

# Una aproximación a los choferes de omnibuses interprovinciales

## Accidentes de tránsito y privación crónica del sueño en la carretera Panamericana

*Silvia Soriano\**

*Jorge Rey de Castro\*\**

El Perú cuenta con un alto índice de mortalidad a causa de accidentes de tránsito. Dentro de estos, son importantes, por la frecuencia con que ocurren, los accidentes producidos en las carreteras, muchas veces, ocasionados por la privación del sueño de los conductores de transporte público. El presente artículo pretende señalar que los irregulares horarios laborales de los choferes originan estos problemas. Se señalarán las condiciones de trabajo de los choferes interprovinciales y cómo estas generan privación del sueño; asimismo, se indicará en qué medida los trabajadores tratan las consecuencias de la falta de sueño con diversos métodos de auto atención.

Los datos analizados se obtuvieron en tres grupos focales. Se convocó a conductores de omnibuses interprovinciales de la carretera Panamericana Norte que recorren la ruta Lima-Tumbes, ya que es esa ruta la que tiene el mayor índice de accidentes del país.<sup>1</sup> Por tal motivo, se escogió el Terminal de Fiori, en el distrito de San Martín de Porres, en el departamento de Lima, donde labora una diversidad de empresas y, por lo tanto, converge una gran cantidad de choferes, los que estuvieron dispuestos a servir de informantes.

Para facilitar la participación de los choferes, los grupos focales se realizaron en un centro educativo cercano al terminal, donde en un ambiente agradable conversaron con los entrevistadores: un observador, un moderador y el doctor encar-

---

\* Autora responsable. Egresada de la especialidad de Antropología de la Facultad de Ciencias Sociales de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

\*\* Médico neumólogo.

1 [www.mtc.gob.pe/estadisticas/est-tran/Vehicular/estad-acc-tipo.htm](http://www.mtc.gob.pe/estadisticas/est-tran/Vehicular/estad-acc-tipo.htm)

gado del proyecto de investigación. Estas reuniones se realizaron los días 10 y 11 de marzo de 2001.

Los choferes-informantes tienen entre 28 y 71 años de edad. Con excepción de un divorciado y uno separado, todos son casados. Todos manifestaron tener, por lo menos, un hijo. La mayoría de los informantes cuenta con una amplia experiencia en la conducción de transporte público en carreteras. Ninguno de los choferes realiza otra actividad laboral, porque el horario de trabajo como conductor no lo permite. Todos los participantes de los grupos focales provienen de las provincias norteñas del país y, por tal motivo, es muy usual que descansen en la bodega del ómnibus, en sus asientos o en la casa de algún amigo o familiar (esta última posibilidad es la menos frecuente). En general, las conversaciones se realizaron en un ambiente de cordialidad y confianza, pero, cuando se les preguntó por las medidas que ellos toman para evitar el sueño mientras manejan, los tres grupos focales coincidieron en sentir incomodidad y desconfianza por las preguntas. Sin embargo, se pudo superar esta situación.

#### 1. MODO DE VIDA DE LOS CHOFERES: CONDICIONES LABORALES Y VIDA FAMILIAR

La característica laboral principal de los conductores es el trabajo diario por turnos a lo largo del día. Los turnos son variados y dependen de la empresa o propietario del ómnibus y de la ruta empleada. Algunos dependen de otra variable: la cantidad de pasajeros. El vehículo no inicia su recorrido hasta que no tenga un determinado número de pasajeros. Como consecuencia de ello, el chofer condicionará su rutina diaria, sus relaciones familiares, sus hábitos alimenticios y sus ciclos de sueño y vigilia a esta irregular exigencia laboral. Así, algunos de ellos relataron lo siguiente:

Bueno, eso es variable, porque eso de acuerdo al turno que le toca; si sabes que te toca en la mañana [...] como te digo; si es en la madrugada, tienes que descansar en la noche para que, en la madrugada estés lúcido y puedas conducir bien; si te toca en la noche, dormir en la tarde. El horario de uno tiene que adaptarse al horario de trabajo. (Informante del primer grupo focal)

Hay otros sistemas de trabajo que tienen otras empresas. Llegan acá, llega en la mañana y voltean, y en la noche están volteando de Trujillo de nuevo para acá Lima y vuelve a irse para Trujillo en la noche y de nuevo mañana se está regresando; ese es otro sistema en el cual los accidentes suceden en cada momento. (Informante del segundo grupo focal)

Habitualmente, dos conductores manejan durante el recorrido. Estos se alternan en el volante durante el trayecto, en función de las horas que dure la

ruta. La forma de horario por turnos se da en dos niveles: el impuesto por el propietario del ómnibus y el de los copilotos de una “carrera”. Es común que, mientras uno de los choferes está manejando, el otro intenta descansar en la bodega (espacio inferior del ómnibus destinado a guardar el equipaje de los pasajeros).

Según los destinos y el tiempo total del recorrido, los choferes coordinan distintos horarios para conducir el vehículo. Los principales destinos de la ruta suelen ser Trujillo (8 horas), Chiclayo (11 horas), Piura (16 horas), Tumbes (19 horas) y Cajamarca (15 horas). Para el primer caso, los choferes hacen turnos de cuatro horas; para Chiclayo, tres; y para los demás destinos, el promedio de manejo varía entre cinco y ocho horas. Es importante tener en cuenta que el promedio de horas de viaje depende de la calidad del ómnibus que se utiliza: a mayor antigüedad del vehículo, mayor es el tiempo de conducción.

