

edición u



UNCUYO
UNIVERSIDAD
NACIONAL DE CUYO

SEPTIEMBRE . 2016



POR QUÉ CHOCAMOS

Manejar sin saber verdaderamente conducir, el estado y la naturaleza de las rutas, la congestión ante la ausencia de ferrocarriles son algunas de las causas de los siniestros viales.



14



ING. JOSÉ GIUNTA,
Miembro del comité académico de la Especialización en Ingeniería Vial de la Facultad de Ingeniería de la UNCUYO

RECTOR
Ing. Agr. Daniel Pizzi

VICERRECTOR
Dr. Jorge Barón

COORD. GENERAL DEL CICUNC
Mauricio González

COORDINADOR DE MEDIOS
Nacho Castro

DIRECCIÓN EDITORIAL
Jorge Fernández Rojas

EDICIÓN
Cecilia Amadeo

PERIODISTAS
Verónica Gordillo, Paola Alé, Griselda Fornés, Ana Vargas

PRODUCCIÓN
Griselda Fornés

CONTENIDOS
Prensa Rectorado UNCUYO

CORRECCIÓN
Elizabeth Auster

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Sergio Montanari, Roxana Sotelo
Departamento de Diseño · CICUNC

FOTOGRAFÍA
Axel Lloret, Marcelo Fernández

ILUSTRACIÓN
Pablo Pavezka

AGRADECIMIENTOS
Leticia Sauma (maquillaje artístico),
Claudio Barros y Juan Martins De Sousa
(modelos de tapa)

Edición U es propiedad de la UNCUYO. RNPI en trámite. Se autoriza su reproducción en parte citando la fuente. El contenido de las notas firmadas no necesariamente refleja la opinión de la Universidad.

Centro de Información y Comunicación de la UNCUYO (CICUNC).
Centro Universitario, M5502JMA, Mendoza,
República Argentina. uncuyo@uncuyo.edu.ar

3

HOJA DE RUTA

4

MANEJAR SIN SABER

6

APUESTAS OFICIALES

8

RADIOGRAFÍA DE LOS SINIESTROS VIALES

10

OPINIÓN

12

LA HORA DE ORO

13

NOTICIAS UNCUYO

SEGURIDAD VIAL: HACIA LA VISIÓN CERO

La Real Academia Española le da al término seguridad, asociado al transporte, dos acepciones: seguridad “activa” y seguridad “pasiva”. Cuando se refiere al conjunto de mecanismos, características o prestaciones de un vehículo para evitar o prevenir accidentes es activa; cuando se trata de proteger a los ocupantes en caso de accidente es pasiva.

Sea como sea, se orienta por completo al vehículo, que es en realidad una de las partes que conforman el análisis de la circulación vehicular al que se enfrenta la seguridad vial (las otras son la infraestructura o el entorno y el conductor).

Muchos esfuerzos se llevan adelante en pos de mejorar la seguridad vial, que tiene en las tasas de accidente o siniestralidad los indicadores más sensibles de su eficiencia.

Nadie podrá discutir sobre los grandes esfuerzos que desde las universidades se realizan para formar, desde el grado y el posgrado, a profesionales capaces de intervenir en la planificación, diseño, construcción, operación y mantenimiento de vías seguras, los que a través de distintos organismos gubernamentales, consultoras de ingeniería y ONG aportan los conocimientos adquiridos para obtener una infraestructura y un entorno cada vez más seguros.

También, con el correr de los años, se han redoblado los esfuerzos en realizar minuciosos controles al parque automotor, en particular sobre su estado, para evitar, o al menos minimizar, la accidentalidad debida a fallas mecánicas.

De igual forma se han mejorado las evaluaciones y controles para la habilitación de los conductores (licencias de conducir).

No obstante ello, pareciera que tantos esfuerzos se desvanecen cuando, en el devenir diario, las noticias señalan nuevos accidentes y pérdidas de vidas. Ante esto, la sociedad toda se está orientando hacia un joven objetivo que podría sonar en principio utópico: “la visión cero”.

Se trata de un proyecto de seguridad vial multinacional que busca lograr un sistema de tránsito sin muertes o lesiones graves, esto es, con “cero” muertos o lesionados. La visión cero intenta movilizar a la población para producir un cambio ético, que garantice la concreción de actitudes y acciones tendientes a la reducción de víctimas generadas por el tránsito, y que ello se mantenga sostenidamente en el tiempo.

La seguridad vial depende de muchos actores, pero necesita imperiosamente del accionar responsable de quienes se encuentran al mando de cada vehículo. En definitiva, es una responsabilidad de todos.

APUNTEN Y ACELEREN

“Amanece en la ruta, no me importa dónde estoy
Me he dormido viajando y he soñado tan intenso
Y en ese sueño yo me veía en ese auto, pero no
No era el mismo porque estaba todo roto en su interior”

Miguel Zavaleta

La trágica y espiritual canción de la banda Suéter, que lideraba Miguel Zavaleta, fue una forma poética de contar en primera persona el viaje trascendental de quien termina su vida en un auto en llamas. Una forma de mirar, después de la muerte, lo que se puede ver tras un impacto mortal a bordo.

El artista partió de la idea de que esta forma de morir es tan frecuente que merece ser relatada en el traspaso de lo existencial a un plano intangible. Para más datos, Zavaleta se inspiró en el choque fatal de su primo.

Eso confirma que la muerte violenta en el tránsito es una cuestión cotidiana que se lleva más vidas que cualquier otro motivo entre la población más joven de cualquier conglomerado del planeta. La razón, en un esfuerzo por analizar este fenómeno, debe tener un punto firme (no el único) en la responsabilidad del conductor. En eso coinciden los expertos en accidentología vial.

Hay una percepción personal, compartida por muchos que nos consideramos “conductores”. Es una idea común como reflexión colectiva: que en realidad, en vez de conducirnos hacia nuestro destino sin advertirlo a tiempo, sólo apuntamos hacia un punto de nuestro mapa cotidiano. Esa actitud nos vuelve seres peligrosos, como si fuéramos el dedo que presiona el gatillo de un revólver que se dispara con nosotros (y con los desprevenidos acompañantes) adentro y que se dirige al centro

del blanco sin mediar otro ORNI (objeto rodador no identificado) en nuestro trayecto.

Buscando argumentos sobre esto encontramos posiciones evolutivas y positivas que se centran en la capacitación para lograr conductores y no francotiradores del volante.

