

PROYECTO UNAM

Coordinador: Roberto Arturo Gutiérrez Alcalá robargu@hotmail.com

Conferencia sobre pulsares y estrellas de neutrones

El Instituto de Astronomía de la UNAM invita, dentro del ciclo de conferencias "El universo, los viernes", a la titulada "Pulsares y estrellas de neutrones", que impartirá el doctor Dany Page, hoy 3 de octubre, a las 19:00 horas, en el Auditorio Paris Pishmish del citado instituto, en Ciudad Universitaria. Entrada libre



Roberto Gutiérrez Alcalá

De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), hace 20 años había 6.5 millones de autos en todo el país y en la actualidad hay 23.8 millones; de éstos, 5 millones circulan en la ciudad de México.

El efecto destructivo de los autos en la capital mexicana no se limita a la contaminación ambiental, al ruido y al tráfico que producen, sino que va más allá.

"Sí, también causan accidentes (en particular, atropellamientos); igualmente, propician el despilfarro de recursos públicos en infraestructura vial para atender sólo a un sector de la sociedad y contribuyen de manera decisiva al aumento de la tensión y la hostilidad entre los usuarios de la vía pública", dice Federico Fernández Christlieb, investigador del Instituto de Geografía de la UNAM y experto en el tema.

Sinónimo de éxito

En opinión del investigador universitario, el mayor problema de una política de transporte urbano basada en el automóvil es que inmediatamente divide a los ciudadanos entre aquellos que tienen coche y los que no.

"En general, la compra y el mantenimiento de un auto dependen de los ingresos familiares, por lo cual tener uno se ha convertido en sinónimo de cierto éxito socioeconómico. Y como en México hay históricamente cierta debilidad por ser clasi-

sistas, nos gusta demostrar que ascendimos un escaloncito comprando un carrito, y en seguida despreciamos al peatón y al ciclista. En otros países ser dueño de un auto no tiene implicaciones de este tipo. Si la apuesta en la política pública es por el auto privado, podemos proyectar la situación hacia el modelo de una sociedad partida en dos, rota en todas las esquinas, donde se enfrentan autos contra peatones y autobuses de pasajeros. En otros países, el transporte colectivo y el peatón siempre tienen la prioridad, pero aquí no."

CIFRA S

6.5

millones de autos había hace 20 años en todo el país

23.8

millones hay en la actualidad

5

millones circulan en la ciudad de México

Ciudad modificada

Indirectamente, el incremento en el número de autos ha hecho que la ciudad misma se modifique porque, donde hace décadas había calles o avenidas con grandes camellones llenos de árboles o palmeras, ahora hay ejes viales y segundos pisos. Al respecto, Fernández Christlieb señala: "Es un problema circular: mientras más vialidades se construyen para los automóviles, más automóviles aparecen en la vía pública y, por lo tanto, la construcción de más vialidades y estacionamientos se presenta como una nueva necesidad. Sin embargo, hay que romper este círculo porque no conduce a una ciudad sustentable. Esta ciudad alterada no es disfrutable porque está constantemente asechada por autos que representan un peligro. Esta ciudad alterada no es disfrutable, sino hostil y anónima. El auto predispone al enfrentamiento, al conflicto."

Tráfico como de cuento cortazariano

En el cuento "Autopista del Sur", de Julio Cortázar, miles de autos quedan varados durante días por culpa de un monstruoso embotellamiento. ¿Podría ocurrir algo parecido en la ciudad de México? ¿Es posible que el futuro de ésta en cuanto a tráfico sea verdadera-

EFFECTO DESTRUCTIVO DE LOS AUTOS EN LA CIUDAD DE MÉXICO

Además de producir contaminación ambiental, ruido y tráfico, causan accidentes, propician el despilfarro en infraestructura vial y contribuyen al aumento de la tensión y la hostilidad entre los usuarios de la vía pública



DEMASIADOS. El incremento en el número de autos ha hecho que la ciudad misma se modifique

mente apocalíptico si no se toman algunas medidas? Fernández Christlieb responde: "A mí me parece que ese cuento está basado en la realidad, no en la ficción. El regreso a París en fin de semana por la autopista de la que habla Cortázar era como el nudo vial que se presenta en la entrada al DF por la

carretera México-Pachuca. Esta entrada se vuelve monstruosa cada mañana y hay que resolverla como un problema de transporte, aunque parezca de cuento. Es ridículo porque, si uno se detiene a mirar, la inmensa mayoría de los autos embotellados lleva una sola persona a bordo. ¿Por qué no ve-

nirse de a cinco por auto? Habría 80% menos coches."

A principios de la década de los años 80 del siglo pasado, la ciudad de México y el París donde vivía Cortázar lidiaban por igual contra el problema del congestionamiento vehicular, pero para hacerle frente se siguieron caminos distintos.