Las relaciones entre los choferes y entre ellos con la empresa propietaria del vehículo merecen ser descritas. Los choferes indican que el tipo de relación que mantienen con la empresa o el propietario es la causa de los accidentes producidos, ya que estos los obligan a laborar muchas horas sin descanso, inclusive, bajo amenaza de perder el empleo; asimismo, les exigen realizar más turnos de los que efectivamente cumplen y, en algunas ocasiones, a conducir sin copiloto:

Por ejemplo, llegamos a las 4 de la tarde y el carro de las 4 se ha malogrado; no puede salir. Usted mismo tiene que dar media vuelta y, si no usted no quiere salir, ahí no más se queda y lo deja sentado. Entonces, se ve obligado uno a salir para que no lo dejen sin trabajo.

Entonces, usted se ve obligado a decir ya otra vez vámonos de nuevo. ¿Qué vamos a hacer acá? No hacemos nada, vamos. (Informante del segundo grupo focal)

Sin embargo, los choferes, por propia iniciativa, suelen realizar más turnos. La necesidad económica los obliga a recurrir a la auto explotación laboral para conseguir más ingresos para la familia:

¿Saben por qué lo hacen? Porque la paga es muy poco; se ven obligados a hacer ese tipo de trabajo por la paga. Es muy poco para exigirte así, en esa forma, que ellos exigen para 50 soles ida y vuelta de Trujillo-Lima, Lima-Trujillo, muy poco. Entonces, ese hombre se ve obligado a hacer esa maniobra. Por ahí que la casualidad, ¡ojalá que no suceda nunca! y se voltea, se mata y ahí quedó. (Informante del segundo grupo focal)

Entre los choferes, existe una relación de amistad, y entre el conductor y su copiloto, se establece una relación basada en el apoyo mutuo. Por otro lado, los choferes visitan a sus familias durante el escaso tiempo libre del que disponen. Cuanto más larga es la ruta, menor es la frecuencia de visitas. Los

choferes que conducen a Cajamarca, Piura y Tumbes lo hacen una vez por semana y, en algunas ocasiones, los miembros de la familia los acompañan durante el recorrido.

En el caso de los transportistas que se dirigen a Trujillo, la mayoría de estos visita a su familia en días alternos, ya que el terminal está próximo a sus hogares. Sin embargo, solo pueden hacerlo al terminar con el servicio de mantenimiento de las unidades. Los choferes manifiestan que ven a sus familias en cualquier momento del día y aprovechan este corto periodo de descanso, pues deben retomar al trabajo por la noche. Algunos conductores señalan que otros compañeros de trabajo visitan a sus familias una vez al mes o cada dos meses. Afirmaron que esta situación laboral se observa, inclusive, en empresas de transporte formales.

La esposa va al terminal de XX como si fuera una cárcel llevándole ropa, llevándole a los hijos para que los vean y recibir la plata que le tiene guardado allí el esposo, pues como una cárcel. (Informante del tercer grupo focal)

### 1.1 *Problemas de sueño en los choferes: percepción del actor social y visiones fatales*

El chofer no percibe los problemas derivados por la falta de sueño como problemas que generen daño a la salud. Por el contrario, los identifica como un obstáculo para su actividad laboral y, por lo tanto, que traen consecuencias negativas en el trabajo. La concepción *emic* respecto de la privación crónica del sueño es definida como “cansancio” originado del trabajo por turnos.

A partir de esta apreciación, algunos choferes señalan que “se acostumbran”, “se habitúan” a determinado ritmo de trabajo de salidas diarias. Para ellos “descansar” en las bodegas es lo “natural”. Al ser consultados respecto de su “cansancio”, describen varias características físicas y mentales. Afirman que “el cuerpo lo sienten amodorrado”, “las piernas y la espalda duelen”, “las piernas se hinchan”, “los músculos ya no obedecen”, “pesan las piernas, la pesadez”. Mientras que el desgaste mental lo señalan como “la mente obtusa”, “no piensa uno bien”, “se siente la cabeza pesada”. Algunos calificaron al cansancio como “la modorra”, “el cuerpo se anula”. Aquí podemos mostrar que el agotamiento físico y mental es reconocido como una consecuencia del “cansancio” más que como falta de sueño. Sin embargo, ese “cansancio” tiene las características de privación de sueño y las consecuencias de este padecimiento.

El chofer construye significados culturalmente compartidos por su grupo no solo por medio de la caracterización de lo que denominan “cansancio”,

sino también a través de discursos que son manifestaciones de ese “cansancio”: los mitos de la viuda y de la gringa.

