



El 98% de las lesiones cervicales están causadas por los accidentes de tráfico

Latigazo cervical

EL CUELLO EN PELIGRO

Los accidentes de tráfico son responsables de que, cada año, en España unas 25.000 personas sufran daños cervicales y otras 500 se vean afectadas por lesiones medulares de diferente gravedad. En Europa suponen un coste de más de 10.000 millones de euros en tratamientos y recuperaciones. El reposacabezas es el principal elemento de prevención.

Mercedes LÓPEZ
Fotos: Paul Alan PUTNAM. Infografía: Diirtos

Casi la cuarta parte de los heridos en accidentes de tráfico sufren un esguince cervical, según las conclusiones de un estudio realizado por la Dirección General de Tráfico (DGT) sobre la morbilidad derivada de los accidentes y que, como señala el RACE (Real Automóvil Club de España), suponen el 98% de los esguinces que se registran en España. Esta lesión también se denomina síndrome del "latigazo cervical", porque se produce como consecuencia del movimiento violento que realiza la cabeza hacia delante para luego retroceder con brusquedad en un vaivén o zig-zag, como consecuencia de la aceleración y desaceleración que se registra durante una colisión y que puede provocar daños irreparables en el cuello. En palabras del doctor An-

tonio Hernando, especialista en Medicina Intensiva del Hospital Universitario "Doce de Octubre", de Madrid, "en el curso de este movimiento brusco pueden verse afectados músculos, tendones, vasos sanguíneos, nervios o discos intervertebrales, que sufren estiramientos, roturas o aplastamientos de diferente grado".

Este movimiento de 'latigazo' se produce principalmente en los accidentes por alcance –un coche golpea al que circula delante–, que son, siguiendo los datos del estudio sobre la morbilidad de la DGT, el 29% de las colisiones: "Aunque también –continúa detallando el doctor Hernando– puede ocasionarse en una colisión frontal o lateral; es decir, en cualquier tipo de colisión en la que el cuello se vea sometido a movimientos bruscos en cualquiera de sus ejes". Sin embargo, la velocidad no es un factor determinante: "Está demostrado que a 9 km/h ya se registran daños en el cuello", señala Horacio Bobadilla, jefe de Fisioterapia de la Clínica Armstrong.

ALREDEDOR DEL 50% DE LOS PACIENTES TARDA ENTRE UNO Y TRES MESES EN RECUPERARSE

LA MEJOR PREVENCIÓN. Evitar este 'latigazo' es el objetivo del reposacabezas, un elemento de seguridad pasiva esencial, cuya función es controlar el movimiento de la cabeza en caso de colisión, y que se complementa con el cinturón de seguridad y los airbags. "Si el reposacabezas recoge la cabeza, el cinturón reduce el rebote y el airbag incrementa la protección", explica Jesús Monclús, responsable de Accidentología y Seguridad Vial de FITSA (Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad Vial). Monclús, además, señala la importancia esencial que tiene llevar el reposacabezas correctamente ajustado. A pesar de ello, los datos destacan que la mayoría de las personas hacen mal uso de este elemento y que lo normal es llevarlo demasiado bajo.

También está demostrado que la combinación de reposacabezas y asien-



► El reposacabezas activo "Neck-Pro" de Mercedes se desliza hacia delante y hacia arriba

CÓMO COLOCAR EL REPOSACABEZAS



1 Debe situarse lo más cerca posible de la parte posterior de la cabeza sin que ésta quede apoyada.

2 Su altura debe coincidir con la de la cabeza del ocupante.

3 El asiento debe ir poco inclinado (nunca más de 25°). Por último, no olvide abrocharse el cinturón de seguridad.

to es primordial para su eficacia. Desde el Centro Zaragoza se indica que el acolchado del respaldo del asiento o su rigidez son decisivos en la protección

LOS DAÑOS DEL LATIGAZO CERVICAL

Estas son las posibles lesiones -se pueden localizar en una sola de las partes que forman el cuello o en varias- que provoca un latigazo cervical y que según la gravedad pueden ocasionar desde un esguince hasta una lesión medular, incluida una tetraplejía.

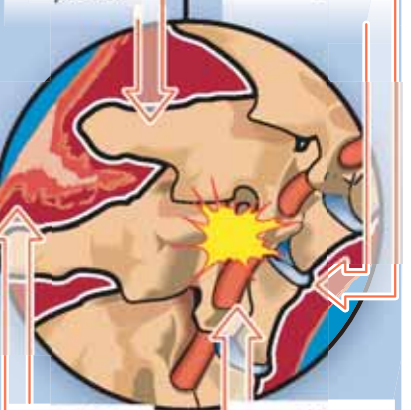


Vértebrae

Se pueden comprimir o desplazar de su posición

Discos

Roturas, daños o desgastes, que reducen su capacidad de amortiguación



Músculos y ligamentos

Sufren estiramientos y desgarros

Nervios

Pueden ser dañados o sufrir irritaciones o inflamaciones

Fuente: Dr. Antonio Hernando

del cuello de su ocupante en caso de colisión.

