

**JUNTA DEPARTAMENTAL  
DE RÍO NEGRO**



**A C T A N° 80**

**Sesión Extraordinaria de fecha 9/10/07.-**

## **ACTA N° 80**

En Fray Bentos, a los nueve días del mes de octubre del año 2007, y siendo la hora dieciocho, celebra reunión extraordinaria la Junta Departamental de Río Negro.

### **TEXTO DE LA CITACIÓN:**

“La Junta Departamental de Río Negro, se reúne el día **MARTES 9 DE OCTUBRE**, a la **HORA 18:00**, en sesión **EXTRAORDINARIA** a efectos de considerar la siguiente

### **ORDEN DEL DIA**

Recibir en Sala al Dr. Washington Lanterna por el tema: uso de casco en motociclistas.-

Fray Bentos, 8 de octubre de 2007.-

**EL SECRETARIO”**

### **ASISTENCIA**

**Preside:** Edil ingeniero agrónomo Jorge Gallo.

**Asisten:** los siguientes señores Ediles:

**TITULARES:** maestra Élide Santisteban, Edén Picart, Bruno Danzov, Carlos Lizuaín, escribano Samuel Bradford, arquitecta Patricia Solari, Washington Cordatti, Jorge Garmendia, Sergio Milesi, profesora Gladys Fernández, maestra Daniela Maquieira, Édison Krasovski, maestra Sonia Letamendía, Víctor Rodríguez y profesora Beatriz Castillo.

**SUPLENTE:** Ediles Daniel Villalba (c), escribano Carlos Vittori (c) y maestra María Rosa Cáceres (c).

Durante el transcurso de la sesión ingresan a Sala los siguientes señores Ediles titulares: José Luis Almirón (18:12’) y Luis Massey (18:15’); y el Edil suplente Javier Villalba (18:30’) (i).

**Faltan:** CON LICENCIA: Edil Humberto Brun.

CON AVISO: Ediles señores Mario Long, profesor Jorge Picart, escribano Pablo Delgrosso, Francisco Faig, profesora María Lila Indarte, maestro Fernando Quintana, Hugo Amaral, doctor Álvaro Debali, Isidro Medina, Ervin González, Gustavo Álvez, Irma Lust y Jorge Burgos.

**Secretaría:** Ariel Gerfauo (Secretario General) y José Requiterena (Tesorero).

**Taquígrafos:** Mabel Casal, Nelly Carmona, Marcelo Sartori, Marcia Matera y Lorena Demov.

SR. PRESIDENTE. Buenas tardes a los señores Ediles, al doctor Lanterna y a los funcionarios. Estando en hora y en número vamos a dar comienzo a la sesión extraordinaria del día de la fecha, donde nos convocamos en régimen de Comisión General para recibir al doctor Washington Lanterna, de la ciudad de Paysandú, tal cual lo había solicitado el Plenario de esta Junta Departamental, para que nos pudiera exponer sobre el uso del casco en conductores de ciclomotores y motos. Sin duda que es un orgullo y placer para esta Junta Departamental tener en Sala a tan destacado profesional, que ha desarrollado charlas y conferencias por todo el país y el extranjero y que sin duda es una palabra reconocida en lo que tiene que ver con la neurocirugía de nuestro país.

Tengo que decirles, señores Ediles, que el doctor Lanterna ha hecho entrega a esta Junta Departamental, en mi nombre, de dos libros escritos por él que hacen referencia a la crónica y a la historia del Hospital de Paysandú, que tendrán debido trámite en la biblioteca de la Junta Departamental y que quedan a disposición de cualquiera de los Ediles y del público en general que así lo necesite.

Doctor Lanterna, bienvenido y tiene usted la palabra.

DR. WASHINGTON LANTERNA. Muchas gracias. Agradecido de ser recibido por ustedes, los curules de Fray Bentos, interesándose por un tema de mucha actualidad que se viene trabajando en todo el mundo desde hace mucho tiempo. Ahora prácticamente no quedarían dudas de lo que se debe hacer cuando una persona sube en una moto.