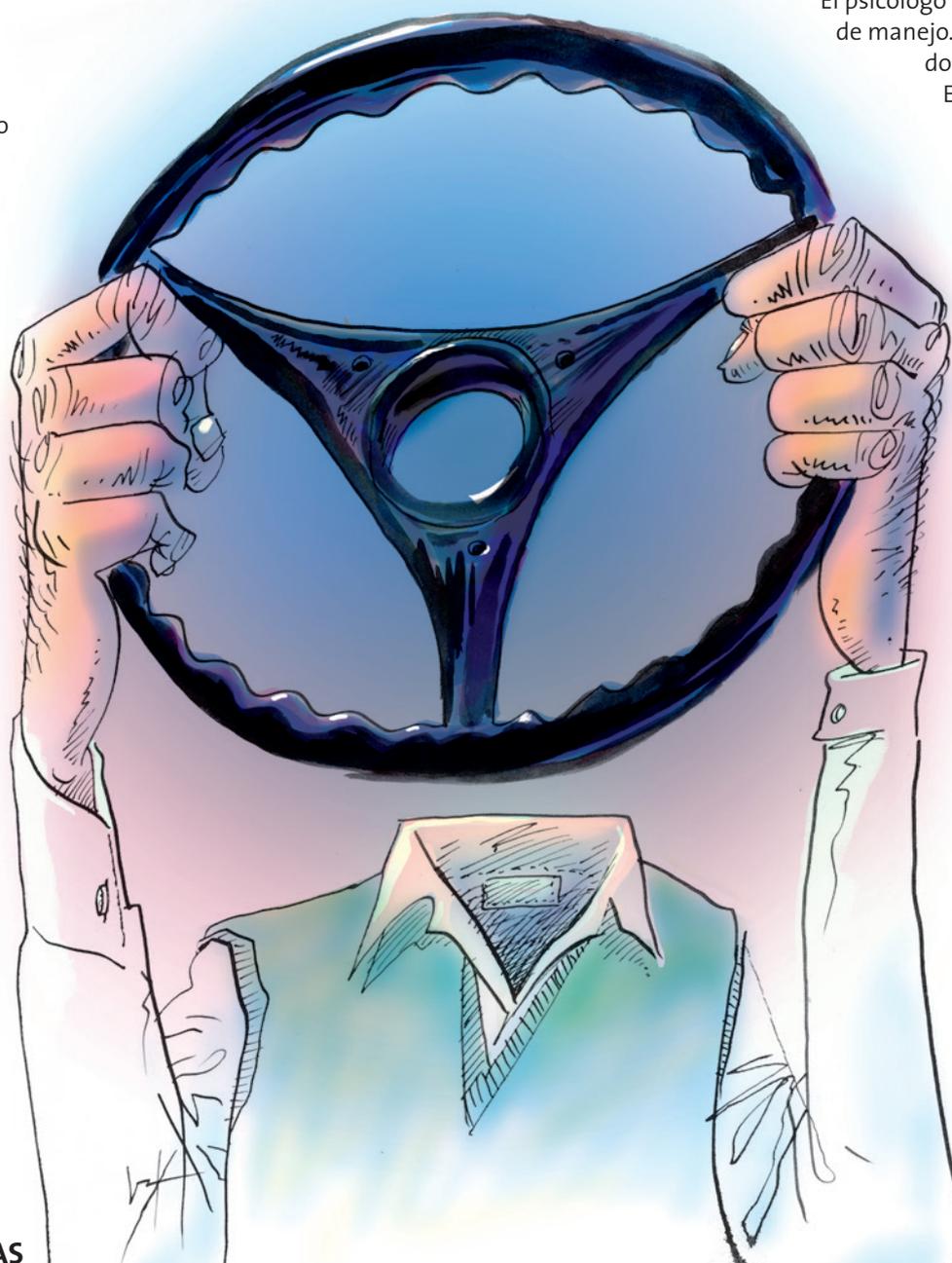
El psicólogo Daniel Deputat dirige una escuela de manejo. Su método resulta porque apunta a dominar y superar el miedo a conducir.

El profesional toma al miedo “como una emoción fundamental para el ser humano, porque se vincula con la supervivencia de la especie y funciona como un sistema de alarma”.

El experto Carlos Trad Fager remarca en este compendio de Edición U que la educación vial “es el aprendizaje de conocimientos, hábitos y actitudes en relación con las reglas, normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas por las calzadas y veredas, que permitan a la persona dar una respuesta adecuada (segura y fluida) en las distintas situaciones de tráfico en las que se pueda ver inmerso, ya sea como peatón, pasajero o conductor”.

La definición ensayada por Héctor Roitman, especialista en accidentología vial, aporta más luz en este recorrido. Para él, un vehículo “es un arma y necesitamos saber todos sus detalles”.

Las otras aristas del problema se abordan en este informe donde se da por entendido que la combinación de los componentes genera el choque inminente en cada esquina o ruta de Mendoza. Avancen en la lectura, señores conductores, pero respetando la puntuación.



MANEJAR SIN SABER

Expertos señalan que el desconocimiento que existe en torno a conducir un vehículo es una de las causas de los siniestros. La naturaleza de las calzadas se ocupa del resto.



“Al finalizar agosto, fallecieron 92 personas por siniestros viales en Mendoza. Los expertos responsabilizan a dos factores fundamentales: el desconocimiento y la naturaleza de nuestras rutas.”

El primero de ellos, es decir, no saber qué significa conducir, es vital, ya que un vehículo “es un arma y necesitamos saber todos sus detalles”, asegura Hector Roitman, experto en Accidentología Vial. El perito argumenta que el Estado tiene un estándar muy bajo para el otorgamiento de licencias de conducir: mientras la persona sepa poner los cambios, pare en una esquina y respete el semáforo, ya se considera que sabe conducir, lo cual no debería ser suficiente.

Pero además, los conductores ni siquiera saben qué tipo de vehículo están habilitados a conducir. La mitad de la gente que maneja no sabe si su auto es tracción delantera o trasera. Tampoco saben cómo actuar ante una emergencia. “Sabemos hacer lo mínimo esencial, cuando todo sale bien. Pero si te salís a la banquina, si se te revienta una rueda, si se te abre el capó, si se te cruza un perro y no sabés cómo actuar, generás un accidente”, explica Roitman.

