

Uno de cada tres accidentes de tráfico provoca lesiones faciales

SALVAR LA CARA

“Romperse la cara” en un accidente de tráfico es algo relativamente frecuente. En uno de cada tres accidentes con víctimas se producen lesiones faciales, según la Sociedad Española de Cirugía Oral y Maxilofacial. La cara es una de las zonas más expuestas y menos protegidas, sobre todo si no se utilizan adecuadamente las medidas de seguridad.

Marian GARCÍA RUIZ
Fotos: Lucía RIVAS y Dlírios

Hace algunos años, los accidentes de tráfico eran la principal causa de lesiones faciales. Actualmente, las agresiones ocupan este lugar. La utilización de sistemas de seguridad en los vehículos como el cinturón, el airbag y el casco ha disminuido mucho la gravedad de las lesiones faciales, aunque todavía son frecuentes, costosas y afectan mucho a la calidad de vida del que las sufre.

Las lesiones en pómulos, nariz y ojos son las más frecuentes. Y si hablamos de roturas, las de nariz, mandíbula y órbita ocular son las principales. Según la Sociedad Española de Cirugía Oral y Maxilofacial (SECOM), uno de cada tres accidentes de tráfico con víctimas produce lesiones fa-

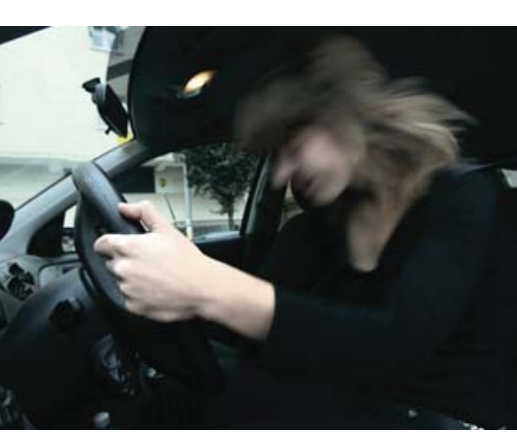
ciales, que no siempre implican roturas, y el 40% de los traumatismos que se atienden en sus consultas se derivan de accidentes de tráfico.

El “Estudio Multicéntrico de Morbilidad derivada de los Accidentes de Tráfico”, realizado por el ministerio de Sanidad, cifra entre un 9 y 11% los accidentados ingresados en hospitales entre 2001 y 2004 que sufrieron heridas en cabeza y cara. También destaca el estudio que este tipo de heridas aumenta en los accidentes de fin de semana y en la franja nocturna. Y que los conductores de ciclomotores y bicis y los peatones las sufren en mayor proporción. En cuanto al tipo de accidente, las lesiones en cráneo y cara son más frecuentes en choques frontales, atropellos y en salidas de la vía.

UN CHOQUE A

50 KM/H SIN
CINTURÓN
CAUSA SIEMPRE
LESIONES EN LA
CARA

NOS SALVAN LA CARA. La gravedad de las lesiones faciales ha disminuido, según el doctor José Luis López Cedrún, jefe del servicio de Ciru-

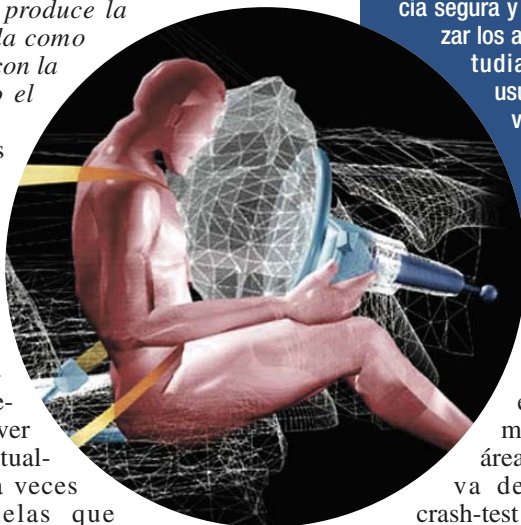


➤ En un choque frontal, la cabeza del conductor sale lanzada primero hacia adelante y luego hacia detrás. El cinturón de seguridad evita que se estrelle contra el volante.

