

# SALUD

31 de Marzo de 2007, número 704

**DIRECTORIO**

- Portada
- Números Anteriores

**OTROS SUPLEMENTOS**

- Magazine
- Crónica
- El Cultural
- Su Vivienda
- Nueva Economía
- Motor
- Viajes
- Salud
- Ariadna
- Aula
- Campus
- Natura
- Náutica

**elmundo.es**

- Portada
- España
- Internacional
- Economía
- Comunicación
- Solidaridad
- Cultura
- Ciencia/Ecología
- Tecnología
- Madrid24horas
- Obituarios
- DEPORTES
- SALUD
- MOTOR
- Metrópoli
- Especiales
- Encuentros

publicidad

**Germinador Fresh Life**

Genera, de forma automática, una corriente continua de agua y aire.

**PVP: 125,00 €**

COMPRAR

**Cambie de casa**

Le damos 3 años de plazo para vender la antigua y le regalamos las 3 primeras cuotas.

**PVP: Consultar**

COMPRAR

**SEGURIDAD VIAL**

## La carrocería eres tú

**Accidentes como el del piloto de raid Isidre Esteve alertan de los peligros de conducir sobre dos ruedas. Miles de moteros españoles sucumben cada año por no utilizar en la carretera los dispositivos de protección que ya usan los profesionales**

**ALEJANDRA RODRÍGUEZ**

El mundo del motor se ha visto sacudido por un trágico accidente ocurrido el pasado sábado en la prueba inaugural del Campeonato de España de rallies todo terreno. Isidre Esteve, uno de los pilotos más prestigiosos de raid y especialista en el Dakar, sufría una terrible caída y perdía la movilidad en las piernas por el fortísimo traumatismo medular causado por el estallido de dos vértebras torácicas. El mismo día, durante el entrenamiento oficial del Campeonato del Mundo de MotoGP el italiano Roberto Locatelli, que compite en la categoría de 250 cc, se salía del trazado e impactaba violentamente contra las protecciones. Los médicos se vieron obligados a inducirle un coma farmacológico para valorar y controlar el alcance de sus espectaculares lesiones (traumatismo torácico y craneoencefálico, fracturas en la tibia y peroné derechos, tobillo izquierdo, clavícula y varios huesos de la cara; pómulos, mandíbula y órbitas oculares).

Ambos deportistas se enfrentan a duras y largas sesiones de rehabilitación. Sus accidentes han avivado la polémica sobre la normativa o las características de las instalaciones pero, además, han puesto de manifiesto una vez más que, de la misma manera que los profesionales van pertrechados con todo tipo de medidas de seguridad, los 'moteros' aficionados deben concienciarse más en este sentido.

En un caso de traumatismo medular tan severo como el de Esteve, la celeridad en las primeras horas es vital de cara a recuperar las funciones neurológicas que han quedado dañadas.

En este tiempo, se administran corticoides y antiinflamatorios para eliminar el edema local y facilitar el restablecimiento de la transmisión nerviosa en la médula espinal. Durante 48 o 72 horas se observa si reaparecen los reflejos motores que se han perdido. Entre tanto, es esencial descomprimir el canal medular para favorecer que la transmisión de los impulsos nerviosos no encuentre obstáculos.

Sin embargo, en el caso de Esteve este procedimiento no ha podido ser tan precoz porque, debido al hemoemotórax (penetración de aire y sangre en la cavidad pleural) que sufría su paso por el quirófano hubiera supuesto un serio riesgo para la vida. En cualquier caso, desaparecido este impedimento el motociclista pasó ayer por la mesa de operaciones, ya que los médicos, tenían que estabilizar su columna vertebral para enderezarle el tronco.

«Una vez que se confirma que hay un daño neurológico instaurado es necesario centrarse en la recuperación funcional, no puede dejarse la columna inestable para evitar malformaciones y otras complicaciones», explicó a SALUD el doctor Rodrigo Carrillo, cirujano especialista en este área, de la clínica iQtra Traumatología y Medicina Avanzada de Madrid.

De esta manera, los facultativos han tenido que servirse de tornillos, placas y diferentes dispositivos para apuntalar las zonas anterior y posterior de la columna vertebral hasta que el paciente pueda adoptar una postura erguida. El objetivo es impedir que el encorvamiento de la espalda que se produciría en caso de dejar la columna rota dificulte la respiración y el correcto funcionamiento de los órganos abdominales.

