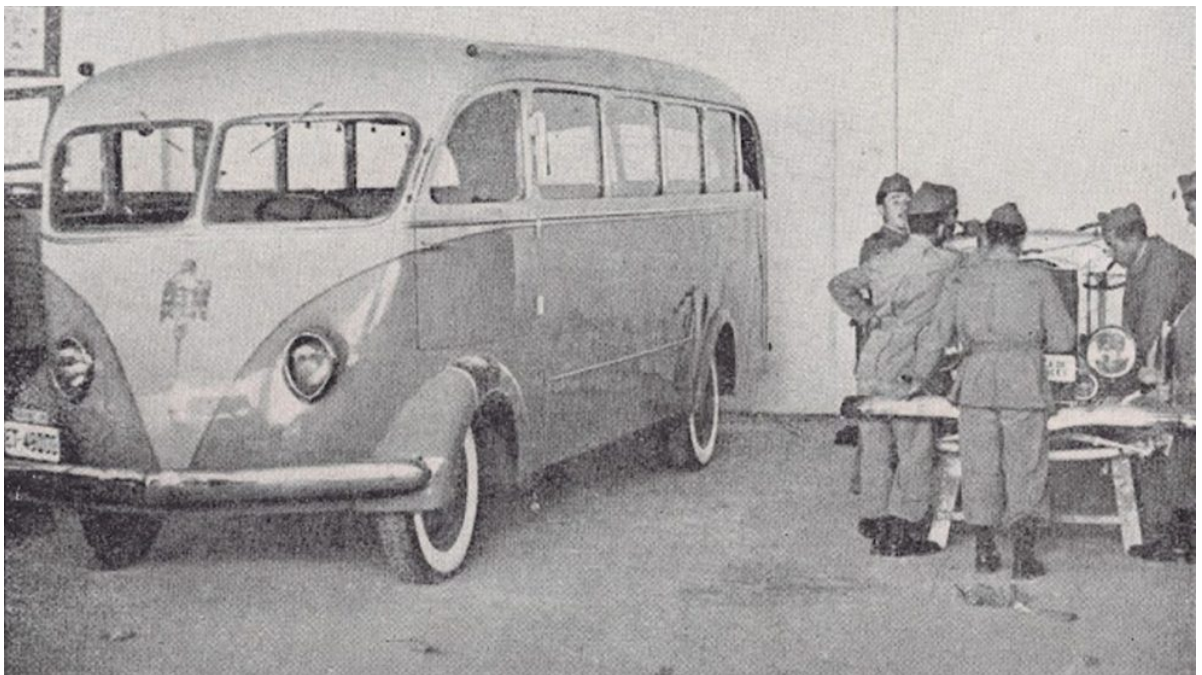


La antesala del camión eléctrico en España se llamaba Autarquía



Los vehículos eléctricos son considerados, hoy día, como una de las tablas de salvación para reducir emisiones en la movilidad. Sin embargo, no son una invención del siglo XXI, sino que su existencia se remonta a principios del siglo pasado, cuando nace oficialmente el automóvil e incluso el rey Alfonso XII pudo disfrutar de un modelo eléctrico. La realidad es que los eléctricos fueron una alternativa más en la carrera por imponerse como energía del futuro, igual que la de vapor y la de combustión, aunque fue esta última la que terminó por generalizarse.