En general, el relato de la viuda es el más popular entre los conductores. Durante el viaje, el conductor es presa de la sensación de temor, “... porque la viuda le alza el brazo para que detenga el vehículo y la recoja...”; algunas veces, conversa con el chofer acerca de un velorio; y otras el chofer no se da cuenta y la atropella. Si bien hay varios matices con el mismo personaje, se pueden reconocer ciertas “historias de carretera” comunes:

A la viuda negra, pero a mí no me ha pasado sino a varios compañeros. Cuando trabajaba en XXX, había este problema de que antes de llegar a Tumbes; entonces, por ahí siempre una viuda le sacaba la mano y ellos paraban, pues, a recogerlo... entonces, cuando paraba y él que ya se puso a un costado para que suba cuando, de repente, se ha dado cuenta ya estaba en miedo dice, dice como estoy un poco soñoliento... mi compañero le ha abierto la puerta ha subido nomás, eran las 3 de la mañana; entonces, agarra él y comienza a conversar y el compañero, el otro, seguía durmiendo y él estaba en medio ya, cerca de llegar a Tumbes. Él comenzaba a preguntar qué hacía por allí. Estaba en un velorio que por acá, pero ya era tarde y en eso ya llegaba a control y en la gaveta de esa al costado, entonces tenía que sacar los papeles y hacerse controlar. En eso, cuando, de repente, se daba cuenta, ya no había nadie. El cuerpo se le escarapelaba; entonces, ha sacado los papeles y le cuenta al guardia y el guardia se mataba de la risa. “Cuento viejo”, le dice, porque siempre aparece así, dice, y después hay otro. Cuentan también venían casi en convoy, se iban en convoy los dos compañeros uno a una distancia y el otro a otra distancia. El que iba delante ve la viuda que pasa toda pana. Pasa... la mujer que estaba al costado vestida de viuda y, entonces, ha cruzado y sintió el impacto ¡pum!<sup>2</sup> “ya la maté ya”. Ha parado, ha buscado todo, pero el carro no tenía; en eso el compañero, el otro, ha llegado “oye, ¿qué pasa?” le dice. “Ta que una señora me ha cruzado, la he matado seguramente, he sentido fuerte el impacto”, “a ver vamos a buscarla”. Los dos se han ido a buscarla y no encontraron nada y, entonces, llegando han encontrado igualito al bus. (Informante del tercer grupo focal)

En el caso del relato de la gringa, los conductores identifican al personaje principal. Esta alza el brazo para pedir ser recogida; luego, frecuentemente, se lleva a cabo una conversación entre el chofer y la gringa. Esta mujer tiene la particularidad de ser muy guapa y tiene una apariencia poco común en las rutas de los choferes. La sensación de sorpresa en el conductor es evidente:

Y entonces, yo, al empezar el puente, vi al otro extremo y ahí estaba el túnel pe esta y la lluvia, porque es por parte selva, cuando en eso, veo saca la mano una chica al otro extremo de la punta del puente. Ahí sacó la mano una chica alta, pero buena, hermosa y venía solito, solitito... me doblé “¡va sola!” le dije y la idea a la mente se me vino, pu-

---

2 Onomatopeya de golpe, choque.

cha, la gringa. yo había escuchado a varios compañeros así. señores mayores: la gringa, la gringa. ¡qué no puede ser! Entonces agarré la palanca. nomás. cuando en eso, por la ley de ojo, así la veo sentada a mi lado, por la ley del ojo nomás al sentarme, adentro de la cabina ya, o sea yo ni me fijé al subir y ahí estaba... Hice el cambio y con el dedo le había bajado el volumen a la perilla del radio, nomás. Así, con el dedo. le aumenté el volumen al radio y entré a babosear y caía, caía. He soñado, me habla. no me habla. no me habla nada. Entonces, yo mirar no tenía valor, no tenía valor... No tenía valor ni de hablarle ni de voltear a mirar ¿no?... Ella seguía sentada. Yo por la ley de no mirar, seguía... cuando, en ese plan, así nomás manejaba viendo si funcionaba bien el parabrisas para la lluvia. Lo único que hice es dar el cambio. así, a la palanca y aumenté el volumen del radio nomás, pero no tenía valor para voltear a mirar ni de hablarle, cuando ya se terminaba el túnel, respiré recién y de ahí volteé a mirar y no había nada, nadie había, nadie.

Ahora yo les voy a contar lo de la gringa que le pasó a un chofer de cementos Pacasmayo... Ya venían de Huaraz y llegaban a Pacasmayo... Entonces, ha visto la gringa que le levantó la mano y dijo "pasu machu que tal hembra"... Subió y este le dice "¿usted qué hace por acá señora?" Ella le dice "yo me iba a Trujillo, pero me he venido con un camionero que ha querido abusar de mí y no he querido yo y me ha bajado, me ha botado acá". "¡Qué tal lisura! ¡cómo es posible que a una dama tan hermosa como usted la boten acá a que le pueda suceder algo un hombre! No, no, no, está mal. ¿Y ha querido estar con usted?" "Sí, pero le voy a decir la verdad: yo estoy menstruando, que si estuviera bien, quizá hubiera estado con él, pero es raro encontrar personas tan educadas como usted". "¡Ah, no! Entonces yo la ayudo. Soy hijo de muy buena madre" le dice. "Pero, vea señor, que me pase esto yo", "¿cómo se va meter si está menstruando?". "Que me pase esto y yo lo voy a buscar usted. ¿Dónde trabaja?" "Yo trabajo cargando cemento. Ahorita mismo vengo de Huaraz. Allá va mi compañero adelante". "Ah, muy bien" le dice. "¿Tú dónde te bajas?" Le dice "Pacasmayo", pero más allá cambió de opinión: "¿sabe qué? Mejor déjeme en San Pedro nomás, por favor, porque acá tengo familia. Me pueden dar casa". "Bueno, señora". Entonces, el negro ha entrado al lado de los cines de San Pedro. Estaba llenecito de gente y el negro seguía conversando con la mujer y la gente lo miraba. Él la veía a la mujer, pero la gente no miraba a nadie, pues. La mujer estaba en su mente de él. El negro le decía "no se preocupe, señora. Yo me voy a encargar de estar alerta para cuando usted llegue a verme. Una mujer como usted no puede pasar desapercibida". Le sigue el negro y conversaba mirando la cabina y miraba la cabina y la gente que lo miraba y el negro los queda mirando y dice "¡ja! Eso es envidia. Un negro como yo no puede tener una mujer tan hermosa como esta ¡ja!" y se bajó a abrirle la puerta. Todavía (risas) le abrió la puerta. Dice que la gente lo habrá visto bajar a la gringa. Ha visto bajar a la mujer y le ha dado la mano. Le dijo "ya señora. En cualquier momento, nos vamos a encontrar, Búsqueme, nomás. Yo soy XXX" le dijo todavía y la gente lo miraba "Está loco" dicen. Entonces, ya, el negro se asó "¿y ustedes qué miran?, ¿qué?, ¿no puedo conversar con una señora tan hermosa?" "¿Usted ha estado conversando con una señora?" "Claro, pe. No me has visto. Yo la traigo en parte desde Trujillo". "¡Oiga, le dice, usted no está conversando con nadie porque no hay nadie! Usted está conversando solito, por eso es que lo miramos". El negro volteo y ya no estaba la mujer, pues. (Informante del tercer grupo focal)