En adelante, el motociclista tendrá que hacer ejercicios de rehabilitación para potenciar el tren superior de su cuerpo y lograr la mayor rehabilitación neurológica posible, un punto que los facultativos dicen no poder prever actualmente.

«El proceso es muy lento. No podemos esperar un cambio inmediato», declaraba Carlos villanueva, jefe de la unidad de cirugía de columna del Hospital Vall d'Hebrón de Barcelona, centro en el que ha permanecido ingresado Esteve estos días.

Por su parte, Locatelli ya ha sido trasladado al Hospital de Ballaria (Bologna, Italia) donde debe continuar su recuperación. A pesar de no haber sufrido daños neurológicos, los cirujanos maxilofaciales y los traumatólogos deportivos tendrán que hacer un trabajo de artesanía para reconstruir los huesos de las extremidades y del rostro del italiano.

**LOS USUARIOS**

A la vista de percances como estos, cabe plantearse la cuestión de por qué si los pilotos profesionales van provistos de todo tipo de medidas de protección y seguridad para minimizar el gran peligro que corren, los usuarios convencionales no hacen lo propio, teniendo en cuenta que no tienen tanta experiencia como sus ídolos y que, además, el circuito por el que tienen que usar sus monturas (carreteras normales y entornos urbanos) no está trazado para evitar caídas e incidentes a los apasionados de las motocicletas. Según los especialistas consultados por SALUD, la mayoría de la población todavía percibe que las características, exigencias y particularidades de los profesionales no son las mismas que las de los aficionados y que, por lo tanto, los riesgos tampoco son iguales. Nada más lejos de la realidad.

«De todos los pacientes que ingresan en nuestro centro, el 50% lo hace por un accidente de tráfico. De éstos, el 25% se debe a un percance con la moto. Además, sabiendo que la mayoría de la gente se mueve todavía en coche, la cifra es realmente alta», explica Ana Esclarín, médico rehabilitadora del Hospital Nacional de Paraplégicos de Toledo.

La estadística indica que las extremidades superiores e inferiores son las más castigadas (en cuanto a número de casos) en los accidentes de moto. Sin embargo, los traumatismos en la columna suelen ser mucho más graves.

«Prácticamente todo el mundo usa casco; pero hay muy pocos que lleven refuerzos en la espalda (armaduras o espalderas) para proteger la columna; una zona que, al fin y al cabo está muy al descubierto», resume la especialista.

Esclarín matiza que «la lesión que ha tenido Isidre Esteve, aunque también ocurre, no es la más



El piloto Dani Torres, campeón de la Red Bull X-Fighters 2007 (Foto: Reuters)

habitual; lo más frecuente son traumatismos más altos, en el nivel de las vértebras cervicales; que también suelen revestir más severidad».

Y es que el cuello es una de las zonas más vulnerables del cuerpo humano -hay que tener en cuenta que es el eje de rotación de la cabeza y que, respecto al tamaño de ésta y del tronco, el diámetro de dicho eje es muy pequeño- y su fragilidad se hace más evidente aún en caso de accidente de tráfico. Los choques provocan unas violentas sacudidas (mayores si se circula en moto) que, en la mayoría de las ocasiones, causan daños cervicales de diversa consideración.

En definitiva, y hasta ahora, un motorista aficionado podía ponerse pantalones, chaquetas guantes y botas reforzadas con kevlar (una poliamida sintética cinco veces más fuerte que el acero, ligera, que se usa para hacer chalecos antibalas, útiles para equipamiento de deportes de alto riesgo, piezas para la industria aeronáutica y cables), enfundarse un casco integral, botas, espalderas y armaduras sofisticadas; pero su cuello seguía estando al descubierto.

Todos estos dispositivos no ofrecen protección frente a los 'latigazos' que se producen cuando el piloto sale despedido en caso de impacto (que suelen acabar en desnucamiento fulminante o en lesiones neurológicas gravísimas e irreversibles), ni contra las torsiones violentas que pueden originarse después de una caída (bien por caer contra el suelo, bien por sufrir un 'enganchón' del casco al derrapar tras un impacto).

No obstante, desde este mes de abril los usuarios cuentan con un dispositivo que viene de probar sus ventajas en el ámbito profesional.

En el Dakar de este año, Marc Coma, uno de nuestro pilotos más reconocidos, admitió haber salvado la vida gracias al Neck Brace System, una especie de collarín (ver gráfico) compuesto de fibra de carbono, gomaespuma y plástico, diseñado para proteger la delicada zona de la nuca. Coma chocó contra un árbol y, si bien tuvo que abandonar la prueba, pudo contarlo.