Ómnibus de Autarquía. Alrededor de 10 unidades de este tipo fueron entregadas al Ejército del Aire para transporte de personal en aerodromos españoles. Dos se enviaron al aeropuerto de Son San Juan de Mallorca | Blog de Vehículos Eléctricos Autarquía



Furgoneta de Autarquía. La marca puso en carretera furgones de servicio como este, que usó la compañía de servicio postal de Correos | Blog de Vehículos Eléctricos Autarquía



Autocar de Autarquía. Uno de estos modelos lo empleó el Instituto Ramiro de Maeztu de Madrid para el transporte diario de sus alumnos | Blog de Vehículos Eléctricos Autarquía



El motor eléctrico se instalaba en el mismo lugar donde iba conectado el motor de combustión, que se extraía, al igual que la caja de cambios. Las patentes de la marca Autarquía alcanzaban una autonomía de 95 kilómetros a una velocidad de 40 kilómetros por hora | Blog de Vehículos Eléctricos Autarquía

De hecho, la energía eléctrica fue un salvavidas para el tejido industrial tras la Guerra Civil. España se encontraba sumida en deudas, por lo que el régimen franquista puso en marcha medidas económicas de tipo autárquico para reducir la dependencia del exterior. Uno de los grandes damnificados fue la importación de hidrocarburos, una de las grandes partidas importadoras del país, que se mantiene incluso hoy día. Durante los años 40, surgieron una serie de vehículos con motor eléctrico para sortear la falta de combustibles fósiles. «Muchos de ellos eran transformaciones de vehículos existentes porque el eléctrico de entonces no necesitaba caja de cambios y tenía unas baterías que daban una autonomía de 40 ó 50 kilómetros», explica Manuel Lage, doctor ingeniero industrial e historiador del automóvil.

Con la idea de aprovechar los motores de combustión de aquellos automóviles ante la escasez y restricciones de hidrocarburos, varias empresas en España centraron su actividad en fomentar el uso de combustibles alternativos. Entre otras muchas, Industrial de Construcciones Móviles (IMC) en Valencia, David en Catalunya, y Wikal en Madrid, que trabajaron sobre chasis de Ford para construir turismos eléctricos de cuatro plazas, camiones de tres toneladas, autocares o

furgonetas de reparto. Sin embargo, la marca Autarquía, fundada en 1943, con un nombre que recogía la filosofía del autoabastecimiento, fue quizá la que más patentes sacó adelante.

LAS CUATRO MARCAS DE LA AUTARQUÍA

Furgonetas eléctricas de ICM

Además de reparar material ferroviario y otros equipos, ICM desarrolló a partir de 1944 diversos vehículos eléctricos que nunca pasaron de prototipo. En 1945, construyó su primer modelo, un camión de tres toneladas con bastidor diseñado para soportar una batería compuesta por 46 elementos. El motor de seis caballos accionaba las ruedas traseras. | 'El motor de gas. Un siglo de automóviles alternativos en España', Manuel Lage