A pesar de todo ello, en un reciente estudio realizado por el Centro de Investigación del Instituto Británico de Aseguradoras Tharchan, sólo el 16% de los reposacabezas analizados (correspondientes a 114 vehículos) protegía eficazmente. Sin embargo, hay que añadir que los fabricantes están realizando esfuerzos continuos y que los resultados de unas pruebas realizadas a principios de este año por las asociaciones europeas de automovilistas (RACE y RACC, entre las españolas) fueron más esperanzadores y que, de los nueve vehículos analizados, tres consiguieron un buen resultado (Mercedes "Clase A", Opel "Astra" y Renault "Modus"), mientras que cinco ofrecían una protección suficiente, y uno pobre.

Además, destacan las continuas aportaciones que en este campo se están realizando. Desde los ya conocidos y reconocidos reposacabezas activos de Saab o el sistema de retención de

Volvo, denominado IPS, en los que el asiento y el reposacabezas actúan conjuntamente, hasta la última novedad, el "Neck-Pro", que Mercedes acaba de presentar y que se integrará en el equipo de serie de sus Clases "C, CLK, CLS y E". Se trata de un reposacabezas activo conectado a una unidad de control electrónico que, cuando el sensor detecta una colisión, dispara los muelles

► La adecuada combinación de reposacabezas y asiento es primordial para su eficacia.

MARTA PEDREGAL: Cuatro accidentes de tráfico le han dejado una importante lesión cervical

"NO PODÍA NI CON LA BOLSA DEL SÚPER"



por alcance y uno, por reventón de un neumático) y, apunta vehementemente: "Nunca olvido el cinturón, ni regular el reposacabezas. Me han salvado la vida. Porque aunque tu vayas muy atenta, no puedes controlar a los demás".

Con 24 años, Marta sufrió el primero de cuatro accidentes de tráfico que convirtieron su vida en un calvario. La consecuencia fue una lesión cervical que fue agravándose en los sucesivos accidentes. Ha padecido espantosos dolores de cabeza, vómitos, pérdida de fuerza en la manos, dolor facial, de oídos... Ha pasado por traumatólogos, reumatólogos, otorrinos, neurólogos, fisioterapeutas, psiquiatras... Ha probado la acupuntura y la homeopatía. No podía ni con una carpeta "y no digamos con la bolsa del súper". A las tres de la tarde se tenía que meter en la cama. Las visitas a Urgencias se convirtieron en una rutina casi semanal. Tuvo que tomar la decisión de dejar apartado el tema de los hijos. Hoy tiene que desplazarse una vez a la semana desde Santander hasta Madrid para tratarse. "Los gastos me los planteo -dice con resignación- como una hipoteca". En la carretera dice ser muy prudente. No fue culpable de ninguno de sus accidentes (tres de ellos fueron pretensados situados en el interior del reposacabezas, que se desplaza 40 mm. hacia delante y 30 mm. hacia arriba.

LAS CONSECUENCIAS. Los síntomas del 'latigazo' cervical son variados, tanto en número como en grado de intensidad: desde dolores de cabeza o de cuello a mareos, náuseas, vértigos, limitación de la movilidad del cuello, pérdida de fuerza en las extremidades superiores... Sus consecuencias, también: desde los casos más leves de esguinces o rigidez cervical a importantes lesiones medulares y fractura de alguna de las siete vértebras que forman el cuello, pudiendo

do llegar, incluso, a producir tetraplejías (las cuatro extremidades quedan paralizadas). Las estadísticas del Hospital Nacional de Paraplégicos de Toledo indican que, cada año, se producen en España aproximadamente unos 1.000 nuevos casos de lesiones medulares, de las cuales el 50% son consecuencia de un accidente de tráfico.

La magnitud social de este tipo de lesiones es grande. La Clínica Armstrong, en un reciente informe, estima que más de 25.000 españoles se ven afectados cada año e indica que el 50% de los pacientes tarda entre 1 y 3 meses en recuperarse; el 40%, entre 3 y 12 meses; y el 10% restante sufre dolor crónico.

En Europa, estas lesiones suponen un coste



► La recuperación es muy lenta y en ocasiones se sufre dolor crónico.

cuerpo se pone en alerta, se tensan los músculos y se reducen los efectos". ♦

EN ACCIDENTES DE TRÁFICO A 9 KM/H. YA SE REGISTRAN DAÑOS EN EL CUELLO

de más de 10.000 millones de euros en tratamientos y recuperaciones. En España, Consultrans -empresa de consulting- ha calculado, en un estudio para la DGT, que el coste de la indemnización media, según días de baja -el promedio por herido es de 81 días de baja- es de 3.039 euros. Sin embargo, la aseguradora Mapfre da cifras algo más elevadas: eleva a 91 la media de días de baja y a casi 4.000 euros el coste de un esguince cervical.