En ocasiones, sucede que los choferes no pueden explicar cómo, en un instante, el personaje del relato ha subido al automóvil y se encuentra dentro de él. El que experimenta las apariciones refleja un evidente estado de falta de sueño.

Los choferes refieren otras “visiones” que se manifiestan de manera más frecuente durante el trayecto y que suelen ser de menor duración que las presentadas anteriormente. Así, los choferes relatan visiones referidas a animales, personas u objetos. A menudo, los comentarios están relacionados con árboles que se ven a lo largo del camino, burros, vacas, cobras, cerdos, rocas y personas que cruzan la carretera, en lugares donde, habitualmente, no existen:

Ya cuando el carro, ya uno sabe ya, lo pasas la primera vez, lo pasas la segunda vez y ese es la forma que decimos nosotros “ya viene pateando latas”, ya se le cruzan los burros. Ven el burro y, en ese sitio, no hay burros; ven palmeras, así como un espejismo, la cabeza ya no le funciona. Y eso es lo que me ha sucedido a mí. A mí me ha sucedido eso, tanto era el sueño que yo ya veía árboles pues, todo. (Informante del segundo grupo focal)

Otra manifestación de la fatiga y el cansancio es la desorientación del conductor en la carretera y el no recordar algunas ciudades o lugares que ya han sido recorridos:

O sea que, cuando la persona ya tiene mucho desgaste físico, por decirle, yo con él me voy a Piura, pero yo, antes de eso, yo tenía una maneja completa. Entonces, él maneja el medio tramo; yo manejo el otro medio tramo. Entonces, él se tira y no se presenta. Como yo no he dormido todo el día, le he hecho mantenimiento a otro carro. Yo me tengo que venir hasta Lima solo. Entonces al exigirme tanto, ya llega un momento que, por decirte, paso los pueblos, pero no sé ni cómo los he pasado y ni se acuerda cómo he pagado el peaje y todo. La vez que paro a comer un restaurante, como y no sé para donde está: si me voy para el norte o me voy para el sur. Sales manejando. No sabes si te vienes para el sur o te vienes para el norte. A mí ha sucedido también eso, ha sido el cansancio. (Informante del segundo grupo focal)

Otro hecho relevante es la pérdida de capacidad para distinguir una situación potencialmente peligrosa. Este tipo de situaciones ha sido descrito en detalle por la *National Sleep Foundation*.<sup>3</sup> Aquí intervienen los componentes cognitivos del sujeto privado de sueño. Específicamente, se trata de la actitud que asumen los choferes luego de una agotadora jornada cuando están cerca a su destino final. Estos, habitualmente, incrementan la velocidad para llegar con prontitud. Así:

---

3 Véase [www.sleepfoundation.org/activities/drowsy.ppt](http://www.sleepfoundation.org/activities/drowsy.ppt).

Aceleras inconscientemente porque dices "pucha me falta un cuarto de hora, lo puedo hacer en 10 minutos" y pisa el acelerador, pero, cuando ya estás con 7. 8 minutos que vas avanzando, empiezas así acelerando para llegar. (Informante del primer grupo focal)

Simultáneamente, la fatiga puede producir alteraciones motoras que evidencian las dificultades del conductor al efectuar los cambios de velocidades. Estos cambios son percibidos por el copiloto, quien está descansando en la bodega. Él identifica el ruido característico de un cambio de marcha mal hecho. Es importante destacar que las alteraciones cognitivas y motoras, en sí mismas, pueden provocar accidentes sin que el chofer dé muestras claras de somnolencia

Durante la ruta, los choferes pueden identificar un vehículo conducido por un chofer fatigado. Normalmente, este no responde a los cambios de luces realizados desde un vehículo que viene en sentido contrario, invade la pista contraria o la pista auxiliar, hace recorrido en zigzag, incrementa y disminuye la velocidad en forma intermitente, pierde progresivamente velocidad, porque emplea frecuentemente los frenos. Otra expresión extrema de fatiga son los pestaños del chofer durante la conducción. Todos los choferes que participaron en los grupos focales indicaron haber tenido, por lo menos, una experiencia de pestaño. A continuación, uno de los testimonios más representativos:

