

# Carga de trabajo, somnolencia y accidentes de tránsito: ¿se potencian en conductores de mototaxi?

**Workload, drowsiness and traffic accidents: are they potentiated in auto-rickshaw drivers?**

*Sr. Editor:*

La somnolencia del conductor es la principal causa de accidentes de tránsito. Alrededor de 96% de los accidentes relacionados con el sueño involucran conductores de vehículos de pasajeros y 3% involucran a los conductores de camiones (1). Existen sin embargo, otros vehículos en el parque automotor, relacionados con accidentes de tránsito.

El parque automotor ha ido en aumento en los últimos años. Uno de los vehículos de mayor uso en nuestra región es la “moto-taxi”. En el periodo 2005–2009 en Perú hubieron 404 120 accidentes de tránsito, siendo las “moto-taxi” responsables del 10% de éstos (2).

Risco (3) en Lima, en el periodo 2009 - 2011, halló una frecuencia de somnolencia diurna de 26% en conductores de moto-taxi. La excesiva demanda de trabajo, potencialmente puede ser un factor que explique este hallazgo. El tener dos ocupaciones es una característica de este grupo de personas. Los datos preliminares de una encuesta que se realizó en abril del 2016 en 734 conductores de mototaxi en Chiclayo, Lambayeque-Perú, mostró que 39,8% del total tenían otra ocupación adicional, siendo 17,1% comerciantes y 15,8% albañiles; 34,27% y 64,3% de los que tenían dos ocupaciones y somnolencia diurna, referían haber tenido un accidente y un casi accidente de tránsito, respectivamente.

Por otro lado, en los conductores de mototaxi sin otra ocupación y sin somnolencia diurna, sólo 18,2% y 30,7%, habían sufrido un accidente o casi accidente, respectivamente. Se definió casi accidente de tránsito cuando el conductor de mototaxi refirió haber estado a punto de atropellar un peatón o colisionar su vehículo contra otro, según una publicación previa de Rey de Castro (4).

El Ministerio de Trabajo y Promoción del empleo considera a los conductores de mototaxi como trabajadores “autoempleados”, en quienes una característica básica es la informalidad (5). El empleo informal está relacionado con bajos niveles educativos. En el Perú, según la Encuesta Nacional de Hogares del 2009, solo 15,8% de los trabajadores informales tenía nivel educativo superior, con predominio del nivel primario o el no tener instrucción (42,8%) (6). La inestabilidad laboral y los bajos sueldos percibidos en los no profesionales, son motivaciones que pueden influir en que las personas opten por una ocupación adicional. En los conductores de mototaxi de este reporte de Lambayeque, el no haber logrado terminar estudios secundarios (28,1%) o no haber tenido estudios superiores (78%) también podría estar asociado a esta decisión. Esta problemática no es posible corregirla de manera inmediata. Creemos que una de las estrategias de más rápida difusión sería la educación de las personas que trabajan de esta forma, informarles los riesgos laborales a los que están expuestos y algunas alternativas de solución.

<sup>1</sup> Facultad de Medicina de la Universidad Santo Toribio de Mogrovejo. Chiclayo, Perú.

<sup>2</sup> Hospital Regional Lambayeque. Lambayeque, Perú.

<sup>a</sup> Estudiante;

<sup>b</sup> Médico Internista.

Debido a la alta frecuencia de somnolencia diurna y accidentes de tránsito en los conductores de mototaxi con dos ocupaciones, sería recomendable la evaluación de estos factores por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y la implementación de un registro en el que se evalúen todas estas características en las personas que opten por ser conductores de mototaxi. La evaluación del impacto de dichas intervenciones es un potencial tema de investigación para disminuir el número de accidentes de tránsito debido a la presencia de mototaxis.

**Priscilla Chumacero Montenegro<sup>1,a</sup>; Jaime Peralta Villegas<sup>1,a</sup>; Franco León Jiménez<sup>2,b</sup>**

#### REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Lyznicki J, Doege T, Davis R, Williams M. Sleepiness, driving, and motor vehicle crashes. *JAMA*. 1998; 279(23):1908-13.
2. Choquehuanca V, Cárdenas F, Collazos J, Mendoza W. Perfil epidemiológico de los accidentes de tránsito en el Perú, 2005-2009. *Rev Peru Med Exp Salud Publica*. 2010; 27(2): 162-9.
3. Risco J, Ruiz P. Excessive sleepiness prevalence in public transportation drivers of a developing country. *Traffic Injury Prevention*. 2013; 14:145-9.
4. 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):155-156.
5. Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo. Caracterización y problemática de los trabajadores de la economía informal en el Perú. Lima, Perú: Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo; 2008 (Citado el 9 de Agosto de 2016). Disponible en: [http://www.mintra.gob.pe/archivos/file/CNTPE/caracterizacion\\_problematika\\_trabajadores\\_de\\_la\\_economia\\_informal\\_en\\_el\\_peru.pdf](http://www.mintra.gob.pe/archivos/file/CNTPE/caracterizacion_problematika_trabajadores_de_la_economia_informal_en_el_peru.pdf)
6. Secretaria General de la Comunidad Andina. Encuesta Nacional de Hogares del 2009. Lima, Perú: Comunidad Andina; 2010.

#### Correspondencia:

Priscilla Chumacero Montenegro  
Correo de contacto: prislap\_star@hotmail.com

Recibido: 15/08/2016