El ingenio, desarrollado y comercializado por BMW y por KTM (la marca que patrocina a Esteve) nació del empeño de un médico sudafricano, Chris Leatt, por evitar la muerte causada por fractura cervical, ya que un amigo suyo había fallecido en esas circunstancias, también montando en moto.

Es extraordinariamente ligero pese a su aspecto, se sustenta sobre los trapecios e impide la rotación del cuello en posiciones forzadas, pero no la conducción. «Parece aparatoso, pero también lo era el casco y ahora todo el mundo sabe que es esencial para salvar la vida», apostilla David Canosa, jefe de recambios y equipamiento de BMW.

Una vez que el motorista está tan protegido por su equipamiento queda, según los expertos, que los ciudadanos apuesten decididamente por el buen uso de la moto y que las autoridades les faciliten la labor, por ejemplo, eliminando rápida y definitivamente los guardarraíles y usando pintura antideslizante para pintar los pasos de cebra y evitar que resbalen cuando llueve.

---

### Imprescindible en la ciudad

- **Casco.** No importa si vive en una localidad pequeña o si el trayecto es corto. Úselo siempre. Mejor si es integral en lugar de abierto, pero nunca recurra los modelos de hípica o bicicleta. Abróchelo bien y ajuste la brida para evitar enganchones en caso de caída.

- **Guantes.** No debe prescindir de ellos ni siquiera en verano y las protecciones deben cubrir tanto el dorso como la palma de la mano. En caso de accidente, el rozamiento contra el asfalto puede llevarse por delante nervios y tendones muy difíciles de reparar.

- **Ropa larga.** No deje su piel al descubierto, use manga y pantalón largo incluso en épocas de calor. Las quemaduras por abrasión son graves y dejan grandes cicatrices.

- **Mochilas y bolsos.** No los lleve colgados en bandolera. Colóquelos en el maletín de la moto o entre sus piernas sujetándolo en el gancho que se usa para agarrar el casco.

---

### Los peligros de circular sobre dos ruedas

La pasión de los españoles por la conducción sobre dos ruedas se ve en el asfalto; se siente en los circuitos de motociclismo y se constata con las últimas estadísticas sobre matriculaciones de motos. El pasado 1 de febrero, la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR) presentaba las cifras de motocicletas y ciclomotores vendidos en 2006: 260.000 vehículos, un 25,6% más que el año anterior. Pero, en ocasiones, las buenas noticias -en este caso económicas para un sector que está en pleno auge-, se acompañan de las malas. Así, la llegada del carné por puntos no ha logrado reducir los accidentes con motocicletas implicadas en muchos puntos de la geografía española. En la ciudad de Barcelona, por ejemplo, y durante el año pasado, estos incidentes aumentaron un 13,7% en relación con 2005. Y son los más jóvenes los que sufren mayores tasas de siniestralidad. Según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), los conductores noveles, los de menos de 18 años, generalmente ciclomotoristas, son los que se ven involucrados en un más accidentes, al igual que los 'moteros' de entre 46 y 55. Una de las razones principales por las que las cifras de mortalidad de estos conductores siguen siendo elevadas es por las reiteradas infracciones. El pasado mes de enero, el 29% de los conductores y pasajeros de motos que perecieron en un accidente no llevaba casco. Además, un 7,3% de los pilotos invade el sentido contrario y un 6,4% se distrae durante la conducción. El pasado fin de semana, se hacían públicos los datos de un estudio de la [Universidad de Granada](#) en el que se han analizado los 311.606 incidentes ocurridos entre 1993 y 2002 que demuestran que los que circulan con motocicletas tienen el doble de riesgo de morir que los que llevan un ciclomotor. El análisis concluye, también, que los conductores masculinos tienen casi dos veces más posibilidades de morir tras el accidente que los del sexo femenino. Conducir saltándose las normas contribuye a aumentar el número de víctimas mortales, pero existen más razones que favorecen la elevada mortandad y las mutilaciones que sufren los conductores de dos ruedas: los guardarraíles de las carreteras. La vieja reivindicación de los 'moteros' podría hacerse realidad muy pronto, al menos en la Comunidad de Madrid donde en 82 kilómetros de la red viaria estas vallas estarán protegidas. La experiencia está en pruebas en una de las vías de la capital.