El segundo factor –la naturaleza de las rutas– se refiere al diseño deficiente de las calzadas, componente que también incide en la siniestralidad vial. “Por evitar una expropiación de terrenos se generan situaciones conflictivas, como pasa con el Corredor del Oeste”, ejemplifica Roberto Tomassiello, responsable de la diplomatura de Posgrado en Transporte, Diseño y Salud para la Seguridad Vial que coordinan la Facultad de Artes y Diseño de la UNCUYO y la Sociedad Argentina de Evaluadores de Salud (SAES).

Según el especialista, el Corredor presenta un problema de diseño porque no tiene banquina que permita a un vehículo detenerse ante una falla. Así, si debe parar, queda detenido en el medio de la calzada, incrementando el riesgo de un siniestro.

Con pasado y sin futuro

Tomassiello también pone el ojo en el estado de las rutas, ya que no sólo se ha mantenido el mismo trazado de hace 50 años sino que tampoco se ha dado respuesta al crecimiento del parque automotor. En

1994, Mendoza tenía 300 000 vehículos registrados; hoy hay más de 600 000. “La provincia tiene que repensar la situación vial y darle mayor seguridad a los conductores a través de rutas que piensen en el futuro”, afirmó el diseñador. En este sentido, también indicó los déficits en cuanto al mantenimiento de las calzadas. “Si no hay dinero en las arcas del Estado para poder mantener adecuadamente, se va a tener que cobrar peaje”, agitó.

Gobiernos improvisados

Roitman, en tanto, remarcó que hace falta encontrar fundamentación técnica, que no se hacen estudios serios de tránsito ni se consulta a los expertos. “Se pone un semáforo en una esquina y cuando no funciona, se mueve a otra. No se hace nada desde el Gobierno a pesar de que hay diversos organismos que han ido incrementando su jerarquía y personal. Pero, en general, no hay nada que se esté haciendo orgánicamente, más que alguna campaña de tránsito, que están buenas, pero hay más cosas por hacer”, criticó.

¿Y LA EDUCACIÓN VIAL?

“Necesitamos tener mayor conciencia de lo que implica conducir un vehículo, ser peatón o andar en bicicleta. Hay que incentivar la educación vial a nivel de las escuelas, ya que el rango etario en el que ocurre la mayor siniestralidad es el que corresponde a chicos que están en los últimos años del secundario y los primeros de la universidad. Cuando pretendemos cambiar conductas en un adulto es mucho más difícil”. La frase pertenece a Roberto Tomassiello, responsable de la diplomatura de Posgrado en Transporte, Diseño y Salud para la Seguridad Vial que coordinan la Facultad de Artes y Diseño de la UNCUYO y la Sociedad Argentina de Evaluadores de Salud (SAES).

Si bien el experto destacó que la Agencia Nacional de la Seguridad Vial desarrolló un material didáctico que se repartió en todas las escuelas primarias y secundarias del país, “lamentablemente no ha tenido la debida difusión, y por lo tanto muchos docentes ni saben que ha llegado a las escuelas. Si se usara debidamente, empezáramos desde la escuela a impulsar esta educación que es a largo plazo y propicia mejores conductas”.

PARA DESCARGAR EL MATERIAL SE PUEDE INGRESAR A LA PÁGINA WEB DE LA AGENCIA:
www.educacionvial.gov.ar

Campaña oficial

Con motivo del Día Nacional de la Seguridad Vial, que se conmemora el 10 de junio, el Gobierno lanzó una campaña con las cinco causas principales por las que muere gente en accidentes viales:



No se respetan las velocidades máximas



Se consume alcohol antes de conducir



No se utiliza el cinturón de seguridad



No se usa casco al conducir motos



Se usa el celular mientras se conduce

MANEJO DEFENSIVO

Las calles y rutas son espacios compartidos. Por eso debemos estar alertas no sólo a nuestra conducción sino también a los errores de otros automovilistas y a los imprevistos causados por peatones y ciclistas. Para prevenir siniestros, debemos tener en cuenta:

- Mantener una distancia de seguimiento adecuada con el vehículo que nos precede.
- Al sobrepasar, indicar la maniobra adecuada para cambiar de carril.
- Respetar siempre el paso de los peatones, las señales y las normas de tránsito.

- Mantener limpios y en buen estado los focos traseros y las ópticas delanteras del vehículo.
- Circular con las luces bajas encendidas.
- Realizar al vehículo todos los chequeos y verificaciones necesarios.
- No llevar elementos sueltos dentro del vehículo. Trasladar todo en el baúl o en los espacios para portar objetos.
- Ubicar a los niños menores de 10 años en el asiento trasero con cinturón de seguridad o en asientos infantiles apropiados para su estatura y peso.

SÓLO HAY PLATA PARA MANTENER EL 11% DE LAS RUTAS PROVINCIALES

El director de Vialidad Provincial, Oscar Sandes, explicó que para hacer este trabajo se necesitan 5000 millones de pesos y sólo se pueden destinar 270 millones.

► Por PAOLA ALÉ



Fotografía: MARCELO PIASER

En lo que respecta al mantenimiento de rutas y caminos provinciales, todo se reduce a la cantidad de dinero que se necesita para que se encuentren en condiciones. Así lo explicó el titular de Vialidad Provincial, Oscar Sandes. El funcionario manifestó que sólo para preservar en buenas condiciones los 19 mil kilómetros de rutas provinciales hacen falta aproximadamente 5000 millones de pesos.

El punto es que hasta el momento hay disponibles apenas 270 millones que se destinan a poner a punto los caminos –bacheo, iluminación, líneas del pavimento, cartelería–. Esto es apenas el 11 % del dinero que haría falta para que la Provincia se mantuviera correctamente interconectada y para que quienes transitan por las rutas no corrieran peligro alguno por el estado de sus caminos.

El problema es que el presupuesto provincial –de unos 700 millones de pesos– alcanza para maquinaria, combustible y sueldos del personal pero no para cubrir las obras. “La Nación debería aportar a la provincia para que arreglaran sus propios caminos”, sostuvo el funcionario.

En total, en Argentina se recaudan 54 mil millones de pesos por año en concepto de impuesto a las naftas. Sin embargo, a Vialidad le llega sólo el 6 % de este monto. Lo demás se destina a distintos fines, como Fonavi y Anses, para nombrar sólo algunas reparticiones que se benefician con este incentivo financiero.