Según distintos estudios -así lo subrayan desde el Centro Zaragoza- las mujeres -debido a la menor musculatura de su cuello- y las personas altas -por la longitud del mismo- tienen más riesgo de sufrir lesiones cervicales. Además, el doctor Hernando

añade otros factores como "el estado de salud previo del accidentado y, sobre todo, si se da cuenta que va a tener el accidente, porque el

Mar COGOLLOS *

EXPERIENCIA PERSONAL



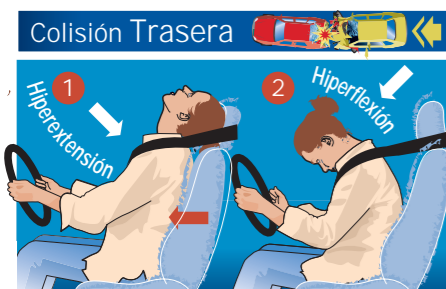
Un accidente lo puede tener cualquiera o, como dice el lema de nuestra campaña, "Te puede pasar"; sin embargo, todos creemos que los accidentes los tienen otros. Yo tuve un accidente de tráfico hace 17 años. ¿La causa? Una distracción del conductor: al cambiar una cinta de música, el coche

empezó a cambiar de carril sin control y salimos de la carretera dando vueltas de campana hasta que el coche quedó boca abajo. Me sacaron varias personas por la ventana. La verdad es que mi vida cambió en un segundo: enseguida note que no sentía mis piernas y que tampoco las podía mover. Me trasladaron al Hospital "La Fe", de Valencia, y allí me diagnosticaron una tetraplejía. Algunas reflexiones sobre mi accidente: el cinturón me salvó la vida, el reposacabezas (que no había regulado) pudo causar mi tetraplejía y la inadecuada evacuación del coche pudo también causar o agravar la lesión vertebral para convertirla en una lesión medular.

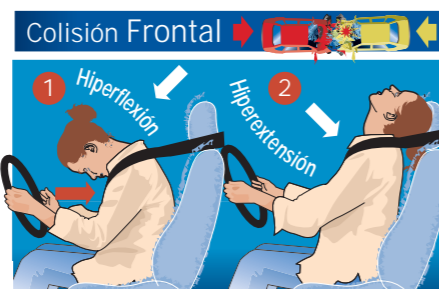
* Directora de AESLEME.

ASI SON LOS LATIGAZOS CERVICALES

Tres son los tipos de impactos que se pueden registrar: trasero, frontal y lateral. A continuación se detalla la trayectoria del cuello en cada tipo de colisión, cuando el reposacabezas va mal regulado.



El tórax se desplaza junto con el asiento hacia adelante. La cabeza realiza ese movimiento más tarde y, mientras el tronco es impulsado hacia adelante, ésta va hacia atrás, en un movimiento de hiperextensión. En una segunda fase, la cabeza se desplaza hacia abajo en un movimiento de hiperflexión.



En este tipo de impactos frontales, la secuencia es la contraria a la que se produce en una colisión trasera. Inicialmente, la cabeza se desplaza hacia abajo, realizando un movimiento de hiperflexión y, posteriormente, tiende a irse hacia atrás, en el denominado movimiento de hiperextensión.



En las colisiones laterales, la cabeza y el cuello tienden a dirigirse hacia el lado desde el que se ha producido el impacto en el vehículo, mediante un movimiento de inclinación lateral. Es decir, el cuello se inclina hacia el lado del golpe. Las consecuencias de estas colisiones pueden ser graves.

NIÑOS: LOS MÁS FRÁGILES



Un latigazo cervical en un adulto puede ser una tetraplejía; en un niño, según los expertos de la Clínica Armstrong Internacional, "las lesiones pueden ser mucho más graves, ya que tienen mayor predisposición a padecer hemorragias internas ya que sus órganos vitales se desprenden con más facilidad". La desproporción existente entre el peso de la cabeza respecto a su cuerpo y la poca solidez de las vértebras que le sujetan la cabeza hasta los cuatro o cinco años son las causas. El doctor Antonio Hernando señala que los niños pueden desarrollar lo



que se denomina "lesión medular sin anomalía radiológica evidente que puede originar cuadriplejías". Por ello, Jesús Monclús subraya la importancia que tiene que el niño viaje en el asiento infantil adecuado: "Es necesario cambiar la sillita del niño cuando su cabeza sobresale por encima del asiento y evitar que los arneses tengan holguras". En este sentido, Renault acaba de presentar un reposacabezas convertible que permite adaptar su altura al tamaño de un niño sentado en un cojín elevador, al mismo tiempo que se ajusta la correa diagonal del cinturón, para evitar las molestias que pueda ocasionar la cinta en el cuello. Está disponible en sus modelos "Scénic", "Gran Scénic", nuevo "Laguna" y "Espace".