

Comunicación Corta

La somnolencia y el cansancio en conductores de ómnibus del Perú como causas de accidentes de tránsito

Jorge Rey de Castro¹, Edmundo Rosales-Mayor²

El cansancio y la somnolencia durante la conducción de vehículos provocan accidentes de tránsito en carreteras y zonas urbanas. Publicaciones foráneas han documentado esta relación causa-efecto de manera categórica. Un chofer cansado pierde capacidad de concentración, atención y vigilancia. Además, comete errores de decisión, se desorienta geográficamente y compromete su capacidad de juicio. En condiciones extremas, pestañea y se queda dormido conduciendo.

Ingerir alcohol provoca accidentes de tránsito⁽¹⁾. El riesgo aumenta ostensiblemente con concentraciones de alcohol en la sangre (CAS) de 0,04 g/dL (ó %) (2). En un estudio, se observó que después de 17 a 24 horas de vigilia sostenida el desempeño era equivalente a una CAS de 0,05% ó 0,10% respectivamente (3). Las personas que conducen bajo los efectos del alcohol son socialmente condenadas, pero no sucede lo mismo con un conductor que se duerme al volante.

En el 2014 resultaron heridas 58 148 personas y fallecieron 2 798 a consecuencia de los accidentes de tránsito (4). El número de heridos y muertos por accidentes según el tipo de vehículo documenta que en un ómnibus el riesgo es muy alto comparado con otro tipo de vehículos (5).

Es escasa la información rigurosa en torno a este tema. La policía investiga los accidentes solo si causan defunciones o si existe de por medio una orden judicial. El número de muertos y heridos se registra de manera distinta por la policía, bomberos, servicios de urgencias y compañías aseguradoras. Por ello, no disponemos de un registro centralizado en el Perú.

El 2014 se produjeron 101 104 accidentes de tránsito y las causas fueron exceso de velocidad (32,5%), imprudencia del conductor (28,1%), ebriedad del conductor (10%), imprudencia del peatón (9,4%), desacato de señales (2,5%), falla mecánica (2,1%), mal estado de las pistas (1,8%), señalización defectuosa (0,7%) y otros (13,1%) (6). Está documentado a nivel mundial que la prevalencia de accidentes causados por somnolencia fluctúa entre 4-30%, estas cifras varían de acuerdo a la metodología de estudio y criterios de



calificación empleados (7,8). A partir de esta información, ¿podríamos afirmar que los accidentes por somnolencia no suceden en el Perú?

La frecuencia con la que este tipo de accidentes son publicados en distintos medios de comunicación nacionales generó nuestro interés en este tema. En estos medios, se revelaba que los accidentes en ómnibus ocurrían por una falta de control de parte del conductor. Este escenario conlleva a caídas en precipicios y colisiones entre vehículos o con edificaciones que habitualmente suceden durante la madrugada. Una revisión de artículos periodísticos del diario El Comercio realizada entre 1999-2000 identificó 112 accidentes. Según esta fuente periodística, es probable que el 48% de estos estuviera relacionado con cansancio o somnolencia del conductor (9).

En otro estudio cualitativo se evidencia la informalidad en la que laboran los conductores. Por ejemplo, los horarios de conducción no son sistematizados. Los conductores no descansan adecuadamente luego de completar su recorrido. Es común que los conductores duerman apenas cinco horas al día, usen los maleteros del ómnibus para dormir e implementen hábitos ineficaces para evitar dormirse (10).

En nuestras investigaciones, utilizamos una metodología cuantitativa con cuestionarios aplicados a

¹ Profesor Principal. Universidad Peruana Cayetano Heredia - Lima, Perú. Médico Neumólogo y especialista en trastornos del sueño. Centro de Trastornos Respiratorios del Sueño (CENTRES) - Clínica Anglo Americana - Lima, Perú. Grupo de Investigación en Sueño (GIS) - Lima, Perú. ² Grupo de Investigación en Sueño (GIS) - Lima, Perú. Médico Neumólogo. Servicio de Neumología, Institut Clinic del Tórax, Hospital Clinic de Barcelona. Institut d'Investigacions Biomediques August Pi i Sunyer (IDIBAPS), Universidad de Barcelona. CIBER de Enfermedades Respiratorias (CIBERES), España.

conductores de tres terminales terrestres de alta demanda en las ciudades de Lima⁽¹¹⁾, Huancayo⁽¹²⁾ y Arequipa⁽¹³⁾. A partir de estos estudios, concluimos que más de la mitad dormía menos de 6 horas al día, el 98% conducía de noche y 3 de cada 4 conductores trabajaban cinco o más noches por semana. Además, el 56% (Lima), el 32% (Huancayo) y el 75% (Arequipa) experimentaron cansancio mientras conducía. Aquellos que estuvieron a punto de accidentarse o se accidentaron (40-55%) admitieron que la causa fue el cansancio. Otro estudio realizado en Lima evidenció que no había diferencias entre los conductores de empresas formales e informales en lo que respecta a las pésimas condiciones laborales⁽¹⁴⁾. De lo anterior se infiere que nuestros hallazgos no son fruto del azar y, por el contrario, confirman que en las carreteras del Perú el cansancio y la somnolencia son causas significativas de accidentes.