Yo me he librado de mis caídas... He pestañado en el momento en que me he sentido ya con el carro para caerme. No sé cómo he podido sacar el carro ¡pum! Nuevamente ha salido de la berma a la plataforma. (Informante del tercer grupo focal)

A partir de estas descripciones, podemos señalar tres categorías que clasifican las manifestaciones de los trastornos del sueño:

- los de larga duración, como los relatos de la viuda y de la gringa que suelen ser discursos compartidos pero poco comunes en tanto que son experiencias propias;
- los de mediana duración, como los espejismos relacionados con personas, animales y objetos que rodean o están en la carretera, y la pérdida de orientación y diferenciación de situaciones potencialmente peligrosas por parte de los choferes; y
- los de corta duración, como los pestaños, que son los síntomas de que "algo anda mal" más frecuentes entre los choferes.

Si bien estas señales y síntomas son referidos por los mismos choferes, tanto a nivel racional como irracional (las historias contadas), el estrato so-

cioeconómico al que pertenecen los choferes no les permite percibir las consecuencias del “cansancio” como algo que afecte su salud, sino más bien, se trata de indicios de la eficiencia de su trabajo. A partir de este nivel de interpretación, los conductores generan respuestas a esta “deficiencia laboral” que serán discutidas a continuación.

## 1.2 Prácticas de auto atención

Los choferes utilizan diversos mecanismos para superar estos problemas de salud. Estos métodos tienen como principal objetivo disminuir el sueño durante el recorrido de la “carrera”. Algunas de estas estrategias pueden ser eficaces en el corto plazo, y dañinas en el mediano y largo plazo. Una de las prácticas de auto atención más común es *chacchar* coca, la que frecuentemente es mezclada con cal, anís o azúcar.

Otra técnica utilizada es el empleo de la esencia de café mezclada con otras sustancias o medicamentos que afectan el sistema nervioso central. Durante las reuniones, nos llamó mucho la atención los denominados “ruster” o “combinado”, que es una mezcla de esencia de café y Coca Cola; y “ruster con pilas”, también llamado “curado” o “combinado con pepas”, que es un preparado de esencia de café, Coca Cola y Ritalin o Prelodil, medicamentos que se presentan en tabletas. La mayoría de conductores indica que estas combinaciones suelen ser consumidas de manera esporádica y agrega que tienen compañeros que las emplean de manera constante. Comentar estas experiencias con medicamentos motivó la censura y la desconfianza de los veteranos hacia los choferes más jóvenes. A continuación, se presentan algunas de estas experiencias:

Son cosas personales... Me fui con un camionero a Chiclayo. Me lo encontré en Chancay, me dice “acompañame, para en Supe en una curva y ahí paramos”. Me invitó a tomar un café, “un café” me dijo “ya pe” y bajamos y me dice “a mí dame cuatro y a este dale cinco” y la señora le puso cinco pastillas ahí y yo lo miré y yo le digo “¿esto pa’ qué?” “No. Toma nomás, toma nomás, bacán te acumbe, te acumbe”... Me tomé dos nomás, “Cinco no tomes”. Oye hablando, hablando con ese, yo manejo, hablando, habla y habla se terminó ya la ruta. Estábamos hablando tonterías. (Informante del primer grupo focal)

Yo cuando recién llegaba y yo así le digo “A ver dame un café curado”... El curado es con pastilla; se le mete pastilla para no dormir. Yo digo, en mi parada, siempre llevo hoy un café curado bien descargado, porque estoy medio que ya así. Al cantinero también le digo “Oye, dame un café curado”. (Informante del segundo grupo focal)

Al escuchar estos testimonios, se observa que una alternativa de auto atención es la automedicación. Cierta saber médico es apropiado entre los choferes.

res a través del uso de algunos fármacos, pero esta práctica se realiza de manera indiscriminada. Hubo un caso que llamó particularmente la atención: un chofer de uno de los grupos sufrió los efectos secundarios de este modo de medicarse:

O sea, yo antes trabajaba solo. Cuando, antes que me trasladaran, yo quería, como todos, acá mis compañeros como se llama, quiero sacar de nuevo con su esposa ¿no? Estaba de novio ese tiempo pe', quería sacarla de blanco pe'. Quería. Trabajaba turnos Lima-Piura solo, pero ponle un precio y ves así trabajaba solo y para ganarme el doble, puro estaba ahí con el curado: llegó tal momento que ¿por qué me miran? ¡Pam! Me he ido al golpe ya el sistema nervioso, me chocó el sistema nervioso... Comenzaba a convulsionar ¿A dónde llegué? Al campo roboe, llegué al Loayza. Lo hice pasar como angustia que te vas a poner acá, que pues enfermo mental va al sistema nervioso. ¿Por qué? Por mucho café con Coca Cola te altera. (Informante del segundo grupo focal)

Otra estrategia empleada para evitar el sueño es comer fruta (ciruelas, naranjas, entre otras) durante el manejo. Algunos choferes fuman para no dormirse. Otros se mojan el rostro y la cabeza con agua durante el recorrido, por lo que puede observarse que lleven consigo botellas con agua cerca del volante. Otras estrategias para combatir el sueño señaladas por los informantes fueron mojarse la cabeza con vinagre, abrir la ventana mientras conducen para que ingrese aire fresco, saborear una pepa de melocotón, asir con las manos un palillo de fósforo, comer rocoto, ají o *kion*, mascar chicle, chupar *Mentholatum*, comer bizcochos, cantar, escuchar música y conversar con el ayudante o los pasajeros.