Este trabajo está realizado por nosotros a través de COMEPA, que es la Cooperativa Médica de Paysandú.

Aquí tienen una de las causas de accidentes; esta persona es Brad Pitt, cruza la calle en rojo y lo atropella un auto. Y ahí empieza la película.

Este concepto es muy importante: el accidente de tránsito se puede considerar como una epidemia, la mayor de todas las que ha asolado a la humanidad, en la edad media, en el siglo XIV la Peste Bubónica, la Sífilis, la Viruela, las grandes pandemias después de la Primera Guerra Mundial... Y también es una guerra que tiene la característica de que no está declarada, que no se sabe dónde está el enemigo ni en qué momento va a atacar.

Acá tienen una estadística que muestra en distintos países el número de muertes por cien mil accidentes de tránsito. Entonces fíjense que varían, por ejemplo en Bolivia tenemos casi sesenta accidentes de tránsito por cien mil habitantes; nosotros en Paysandú tuvimos treinta y cinco accidentes de tránsito como máximo en un año. Es variable de acuerdo al lugar.

El uso del cinturón de seguridad en los automóviles... Esta estadística está sacada de Buenos Aires y fíjense qué es lo que pasa: el 25% de los conductores usan el airbag; el acompañante delantero el 21%; el acompañante trasero el 4%; y de las motos en Buenos Aires el 56% usa casco, la mitad lo usa y la otra mitad no; en bicicleta prácticamente un 7%.

Este estudio está hecho en la Universidad de California y reporta tres mil seiscientos accidentes de motos, y fíjense que son las tres cuartas partes por choque con otro vehículo; las tres cuartas partes la colisión contra un automóvil y posteriormente la calzada; las fallas de las motos como causa de accidente son sólo el 3%. De los accidentes de motos los dos tercios son por error del conductor; solamente el 2% por defecto del pavimentos, lomos de burro, etc., y 1% provocada por animales.

Esta otra estadística es de Colombia y aparece aparte del conductor otra persona que está relacionada con el accidente que son los peatones. Fíjense la cantidad de peatones que están involucrados en los accidentes de tránsito.

Costos. Esto es muy importante. A Uruguay -esto está hecho en el Uruguay por la Comisión Nacional de Prevención y Control de Accidentes de Tránsito- le cuesta por año U\$S 1.000:000.000 por año de gastos por los accidentes de tránsito.

Y acá lo tienen determinado por el costo de la pérdida, generación de producto, la pérdida de los recursos destinados a los jóvenes, los costos médicos, etc. En el Uruguay en este momento tenemos U\$S 1.000:000.000 de dólares de costo por accidentes de tránsito.

Y esta es una estadística hecha por Lucas Faccello, Ingeniero Vial, Director Nacional de Transporte y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Uruguay. Este es el hombre que debe saber más de accidentología acá en el Uruguay. Y fíjense lo que dice: *“El crecimiento explosivo de las motos y ciclomotores es nueve veces más que la población y más de dos tercios de los viajes se realizan en motos y en birodados. La moto es un vehículo práctico para ir al trabajo, al liceo y para salir de paseo con sus amigos. Pero también la moto es la primera causa de muerte en los niños mayores de cinco años y adolescentes”*. La primera causa de muerte, mata más que el cáncer.

Las causas de este fenómeno, de por qué ocurrió esta cantidad de muertes: por la falta de conciencia individual y colectiva; por el manejo temerario; el no uso del casco; falta de luz y espejo retrovisor en las motos.

*“Las críticas que se le han hecho al casco -dice Lucas Faccello- de la sordera, la falta de visibilidad y desnucamiento son falacias que nunca han sido comprobadas. El casco permite una buena visión con un ángulo de 120°”*.

Él dice: *“Hay muchas excusas para no usar un casco, pero una sola razón para ponérselo que es la vida”*.

Acá tienen otra estadística en Paysandú. Fíjense el número de accidentes de tránsito que había: en el año 1994 en adelante seiscientos ocho... fue subiendo a mil ochenta accidentes por año y llegó a mil trescientos. Después comenzó a actuar una Comisión de Prevención de Accidentes de Tránsito y hubo un discreto descenso del número de accidentes.

