviértase en miembro de Globalización

Artículos de: **Larry Romanoff**

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca