

Lesiones y muerte por accidentes de tránsito en Lima Metropolitana

Dr. Joel Collazos Carhuay

Dirección General de Promoción de la Salud del Ministerio de Salud.

El ser humano vulnera su salud no solamente desde el aspecto individual, sino desde el aspecto de sociedad, la que también forma parte de su individualidad. En el tema de seguridad vial, además, todos vemos los problemas de manera diferente, por ello cada sector que se involucra en el tema de seguridad vial, tiene su propia perspectiva del problema. Desde la salud pública se le relaciona esencialmente a las lesiones y las muertes y el interés hacia la preservación de la vida; pero, cuando uno conversa con las municipalidades y con el sector transporte, el problema para ellos es el sistema de transporte y tránsito.

En la escena del tránsito diario señalamos cómo puede no haber lesiones y muertes cuando tenemos un sistema donde hay desorden, diferentes tipos de vehículos, diferentes flujos de movilidad y con audaces modos de transporte en constante cambio. En consecuencia, la percepción de nuestra ciudadanía va hacia ese lado y entre los principales problemas que afectan la calidad de vida, se ubica el transporte público como uno de ellos. Parte del trabajo de salud que tenemos es ver el sistema de transporte, el tráfico y el estrés que se genera por todo ese proceso.

Sin embargo, no hay una preocupación sostenida al respecto. Sólo cuando una gran cantidad de muertes y lesiones aparecen como una noticia, cuando un bus de una empresa de transporte cae y mueren 15 o 30 personas, recién es noticia, a pesar de que todos los

días hay accidentes de tránsito, muertes y lesiones por este tipo de eventos.

Los datos son ilustrativos de este gran problema de salud. A nivel nacional entre 2013 y 2018 ha habido 49,923 muertes, que significan 215,905 años de vida perdidos en salud porque gran parte de las muertes y lesiones se producen según datos de Vigilancia Epidemiológica del Ministerio de Salud en gente joven, entre 25 y 29 años, población económicamente activa y como ha señalado el Dr. Caverio, el 76% de las muertes en este grupo corresponde al sexo masculino. Además, el 3% de la población con discapacidad ha sido generada por accidentes de tránsito. Se estima que el costo de los accidentes de tránsito equivale al 1.64% del producto bruto nacional interno.

Entre los problemas a anotar para la toma de decisiones se halla el de los varios sistemas de información que tenemos a nivel del Perú. Además del número, cada sistema es incompleto, carece de un control de registro de datos, tiene sesgos, limitaciones y estos no interactúan entre sí de modo que por lo general no contribuye a determinar plenamente el problema. Por ejemplo, el MINSA tiene el sistema de vigilancia de control del Centro Nacional de Epidemiología, Prevención y Control con data proveniente de hospitales del Ministerio de Salud principalmente. No tenemos data de clínicas particulares, no tenemos datos de sanidades y tampoco de EsSalud, a nivel

nacional. Por otro lado, hay hospitales que tienen muy buena información en comparación con la policía, y hay regiones en donde nuestra información no es tan buena. Por ejemplo, mientras nosotros tenemos 216 lesionados en Huancavelica, la policía reporta 50.

Otro punto débil que tenemos en el sistema de información es el mecanismo de recolección de datos. La Policía no lo tiene sistematizado, registra por parloteo y Excel. En el MINSA el sistema incluye una ficha de recolección, pero una de nuestras fuentes es la denuncia policial, con la debilidad ya mencionada. Con el Instituto de Medicina Legal hemos tenido alguna coordinación y deberíamos tener la misma cantidad de muertes y no ocurre así porque el certificado de defunción, en vez de ir a ambas instituciones, llega solo a una de ellas.

Otro punto para resaltar es el financiamiento de la atención de los gastos de los accidentes. El porcentaje de atención, a pesar de que tenemos un seguro obligatorio de accidentes de tránsito en nuestros hospitales, es de 30% en 2013 y en 2019 se ha incrementado a un 42% el pago de bolsillo de las víctimas. El SOAT del vehículo, sin embargo, no está cubriendo bien y en otros casos no está alcanzando el monto porque hay un monto específico con muchos procesos faltantes que habría que mirar.

¿Por qué es importante mirar Lima? Lima Metropolitana representa el 55% de accidentes de tránsito de todo el país. Si trabajáramos solamente en Lima todos los mecanismos de prevención, podríamos reducir muertes y lesiones en esa magnitud. Otras regiones, que tienen factores de riesgo más altos: más vehículos, más población, más vías asfaltadas son las regiones en donde generalmente vamos a encontrar más accidentes, en comparación con aquellas que tienen menos de estos factores van teniendo menos cantidad de accidentes en los años.

Entre las causalidades de los accidentes identificadas por la Policía están: exceso de velocidad, imprudencia del conductor o ebriedad del conductor; es decir, es el factor humano generalmente. Por tanto, la solución se centra en la educación, cuando debe verse como

un problema más amplio de cultura. La muerte y el accidente es solamente la punta del iceberg, basado en la desorganización del sistema, en donde hay mucho tipo de vehículo que circula en un mismo espacio territorial, con diferente antigüedad y estado de mantenimiento de vehículos, con mal estado de vías, con vías no señalizadas, no semaforizadas, o conflictos de flujo. Como peatones, hay vías en Lima en donde no puedes cruzar una calle, porque los carros hacen todos los giros posibles y al peatón, a pesar de tener luz verde en el semáforo, le es difícil circular o cruzar. En conclusión, además del comportamiento hay otros factores tales como deficiente sanción y fiscalización, autoridad y liderazgo que posibilite un cambio.

En todo el panorama hay un problema de primer nivel que es la autoridad y el otro problema son los factores de exposición. En Lima, por ejemplo, en Pasamayito, hay una carretera que está uniendo San Juan de Lurigancho con Comas a través de los cerros que va dentro de la misma población y en donde ya está circulando gran parte de la población. Al ver la cantidad de vehículos, infraestructura y movilidad, nuestro sistema todavía está mirando a los vehículos particulares mientras que la estructura de la movilidad nos dice que se debe ver los peatones primero: factores de riesgo como velocidad, alcohol, el uso de cinturón, el uso de casco y el uso de celular ahora actualmente. Sin perjuicio de contemplar otros factores de mitigación una vez producido el accidente, tales como son los primeros auxilios y el sistema de atención rápida de urgencias.

Volviendo a la importancia de una autoridad para el tránsito y prevención de accidentes en Lima, es muy relevante por tratarse de una metrópoli de aproximadamente 9.320.000 personas, la más poblada del país, con una división política de 43 distritos y una PEA de 4.371.100 en la que se movilizan gran cantidad de personas expuestas a los factores de riesgo. Existe la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) que ha sido instalada este año para liderar el proceso de transporte a nivel de Lima. Sólo para señalar la complejidad de los temas a tratar notar desde el ingreso de buses o micros autorizados por Callao y por Huarochirí, mototaxis en cantidades sin adecuadas autorizaciones y limitaciones en la señalización. Si se quiere señalar

una vía o semaforizar se encuentra que Jesús María no puede poner un semáforo en la avenida Salaverry, puede ser denunciada como usurpación de funciones porque no le corresponde ese tramo de vía, sino a Lima Metropolitana. Las grandes vías Salaverry, Arequipa, Arenales pertenecen a la Municipalidad de Lima. Por tanto, lo que se busca con esa ATU es una sola instancia que autorice por ejemplo las vías de transporte, las vías de tránsito, los taxis, etc., y unifique el Metropolitano y el Metro de Lima, ya que, a la fecha, el Metro de Lima pertenece a Transportes y el Metropolitano a la Municipalidad de Lima, cada uno con un diferente modo de recaudación y diferente modo de tarjetas.

En cuanto a los factores de exposición, en Lima se moviliza un 75% en transporte colectivo, 15.5% de manera individual, 7.8% ya está utilizando la bicicleta. Esto último es importante porque ayuda a promover la actividad física, pero también estamos en un medio en donde se pueden incrementar accidentes de tránsito.

En cuanto a horas de movilización de limeños, 42% manifiesta que en su trayecto demora menos de 30 minutos, 32% de 30 minutos a una hora, 3% de 2 a 3 horas. Distritos a donde más se dirigen los limeños: Cercado de Lima 14%, 8% a San Juan de Lurigancho, 6% Santiago de Surco. ¿Por qué esto es importante? Porque, cuando veamos la estadística, vamos a ver que estos son distritos donde hay mayor cantidad de accidentes y lesiones.

Algunos datos relacionados a vías y vehículos por ejemplo: La línea 1 está transportando aproximadamente 8.922.512 pasajeros por mes, el Metropolitano 199.649.676. Se registran ingresados al sistema 392,863 pasajeros en el año que vienen del extranjero o circulan a nivel nacional. Hay 147.333 km de ciclo vías. 14.840 es la flota de transporte público. Circulan 200.000 taxis, de los cuales 44% están registrados y en general 68% son vehículos mayores. 46% de los vehículos de Lima son vehículos menores, moto taxis y motos.

Como resultado de un análisis general en Lima Metropolitana, se estima que el 27% de los accidentes es por exceso de velocidad y 27% por imprudencia del

conductor. La ebriedad del conductor se ha reducido a un 6%, por lo que habría que hacer un análisis si la ordenanza "la hora segura" de la Municipalidad de Lima que limita el expendio de alcohol en determinadas horas está ayudando en ese proceso, ya que inicialmente teníamos hasta un 13 a 14%; aunque no todos los distritos lo están implementando, dado que es una ordenanza provincial.

En cuanto a uso de cinturones de seguridad: 73% de conductores lo utiliza, 30% de pasajeros copilotos y el resto de los pasajeros prácticamente no lo utilizan. En cuanto a conductor utilizando celular, 3% ya está identificado con data de 2014 en un estudio del Consejo Nacional de Seguridad Vial. Esta cifra es hoy mucho más alta, los conductores utilizan el celular para ubicarse, para llamar, hasta el *handfree* para poder hablar por teléfono.

En los factores de mitigación, un problema es la ausencia de una única central de emergencias. Existen diferentes números de emergencia: el SAMU en 106, los bomberos, 105 la Policía. En un día dado, el 14 de agosto, desde las 12 de la mañana a las 5 de la mañana se registraron 6 accidentes a nivel de Lima, contando con el SAMU y los hospitales. El gran problema es el tiempo de respuesta rápido y la posibilidad de atención en una emergencia. Hace unos años atrás, en un accidente que hubo en el Cerro San Cristóbal en que se cayó un bus, con 30 pasajeros heridos, colapsó todo el sistema de emergencia de Lima porque no había dónde llevarlos. Todas las camas estaban ocupadas.

En cuanto a la mortalidad por accidentes de tránsito en Lima Metropolitana, en 2018, se registran 749 y 26.316 lesionados por sucesos de tránsito. 30% de las muertes son de menores de 30 años, niños, adolescentes y jóvenes, y 50% de los menores de 30 años lesionados. Estas cifras explican el dato de años de vida perdidos en salud, dado que se trata de jóvenes que sufren lesiones discapacitantes a edad temprana de la vida.

Volviendo a la cifra de caracterización de los accidentes por tipo de vehículos. Son vehículos mayores principalmente, de transporte público. En cuanto a lugares, es en avenidas en donde más se producen

los accidentes; principalmente choques, pero hay un 16% de atropellos. En cuanto a la hora más común de accidentes, es más frecuente entre las 4 a las 10 de la noche, principalmente fines de semana, entre viernes y sábado. En cuanto a distritos en Lima Metropolitana, según la base de datos del Ministerio de Salud, en primer lugar, Cercado de Lima, es el primer distrito con mayor accidentalidad debido a que es donde más se moviliza la población. Le siguen, Ate, Puente Piedra, Comas, San Martín de Porres, Villa María con mayor incidencia de lesionados entre los años 2012 y 2017.

En cuanto al número de atropellos, llama la atención que el primer lugar es Ate, y le siguen Lima y Puente Piedra, a pesar de que en este último ha habido una reducción de casos últimamente. En cuanto a ¿quién sufre más lesión?, esto varía según el distrito: el conductor se afecta más en Miraflores, Surquillo y Surco y los pasajeros, en Ancón, Cercado, Lurigancho y Chosica; los peatones, en La Victoria y Surquillo, lo que tiene que ver quizás con la movilidad o los espacios territoriales que podemos encontrar en cada uno de estos distritos. Esta información lleva a concluir que cada territorio tiene que conocer sus características y qué mecanismos de prevención o qué planes debe utilizar. Se puede pensar en alcoholimetría, pero si en ese distrito la mayor cantidad de lesiones es en peatones, habría que identificar otro tipo de intervención.

En cuanto a las lesiones que se producen en el organismo existe una dificultad dado que no siempre se utiliza el CIE10 relacionado a accidentes de tránsito. Haciendo un esfuerzo para utilizar el CIE10, traumatismo como lesiones múltiples 46% y traumatismos de cabeza 28% son los principales notificados.

En 2016, en el Hospital Loayza, realizamos un estudio para conocer cuántas víctimas de accidentes de tránsito puede atender un hospital, teniendo en cuenta que es un hospital ubicado en el Cercado de Lima, que es donde más se producen accidentes. En el registro de un año de víctimas atendidas a través de la oficina de seguros, se encontró el reporte de 620 víctimas,

52% varones, 1.815 días de hospitalización en total, con un costo de 488,000 Soles sumando el de todas esas víctimas, divididos por atención, exámenes de laboratorio, imágenes, medicamentos, hospitalización y otros procedimientos; siendo el costo más significativo el de medicamentos. En cuanto a seguros, 335 casos se atendieron por AFOCAT y 284 casos por SOAT. El AFOCAT está relacionado con empresas de transporte público. Con él los hospitales tienen muchos problemas para poder cobrar el costo de los gastos.

En cuanto a costos se carece de un sistema de estimación en el Ministerio de Salud. El SOAT no lo registra, hay registro de cada empresa aseguradora por separado y el AFOCAT no hace ese registro. Por tanto, no se cuentan costos directos de atención. Que serían los que posibilitarían cambiar. Por ejemplo, el tarifario de SOAT que tienen los hospitales no se ha actualizado desde el año 2005.

Para reducir accidentes, se pueden tomar medidas muy eficaces, costo-efectivas, simplemente cambiando el flujo en una vía. Por ejemplo, en Javier Prado hace un tiempo se señaló como prohibida la vuelta a la izquierda, que puede reducir hasta un 30% de accidentes de tránsito. En ciudad de México hay partes de la ciudad en donde se puede caminar de frente con más seguridad porque no hay posibilidad de giros. De otro modo, si un peatón se descuida, puede sufrir un atropello por la cantidad de posibilidades que tiene el vehículo de doblar.

La infraestructura juega un rol bastante importante en la protección de la vida. Potenciando la infraestructura se protege a las personas y se posibilita la reducción de las muertes. Para esto es preciso que las municipalidades ubiquen los puntos críticos de accidentes de tránsito y estudien los flujos de peatones y conductores con todo un sistema de prevención integral. Así, en el Cercado de Lima, en determinado momento se trabajó como puntos más álgidos los cruces de Wilson con Colón y el cruce de Tacna y Emancipación por donde circulan gran cantidad de personas.