

BOLETÍN DE PRENSA No. 003 ->>

- La celda electrónica y método para la producción de oxígeno e hidrógeno a demanda se desarrolló por iniciativa de Ezequiel Cardona de Luna.
- Este desarrollo también podría ahorrar entre un 14 y 40 por ciento el gasto de combustible.

Ezequiel Cardona de Luna, médico de la Universidad Autónoma de Aguascalientes, desarrolló una celda electrónica y método para la producción de oxígeno e hidrógeno a demanda, un desarrollo que podría sustituir energéticos, reducir la emisión de monóxido de carbono de los automóviles hasta en un 85 por ciento y ahorrar entre un 14 y 40 por ciento el gasto de combustible; producto que además corresponde a la décima solicitud de registro de patente presentada por la Máxima Casa de Estudios en la entidad.

Cardona de Luna explicó que con esta celda se puede producir hidrógeno y oxígeno a demanda a partir de agua, por medio de electrólisis, para utilizarlos como carburantes, por lo que podría sustituir energéticos como gasolina, gas o petróleo; y aunque ya se han fabricado celdas de hidrógeno, la innovación que presenta este desarrollo se sustenta en la producción a la par de su utilización, evitando su peligroso almacenamiento, además de que se implementó una distribución especial para separar la celda por bloques de reacción que se activan a petición del usuario, lo cual evita la producción de vapor de agua, mejorando las fallas de creaciones precedentes.

Es así que este producto puede ser utilizado para producir hidrógeno y oxígeno para estufas o automóviles, por mencionar algunas aplicaciones; y en lo que respecta a motores de combustión interna, se instaló dicha celda en vehículos de la UAA, los cuales fueron llevados a verificación y se identificó una reducción de hasta un 85 por ciento en las emisiones de monóxido de carbono.

Por otra parte, Cardona de Luna señaló que sólo entre el 28 y el 30 por ciento de la gasolina se quema de manera efectiva en la producción de energía para mover pistones en vehículos, pero con este desarrollo se podría mejorar la combustión entre un 14 y 40 por ciento, según el tipo de motor, demostrando una mayor capacidad que en su momento los convertidores catalíticos, aunque en el caso de los motores fuel injection se tendría que adaptar algunos dispositivos debido a los sensores de oxígeno y aire de admisión.

De esta forma, manifestó que este proyecto en proceso de ser patentado, y en el cual también participaron Sergio Ruiz García y Rodrigo Salas Vázquez, podría ser implementado en el transporte público y por particulares, lo cual además abonaría a la mejora de la calidad del aire y el medioambiente.