En Paysandú los que mueren en el lugar del accidente sin contar los que mueren en los hospitales: en el año 2006 hubieron setecientos ochenta accidentes de tránsito, con ciento sesenta y seis graves y diez muertos; y en Canelones pasó al doble prácticamente en accidentes de gravedad y de muertos.

Accidente también en Paysandú: fíjense que acá son accidentes totales, los leves y los graves y predominan en enero y en junio. Es decir las dos estaciones con mucho calor y mucho frío.

La BBC dice que un millón de personas mueren por año en todo el mundo por accidentes de tránsito, la mayoría entre los quince y cuarenta y cuatro años. Si no se actúa ahora, el número subirá en un 80% para el 2020.

*“Tenemos el conocimiento para actuar ya, es una cuestión de voluntad política”*; ahí lo dice muy claro la BBC de Londres.

Acá hay una estadística del “Telégrafo” donde se le hace preguntas a las mujeres y a los hombres, como ustedes ven están de acuerdo tanto los hombres como las mujeres del uso del casco en un cincuenta y un sesenta por ciento; y el 20% no quiere usar el casco y las razones son: porque es incómodo y molesta, porque arruina el peinado o porque no lo tienen. (ld)/

Esta estadística quiero que la miren bien porque es la desgraciada experiencia que sufrí yo -estando solo en ese momento como neurocirujano- en Paysandú teniendo que tratar toda esta cantidad de gente.

En Paysandú en el año '85 vi que habían muerto veinte personas por accidentes de tránsito, entonces hablamos con el Intendente sanducero, que era en ese momento, el Arquitecto Belvisi entendió el problema y puso una ley, -fíjense lo que pasó- se instaló la ley obligatoria, había que usar casco si no lo bajaban de la moto y se la quitaban, era sí o sí. Fíjense que de veinte bajaron a dos, a tres, a cinco y a cuatro en los años sucesivos hasta el año '91 que cambia el gobierno comunal y fíjense lo que pasó dieciséis, quince, catorce, diecisiete, veinte, veintidós, treinta, treinta y cinco y veinticinco. Esto que se ve acá habla claramente de la eficacia que tiene el uso del casco en los motociclistas y esta estadística -que la hice yo personalmente- se ve reflejada en todas las estadísticas que se han hecho en Estado Unidos en este mismo sentido. Esta desgraciada experiencia, es decir, este grupo de muertos que hay acá por encima de los que están en verde, estos seguramente hubieran podido ser evitados y seguramente deben estar en la conciencia de alguien.

Esto es en Estados Unidos. En Estados Unidos llegan a la misma consideración, cuáles son los elementos para la terminología de accidentes de tránsito? la prevención, primero el uso del cinturón, airbag que previnieron cuarenta mil injurias graves, y segundo el uso del casco en que las muertes por motos bajaron de cuatro seiscientos a mil novecientos ochenta y dos. Esto está claramente visto en las estadísticas americanas.

Acá tenemos una estadística que muestra distintos países y fíjense que está en azul, en verde, en verde más oscuro, Suecia, Holanda, Estados Unidos y España en el año '75 tenían estos números pero empezaron a bajar, España que estaba acá, está acá,

tenemos a Argentina que estaba aquí y mire donde está, acá, es decir que Argentina no ha tomado ninguna consideración y desgraciadamente nosotros tenemos más accidentes que Argentina, quiero decir que entre Uruguay y Argentina nos estamos llevando el campeonato mundial de accidentes de tránsito.

Acá tenemos otras estadísticas, las muertes son variables de acuerdo al país. En Paysandú -como dijimos hoy- teníamos treinta y cinco muertes en un año.

Acá hicieron una estadística los médicos del departamento de Colonia –en la cantidad de habitantes, Colonia es muy parecido a Paysandú- y se ven que el número de accidentes de tránsito mil quinientos, mil setenta y seis, mil quince, en los años '99, 2000, y 2001. Después vieron a qué eran debido y cuáles son los que predominan: autos y motocicletas, en mucho menos cantidad los camiones, los ómnibus, y las bicicletas pero los que predominan son los automóviles y los birrodados.