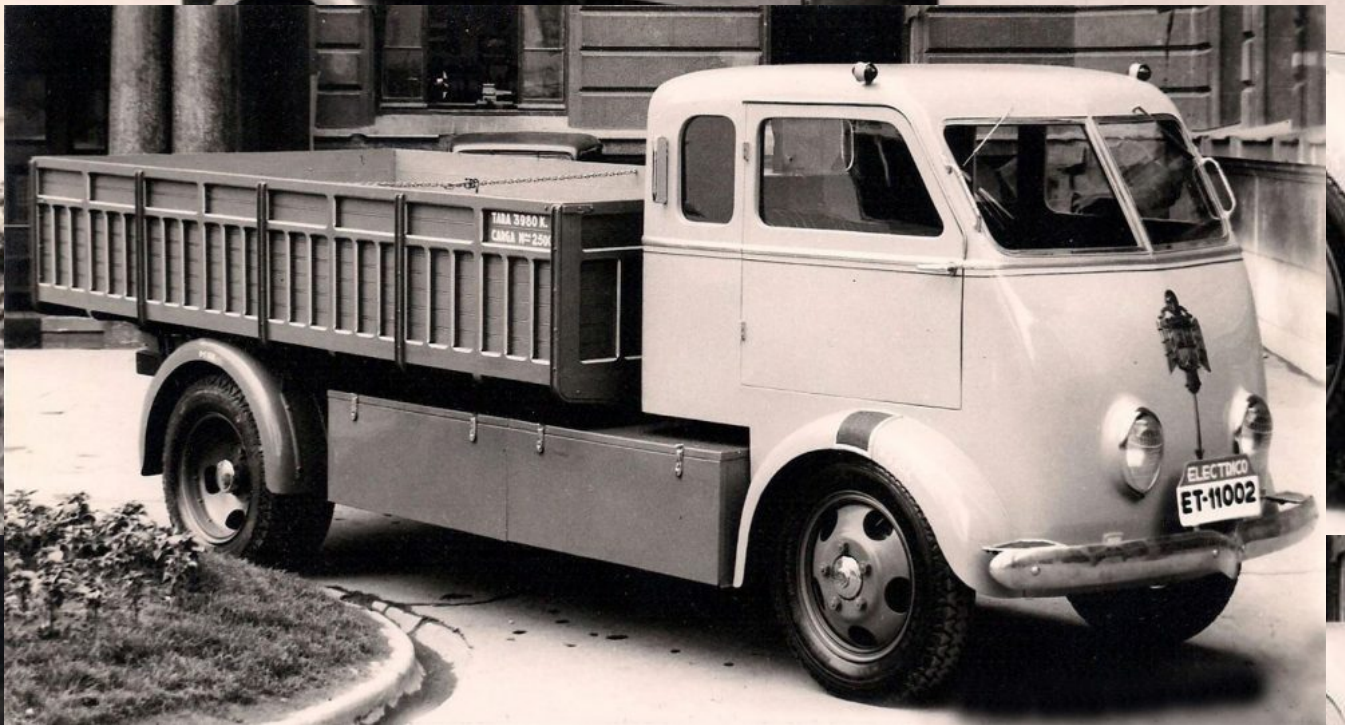
Furgonetas eléctricas de ICM

Además de reparar material ferroviario y otros equipos, ICM desarrolló a partir de 1944 diversos vehículos eléctricos que nunca pasaron de prototipo. En 1945, construyó su primer modelo, un camión de tres toneladas con bastidor diseñado para soportar una batería compuesta por 46 elementos. El motor de seis caballos accionaba las ruedas traseras. | 'El motor de gas. Un siglo de automóviles alternativos en España', Manuel Lage



Camión para el Ejército de Tierra de Autarquía

Los camiones de Autarquía contaban con una batería de plomo y una autonomía de 60 kms. La cabina era de tres plazas. Funcionaban con cinco marchas hacia delante, tres hacia atrás, dos de frenado eléctrico y el punto muerto. Según la marca, su conducción era similar a los de combustión y eran perfectos para ciudad, pues no contaminaban y eran poco ruidosos. El motor de gas. Un siglo de automóviles alternativos en España', Manuel Lage



