

Conductores somnolientos en las carreteras del Perú: hallazgos y propuestas.

Drowsy drivers on the roads of Peru: findings and proposals.

Se estima que hasta el 30% de los accidentes de carreteras son causados por cansancio y somnolencia del conductor (1). En estas circunstancias, las características del escenario son siniestros habitualmente ocurridos durante la noche entre las 00:00-07:00 y 13:00-15:00 horas, el conductor viaja solo, y la unidad se desvía inadvertidamente de la ruta o invade el carril contrario sin evidencia de haber intentado una maniobra evasiva para evitar la colisión (2).

Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (3) las causas de los accidentes ocurridos en Perú el año 2009, fueron las siguientes: exceso de velocidad, imprudencia del conductor, *otros*, ebriedad del conductor e imprudencia del peatón, estas circunstancias ocasionaron accidentes en 29%, 27%, 17%, 10% y 8% respectivamente. Esta información tiene deficiencias notables, ya que no está claramente definida, en primer lugar, la imprudencia del conductor; en segundo lugar, considero que el exceso de velocidad y el manejo bajo efectos del alcohol constituyen por sí mismas imprudencias del conductor y, finalmente, la variable *otros* parece corresponder a un “cajón de sastre”. Según esta fuente, los accidentes provocados por somnolencia del conductor no existen en el Perú; sin embargo, nuestras investigaciones demuestran todo lo contrario.

Una revisión sistemática en la base de datos del diario El Comercio demostró que 58% de los artículos periodísticos relacionados a accidentes en carreteras del Perú podrían ser generados por somnolencia del conductor (4). Un estudio cualitativo realizado en el terminal terrestre más informal del país halló que los choferes trabajan en jornadas prolongadas, sin programación de descanso ordenada, con alternancia de turnos laborales diurnos y nocturnos sin sistemática apropiada, además, privación crónica del sueño de los conductores y relatos de micro sueños durante la conducción sobre todo en la madrugada. Asimismo, se presentan condiciones deplorables de descanso las que se realizan en las bodegas del ómnibus tanto en la ruta como en la terminal. Adicionalmente, los conductores no tenían beneficios sociales y visitaban a sus familias cada 7-15 días.

Un estudio transversal prospectivo descriptivo y no probabilístico realizado en 238 conductores de la misma terminal (5) demostró que el 40% dormía menos de seis horas diarias y el 81% de los encuestados siempre dormía en el maletero del bus. Al momento de la encuesta 31% había dormido menos de 6 horas en un periodo de 24; 80% conducía más de 5 horas ininterrumpidas; 56% reconoció cansancio durante la conducción sobre todo en la madrugada; la tercera parte aceptó haber pestañeado durante la conducción y 45% reconoció haber sufrido un accidente o experiencia de casi accidente debido a somnolencia durante la conducción. Dicho estudio documenta por primera vez en el Perú que los casi accidentes o accidentes reconocidos por los conductores sucedieron principalmente en la madrugada.

Rosales E. y col. (6) implementaron un estudio similar en el Terminal de Huancayo en el que participó el 50% del universo. La mitad de los conductores había dormido seis o menos horas en las veinticuatro previas a la encuesta, tres de cada cuatro conductores conducía más de cinco noches por semana, la tercera parte admitió experimentar cansancio durante la actividad laboral y 17% reconoció haber pestañeado mientras conducía. La costumbre de dormir en la bodega del bus se registró en el 65% de los choferes; por otro parte, 59% tuvo accidentes o estuvo a punto de tenerlo durante la conducción con el mismo patrón horario que los conductores del Terminal Fiori. El

análisis bivariado y multivariado encontró asociación significativa entre cansancio, pestañeo y cabeceo durante la conducción, y experiencia de accidente o casi accidente. El 82% de los choferes considera que la principal causa de accidentes en carreteras del Perú es el cansancio.