Un plan integral

Sandes explicó que, en lo que concierne al mantenimiento de las rutas, no se trata de un problema aislado, sino de un sistema, “de una gama” de situaciones que hay que tener en cuenta. “De nada sirve tener una ruta nueva, impecable, si los caminos que convergen en ella son intransitables”, señaló.

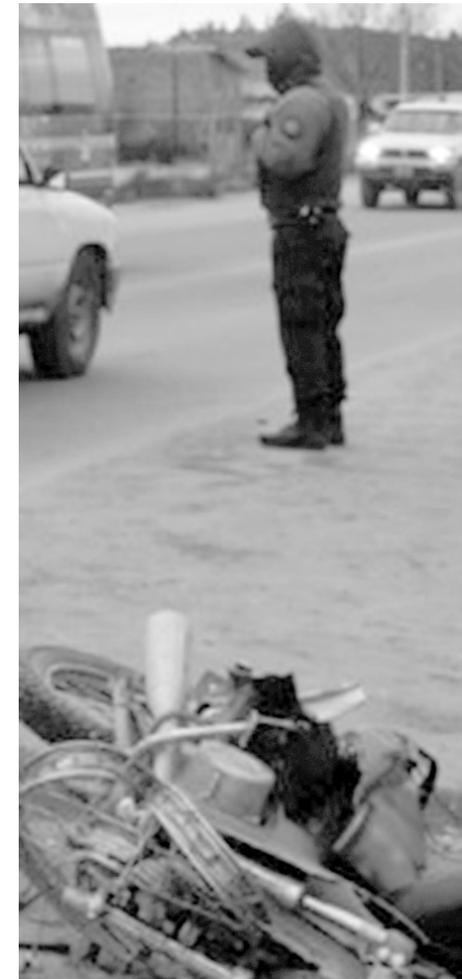
Para esto aseguró que su Dirección está trabajando en un plan integral de recuperación de rutas y caminos, con el foco puesto en corredores productivos y turísticos, con el fin de darle valor agregado a las obras. Se trata de un proyecto que, primero ordene la información, luego establezca prioridades y más tarde concrete las obras. Si no, explicó el funcionario, sólo se estarían “tapando agujeros” y no dando soluciones de fondo que se mantengan en el tiempo.

Según Sandes, será un trabajo arduo y con objetivos a largo plazo, que excederán el tiempo de la actual gestión, “pero si yo quiero hacer una tarea en serio, que le sirva a la Provincia, tengo que pensar a futuro”, destacó.

La actitud del conductor, en debate

El funcionario hizo especial hincapié en que, aún si existiera la totalidad del dinero necesario para solucionar el 100 % de los problemas camineros, los accidentes seguirían existiendo. “Es una cuestión de educación. Existe una desaprensión total de los conductores con respecto a las reglas. No es posible que uno coloque un indicador vial y no sea tenido en cuenta por quien maneja”, señaló el director.

“Nuestra obligación, la obligación del Estado, es poner las rutas en condiciones, eso yo lo comparto. ¿Pero hasta dónde la responsabilidad no es del que, viendo un cartel de máxima 110 km/h, conduce a 160? Esto es así. Si la gente quiere que le arreglemos las rutas para no tener problemas, es una cosa; otra muy distinta es que se las arreglemos para que manejen a 160 km/h”, enfatizó Sandes.



“No estamos en emergencia vial”

Para la directora de la regional Cuyo de Vialidad Nacional, Patricia Gutiérrez, si bien el estado de las rutas nacionales en Mendoza no es sobresaliente, tampoco las condiciones ameritan que se declare la emergencia vial. Según explicó, la primera tarea de la repartición en estos ocho meses de gestión fue ordenar las cuentas ya que había obras que llevaban entre siete y doce meses suspendidas, o con escaso movimiento.

Gutiérrez señaló que la vía que corresponde a su jurisdicción en la que más accidentes se producen es la ruta nacional 143, en el tramo que se extiende desde General Alvear hasta San Rafael. “Esta vía estaba deteriorada, pero ya abrimos la licitación para recuperarla”, explicó.

Sobre los motivos por los cuales se estima que se produce más cantidad de siniestros, la funcionaria se refirió no tanto al estado de la ruta como a la cantidad de vehículos que circulan por ella. Se trata de una ruta doble mano y esto la pone entre las que representan mayor riesgo.

Si bien no se puede, por el momento, convertir en autopista, la titular de la regional Cuyo manifestó que ya ha habido conversaciones con el intendente de General Alvear, Walter Marcolini, para que se trabaje para reconvertirla en una autovía con cuatro carriles de circulación. “Todo lo que se invierte en mejorar las rutas disminuye la cantidad de accidentes”, señaló.

Banquinas descalzadas, un clásico de los accidentes

En cuanto a los arreglos que más se precisan para darle seguridad a las rutas, Gutiérrez señaló que una de las obras en las que ella pone mayor atención es en el estado de las banquetas. La funcionaria vivió en su propia familia una trágica consecuencia de este problema vial: su marido falleció en un accidente que se produjo porque el vehículo se despidió luego de “morder” una banquina en mal estado.

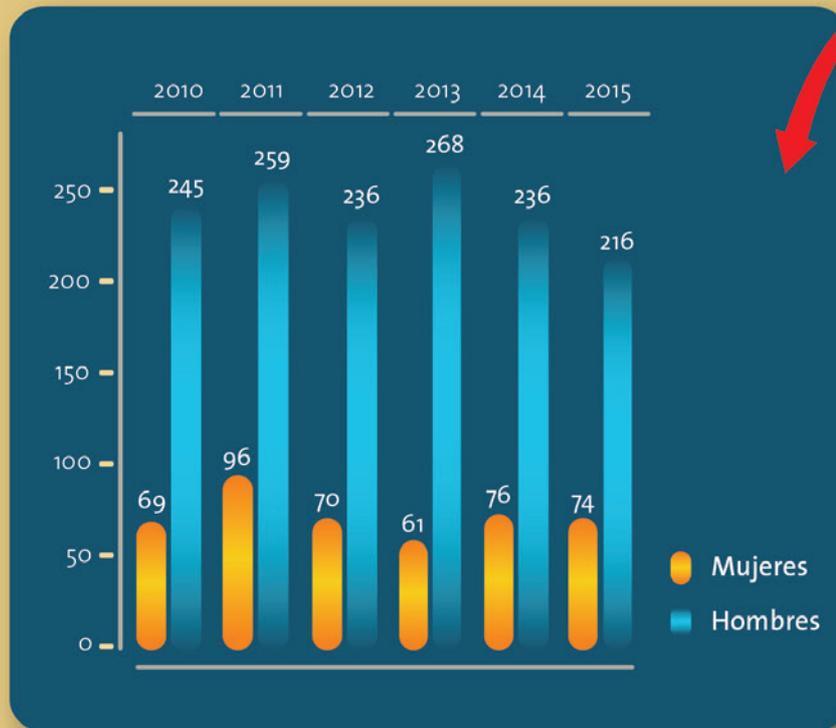
“Es un clásico que si la banquina está descalzada, es decir, si no se encuentra a la misma altura