Por un lado, es necesario implementar medidas educativas que promuevan un buen dormir y que incluyan la desmitificación de conceptos errados en torno a este tema. En el ámbito laboral, es obligatorio que los conductores no trabajen

más de cuatro horas continuas y no más de 8 horas por día. La conducción nocturna debe restringirse para disminuir el riesgo y es aconsejable promocionar los viajes diurnos. Asimismo, bajo ninguna circunstancia los conductores deben descansar en lugares inadecuados. Es necesario que las empresas de transporte faciliten habitaciones cómodas para este propósito. Por otro lado, la forma de recolección de información debe sistematizarse en un registro único de accidentes. Además, el personal responsable de las pesquisas debe recibir entrenamiento para identificar accidentes relacionados con el cansancio o la somnolencia del conductor. De la misma forma, la investigación debe ser extendida a otras poblaciones de conductores (taxis, camiones de carga y otro tipo de transportes públicos).

Por último, la informalidad en el sector transportes tiene décadas de historia en el Perú⁽¹⁵⁾ y es el marco contextual en que la mayoría de empresas de transporte opera. En nuestra opinión, la informalidad constituye un grave problema en la perspectiva de la salud pública. Este obstáculo debe ser intervenido por las autoridades regulatorias correspondientes.

Referencias bibliográficas

1. **Peden MM, Scurfield R, Sleet, D, Mohan D, Hyder AA, Jarawan E, Mathers C.** World report on road traffic injury prevention. Geneva: World Health Organization; 2004.
2. **Compton RP.** Crash risk of alcohol impaired driving. In: Mayhew DR, Dussault C, editors. Proceedings of the 16th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Montreal, 4-9 August 2002. Montreal: Société de l'assurance automobile du Québec; 2002:39-64.
3. **Dawson D, Reid K.** Fatigue, alcohol and performance impairment. *Nature* 1997;388(6639):235.
4. **Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Seguridad Vial.** Accidentes de tránsito, 2003-2014. [Fecha de consulta: 01 de Agosto del 2015]. Disponible en: <http://www.mtc.gob.pe/estadisticas/files/estudios/estadistica%20al%202014.pdf>.
5. **Defensoría del Pueblo.** Informe Defensorial N° 108 - Pasajeros en Riesgo: La seguridad en el transporte interprovincial. Defensoría del Pueblo, 2008. [Fecha de consulta 30 marzo 2009]. Disponible en: http://www.bvindicopi.gob.pe/colec/informe_108.pdf
6. **Ministerio de Transportes y Comunicaciones.** Accidentes de tránsito fatales y no fatales por año, según causa: 2005-2014. [Fecha de consulta: 01 de Agosto del 2015]. Disponible en: http://www.mtc.gob.pe/estadisticas/files/cuadros/Transportes_Carretero_2_5_2.xlsx.
7. **Lyznicki JM, Doege TC, Davis RM, Williams MA.** Sleepiness, driving, and motor vehicle crashes. Council on Scientific Affairs, American Medical Association. *JAMA* 1998;279(23):1908-1913.
8. **Sagberg F.** Road accidents caused by drivers falling asleep. *Accid Anal Prev* 1999;31(6):639-649.
9. **Rey de Castro J.** Accidentes de tránsito en carreteras e hipersomnia durante la conducción. ¿Es frecuente en nuestro medio? La evidencia periodística. *Rev Med Hered* 2003;14(2):69-73.
10. **Soriano S, Rey de Castro J.** Una aproximación a los choferes de omnibuses interprovinciales. Accidentes de tránsito y privación crónica del sueño en la carretera Panamericana. En: Fondo Editorial Pontificia Universidad Católica del Perú, editor. *Antropológica* año XX.,; 2002:231-246.
11. **Rey de Castro J, Gallo J, Loureiro H.** Tiredness and sleepiness in bus drivers and road accidents in Peru: a quantitative study. *Rev Panam Salud Publica* 2004;16(1):11-18.
12. **Rosales E, Egoavil M, Durand I, Montes N, Flores R, Rivera S, y cols.** Accidentes de carretera y su relación con cansancio y somnolencia en conductores de ómnibus. *Rev Med Hered* 2009;20(2):136-147.
13. **Caso AE, Rey de Castro J, Rosales-Mayor E.** Hábitos del sueño y accidentes de tránsito en conductores de ómnibus interprovincial de Arequipa, Perú. *Rev Peru Med Exp Salud Publica* 2014;31(4):707-711
14. **Liendo GR, Castro CL, Rey de Castro J.** Cansancio y somnolencia en conductores de omnibus interprovinciales: estudio comparativo entre formalidad e informalidad. *Rev Peru Med Exp Salud Publica* 2010;27(2):187-194.
15. **Bielich C.** La guerra del centavo: Una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana (Documento de trabajo, 155. Serie Economía, 49). CIES Consorcio de Investigación Económica y Social, IEP Instituto de Estudios Peruanos; 2009.