Liendo G, Castro C. y col. (7), en esta misma perspectiva, investigaron las diferencias entre empresas de transportes formales e informales. La décima parte de los formales dormía menos de cinco horas diarias, 63% trabajaba más de cuatro noches por semana y el horario en que se producían accidentes con mayor frecuencia fue entre las 00:00 y 04:00 horas. No hubo diferencia significativa en todas las variables analizadas al comparar conductor de empresa formal con la informal.

Esta información indica que una proporción aún no precisada de accidentes de omnibus de pasajeros son causados por choferes con cansancio o somnolencia. Las condiciones laborales de los protagonistas son deficientes. Además, los horarios de trabajo y descanso no están sistematizados y los conductores no disponen de ambientes adecuados para el descanso, lo que genera privación aguda y crónica del sueño. Por ello, es obvio entonces que el cansancio y la somnolencia en los choferes pone en peligro la vida y salud de los pasajeros sin que hasta la fecha se haya podido implementar medidas para disminuir el riesgo. La informalidad es la regla y en tanto no se enfrente el problema con una clara decisión política de las autoridades regulatorias y gubernamentales, las consecuencias actuales no se modificarán.

Las propuestas generales que se derivan de los hallazgos de nuestros estudios se encuentran centradas en promover hábitos de sueño adecuados en los conductores, no conducir más de cuatro horas consecutivas y no más de ocho en un período de 24, restringir la conducción en horarios nocturnos sobre todo en la madrugada, promocionar viajes durante el día, acondicionar ambientes específicos para que los choferes descansen adecuadamente y proscribir el descanso en las bodegas. Por otro lado, todos los conductores deben recibir los beneficios sociales que les corresponde. Asimismo, la formalización del sector transportes es urgente y los organismos reguladores deben incorporar a la somnolencia y al cansancio como variables causales de accidentes en su base de datos. Finalmente, la comunidad científica debe promover la investigación de la somnolencia o cansancio como causa de accidentes de tránsito en zonas urbanas y unidades de transporte de todo tipo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Sagberg F. Road accidents caused by drivers falling asleep. *Accid Anal Prev* 1999; 31(6): 639-49.
2. National Center for Sleep Disorders Research and National Highway Traffic Safety Administration Expert Panel on Driver Fatigue and Sleepiness. *Drowsy driving and automobile crashes: report and recommendations*. Washington DC: National Heart, Lung, and Blood Institute-National Center for Sleep Disorders Research; 1998.
3. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. *Causas de accidentes fatales y no fatales 2009*. Lima: Ministerio de Transportes y Comunicaciones. URL disponible en: www.mtc.gob.pe/estadísticas/index/html (Fecha de acceso: 13 Marzo 2011).
4. Rey de Castro J, Soriano S. Hipersomnia durante la conducción de vehículos ¿causa de accidentes en carreteras? A propósito de un estudio cualitativo. *Rev Soc Peru Med Interna* 2002; 15(3): 142-49.
5. Rey de Castro J, Gallo J, Loureiro H. Cansancio y somnolencia en conductores de ómnibus y accidentes de tránsito en el Perú: estudio cuantitativo. *Rev Panam Salud Pública* 2004; 16(1):11-8.
6. Rosales E, Egoavil M, Durand I, et al. Accidentes de carretera y su relación con cansancio y somnolencia en conductores de ómnibus. *Rev Med Hered* 2009; 20(2):136-47.
7. Liendo G, Castro C, Rey de Castro J. Cansancio y somnolencia en conductores de ómnibus interprovinciales: estudio comparativo entre formalidad e informalidad. *Rev Peru Med Exp Salud Pública* 2010; 27(2): 187-94.

Jorge Rey de Castro¹

¹ Médico Neumólogo y Trastornos Respiratorios del Sueño. Clínica Anglo Americana. Representante de la Universidad Peruana Cayetano Heredia ante la Estrategia Sanitaria Nacional de Accidentes de Tránsito del Ministerio de Salud. Profesor Principal de Medicina Facultad de Medicina Alberto Hurtado, Universidad Peruana Cayetano Heredia. Lima, Perú.