Las muertes que tuvieron en Colonia, -fíjese que parecida a la de Paysandú- treinta y cuatro, veintisiete y veintisiete, estaban dentro del mismo rango ¿no?.

Esto es lo que vemos cuando nos levantamos de mañana y tomamos el café con leche miramos el diario el Telégrafo y aparece esto, casi todos los días, un grave con motos, otro grave de autos, en un día solo, en Paysandú se produjeron cuatro accidentes graves con motos y automóviles, fíjese lo que pasa, las paradas ahora no hay lugar donde dejar las motos, se calcula que Paysandú tiene más de cuarenta mil motos funcionando.

Otro accidente, joven politraumatizado investía un auto, acá está la moto debajo del auto, en esa línea.

Acá en el departamento de Soriano un médico joven se dedicó a estudiar este tema e hicimos una reunión y me dio estos números. En Soriano hubieron en el 2006 trescientos cincuenta y siete accidentes de motos con trescientos noventa y siete lesionados y ocho motos. Acá discrimina cuánto son los autos, si predominan los autos y las motos por encima de todo, siempre las motos primero.

Acá vemos el plano de Mercedes –ustedes lo conocerán mejor que yo- determinando dónde se producen los accidentes, se ve que en la entrada del puente, en la calle Roosevelt -en la calle principal de entrada- y en la calle de salida hacia Dolores, es donde aparecen mayor número de números rojos.

Este es el resultado de lo que le ocurre a una persona que tenga un accidente de moto, esto es un escalpe, es decir le arrancó totalmente el cuero cabelludo, le quedó el hueso al aire. Este es un muchacho joven operado de un hematoma extradural internado en el CTI. Este es uno que salió de un pub -a ciento veinte kilómetros- en la moto, 18 de Julio para abajo, pegó contra el cordón de la Plaza Artigas y chocó contra el monumento Artigas, lesión gravísima de piel, abierto el hueso, el cerebro –acá adentro- y fíjense el ojo donde está, el ojo saltado, la presión brutal que hizo el golpe dentro del cráneo le hizo saltar el ojo para el costado. Acá tiene otro en el CTI sabiendo que este paciente le va a costar al Estado –si está en el Hospital, en COMEPA- mil dólares por día, este pacientes con todo este equipamiento -que lo está manteniendo vivo-, de respiradores, de monitores, de medicación, son mil dólares diarios. Acá tienen otro paciente también con traumatismo de cráneo con dilatación pupilar, quiere decir que está con muerte cerebral, -es decir no se operó porque estaba muerto-. Aquí, otro paciente joven con aparato de medir la presión intercraneana, se le pone un aparato dentro del cráneo que le mide la presión con este equipito y se ve como va haciendo la onda y de acuerdo a la presión que tenga el cráneo es la gravedad que va a tener ese accidente.

Acá tienen también un CTI de COMEPA donde para un paciente tiene este equipamiento, todos estos elementos de registro, de inyecciones, de intravenoso, de vía, etc., y una nurse, una enfermera y una doctora, están todos trabajando con el paciente.

Acá están los cascos. Este es el casco plástico chino, COMEPA adquirió, creo que cuatrocientos cascos para regalarlos a sus afiliados dentro de la campaña de medicina preventiva que se está realizando. Acá tienen los tipos de cascos, el plástico, el que se hace en el Uruguay que es de fibra de vidrio dicen que es mucho más resistente que los chinos. Tenemos un casco sin protección de la cara y los medio cascos que no tienen ningún elemento positivo. Este es un casco profesional, fíjense que este Señor se dio con la cabeza y la arrastró, sacó toda la pintura del casco, el casco está enterito, la persona salió viva. Esta es otra Señora que sale de compras, se cae, pega contra el cordón de la vereda, parte el casco pero fíjese....(mg)/

Estos son los elementos estadísticos que yo pude juntar para mostrarles, donde se ven cosas fundamentales. Es una epidemia, porque mata gente cantidad, que puede ser controlada perfectamente bien. Lo que pasa es que, evidentemente, había razones políticas, porque la gente se resistía al uso del casco y un candidato político que esté haciendo su campaña, lógicamente no va a tocar este tema, porque sabe que le va a ser perjudicial. Pero llegó un momento en que se hizo lo que había que hacer; no hacerlo en Paysandú, en Salto, en Artigas, en Río Negro... no, hacerlo en todo el país y en todo el país parejo. Parece que ya está aprobada la ley y ahora se va a tener que poner en práctica.