Cabe destacar que las estrategias señaladas no son excluyentes. La mayoría de los choferes acostumbra tomar café *cotidianamente* y, de forma eventual, lo combinan con Coca Cola, pastillas o cigarrillos.

## 2. HÁBITOS AL DORMIR

Los choferes entrevistados señalaron que el tiempo promedio que cualquier persona debe emplear para dormir adecuadamente es entre 3 y 5 horas. Los periodos de sueño de un conductor de carretera dependen de su desordenado ritmo de vigilia. Los choferes mencionaron variados horarios de sueño. En el ámbito de los transportistas, se asume que el conductor puede descansar o realizar actividades personales cuando finaliza el recorrido y llega al terminal. Sin embargo, después de estacionar el ómnibus, el chofer debe vigilar la entrega del equipaje a los pasajeros, supervisar la limpieza interior y exterior del vehículo, realizar las labores de mantenimiento y reparar los desperfectos mecánicos del bus. Posteriormente, ingiere sus alimentos, se asea y puede tomar-

se un descanso en el breve periodo que le queda. Duerme una siesta, ingiere alimentos por segunda vez y se acerca al vehículo con la finalidad de reclutar pasajeros para el siguiente recorrido. Si el ómnibus tiene el suficiente número de plazas ocupadas, este inicia nuevamente su trabajo.

Como ya se mencionó, la mayoría de conductores duerme en la bodega del ómnibus a la que también llaman camarote. El espacio se encuentra ubicado en la parte inferior del vehículo. Habitualmente, este depósito se abre solamente por la parte exterior del ómnibus y no tiene ventilación. Como es esperable, existe una norma expresa que prohíbe el empleo de esta área del vehículo para dormir cuando este se encuentra en movimiento.<sup>4</sup> No obstante, este espacio es utilizado por los choferes como único lugar de descanso, tanto cuando la unidad se encuentra en el terminal como cuando está en funcionamiento.

El descanso en la bodega se realiza habitualmente durante el día (en el terminal) en medio de un gran ruido ambiental producido por los motores de los otros omnibuses; gritos de los llamados “enganchadores”, que son los hombres encargados de reclutar pasajeros; y el bullicio de los usuarios. A este ambiente poco propicio para descansar y, con mayor razón para dormir, deben agregarse las altas temperaturas que predominan en el norte del país durante todo el año.

### 3. AL BORDE DEL PELIGRO: EXPERIENCIAS DE VIDA Y MUERTE

Es importante destacar que casi todas las experiencias de accidentes o situaciones altamente peligrosas se producen durante la madrugada o después del almuerzo. En los grupos focales, se relataron situaciones de accidentes relacionadas con diversas causas. Entre ellas, sobresalen las maniobras imprudentes, las ingestiones exageradas de alcohol, las adversidades del clima, pero la más recurrente fue la falta de descanso adecuado.

Salí solo y de ahí me dijeron que en Chala ta' que sale un compañero... Total que ahí estaba mi compañero, pero ¿qué pasaba? que de mi compañero también se venía solo de Lima igual que yo en otro carro. Así que caballero nomás pe'. Cada uno... llegando a Pacha a la altura de Paita en el término de las 6 de la mañana un cuarto menos faltaba... en la bajada le pisé el carro... Aceleré un poquito más para llegar más rápido a Ica pues. Estaba medio cansado, cansado estaba, cansado ya, solo venía de Arequipa. Estaba apurado pe' y en plena bajada me mete un camión parado en medio de la pista, un camión parado y ya no tenía tiempo de frenar ni nada. Lo que he hecho es colisionar

---

4 Reglamento Nacional de Administración de Transportes D.S. 040-2001-MTC. Artículo 301.

nomás pe' y nos hemos chocado y el carro se ha ido... Llego pues con el carro, se ha dado el golpe no me he dado cuenta como de aquí a la pared más o menos... En plena velocidad, total que reacciono nuevamente pues y el carro parado se bajó para pegarme. Yo también he tenido casi un accidente, en la curva para entrar al puente para entrar a Pasco. Una pequeña anécdota: entro demasiado rápido, los vientos recién entra en la curva... y entro a velocidad... Lo he visto ahí, la viuda ahí... ¿Será la viuda? ¿Será el miedo? ¿La impresión? Lo que he hecho nomás, hermano, me he estrellado para, no, si no, me voy... (Informante del primer grupo focal)

Yo cuando trabajé en X, yo, por ejemplo, llegué a Supe, llegué como a las 7 de la noche más o menos llegué a Lima... Llego al terminal y el jefe me dice que el carro de Trujillo estaba malogrado, el que iba a salir; así que vaya usted al carro y salga, pero yo "¿con quién me voy?" No había copiloto. "Salga usted todavía en una hora. Anda, vete avanzando que por ahí que arrancamos a un chofer". Llegué hasta Pativilca, no venía nadie; llegue hasta Huarmey, no venía nadie. Hasta ahí lo esperé. Estaba en el carro, llegué a Trujillo. En Trujillo he llegado como a las cuatro de la mañana, cinco de la mañana; ocho y media estoy que voy de nuevo en viaje solo. Solo había ido. Llegando pasé Chimbote todo y a la subida de XXX me quedé dormido. Me estrellé dentro de una cámara de pescado... ¿Por qué? Yo he visto la cámara parada. Yo la he visto. Estoy consciente de que yo he visto la cámara, pero ¿qué pasa? Esa cuestión de segundos que me quedé dormido, cuando presiono, quise quitar el carro cuando en eso bajó un trailer para estrellarme con el trailer preferí estrellarme tirarme hacia la arena; ya de Cañete, de Chiclayo, salir y volver a entrar, me estrelle así detrás la cámara y de cuchillo todavía, ta' que yo pagué. Me rompí la pierna y la barba. ¿Por qué? Por el sueño, por esa cosa, por el mismo empresario, claro, exigente.

