

PROYECTO UNAM

Texto: **Fernando Guzmán Aguilar**
alazul10@hotmail.com



Ciclo de cine comentado

El Instituto de Investigaciones Filológicas de la UNAM invita al ciclo de cine comentado "Literatura, universidad y sociedad". 27 de marzo: *Los adioses* (2017), de Natalia Beristáin; 24 de abril: *La cuarta casa* (2002), de José Antonio Cordero; y 22 de mayo: *Mariana* (1967), de Juan Guerrero. Las proyecciones se realizarán, de 17:00 a 19:30 horas, en la Sala de Videoconferencias del citado instituto, en CU.

El uso intensivo de WhatsApp, posible adicción

Según Erika Villavicencio, coordinadora de psicología organizacional de la Facultad de Psicología de la UNAM, el uso intensivo de WhatsApp podría tratarse de una adicción aún no registrada. Algunos indicadores serían: el individuo se aísla, baja su rendimiento escolar o laboral, y sufre ataques de ansiedad si no tiene acceso a él o la batería de su celular está a punto de agotarse. La utilización de WhatsApp ha incrementado la tasa de accidentes vehiculares porque los conductores y peatones se distraen cuando atienden sus mensajes en la calle.



Acciones para detener la llegada del sargazo

La Universidad Nacional Autónoma de México y la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales acordaron emprender acciones inmediatas que permitan recolectar el sargazo en altamar, a fin de que no llegue a las costas mexicanas del océano Atlántico; asimismo, diseñarán estrategias conjuntas de mediano y largo plazos. El sargazo ya ha comenzado a llegar a algunas playas del Caribe mexicano... Su presencia en el océano Atlántico representa un problema internacional que afecta e incumbe a numerosas naciones tanto de África como de América.



Los largos recorridos en auto incrementan las emisiones de gases de efecto invernadero.

Medidas ambientales locales podrían generar más emisiones de gases de efecto invernadero e inequidad social



Las medidas ambientales locales que se han adoptado en Vancouver, San Francisco, Nueva York, São Paulo, Jakarta... y la Ciudad de México parecen sostenibles, pero no siempre lo son.

"No siempre son sostenibles porque son locales y no toman en cuenta toda la ciudad o región. En la Ciudad de México no han sido diseñadas con un enfoque integral y una evaluación previa de su impacto y sus beneficios sociales, económicos y ambientales a nivel metropolitano o regional", apunta Angélica Lozano, investigadora del Instituto de Ingeniería (II) de la UNAM.

En efecto, mediante distintas redes como el Grupo de Liderazgo Climático (C40) y programas como la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de la ONU, las ciudades han tratado de enfrentar los desafíos globales en materia de sostenibilidad; sin embargo, sus esfuerzos han sido insuficientes debido a que la actuación de cada una de ellas es local. Por ejemplo, las medidas de mejoramiento del transporte y el espacio públicos puestas en práctica en sus zonas centrales o la construcción de viviendas de interés social en sus periferias no han logrado que las ciudades sean sostenibles.

En su artículo "¿Las medidas ambientales urbanas actuales son sostenibles?", publicado en agosto de 2018 por la revista *IC Ingeniería Civil*, Angélica Lozano y Leonor Patricia Güereca, también del II, señalan que una ciudad sostenible es aquella donde se gestiona el uso eficiente de recursos naturales, se minimizan las emisiones de gases de efecto invernadero, se lleva a cabo el reúso, el reciclaje o la revalorización de los residuos, y se alcanza equidad y justicia social.

Recorridos más largos

Para que una ciudad sea sostenible, debe tener un desarrollo que considere de manera integrada los aspectos sociales, ambientales y económicos, y estar inscrita en un contexto estructurado y general, donde se tengan en cuenta factores e impactos en diversas escalas.

Las medidas ambientales locales actuales son beneficiosas en algunos aspectos, pero perjudiciales en otros. Por ejemplo, los programas de rehabilitación de parques urbanos, creación de rutas ciclistas, mejoramiento del transporte local y crecimiento de espacios para la recreación, que se han implementado sólo en las zonas centrales de las ciudades (donde se ofrece el mejor servicio de transporte público), pueden hacer que esas zonas sean más deseables para vivir y, por lo tanto, más caras. De este modo, los habitantes de menos recursos se ven obligados a migrar a zonas más alejadas (donde se ofrece el peor servicio de transporte público) y a emprender recorridos más largos.

"Los habitantes con mejor nivel socioeconómico se benefician con las inversiones públicas enfocadas a mejorar la sostenibilidad en las zonas centrales de las ciudades, mientras que los

Los costos de la sostenibilidad en las ciudades

costos sociales de esa sostenibilidad recaen en los más pobres. Estas medidas podrían generar más emisiones de gases de efectos invernadero e inequidad social", dice Lozano.

Evaluación

Un estudio sobre la huella de carbono de las viviendas de interés social en 54 ciudades del país, encabezado por Güereca para el periodo 2000-2012, indica que 70% de las emisiones de dióxido de carbono equivalente de esas viviendas se atribuye al transporte.

De acuerdo con Güereca, en ese periodo, la construcción masiva de viviendas de interés social (siete millones 600 mil 258) tuvo un impacto negativo. Fueron construidas en terrenos "baratos" de las periferias, sin infraestructura necesaria y alejados o aislados de los centros ur-

banos. Su ubicación impide el fácil acceso a infraestructura de salud, transporte, educación y trabajo, lo que representa altos costos socioeconómicos para las personas. El consumo energético aumenta por el transporte y las mayores distancias; además, la vivienda unifamiliar es menos eficiente que la multifamiliar.

