



FASES DE UN ATROPELLO

Introducción

Más trabajadores mueren por causa de vehículos o equipos de construcción, que a causa de automóviles, tráilers y vans. La coordinación entre trabajadores y equipos que realizan diferentes actividades a corta distancia puede mejorar el flujo de trabajo y reducir conflictos entre los trabajadores a pie y los operadores de equipos.

Información puntual

Los trabajadores a pie pueden trabajar cerca de vehículos grandes. Considerando que los trabajadores a pie son relativamente pequeños comparados con los vehículos de construcción, puede ser difícil o imposible que los conductores los vean, especialmente en áreas conocidas como puntos ciegos.

Un punto ciego (o área ciega) es el área alrededor del vehículo o equipo de construcción que no es visible para el operador, ya sea directamente a simple vista o indirectamente mediante el uso de espejos internos o externos. Como trabajador a pie, si no puede ver al conductor y el conductor no puede verlo a usted, usted estará en una situación peligrosa. Las compañías y proyectos deben identificar un lado específico del vehículo en el que los trabajadores deben caminar siempre para cada operación. Comportarse de manera predecible es importante para la seguridad.

Fases de un atropello

En el atropello a un peatón por parte de un vehículo podemos distinguir las siguientes fases.

Fase de choque o de contacto. En esta fase se produce el contacto del paragolpes del vehículo contra las extremidades inferiores del peatón. Según la violencia del impacto, las lesiones asociadas a esta fase son contusiones o roturas de fémur, de peroné y/o de tibia.

Fase de desequilibrio. Esta fase comienza en el momento en el que el peatón atropellado se inclina sobre el capó del vehículo. Las lesiones asociadas a esta fase son luxaciones o fracturas en las rodillas y en la pelvis.

Fase de volteo. Cuando la velocidad que lleva el vehículo supera unos ciertos límites, el cuerpo del peatón se desplaza sobre el capó. En esta fase, el tronco y, especialmente, la cabeza pueden sufrir lesiones al golpearse contra la luna parabrisas o contra el marco de ésta.

Fase de proyección y caída. Tras el contacto de la cabeza contra el vehículo, generalmente el peatón sale proyectado según el sentido de avance del vehículo, describiendo un tiro parabólico, hasta caer sobre el pavimento. Las lesiones asociadas a esta fase de caída son heridas en las partes más prominentes del cuerpo (manos, codos, nariz y rodillas), así como en la cabeza por ser la parte del cuerpo más pesada.

Fase de arrastre. Tras caer al suelo, el peatón suele arrastrar durante unos metros por el pavimento, en función de la velocidad del vehículo en el momento del atropello.

Lesiones que sufren los peatones atropellados.

Cabeza. Las lesiones mortales y graves que más frecuentemente se producen en la cabeza son causadas por impactos contra el capó o contra el marco del parabrisas.

Tórax. En la mayoría de los atropellos el tórax es impactado lateralmente. El mecanismo de lesión del tórax de un peatón atropellado normalmente se asocia con el trauma producido al impactar contra la parte superior o el borde del capó.

Pelvis. La pelvis puede lesionarse al ser golpeada por el borde o por la superficie superior del capó, debido a la fuerza de compresión que se origina al impactar el cuerpo del peatón contra dichos elementos del vehículo.

Extremidades inferiores. El paragolpes y el borde del capó son los principales elementos contra los que impactan las extremidades inferiores, causando lesiones generalmente en tibia, peroné y/o fémur.

Cierre

Es obvio que el exceso de velocidad no solamente aumenta el número de accidentes sino que también hace que éstos sean más graves. Si tenemos en cuenta que la energía cinética que lleva un vehículo cuando atropella a un peatón se transforma en energía potencial aplicada a las distintas partes del peatón, se puede comprobar que la velocidad influye más que el peso del vehículo en la gravedad de las lesiones del peatón atropellado.

RECUERDA: "DESPUES DE UN ACCIDENTE YA NADA ES IGUAL."

ConSeguridad

Elaborado por el Ing. Cesar Arenas