que la ruta, y el auto se desvía y el resultado puede ser un vuelco”, explicó. En este sentido, como en lo que respecta a iluminación, bacheo y otros aspectos del mantenimiento, está trabajando su gestión.

Los tramos de la ruta 40 que se van a construir tienen estos ítems incluidos en la licitación. En otras rutas nacionales, como la 143 y la 7, se han incorporado estas cláusulas entre las de mantenimiento general, tanto del asfalto como de la señalización e iluminación.

RADIOGRAFÍA DE LO

En 2015, murieron 282 personas en Mendoza. Del total de ví



Fuente: Departamento de Bioestadística de Mendoza

Comparación de defunciones entre hombres y mujeres en Mendoza 2010 - 2015



Según CESVI, en el período 2004-2011, la falla humana más común fue la invasión de carril

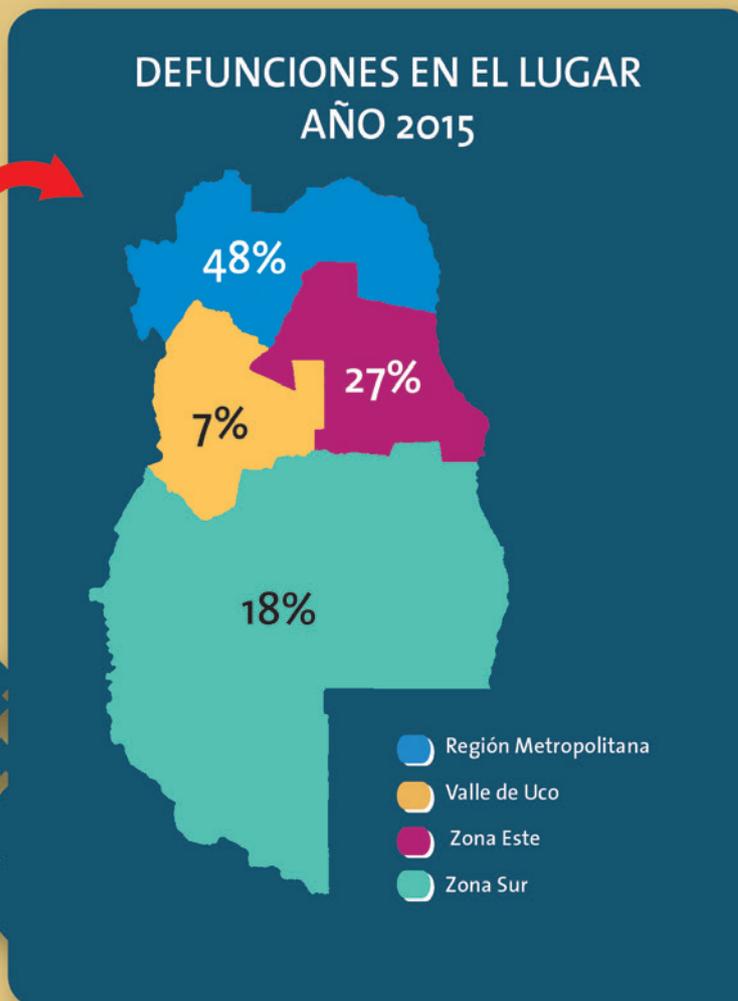
S SINIESTROS VIALES

ctimas fatales, entre 2010 y 2015, 8 de cada 10 son hombres.

48% de los siniestros con víctimas fatales en el lugar ocurren en el área Metropolitana



DEFUNCIONES EN EL LUGAR AÑO 2015



Fuente: Unidad Ejecutiva de Seguridad Vial
Defunciones en el lugar del siniestro 2015

De los siniestros:

- El 93% se producen en zonas urbanas
- 70% ocurren de día
- 90% son colisiones, mayormente entre 2 autos
- 30% deja víctimas fatales

Fuente: Informe 2014 Observatorio Nacional de Vialidad

Por **ANA VARGAS**



NO APUNTEN AL PEATÓN



La educación vial “es el aprendizaje de conocimientos, hábitos y actitudes en relación con las reglas, normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas por las calzadas y veredas, que permitan a las personas dar una respuesta adecuada (segura y fluida) en las distintas situaciones de tráfico en las que se pueda ver inmerso, ya sea como peatón, pasajero o conductor”.

El peatón, en tanto, es la persona que transita a pie por las vías o terrenos de uso público o privado que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios. También se denomina peatones a quienes empujan o arrastran un coche de niño o cualquier otro vehículo de pequeñas dimensiones y las personas con discapacidad motriz que circulan al paso en una silla de ruedas con o sin motor.

El peatón es el dueño y rey de la calle. Tiene prioridad absoluta pero... ¡no apunten al peatón! Es la víctima codiciada por automovilistas o motociclistas ansiosos. No se le otorga prioridad de paso ni en esquinas ni en sendas peatonales. Y, a la vez, él mismo es la causa de su propia muerte al no respetar las reglas básicas de tránsito.

Todos somos peatones en algún momento. Por ende, todos somos los más frágiles en el tránsito en esa situación. En general, no somos conscientes de nuestra fragilidad y nos arriesgamos de diversas maneras, así como nos habituamos a esos riesgos sintiendo que nunca nada malo nos va a pasar. Pero pasa... y mucho más frecuentemente de lo que todos queremos creer. En las grandes ciudades, los peatones representan una parte importante del total de muertos en accidentes de tránsito. Se calcula que en el mundo hay un peatón fallecido cada cinco siniestros viales (el 21 %).