Por el lado de Arequipa, me cabeceé y yo le decía a mi compañero, le decía a mi compañero "ya me cierran los ojos." "Dale hasta Santa Anita" me dice. Le echamos petróleo y mira, yo no me iba a hacer este ritmo, igualito fue... Le digo "dale que se me cierran los ojos" y paro a tomarnos un café... Ya no sube y pues ¿no? Ya me iba al hueco y mi llanta no sé cómo me queda mirando. Me mira así "oye, XXX, limpia". Me despierto y ¡pum! me había ido de golpe y había una roca adelante y me trepé. (Informante del segundo grupo focal)

Salía de Lima con compañero de esa ruta, Carlos. Y llegó Carlos, así como a las dos de la mañana. Llegué a Chiclayo y descargamos todo. Fui al taller, hice mantenimiento, tenía que dejarlo a él. Me dice "voy a descansar a esta hora..." Lo dejamos en su casa, me pinchan el carro, llegué al taller. A la salida, empezaron a cargar; entonces, empecé a buscarlo desde las dos de la tarde y no venía, a las seis, a las cuatro. A las cinco, empezaron a llenar el carro, a las seis y media el carro está lleno ya y no se aparecía. No dormía nada desde que llegué. El señor me dice "agarre nomás usted que ya este..." y no se apareció. Me paré en San José a comer para hacer hora para que venga, para que me alcance, porque tenía que seguir manejando; la cosa es que no llegaba, ya venía despacio, cuando en Trujillo, me alcanza el 438. "¿Oye y Silva?". "No ha venido, vamos nomás te vas a la calle, te regresas detrás manejando". Y en eso que me venía ¡pum! una fila que me había metido... Ya uno está cansado. Ya pierde la visión ya, ya no va conduciendo. Me estaba exigiendo solito, entonces ta' que ya no daba ya. Si abría los ojos me pesaba el alma, cuando ya llegando a XXX, ya pe llegar al peaje de Virú, la

curva, que da una curva, no sé cómo ya antes de llegar la curva he visto la caseta, pero me he quedado así. Así me quedó el carro. Lo he sentido, he sentido que el carro se hacía así. Levanto los ojos y veo la curva pe' y el carro le pongo al toque XXX y después agarro y me cuadré ahí en Virú. En el peaje, me cuadré. Llego a Virú ahí café, más café y me venía así otra vez. Llegamos acá, otra vez me choqué. Mi amigo me dice "voy a tirar un cajón para acompañarte". Yo estaba con Ruster, estaba así. (Informante del tercer grupo focal)

La condición socioeconómica del conductor, los síntomas de trastorno del sueño y las medidas de auto atención juegan un papel importante en los relatos presentados, porque trágicamente señalan la cercanía a la consecuencia más grave: la muerte.

#### 4. LOS CHOFERES DE LA CARRETERA PANAMERICANA NORTE: HACIA UNA ANTROPOLOGÍA DE LA SALUD

La necesidad económica permite que el sistema de turnos irregulares sea el eje de funcionamiento del trabajo en las carreteras. La decisión de salida a la ruta y el pago a los choferes están supeditados únicamente a la voluntad de la empresa/propietario. En esta medida, el chofer no tiene ningún derecho a participar en la decisión del sistema de turnos asignado. Los choferes no solo duermen escasas horas, sino que deben conducir en periodos en los que la presión natural de sueño es mucho más intensa e imposible de controlar por voluntad propia. En este sentido, podemos hablar de un problema de salud de estos trabajadores quienes, en el intento por enfrentar sus necesidades económicas, se ven forzados a manejar en estas condiciones.

Podemos reconocer en los conductores de la carretera Panamericana Norte un grupo social marginal que se caracteriza por un desequilibrio económico, social y de salud. Esto último se ve afectado, principalmente, por los trastornos del sueño. Según indica

[...] el hombre no es tal como individuo aislado, sino como parte inseparable de su medio: la familia en la que se ha formado, la sociedad en la que se desenvuelve y la cultura que condiciona su actuar y su vivir. [...] la concepción del hombre como un ser biopsico-social que actúa y reacciona como tal en la salud y en la enfermedad. (1987: 62)

Estos trastornos no alcanzan límites insoportables para quienes los padecen y, por este motivo, su gravedad no es percibida como un problema de salud. Si bien los conductores consideran al cansancio como un problema, este no es visto como "anormalidad"; es decir, no es una "enfermedad" para los choferes. Los choferes construyen el significado de lo que padecen en otros

términos que no se relacionan con criterios de salud, sino más bien con elementos relacionados a la deficiencia de su trabajo. El conductor refleja la crisis del contexto socioeconómico en que se encuentra a través de las enfermedades de sueño que padece. Tal como lo señala Prat (1980: 49), la enfermedad refleja la expresión simbólica de las paradojas y conflictos del perjudicado.