LOS CRASH TEST INCLUYEN YA PRUEBAS CON DUMMIES PARA PREVENIR LESIONES FACIALES

gía Oral y Maxilofacial del Hospital Juan Canalejo, de A Coruña. Ahora no tienen tanto impacto y eso se debe al uso de sistemas de seguridad. Cuando no se utilizan es cuando las consecuencias son mucho más graves. “Pasa con algunos chicos jóvenes –explica López Cedrún–, conductores de moto y ciclomotores que no llevan casco. Suelen acabar con fracturas panfaciales, es decir, se rompen todos los huesos y quedan con la cara hecha un cromo. Sin el cinturón ocurre algo parecido: la cara impacta contra el volante y muchas veces se produce la lesión conocida como cara de plato, con la rotura de todo el tercio medio”.

Las lesiones faciales –según López Cedrún– no suelen poner en riesgo la vida. La cara es una zona muy bien irrigada y los huesos suelen volver a su sitio habitualmente. Pero a veces quedan secuelas que afectan a los sentidos de la vista, gusto y olfato y que obligan a realizar varias intervenciones, entre ellas de estética, para eliminar cicatrices. Estas secuelas tienen una repercusión importante en la vida de las personas y un elevado coste social a nivel laboral y de gasto sanitario.



LOS OJOS, UN PUNTO DEBIL



El Jefe de Oftalmología del Hospital Virgen del Rocío de Sevilla, Carlos Ruiz Lapuente, ha realizado un estudio, “Airbag y seguridad ocular”, en el que llega a la conclusión de que, entre el 2,5 y 3,7% de los accidentes de tráfico, provocan lesiones oculares y casi el 30% de estas lesiones acaba en ceguera legal. El uso de gafas es un factor de riesgo importante, sobre todo si se viaja sin cinturón de seguridad. Las heridas suelen ser más graves, con perforación del globo ocular. Por ello, el doctor Ruiz Lapuente reclama la fabricación de monturas que no se rompan y ópticas que no se fragmenten. Según declara Ruiz Lapuente a “Tráfico y Seguridad Vial”, las autoescuelas deberían reforzar los hábitos de conducción a distancia segura y la industria generalizar los airbags selectivos, estudiar sus efectos en usuarios de gafas y favorecer la regulación de los pedales para conductores de menor estatura.

PREVENCIÓN. Carlos Arregui, doctor en Ingeniería Biomédica, trabaja en el área de Seguridad Pasiva de Seat, donde los crash-test comienzan a incluir pruebas con dummies para prevenir los diferentes tipos de lesiones faciales. “Son muy numerosas, pero no se han estudiado demasiado porque suelen producir lesiones menores aunque con secuelas muy importantes”. La causa de este tipo de lesiones suele ser la utilización inadecuada de los sistemas de re-

tención o bien sobrepasar los límites de velocidad, el tipo de conducción. En el caso, por ejemplo, de no llevar cinturón de seguridad, “un choque frontal a 50 km/h sin cinturón produce lesiones faciales seguras. La misión del cinturón es frenar la eyección y el airbag lo complementa”. En cuanto al airbag, algunas veces produce alguna lesión dérmica o en los ojos, pero “nada comparado con lo que evita”, asegura Arregui. “Antes, sin cinturón ni airbag, la gente se mataba, ahora no. Y por eso, hemos erradicado el principal problema, pero adquiere protagonismo el número dos”. De cualquier forma, “las leyes de la Física son inexorables. Si se sobrepasan unos límites, ninguna estructura, ni la del automóvil ni la del cuerpo humano, está preparada para soportarlo. A 200 km/h nadie ni nada garantiza la supervivencia”.

AIRBAG, EL MAL MENOR. El airbag es un cojín de aire que se hincha gracias a un dispositivo pirotécnico que provoca una pequeña explosión. Su función es proteger a los ocupantes del vehículo del contacto directo contra el volante, el tablero o el parabrisas. Protege especialmente la cabeza y el torso y evita gran parte de las lesiones que se producirían en su ausencia. Sin embargo, si existe una mala colocación en el asiento, demasiado cerca del volante, o si no se puesto lleva cinturón de seguridad, el inflado del airbag puede causar lesiones, ya sea por el impacto o por las sustancias químicas que se desprenden, pero, en general, constituye un mal menor.

No obstante, las empresas de automoción investigan la forma de perfeccionar el sistema y ya han comenzado a utilizar materiales menos abrasivos para evitar algunas lesiones. ♦

FACTORES DE RIESGO:

- ✓ Mala colocación: demasiado cerca del volante
- ✓ Baja estatura
- ✓ Sin cinturón de seguridad
- ✓ Con gafas o lentes de contacto
- ✓ Fuerza de inflado del airbag