Camión para el Ejército de Tierra de Autarquía

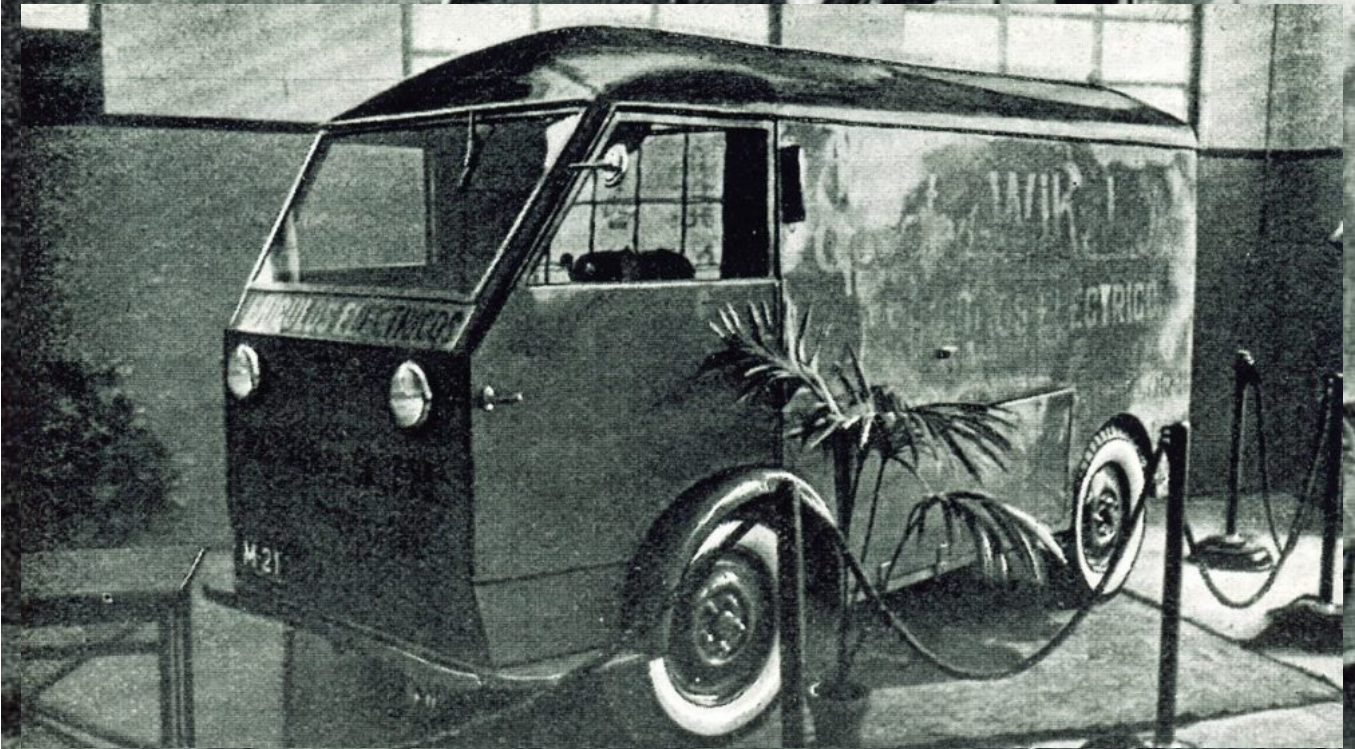
Los camiones de Autarquía contaban con una batería de plomo y una autonomía de 60 kms. La cabina era de tres plazas. Funcionaban con cinco marchas hacia delante, tres hacia atrás, dos de frenado eléctrico y el punto muerto. Según la marca, su conducción era similar a los de combustión y eran perfectos para ciudad, pues no contaminaban y eran poco ruidosos. El motor de gas. Un siglo de automóviles alternativos en España', Manuel Lage



Furgoneta eléctrica de Wikal

Se fabricaron pequeñas series del vehículo eléctrico Wikal en Madrid. Presentó un modelo en la primera exposición de coches eléctricos, que se celebró en 1946

en la capital. En ella, coincidió con varios modelos que presentó la compañía Antarquía, junto a la valenciana ICM y a algunas más que se repartían por toda la geografía española | 'El motor de gas. Un siglo de automóviles alternativos en España', Manuel Lage



Furgoneta eléctrica de Wikal

Se fabricaron pequeñas series del vehículo eléctrico Wikal en Madrid. Presentó un modelo en la primera exposición de coches eléctricos, que se celebró en 1946 en la capital. En ella, coincidió con varios modelos que presentó la compañía Antarquía, junto a la valenciana ICM y a algunas más que se repartían por toda la geografía española | 'El motor de gas. Un siglo de automóviles alternativos en España', Manuel Lage