"Ahora, los recorridos de los habitantes de estas viviendas de interés social son más largos, lo cual deteriora su calidad de vida y genera más emisiones de gases de efecto invernadero."

De ahí que, antes de tomar medidas urbanas, Lozano recomienda hacer estudios que consideren las necesidades de la gente, así como aspectos sociales, ambientales y de desarrollo económico y urbano, y la relación entre ellos, para probar que son sostenibles.

"Una medida buena para una zona de una ciudad puede resultar muy mala para otra zona u otra ciudad; por eso se requieren estos estudios", señala.

No basta que esas medidas ambientales parezcan sostenibles; deben evaluarse a partir de indicadores de desempeño basados en información socioeconómica y ambiental, y de la determinación de su impacto dentro y fuera de la ciudad (impacto regional).

"Una evaluación así permitirá seleccionar las medidas óptimas para satisfacer necesidades específicas e impulsar el desarrollo sostenible de cada ciudad."

Programas de vivienda

A Lozano le llama la atención que los recursos destinados a medidas ambientales que realmente reducen la huella de carbono y mejoran la calidad de vida de las personas sean muy escasos y, en cambio, haya financiamiento gubernamental e internacional para proyectos asociados a medidas ambientales locales.

En su opinión, para avanzar en la sostenibilidad de las grandes urbes como la Zona Metropolitana del Valle de México, es necesario, entre otras cosas, expandir el transporte público masivo, sobre todo el Metro, y desarrollar programas de vivienda (adquisición y renta) para personas de escasos recursos en sitios con infraestructura adecuada.

"La decisión de cómo y dónde hay que realizar estos proyectos debe basarse en una evaluación de sostenibilidad", concluye. ●



"Los habitantes con mejor nivel socioeconómico se benefician con las inversiones públicas enfocadas a mejorar la sostenibilidad en las zonas centrales de las ciudades, mientras que los costos sociales de esa sostenibilidad recaen en los más pobres"

ANGÉLICA LOZANO
Investigadora del Instituto de Ingeniería de la UNAM

Nieve negra tóxica y deterioro ambiental

ROBERTO GUTIÉRREZ ALCALÁ

En días pasados, una noticia de corte ecológico fue difundida ampliamente por los medios de comunicación y redes sociales: en la cuenca de Kuznetsk, al sur de Siberia, donde se localiza uno de los mayores yacimientos de carbón del planeta, cayó nieve negra tóxica como consecuencia de haberse mezclado con el polvo de ése y otros minerales que flotan en la atmósfera y que provienen de las minas a cielo abierto y las fábricas de la zona.

De acuerdo con Enrique Martínez Meyer, maestro en Biología Animal por la Facultad de Ciencias de la UNAM y secretario académico del Centro del Cambio Global y la Sustentabilidad AC, este fenómeno no es nuevo, ni mucho menos, y ocurre como resultado del deterioro ambiental que sufre la Tierra.

La lluvia ácida es otro fenómeno de alteración ambiental que se comporta de modo similar al de la nieve negra tóxica y que aparece constantemente en urbes como la Ciudad de México. Al respecto, Martínez Meyer comenta: "En este caso, las gotas de agua se mezclan con los aerosoles y las partículas contaminantes que saturan la atmósfera, se precipitan con un grado de acidez muy alto y llegan a los mantos freáticos —después de ser absorbidas por el suelo—, o bien a las aguas superficiales, con lo cual pueden dañar la salud humana."

En opinión de Martínez Meyer, la atmósfera de cada lugar es como su huella digital: al analizarla se pueden ver cuáles contaminantes se emiten acá abajo.

"Con la circulación del aire, el problema de la contaminación atmosférica se revuelve en cierta medida, pero la sobrecarga de contaminantes deja invariablemente una marca, y esto es lo que está sucediendo al sur de Siberia, así como en la Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey y Puebla."

Conforme más se sabe cuáles son las partículas dañinas, cuál es su efecto en la salud de las personas, cuál es su concentración en la atmósfera y quiénes las generan, se actualizan las leyes y normas relacionadas con la calidad del ambiente; es decir, éstas siempre van atrás de la realidad; desde esta perspectiva, siempre están desactualizadas.

"Sin embargo, hay que reconocer que en nuestro país, particularmente en el Valle de México, las políticas públicas encargadas de combatir la contaminación ambiental han logrado un gran avance en las últimas tres décadas. Los programas de verificación vehicular e industrial, el programa Hoy no Circula y el inventario de emisiones de gases son fruto de esta evolución de la normatividad. Con todo, falta mucho por hacer porque, como cada vez somos más, la contaminación no deja de incrementarse. El reto es regular, con eficiencia, esta dinámica."

Una de las debilidades de las normas de control de contaminantes en el Valle de México es que no se aplican de manera pareja a todos. Sobre este punto, Martínez Meyer dice: "Los vehículos del transporte y servicio público tienen permiso para circular a diario, pero son de los que más contaminan; es decir, están exentos de cumplir los estándares de calidad en materia de emisiones que se nos exigen a los ciudadanos comunes. Pienso que no es tan complicado meterle mano a esto y ordenarlo, y más vale hacerlo pronto."

Todas las evidencias indican que nuestros hábitos contaminantes inciden negativamente en nuestra calidad y esperanza de vida.

"No obstante, las circunstancias políticas que vivimos hoy en día los mexicanos son propicias para revisar las normas y leyes en materia de contaminación —no sólo atmosférica, sino también de suelos, ríos, lagos y mares—, y corregir los errores que se han cometido en los últimos años", finaliza Martínez Meyer. ●