



# INFORME SOBRE EL COMPONENTE DE LAS CONDICIONES Y MEDIOAMBIENTE DE TRABAJO DE CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LARGA DISTANCIA

Área de Investigaciones en Salud Laboral y Estadísticas  
Superintendencia de Riesgos del Trabajo

2009

**Informe sobre el componente de las  
Condiciones y Medioambiente de  
Trabajo de conductores de vehículos  
de transporte de pasajeros de larga  
distancia**

**Área de Investigaciones en Salud Laboral y  
Estadísticas**

**Instituto de Estudios Estratégicos y Estadísticas**

**Superintendencia de Riesgos del Trabajo**

Lic. Alberto, Marcos  
Dr. Consiglio, Ezequiel  
Lic. Contreras, Adela

Buenos Aires, 17 de diciembre de 2009

## **Agradecimientos**

- A la Dra. María Martha Sapoznik, Dr. Alfredo Esteban, Lic. María José Iñiguez, Dra. Cecilia Cornelio del Área de Estadísticas e Investigación en Salud Laboral del Instituto de Estudios Estratégicos y Estadística de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo por la colaboración brindada en el trabajo de campo..
- Al Lic. Brian Covaro del Área de Estadísticas e Investigación en Salud Laboral del Instituto de Estudios Estratégicos y Estadística de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo por su asesoramiento estadístico.
- A todos los trabajadores conductores de larga distancia que participaron en este estudio y así lo hicieron posible

## Índice

Antecedentes	4
Componente de CyMAT	6
Marco conceptual y aspectos metodológicos	6
Muestra	7
Instrumentos de recolección	8
Operacionalización conceptual	8
Aspectos contextuales	15
Organismos de regulación del transporte	15
Marco normativo laboral	16
Algunos datos actuales de la actividad	17
Descripción del trabajo de campo	18
Dificultades para el desarrollo del trabajo de campo	20
Resultados	21
Discusión	31
Conclusión	35
Bibliografía citada y consultada	37

## Antecedentes

El día 22 de enero de 2009, se recibió el mandato del Sr. Ministro de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, Dr. Carlos Tomada, solicitando que “se expida la Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT) a fin de que se recomiende y se lleven a cabo por el CONICET los estudios necesarios para evaluar técnicamente la propuesta efectuada por los Actores Sociales”. Se trata de un acta acuerdo refrendada el día 18 de abril de 2008 por tres cámaras empresariales del sector de transporte interurbano de pasajeros, la Unión Tranviarios Automotor (UTA) y la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) con relación a la duración de la jornada de trabajo de los conductores de micros de larga distancia.

A los fines de cumplir con este objetivo, se constituyó un equipo de profesionales en el Área de Investigaciones en Salud Laboral del Instituto de Estudios Estratégicos y Estadísticas (IEEE) de la SRT.

En base a información compartida con profesionales con experiencia en el análisis en materia de impacto fisiológico de la conducción de larga distancia, se consolidó un cuerpo de conocimiento vinculado a la temática en estudio. Este fue complementado con información proporcionada por técnicos de la CNRT a través de sucesivas reuniones.

Posteriormente se gestionaron las entrevistas con los actores del sector, la representación de los trabajadores, las tres cámaras empresariales<sup>1</sup> y la CNRT.

Superada esta primera instancia, y una vez que se fueron incorporando elementos para el análisis del sector, se definieron los dos componentes de este estudio:

- Condiciones y Medioambiente de Trabajo (CyMAT) a cargo de profesionales de la SRT.
- Perfil fisiológico (a cargo de especialistas de CONICET<sup>2</sup>),

Una vez definido estos componentes, se convocó periódicamente a los actores sociales con el propósito de informarlos acerca de las actividades vinculadas al estudio

---

<sup>1</sup> Valorando su participación en la forma del acta acuerdo entre partes y su representación: AAETA, CELADI, CEAP

y generar consensos para la construcción de una herramienta de obtención de datos para el componente de CyMAT. Asimismo, se hizo hincapié en dos cuestiones: la recolección de información para el desarrollo de dicha herramienta y los aspectos logísticos para el desarrollo del trabajo de campo.

---

<sup>2</sup> En consonancia con el mandato institucional

## Componente de CYMAT

Se trata de un estudio descriptivo de las condiciones y medioambiente de trabajo de conductores de larga distancia, a partir de la percepción de los propios trabajadores, por medio de un instrumento previamente consensuado con los actores sociales del sector.

