

vidades fuese conocida por la policía o Hacienda.

Dentro de veinte años, el coste de las terminales de ordenadores habrá disminuido considerablemente. ¿Habrá entonces en cada hogar una terminal igual que hoy hay un televisor? No exactamente, dicen los expertos, pero sí que habrá muchos privilegiados que dispongan de una, y el lenguaje de la informática, simplificado, facilitará el diálogo con la máquina.

Ahora bien, ¿qué ocurrirá cuando se generalice el empleo de los computadores? ¿Se producirá una concentración o una dispersión del «habitat»? ¿Desaparecerán las grandes urbes o, por el contrario, crecerán a un ritmo mucho más rápido que ahora? No se sabe. «La técnica del computador es neutra —declaró uno de los participantes de un coloquio sobre informática celebrado recientemente en Francia—; los resultados dependerán del empleo que hagamos de la máquina».

Si se explotan todas sus posibilidades, el ordenador puede producir una revolución en la vida cotidiana. Acabará con la jornada de trabajo clásica y las migraciones masivas bi-cotidianas. Mañana, los empleados, y un día no muy lejano quizá también los obreros, trabajarán en casa, como ocurre hoy con los escritores, los artistas y algunos programadores de la región de Los Angeles que tienen ya una terminal en su propio domicilio. El ordenador provocará la desaparición de las oficinas y de las fábricas-cuarteles, con su actual estructura jerárquica. El ordenador se convertirá en un nuevo símbolo de «status» social.

Un remedio: las terminales públicas. En Boston, el profesor Negroponi, de la Universidad de Harvard, ha hecho instalar terminales en el barrio negro. Los ordenadores proporcionan a los habitantes del «ghetto» cuanta información administrativa necesitan. La experiencia ha sido todo un éxito: los habitantes encuentran la máquina menos intimidante que un funcionario.

Sin embargo, quizá sea en los países en vías de desarrollo donde la informática podrá instalarse con mayor

utilidad. Por lo menos eso cree Vikram Arabhai, presidente de la Comisión de Energía Atómica de la India. El señor Arabhai piensa dotar a los 500.000 pueblos de la India de una red completa de terminales y de receptores de televisión para 1980. La agricultura de la India depende más que de ninguna otra de las condiciones meteorológicas. Los ordenadores harán que el campesino pueda seguir con toda precisión la progresión del monzón, según los datos recogidos por las estaciones de la Organización Meteorológica Mundial. Con el tiempo, el ordenador proporcionará igualmente a los campesinos análisis económicos que facilitarán la elección de cultivos y las inversiones. La puesta a punto de semejante red permitirá la constitución de poderes locales independientes.

¿Aprovechará la India los recursos políticos y sociales de la informática antes y mejor que los países occidentales? ■ CATHERINE DREYFUS.



de acuerdo sobre una reglamentación más o menos coordinada en los tres próximos años. Y particularmente en Francia, a partir del 1 de enero de 1972, el porcentaje de óxido de carbono de los gases de los automóviles no debe sobrepasar el 4 por 100, sea cual fuere el régimen del motor. En Ginebra, la Comisión de los 29 (Subcomisión de las Naciones Unidas) prepara un reglamento internacional.

Un verdadero arsenal de restricciones se prepara. Pero todas las campañas, los más serios proyectos, tropiezan contra la obstrucción de los constructores. Los dividendos de sus accionistas pasan antes que la salud pública. Ya desde ahora objetan que los plazos son demasiado cortos. Ya se han realizado estudios —afirman—, pero no han dado resultado, y de todas formas los resultados serán onerosos y de difícil aplicación. Por otra parte —añaden— la disminución de las emanaciones nocivas es incompatible con un mayor rendimiento de los motores de explosión, objetivo desde hace años. «Nuestros investigadores han llegado al punto de desánimo», declaró M. Dreyfus, presidente de la Renault. Su observa-

ción traduce la postura de todos los constructores, americanos, europeos o japoneses.