Yo les quería mostrar cómo queda un cerebro que sufre un impacto después de un accidente de moto. Son dos imágenes de video operatorio... sale el audio pero no sale la imagen... pero era muy interesante porque yo quería mostrarles cuando nosotros abrimos el cráneo, exponemos el cerebro, el cerebro está hinchado, sale para afuera por la presión que está haciendo; porque ¿qué es lo que lo mata al paciente?: como el cráneo es rígido, el cerebro se hincha, comprime los centros vitales y el paciente se muere; entonces en la operación hay que abrir el cráneo, hacerle una ventana para que el cerebro salga, y se ve el cerebro que está color rojo vinoso, con coágulos.

Es una lástima que no pueda mostrar el trabajo nuestro, para que se tuviera una noción de la gravedad y de la agresión que resulta en el encéfalo, para lo cual obtenemos un muerto, obtenemos un inválido, obtenemos una persona con trastornos neuro-síquicos, que prácticamente ha perdido todas las posibilidades de vida.

Agradecerles entonces desde ya; espero que les haya sido esta presentación de elemento positivo para cuando ustedes comiencen a tratar la legislación correspondiente. Muchas gracias.

(Aplausos).

SR. PRESIDENTE. Si hay algún Edil que tenga alguna pregunta para hacer... Sí, señor Krasovski.

SR. ÉDISON KRASOVSKI. En primer lugar, el agradecimiento al doctor por estar aquí presente. Creo que no está de más que sumemos más conocimiento en un tema tan delicado, como es el accidente en los motociclos. Y Río Negro no escapa tampoco a esa problemática, que existe a nivel mundial pero que también en el Uruguay es

tremendamente costosa. Hace alrededor de cinco años yo había escuchado un informe del Banco de Seguros del Estado, de que el Uruguay gastaba -¡si habrá aumentado!- más o menos U\$S 600.000.000 por año; él está diciendo que estamos gastando en este momento U\$S 1.000.000.000. ¡Cuánto se podría dedicar de ese dinero para otro tipo de cosas, entre otras cosas a la Salud! Por eso la importancia de que debemos hacer un esfuerzo toda la comunidad, porque esto no es un problema tampoco de los médicos ni de las intendencias, sino del conjunto de la sociedad.

Yo me quedé preocupado para preguntarle: usted cuando ponía el ejemplo de Paysandú, cuando Belvisi obligó -digamos- el uso del casco, allí hay una diferencia abismal con respecto a las otras experiencias que después empezaron a darse. Lo que no me quedó claro es si los nuevos intendentes cambiaron la norma de obligación del uso del casco, porque por algo ahora a nivel nacional va a ser para todo el país, independientemente de lo que piense cada intendente. Si eso sucedió por eso, es una de las preguntas que le quisiera hacer.

Lo otro es que si bien baja el grado del accidente el casco, indudablemente va en aumento la cantidad de accidentes; seguramente hay respuestas técnicas que no le competen a usted, pero ¿cómo piensa usted que se puede bajar, entre otras cosas, con el uso del casco?

DR. WASHINGTON LANTERNA. El uso del casco no sólo baja la gravedad y la mortalidad, sino también el número de accidentes; se ve claramente que también disminuyen, no sé por qué motivo, pero también están disminuidos los accidentes. No aumentan los accidentes porque la gente use casco. Al parecer se cuidarán más, pero no aumentan en ningún momento.

Y la otra pregunta era...

SR. ÉDISON KRASOVSKI. Yo le preguntaba qué pasó con los intendentes; si dejaron de obligar el uso del casco en Paysandú.