► por DR. CARLOS TRAD FAGER,
docente de Salud y Seguridad Vial
en la Diplomatura de Tránsito,
Diseño y Seguridad Vial de la
Universidad Nacional de Cuyo.

En los atropellos peatonales graves, la posibilidad de sobrevivir, en el mejor de los casos (de 15 a 30 años), es del 30 %, mientras que en la peor franja (más de 60 años) apenas supera el 10 %.

Por ello, ejerzamos nuestro derecho como peatones pero cumplamos con ciertas normas de seguridad. La primera de ellas es ser responsables. Pero también hay que:

- transitar por las veredas y no por la calzada;
- cruzar la calle en línea recta, con paso ligero pero sin correr;
- mirar a la izquierda y a la derecha antes de cruzar;
- obedecer las señales del semáforo o del agente de tránsito. Cruzar por la banda peatonal cuando la luz esté en rojo para los vehículos o haya luz verde para el peatón. Si se está cruzando y el semáforo cambia a amarillo, hay que detenerse y esperar, sin correr ni hacer zigzag entre los vehículos;
- utilizar obligatoriamente los puentes peatonales, cuando están disponibles;
- evitar cruzar por detrás de un vehículo estacionado;
- al transitar por la vereda, estar atento en las salidas de garajes, entradas a estacionamientos o estaciones de servicio. Si se va en compañía de otras personas, no jugar o empujarse ni estorbar o impedir el paso de otros peatones;
- no caminar por el borde de la vereda: preferir ir por la derecha. Si se va con un niño, éste debe ir junto a las construcciones.
- no cruzar la calzada leyendo o distraído. ¡Ojo con los celulares!
- no correr repentinamente sobre la calzada para alcanzar algo (pelota, mascota);
- si no hay vereda, transitar en fila;
- no cruzar carreteras en curvas o cerca de ellas;
- no invadir la zona destinada a los vehículos;
- no transitar en estado de embriaguez;
- esperar el colectivo en la vereda.

En definitiva, se trata de respetar y hacer respetar los propios derechos, sin olvidar que todos, en algún momento, somos peatones, inclusive los colectiveros, los taxistas, los ciclistas y los motociclistas.

FERROCARRILES, UN TEMA SENSIBLE



► por Dr. GUSTAVO DISTANTE, profesor de la diplomatura de Transporte, Diseño y Salud para la Seguridad Vial (FAD, UNCUYO-SAES). Colaborador de la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

El ferrocarril es considerado el transporte más importante para un país, concepto que se reafirma en el siglo XXI. Las nuevas tecnologías ferroviarias del fin del siglo XX y principios del XXI han permitido la construcción de nuevos trenes que están mejorando la calidad de vida de las personas, ahorrando tiempo a través de la velocidad, la seguridad y cuidando el medio ambiente.

El acto de transportar y sus efectos externos negativos deben ser considerados en un solo conjunto inseparable. Los efectos externos son: polución, congestión, estrés; accidentes con muertos, heridos y discapacitados; tiempo en viaje; uso del suelo; energía consumida por tonelada/km y pasajeros/km, ruido y gases de efecto invernadero.

El tren, con respecto al transporte automotor, haciendo el mismo trayecto, ahorra 80 veces más recursos naturales, 14 veces más suelo y 6 veces más energía. Produce 40 veces menos contaminación (en el caso del ferrocarril electrificado) y 50 veces menos muertos en carreteras. Respecto de los gases de efecto invernadero, los trenes de alta tecnología producen 2,2 gramos por

pasajero/kilómetro; los ómnibus, 30; los automóviles, 115, y los aviones, 153. En relación con la seguridad, hay que destacar que los japoneses, en 40 años, transportaron 6000 millones de pasajeros sin un solo accidente fatal, al igual que los franceses que con su tren de alta velocidad (TGV) movilizaron en 25 años unos 1000 millones de pasajeros.

Lo más alentador es que con el desarrollo del tren, estas cifras mejoran año tras año.

Sin embargo, en Argentina la situación es otra. Al prescindir del tren se sumaron a las rutas 34 ómnibus por año y los muertos en accidentes pasaron de 5840 en la década del 80 a 10 950 en la del 90.

Esta catástrofe vial es mundial. Más de 1000 millones de automotores en las carreteras producen por día 3300 muertes, 140 000 heridos y 15 000 discapacitados, con un costo social de 750 000 millones de dólares por año.

Un tren transportando cien camiones puede reemplazar cien camiones en la ruta y con el ferrocarril se reducen al 50 % los costos. A pesar de ello, el 90 % va por camión en la Argentina. Esta comparación

es equivalente para el transporte de pasajeros a larga distancia.

Por todo lo expresado, se hace imprescindible la reactivación de los ferrocarriles en Argentina. Para ello debe haber una política de Estado, una ley de coordinación del transporte, y se debe desarrollar el transporte multimodal, optimizando los modos de transporte, considerando la relación tiempo/modo: el avión para traslados de más de 600 km; el ferrocarril, para los de entre 400 y 2500 km; los ómnibus, para viajes de hasta 400 km, y el tren de cercanía para viajes de hasta 50 km.

El 30 % del transporte nacional debe realizarse con trenes de carga, ya que cada punto en que el participa el tren ahorra 225 millones de pesos en externalidades. Algo similar ocurre con los trenes de pasajeros.

Mientras que el mundo invierte seis veces más en ferrocarriles que en carreteras, en la Argentina no se va por ese camino. Por eso se vuelve necesario que las futuras administraciones presten atención a este tema tan sensible para la sociedad, la economía y el ambiente.

LA “HORA DE ORO”,

EL DESAFÍO DE LOS SERVICIOS DE EMERGENCIA

Las lesiones producidas en accidentes de tránsito son la primera causa de muerte de los argentinos menores de 40 años. Frente a esta realidad, el jefe del departamento de Demanda Espontánea del Hospital Universitario y también especialista en clínica médica y terapia intensiva, Alberto Canaán, aseguró que los servicios de emergencia intentan cumplir con la llamada “hora de oro”, es decir, brindar una asistencia integral a los heridos en las primeras dos horas luego de producido el siniestro, lo que reduce en forma significativa la mortalidad.

El profesional señaló que el concepto de “hora de oro” está protocolizado a nivel internacional, pero que cada región le imprime sus características propias. Dijo que en Mendoza se intenta cumplir, aunque reconoció que no siempre se logra.