El único ejemplar de camión Pegaso eléctrico

Guillermo Menéndez de Aulestia continuó apostando por el eléctrico durante su etapa en ENASA. Una de sus creaciones más destacadas fue el Pegaso eléctrico, una versión a baterías del Pegaso "Mofletes" de la que solo se llegó a fabricar un prototipo. También participó en el desarrollo de trolebuses para la marca, así como de los sistemas eléctricos de los míticos deportivos Pegaso Z-102 | 'El motor de gas. Un siglo de automóviles alternativos en España', Manuel Lage





El único ejemplar de camión Pegaso eléctrico Guillermo Menéndez de Aulestia continuó apostando por el eléctrico durante su etapa en ENASA. Una de sus creaciones más destacadas fue el Pegaso eléctrico, una versión a baterías del Pegaso "Mofletes" de la que solo se llegó a fabricar un prototipo. También participó en el desarrollo de trolebuses para la marca, así como de los sistemas eléctricos de los míticos deportivos Pegaso Z-102 | 'El motor de gas. Un siglo de automóviles alternativos en España', Manuel Lage



La gama de vehículos de Autarquía comprendía camiones de tres toneladas de carga útil, camionetas ligeras y furgones de servicio que se utilizaron en Correos y autocares, «llegando uno de ellos a emplearse para el transporte de alumnos en el instituto Ramiro de Maeztu de Madrid», según cuenta Manuel Lage. A excepción del mayor peso, todos estos vehículos servían para trasladar cualquier tipo de carga por ciudad, igual que los de gasolina.

El ingeniero militar Guillermo Menéndez de Aulestia, cabeza pensante de Autarquía, mandaba quitar el motor y la caja de cambios de los vehículos de gasolina, instalaba el motor eléctrico y carrozaba los automóviles. De esta forma, sus patentes alcanzaban una autonomía de 95 kilómetros a una velocidad de 40 kilómetros por hora. «Eran vehículos urbanos que hacían su trabajo perfectamente y se recargaban por la noche enchufándolos a la red con un transformador, igual que se cargan ahora las baterías», explica el ingeniero e historiador Manuel Lage.

La empresa funcionó hasta 1951, cuando Menéndez de Aulestia partió a ENASA, donde siguió apostando por los vehículos eléctricos. Así, la marca Pegaso lanzó al mercado un camión eléctrico de la conocida variedad 'Mofletes', que usaba los componentes de tracción de los trolebuses. «Pero solo lanzó uno, porque los eléctricos desaparecieron de golpe», constata Manuel Lage. Con la paulatina apertura de España, los carburantes fósiles llamaron de nuevo a la puerta. Autarquía echaba el cierre en 1955 y sus competidoras no tardaron en seguir el mismo camino.

Resulta llamativo que ya en aquellos años se advirtieran algunas cuestiones problemáticas de actualidad hoy día, pero que fruto de la tecnología ahora se están resolviendo progresivamente. El propio catálogo publicitario de Autarquía lo advertía: «El vehículo eléctrico no es un competidor del vehículo de motor de explosión, es decir, que no es aplicable para servicio en carretera que requiere grandes recorridos y velocidades». Ahora bien, «tampoco los de combustión resisten la competición con los eléctricos en los servicios en población, en el cual los eléctricos prestan mejores y más económicos servicios».

Manuel Lage confiesa que no tiene el dato exacto de cuántos vehículos eléctricos pudieron fabricarse en aquellos pocos años de las décadas de 1940-1950, pero echando la cuenta, «sumamos 40 o 50 de Autarquía, más 10 o 15 de Wikal, más una docena de ICM y el único de Pegaso... Entre todas las marcas juntas, no llegaron al centenar», concluye. Fueron pocas unidades, pero absolutamente innovadoras. Los vehículos eléctricos españoles de la época aparecieron como una alternativa para adaptarse a los tiempos, pero estos cambiaron rápidamente y los relegaron. Sin embargo, aquello que quedaba en el pasado como una curiosidad de un periodo concreto y lleno de penurias de la historia de España, vuelve ahora reinventado como salvavidas para garantizar, de nuevo, nuestra supervivencia.