DR. WASHINGTON LANTERNA. Seguro, en Paysandú se instaló la ley de uso del casco obligatorio cien por ciento en el año '85, por el Arq. Belvisi. En el año '91 se hizo una cosa ecléctica: se declaró obligatorio para menores de 18 años y no obligatorio para mayores de 18 años; pero en todas las estadísticas de Estados Unidos que hemos visto, que hemos estudiado, dice: "Ley parcial de uso del casco es igual a no uso del casco". Es lo mismo, porque al final unos decían: "Bueno, tiene 18 años, pasa en la moto, pero tendrá 17 ó 21". Es muy difícil de controlar, entonces es lo mismo, al final nadie usa casco. Usted va a Paysandú ahora y ve un casco cada 100 motos.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Edil Lizuaín.

SR. CARLOS LIZUAÍN. Doctor, muchas gracias por su visita y su conferencia. En los distintos tipos de casco que usted nos ha mostrado, estaba el casco chino, el casco nacional completo y el nacional sin careta -vamos a decir así-. ¿Cuál es la diferencia? ¿cuál sería para usted el casco ideal?

DR. WASHINGTON LANTERNA. El casco completo. El medio casco, por ejemplo, si tiene un traumatismo en la cara, le va a romper la cara seguramente. Así que tiene que



ser un casco de fibra de vidrio, porque es más resistente; si fuera un casco profesional, mejor.

Les voy a hacer un cuento: yo estaba en la peluquería cortándome el pelo y el peluquero, como siempre, saca el tema de la ley del casco, y había un señor sentado en la silla de al lado, que escuchaba atentamente. Salió el señor y me trajo un casco hermoso y dice: *“Mire doctor, yo compré moto hace muchos años y después fui a averiguar cuál era el mejor casco que había en el Uruguay, y me dijeron este casco. Este casco es un casco francés –me parece- que me costó U\$S 300”*. Entonces yo dije: *“Bueno, muy bien, si esto me va a salvar la vida, U\$S 300 es barato”*. Después contó que tuvo un accidente a 120 kilómetros y no se hizo nada; el casco absorbió toda la energía cinética, voló la moto, tuvo unas heridas por otro lado, pero el casco ese, profesional, que era un casco enorme, precioso... pero vale U\$S 300, mientras un casco de fibra de vidrio chino, que son buenos, que protegen también, valen \$ 400, \$ 500. Así que no hay ninguna duda: el casco profesional es el mejor de todos. Yo, si tuviera una moto, saldría con uno de esos, sin ninguna duda; me gastaría esos pesitos y estaría más tranquilo. Pero este casco es protector. (mc)/

Los accidentes graves con un casco de estos chinos que se están usando, no se ven –absorben bien la energía cinética del golpe e impiden las lesiones graves-.

SR. PRESIDENTE. Yo tengo una pregunta: se dice normalmente que muchas veces que el uso del casco provoca el desnuque del conductor.

DR. LANTERNA. Eso tampoco... nunca fue probado, son falacias que se dicen –lo que decía Lucas Faccello-.

Yo nunca ví -y vean la cantidad de accidentes de tránsito que vemos allí-.... La fractura de columna se ve, se puede ver en cualquier persona que tenga una caída.

Pero que por el accidente y por el golpe, porque ahora el casco ajusta tan bien y vienen los cascos con una protección especial que impiden la hiper-extensión del cuello –que es lo que lo fractura-... Ya en los cascos modernos también viene previsto ese elemento.

SR. PRESIDENTE. No tengo más Ediles que quieran hacer uso de la palabra... lamentablemente no se logra proyectar el vídeo, pero va a quedar a disposición de esta Junta Departamental para quien quiera hacer uso del mismo en su casa.

DR. LANTERNA. ... mostrando el cerebro como está.

SR. PRESIDENTE. Muy agradecidos, doctor Lanterna. Ha sido un gusto, las puertas de esta Junta Departamental están abiertas.

Muchas gracias.

DR. LANTERNA. Igualmente.

(Luego de culminada la reunión se logra proyectar el vídeo referido). (Siendo la hora 18:43' finaliza la sesión).

---o0o---