Canaán dejó en claro que lo importante es brindar una atención integral al paciente en ese lapso que va de los 60 a los 120 minutos posteriores al siniestro. Es decir que no se trata sólo de practicar las primeras medidas, sino también de evaluar la gravedad del cuadro, trasladar a los heridos, atenderlos en el trayecto, comunicarse con el hospital y tener todo listo para iniciar una cirugía si fuese necesaria.

El médico explicó cómo reaccionar ante un accidente. Dijo que lo primero que debe hacer cualquier ciudadano es llamar al 911, brindarle al operador la mayor cantidad posible de datos (por ejemplo, cuántos heridos hay, si alguno está atrapado en el auto) y nunca intentar asistir a los afectados porque en la desesperación es factible que empeore su cuadro.

Canaán recaló que en la emergencia lo esencial es la capacitación del personal, no sólo médico, sino también del radio operador que recibe la llamada, del conductor de la ambulancia, del que analiza a dónde derivar a los heridos, de quien los recibe en el hospital, de los policías y de los bomberos, entre otros. El profesional destacó que, según las estadísticas, los heridos muy graves mueren en el lugar del accidente poco tiempo después del impacto, y que las afecciones de los lesionados son, generalmente, traumatológicas y neurológicas.

En cuanto a la atención en los hospitales, explicó que los públicos tienen una ventaja: todo el equipo está

Por qué es vital atender en forma integral al accidentado en las primeras dos horas luego de ocurrido el siniestro.



en el lugar, es decir, el anestesista, el traumatólogo, el cirujano. Por el contrario, en el sector privado, el equipo se debe formar y en los accidentes el tiempo es esencial.

Costos económicos y sociales

El especialista afirmó que los accidentes tienen un gran impacto en el presupuesto de salud. Según el último informe de la Unidad Ejecutiva de Seguridad Vial de Mendoza (2012), el costo de atención en los hospitales

públicos fue de \$ 51 064 767. De ese total, \$ 32 116 206 corresponde a pacientes que fueron internados y \$ 18 948 561 a los que recibieron atención ambulatoria.

Canaán destacó que los siniestros producen un costo social altísimo, ya que la mayoría de los afectados son menores de 40 años que están en plena edad productiva. Dijo que tras los accidentes se desmejora su situación económica, además de que no existe seguimiento de las lesiones psicológicas que conlleva un hecho de este tipo.

NOTICIAS EN POCAS PALABRAS

Los Caligaris y bandas locales, en la previa de la Primavera

“Primavera Rock 2016” es un festival que combinará la actuación de Los Caligaris, César Pavón Orkestra y bandas locales como Maluko, Pasado Verde, Lupus y La Tropicilla Rea. Su organización se realiza en conjunto entre la Municipalidad de la Ciudad de Mendoza y la Universidad Nacional de Cuyo.

La celebración de la primavera se adelanta un día para comenzar con un festival musical, gratuito y al aire libre. La cita es en el Parque Central de la Ciudad de Mendoza el martes 20 de setiembre entre las 16.00 y las 23.00.

Estudiantes de la UNCUYO tendrán sorpresas en el Recital. Para ello tendrán que estar pendientes de las redes sociales universitarias.

Facebook: Universidad Nacional de Cuyo;
Twitter: @UNCuyo, e Instagram: uncuyo1.

La UNCUYO y la Ciudad de Mendoza organizaron un recital para celebrar el Día del Estudiante. Será el martes 20 de septiembre a partir de las 16.00 en el Parque Central, con entrada libre y gratuita.



AGENDA CULTURAL EN LA NAVE UNIVERSITARIA

(Maza y España, Ciudad)

MÚSICA

ORQUESTA SINFÓNICA UNCUYO

Sábado 24 de septiembre · 21.30
ORQUESTA SINFÓNICA

CONCIERTO III

“En conmemoración del 100º aniversario del Hotel Balbi”.

REPERTORIO:

Fantasia Escocesa para violín, de Bruch; “El Encanto del Viernes Santo” (de Parsifal) y la Suite de Los maestros cantores, de Wagner. Con la dirección de RODOLFO SAGLIMBENI y la solista japonesa en violín AI NIHIRA.



Viernes 30 de septiembre · 21.30
ORQUESTA SINFÓNICA

CONCIERTO IV

REPERTORIO:

Juego de niños, de Bizet, y la Misa para los niños de John Rutter. Con la dirección de RODOLFO SAGLIMBENI y la actuación del CORO DE NIÑOS Y JÓVENES que dirige ÁNGELA BURGOA.

**YA EMPEZARON
LAS
INSCRIPCIONES
PARA LA**

2ª MARATÓN

**DAMSU
CORRE**

**2 DE
OCTUBRE**

**¡NO TE
QUEDES SIN
TU REMERA!**

CON TU INSCRIPCIÓN
AYUDAMOS A LA
FUNDACIÓN CONIN

+ INFO EN
WWW.DAMSU.UNCUYO.EDU.AR

 **DAMSU UNCUYO**
DEPARTAMENTO DE ASISTENCIA
MÉDICO SOCIAL UNIVERSITARIO

 **BIENESTAR**
SECRETARÍA DE
BIENESTAR UNIVERSITARIO

TECNICATURA UNIVERSITARIA EN PRODUCCIÓN ANIMAL DE ZONAS ÁRIDAS



La Facultad de Ciencias Agrarias presentó la Tecnicatura Universitaria en Producción Animal de Zonas Áridas.

Con dictado en la Escuela de Agricultura de Alvear, la carrera busca formar profesionales capaces de ejecutar proyectos productivos a partir de sus aspectos sociales, culturales, económicos y técnicos, y en condiciones de administrar adecuadamente los recursos humanos de empresas o instituciones afines, ya sean públicas o del sector privado. La oferta apunta también a que sus egresados utilicen las tecnologías más adecuadas para cada situación, considerando la base científica de los cambios tecnológicos y adaptándose rápidamente a ellos.

Para más información, ingresar a:

<http://www.fca.uncu.edu.ar/carreras-de-pregrado/tecnicatura-universitaria-en-produccion-animal-de-zonas-aridas>.

TRES CARRERAS DE LA UNCUYO SE PODRÁN CURSAR EN LAVALLE Y SAN CARLOS

En el ciclo lectivo 2017, estudiantes de esas comunas podrán cursar en sus propios departamentos un ciclo básico del primer año de Abogacía, Ciencia Política y Administración Pública y Gestión de las Políticas Públicas, en virtud de una oferta promovida por las facultades de Derecho y Ciencias Políticas y Sociales.