Hasta qué punto los intereses de la industria capitalista —el provecho de los accionistas— privará sobre el interés general es cosa que se plantea en este caso preciso. Sobre todo que no faltan fórmulas, algunas de las cuales ya han sido probadas: inyección directa de la gasolina en los cilindros sin pasar por el carburador. La combustión es así mejor, y se reduce el porcentaje de gases carbónicos y otros nocivos. Se pueden tratar también los gases de escape en pocombustión, es decir, terminando la combustión de los elementos que contienen. También se pueden mejorar los carburantes eliminando los derivados del plomo empleados como antidetonantes. Estos derivados del plomo son —como se acaba de demostrar— cancerígenos.

Todo esto en lo referente al motor de explosión. Pero al mismo tiempo se experimentan métodos de propulsión antiguos que han sido renovados gracias a los progresos técnicos: motores a vapor o motores eléctricos que, ambos, precedieron al motor de explosión, y que fueron abandonados debido a sus servidumbres. En Estados Unidos se experimentaron motores a vapor. Los problemas que se presentan a los motores eléctricos se refieren no ya al motor, sino a los acumuladores. Estos, a pesar de todos los progresos, siguen siendo pesados y voluminosos. Se siguen poniendo todas las esperanzas en la pila a combustible, que está aún en su estado experimental. Queda aún la turbina, que se instalará, sin duda, en los camiones, y el motor Sterling, que utiliza un ciclo cerrado en el que se calienta un gas, se dilata, mueve un pistón y vuelve a una cámara donde se enfría y se recupera.

Como se ve, las soluciones no faltan. Todos estos motores serían prácticamente «limpios». Pero el adoptarlos supondría la transformación de las cadenas de producción, así como el abandono del petróleo como fuente principal de energía. Habría mucho que transformar también en este terreno. Seguiremos respirando aire viciado, pues. ■ R. L. CH.

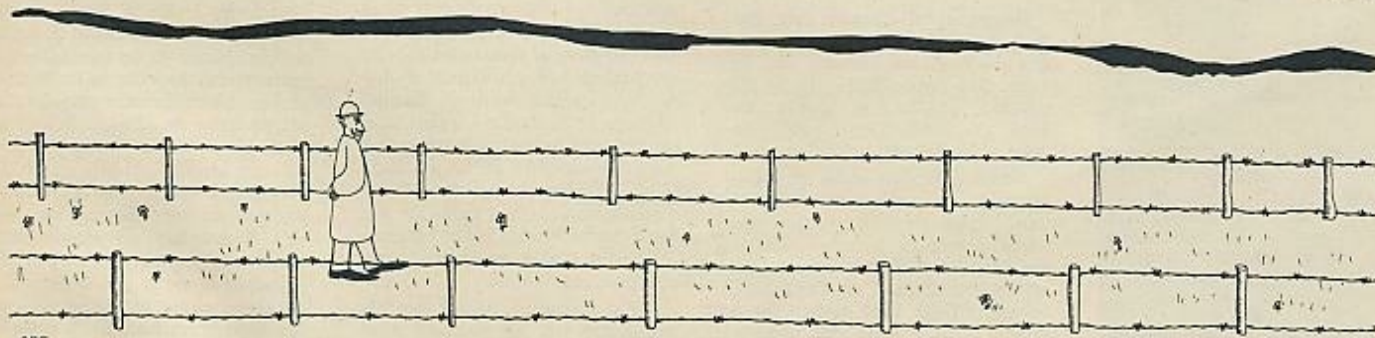
## Automóvil y contaminación

PARIS.—Nuevos modelos, aumentos de velocidades, líneas aerodinámicas, «gadgets» superfluos y afluencia record en el Salón del Automóvil, que se clausuró la semana pasada en París. Pocos progresos, en cambio, en lo referente a la seguridad y ninguno en la lucha contra la contaminación atmosférica, a pesar de la campaña —de las leyes, incluso— destinada a limitarla.

El Senado americano acaba de adoptar un proyecto de ley que deja cinco años a los constructores de los Estados Unidos para la fabricación de un modelo de motor «limpio», que debe sustituir al motor convencional.

En Europa, constructores y poderes públicos del Mercado Común se pusie-

OPS



OPS