Por otro lado, se puede interpretar esta negación de enfermedad como rechazo a la ineficacia del papel social esperado. El chofer, al sentir la obligación de mantener a una familia, evita percibir la privación crónica del sueño como algo que afecta su papel masculino proveedor; así:

En la medida en que la enfermedad afecta negativamente a estos roles sociales, puede considerarse en tanto en cuanto que incapacitación temporal o permanente, lo que, a su vez, supone una especie de deformación del individuo total e íntegro y, consecuentemente, se ve como una incapacitación social. (1980: 81)

En tanto síntomas del padecimiento de una “enfermedad”, resultan interesantes los relatos de la viuda y la gringa. Estos relatos son un producto ordenado y coherente que se da como respuesta cultural al padecimiento de la enfermedad. El estado límite con la realidad produce en ellos la disolución de lo real y lo mágico. Así “lo natural” no se contrapone a lo “sobrenatural”, ya que los choferes no señalan estas visiones como experiencias irreales, sino como parte de significados culturales del grupo, relacionados con el padecimiento, pero que se caracterizan por ser “sobrenaturales”.

El escaso tiempo de sueño que consiguen los choferes que, en el mejor de los casos, llega a cuatro o cinco horas en un periodo de veinticuatro, estará perturbado por factores del entorno que no permiten conseguir un sueño de buena calidad. Como consecuencia de ello, los conductores implementan una variedad de prácticas para evitar el cansancio durante su trabajo. Estas medidas forman parte de las estrategias a las que el chofer se ve obligado a recurrir para lograr ser eficaz dentro de su ámbito laboral y, a la vez, llevar el sustento familiar.

Evitar dormirse resulta una actividad cotidiana en el grupo de los choferes. Es importante reconocer que la creación de ciertas estrategias de curación recurrentes es característica en todos los conjuntos sociales, ya que resulta ser la primera actividad asistencial en relación a la enfermedad. Los usos de los diferentes “medicamentos” están determinados por las condiciones ideológicas y económicas que establecen posibilidades y alternativas tanto a nivel epidemiológico como a nivel asistencial de la salud (Menéndez 1990: 412). Por ello, en el caso del conductor, su nivel socioeconómico no le permite llegar a otro tipo de curación.

Si bien existe una crítica hacia el uso indebido de fármacos por un pequeño sector de los choferes, esta estrategia sigue vigente para gran parte del grupo.

Finalmente, los conductores afirman, con certeza, que las estrategias planteadas logran sus objetivos. La excesiva somnolencia durante cualquier actividad laboral es el resultado de una deuda de sueño en términos de no haber dormido la suficiente cantidad de horas ni haber tenido la calidad necesaria de sueño para una vigilia saludable. A medida que dicha deuda se incrementa, la presión de sueño por recuperar es cada vez más intensa. No hay maniobra, por más compleja que parezca, que pueda evitar la exigencia funcional de la falta de sueño. La sugestión de la eficacia de ciertos mecanismos de autoayuda y la falta de una cobertura médica genera en los choferes la creencia de efectividad de esta auto atención.

## 5. CONCLUSIONES

1. El contexto socioeconómico inestable al que pertenecen los choferes de omnibuses de la carretera Panamericana Norte los obliga a trabajar turnos extras para conseguir el sustento familiar.
2. Las diversas actividades familiares y personales del chofer dependen de los turnos de trabajo; particularmente, sus horarios de sueño serán determinados por las pocas horas libres que les deja el trabajo.
3. La excesiva y desordenada actividad laboral del chofer genera problemas de salud como la privación crónica del sueño.
4. La privación crónica del sueño es percibida por los choferes como un impedimento para realizar eficientemente su actividad laboral y no como una enfermedad.
5. Los choferes construyen un discurso que expresa los síntomas de los trastornos del sueño que padecen y elaboran respuestas inmediatas para dar soluciones al problema. Estas van desde la automedicación hasta los diversos mecanismos de auto atención.
6. A pesar de los diversas medidas terapéuticas empleadas, es probable que una cantidad importante de accidentes en carreteras sea causada por la privación crónica de sueño y por los turnos irregulares de trabajo, aunque esta causa no es excluyente de las otras señaladas por los conductores.

## REFERENCIAS

ACKERKNECHT, Erwin

1987 *Medicina y antropología social*. Madrid: Akal/Universitaria.

KENNY, Michael

1980 "Valores sociales y salud". En *La antropología médica en España*. Compilación. Barcelona: Anagrama.

LOLAS, Fernando

1988 "Patología teórica y antropología médica". *Acta Psiquiátrica y psicológica de América Latina*, vol. 34. Buenos Aires.

MENÉNDEZ, Eduardo

1990 *Antropología médica: orientaciones, desigualdades y transacciones*. México.

NIGENDA, Gustavo y Ana LANGER (eds.)

1995 *Métodos cualitativos en salud pública. Perspectivas en salud pública*. Cuernavaca: Instituto Nacional de Salud Pública.

PRAT, Joan et al.

1980 "Sobre el contexto social del enfermar". En *La antropología médica en España*. Compilación. Barcelona: Anagrama.

RUIZ BRAVO, Patricia

1977 "Los microbuseros: situación y práctica de clase". Tesis Lic. Pontificia Universidad Católica del Perú.

SEGUÍN, Carlos Alberto

1987 "Antropología Médica". *Acta siquiátrica y sicológica de América Latina*. 33.