La propuesta busca ampliar el derecho y fortalecimiento de las políticas de inclusión y generar posibilidades de acceso, permanencia y egreso de la Universidad a los sectores sociales con menos oportunidades de traslado hacia el Campus. Para más información, escribir un correo a cbcsociales@uncu.edu.ar.

HOMENAJEARON A ESTELA ZALBA

Fue en las Primeras Jornadas Nacionales de Investigación en Ciencias Sociales de la UNCUYO. La exsecretaria académica del Rectorado, destacada profesora e investigadora de la Universidad, estaba a cargo del Centro de Investigaciones Científicas de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales al momento de su muerte, el 27 de abril último.



La decana Claudia García se refirió a su figura y señaló que concretar las Jornadas fue el mejor homenaje posible, ya que ella las impulsó y estaba encargada de su organización. Más tarde le entregó a su hijo, Julio Aguirre, la resolución que instituye el nombre de Estela María Zalba al Centro de Investigaciones de la Facultad.

Algunos de sus exestudiantes, profesoras y colegas se refirieron a los logros profesionales y características de la extensa y destacada carrera académica de Zalba en diferentes universidades nacionales e internacionales. Así, Mariana Castiglia, Norma "Coty" Gutiérrez, Alejandra Ciriza y Bettina Martino la recordaron en sus diferentes facetas: como estudiante, profesora, investigadora, gestora universitaria, colega, amiga y mentora. Entre los calificativos con los que se describió su personalidad se destaca su "enorme, gigantesca, capacidad de gestión" en la UNCUYO.



PRIMEROS EGRESADOS EN OFICIOS

El Centro de Formación en Oficios y Certificación de Competencias Laborales de la UNCUYO dio un paso más en su política de educación no formal, luego de entregar los primeros 18 certificados a los graduados de los cursos de Auxiliar en huerta, en vestuario y en escenografía.

Se trata de capacitaciones gratuitas y de corta duración para que sectores sociales vulnerables puedan adquirir conocimientos y herramientas que les permitan insertarse en el mundo laboral o mejorar su nivel de empleabilidad.



NUEVOS DISPOSITIVOS PARA ALUMNOS CON HIPOACUSIA

Se trata de aros magnéticos que facilitan la recepción del sonido, lo amplifican y evitan interferencias. Se colocaron en 11 aulas de distintas facultades de la UNCUYO. Los fabricaron alumnos de la Escuela Técnica "Integración" N°4-123, de San Carlos. La tecnología sirve para amplificar, en ondas magnéticas, el sonido de una fuente determinada (micrófonos) y llegar a los audífonos de forma más nítida y sin interferencias del ruido ambiente.



ENCUENTRO REGIONAL SOBRE BIOECONOMÍA

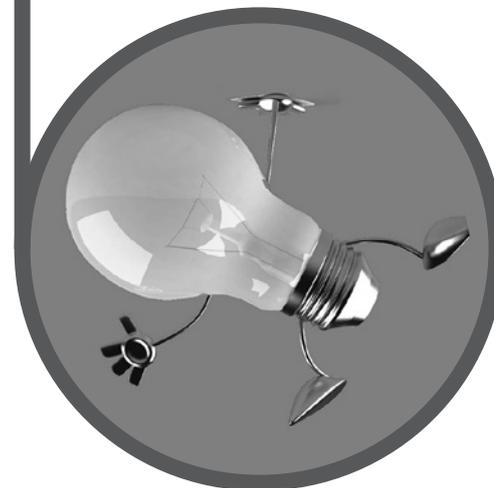
Bajo el lema "Adaptando procesos para un entorno que evoluciona", la actividad se desarrollará entre el 22 y 23 de setiembre desde las 9 en la Facultad de Ciencias Económicas. Participarán expositores nacionales e internacionales. El acceso es libre y gratuito.

Organiza el ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva de la Nación. Para más información e inscripciones: <http://www.bioeconomia.mincyt.gob.ar/bioeconomia-2016/cuyo-2016/>; correo-e: bioeconomiauncuyo@uncu.edu.ar

PREMIARÁN IDEAS INNOVADORAS

"UNCUYO INNOVA 2016" es una iniciativa que promueve la participación de los alumnos en la creación de nuevas ideas y propuestas para la Universidad del Bicentenario. Se premiarán las tres mejores ideas y el primer premio, de 10 mil pesos, será otorgado por la Fundación de la UNCUYO. Los ganadores se anunciarán el 4 de noviembre.

Para más información, ingresar en <http://www.uncuyo.edu.ar/relacionesinternacionales/uncuyo-innova>.



LOS 40 AÑOS DE ODONTOLOGÍA

La Facultad de Odontología festejará sus 40 años con unas jornadas conjuntas con el Círculo Odontológico de Mendoza, que celebra su 80° aniversario. Se esperan más de 30 disertantes de Argentina, Chile, Brasil, Colombia y Perú que participarán en cursos, conferencias y temas libres.

Las jornadas se realizarán en el Centro de Congresos y Exposiciones y en el Auditorio Ángel Bustelo, el jueves 6 y viernes 7 de octubre, de 8.00 a 19.00, y el sábado 8 de octubre, de 8.00 a 12.00, y pueden participar odontólogos, estudiantes de Odontología, y asistentes y protesistas dentales.

Para más información, comunicarse con la facultad de Odontología, teléfono 4135007, correo-e: jornadas@fodonto.uncu.edu.ar, o con el Círculo Odontológico de Mendoza, teléfono 4230315, correo-e: comendoza@com.org.ar



NO SEAS CARETA

VENÍ A BAILAR

LOS CALIGARIS / CÉSAR PAVÓN ORKESTA

PASADO VERDE / MALUKO / LA TROPILLA REA / LUPUS

20

SEPTIEMBRE

DE 16HS A 23HS

PARQUE CENTRAL

ENTRADA GRATUITA

SEGUILO EN VIVO POR:

SEÑAL U (CANAL 30 TDA)

RADIO U (98.5 FM) O EN

uniuniversidad.com.ar



FESTIVAL

PRIMAVERA

ROCK 2016



UNCUYO
UNIVERSIDAD
NACIONAL DE CUYO