Es un problema circular: mientras más vialidades se construyen

para los automóviles, más automóviles aparecen en la vía pública y, por lo tanto, la construcción de más vialidades y estacionamientos se presenta como una nueva necesidad"

Federico Fernández Christlieb, investigador del Instituto de Geografía de la UNAM

En la ciudad de México se optó por destruir barrios y camellones para abrir ejes viales, el Metro se mantuvo muchos años con el mismo número de líneas y sin conexiones nuevas, el sistema público de autobuses Ruta 100 fue privatizado y los peseros se adueñaron desorganizadamente de la tarea que le correspondía hacer al transporte urbano.

En París no se dio ninguna ventaja al automóvil, se invirtió ampliamente en incrementar el número de líneas y de estaciones del Metro, de autobuses municipales y de tranvías, y se echó a andar un extenso programa de bicicletas gratuitas.

"Durante el sexenio pasado, el gobierno de la ciudad de México recapacitó e impulsó la bicicleta, el Metro y el fabuloso Metrobús. Pero si los comparamos con la inversión que se hizo en el segundo piso, los programas de transporte colectivo palidecen, son como una aspirina contra el cáncer. Hoy, París es una ciudad donde nadie quiere usar su auto, lo cual iguala a todos sus habitantes y los hace más participativos", apunta el investigador.

Impulso al transporte colectivo

¿Qué medidas se deberían tomar para revertir el efecto destructivo de los autos en la ciudad de México? Sin duda hace falta una nueva política que ponga en evidencia el valor del espacio público, porque si una sociedad respeta su espacio público y lo emplea para convivir y disfrutar, entonces no lo ensucia ni lo destruye.

"El automovilista rara vez se da cuenta de este valor porque va encapsulado por la calle. Es importante fomentar conjuntamente la caminata y el uso de los medios de transporte públicos con las actividades artísticas, deportivas y culturales en la calle. Cuando se organizan estas actividades, el espacio se humaniza. La ciclista dominical es una prueba de ello", indica Fernández Christlieb.

Por otro lado, el investigador de la UNAM también es partidario de establecer un día sin auto al año (entre semana). Circularían sólo los vagones del Metro, los camiones, las bicicletas, las motos y los taxis, lo que pondría en evidencia lo felices que podemos ser sin autos.

"Hay que escuchar a los expertos. Diversas organizaciones han lanzado excelentes iniciativas que deben discutirse y quizá votarse, como el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. México es un país con una capacidad tecnológica muy grande. Si empleamos la jurisprudencia para abrirles camino a las nuevas concepciones en el transporte, podemos avanzar mucho. En síntesis, debemos impulsar seriamente el transporte colectivo y lanzar una campaña de educación sobre el espacio público que derive en un reglamento de tránsito más inteligente y acorde a las nuevas necesidades", finaliza.

Más información relacionada con este tema, en el siguiente correo electrónico: fedfer@unam.mx

Exposición de carteles científicos en la Facultad de Química

Roberto Gutiérrez Alcalá

Como parte de las actividades de la Semana de la Investigación 2014 en la Facultad de Química (FQ) de la UNAM —organizada por la Secretaría Académica de Investigación y Posgrado de esta entidad universitaria— se inauguró la Segunda Feria de la Química, que incluyó una exposición de 103 carteles científicos elaborados por estudiantes de licenciatura, maestría y doctorado, con el apoyo y la tutoría de sus profesores, así como una exposición de fotografía científica, una muestra experimental de química y un taller de soplado de vidrio.

En relación con la exposición de

carteles científicos, Raúl Garza Velasco, secretario general de la FQ, indicó que la comunidad sin duda sacará provecho de ella porque tendrá conocimiento de las investigaciones más recientes que se llevan a cabo en dicha facultad.

Por lo que se refiere a los profesores-investigadores de la FQ, dijo: "Estamos particularmente orgullosos de ellos porque, además de emprender investigaciones de alto impacto que le dan prestigio a nuestra facultad, ejercen la docencia con gran responsabilidad y compromiso, incrementado el interés de los estudiantes por la química y sus diferentes expresiones."

En su oportunidad, Felipe Cruz

García, secretario académico de Investigación y Posgrado de la FQ, señaló que esta exposición representa un enorme abanico de opciones para que los estudiantes de ésta y de otras entidades universitarias puedan integrarse a los distintos grupos de investigación de Química.

Los carteles científicos abordaron temas de administración industrial, alimentos y biotecnología, biología, bioquímica, farmacia, física y química teórica, fisicoquímica, ingeniería química, ingeniería química metalúrgica, matemáticas, química analítica, química inorgánica y nuclear, y química orgánica.

Algunos de ellos fueron los siguientes: "Opciones para el recicla-



DIVULGACIÓN. Se dieron a conocer las investigaciones más recientes que se realizan en esta facultad

do del PET: el caso de las fibras sintéticas", "Aplicaciones de los hongos comestibles en la degradación de espuma de poliuretano", "Análisis de la expresión génica global para el estudio del hígado normal alcohólico" y "Evaluación del pepino

de mar de las costas yucatecas como posible fuente de compuestos antiparasitarios". Una vez que el público tuvo acceso a la exposición, los mismos estudiantes se encargaron de dar las explicaciones pertinentes a quienes se interesaban en ellos.