### *Objetivo General*

Explorar condiciones y medio ambiente de trabajo de conductores de pasajeros de larga distancia de jurisdicción nacional

### *Objetivos específicos*

- Describir el proceso de trabajo, en su relación tanto con elementos del contexto que trascienden al puesto de trabajo (medioambiente de trabajo) como con la organización del trabajo, desde la perspectiva de los trabajadores.
- Describir la percepción de los trabajadores acerca de su descanso y fatiga

## **Marco conceptual y aspectos metodológicos**

El proceso de trabajo es uno de los factores fundamentales que condiciona todas las otras variables que inciden en las CyMAT. Los elementos incluidos en él son, por un lado, la fuerza de trabajo con un objetivo determinado - puesta a disposición por el trabajador y, por otro, materiales (máquinas, herramientas, materia prima, etc), proporcionados por el empleador, quien define la modalidad particular en que interactúan estos elementos. Al respecto, Neffa expresa: "*el proceso de trabajo es el factor que más contribuye a explicar la configuración adoptada por las condiciones y medio ambiente de trabajo*"<sup>3</sup>. Asimismo éste define a las CYMAT como un conjunto de variables " (...) que, a nivel de la sociedad, del establecimiento o de la unidad de trabajo, de manera directa o indirecta, van a influir sobre la vida y salud física y mental de los trabajadores insertados en su colectivo de trabajo, influencia que va a depender en cada caso de las respectivas capacidades de adaptación y de resistencia a los factores de riesgo"<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> Documentos presentados al Seminario Multidisciplinario sobre "Condiciones y Medio Ambiente del Trabajo en la Argentina. Cap. I- Aspectos teóricos y metodológicos", CEIL-CONICET, Buenos Aires, Año 1985. Pág. 30

<sup>4</sup> Idem

En este caso, se trata de una actividad de servicios, en la cual el proceso de trabajo tiene su fundamento en el traslado físico de pasajeros/ clientes de un lugar a otro. En el cumplimiento del recorrido el trabajador asume un protagonismo clave en el control del vehículo. A diferencia de industrias donde el proceso de trabajo está en función de obtener productos a través de la transformación de insumos básicos, durante el proceso en la actividad de servicios el usuario participa del mismo, no espera el desenlace del proceso de trabajo, se realiza en él. De acuerdo con De la Garza Toledo en el proceso en una actividad de servicios, "el consumidor entra de manera directa porque el producto no se puede generar sin su presencia en momentos clave del proceso de producción. Dado que estos servicios no se pueden almacenar, tienen que finalmente consumirse en un momento de la producción. De tal modo que la manera de consumir es al mismo tiempo forma de producción"<sup>5</sup>

### Muestra

Para ser incluidos en la muestra, el criterio utilizado fue que se tratara de conductores de larga distancia de empresas nacionales, aceptaran los términos del estudio y desearan participar del mismo. Asimismo, se decidió excluir aquellas empresas que tuvieran recorridos dentro de la zona denominada de corta/media distancia. Para ello, se tomó la demarcación del sistema de transporte que vincula la corta distancia a la extensión de algunas vías férreas, por lo que el tramo Buenos Aires-La Plata, por ejemplo, quedó circunscripto a la corta/media distancia<sup>6</sup>.

Una vez definido el universo muestral, la modalidad de recolección de datos fue aleatoria simple. Las características de la muestra se sintetizan en el siguiente cuadro

<b>SÍNTESIS DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LA MUESTRA</b>
<u>Universo:</u> totalidad de choferes de transporte de pasajeros de larga distancia de jurisdicción nacional. Estimado en 12.253 choferes <sup>7</sup>
<u>Tamaño muestral:</u> 372 casos Nivel de confianza de 95% Intervalo de 5%
<u>Unidad de análisis:</u> conductores de transporte interurbano de pasajeros de larga distancia de jurisdicción nacional.

<sup>5</sup> De la Garza Toledo, Enrique, Sindicatos y nuevos actores sociales en América Latina (comp.), CLACSO, 2005

<sup>6</sup> Información suministrada por informantes clave de la CNRT en comunicación personal

### Instrumento de recolección

La recolección de datos se efectuó por medio de una encuesta autoadministrada<sup>8</sup>. Esta comprende un formulario estructurado con preguntas cerradas, para que los propios trabajadores puedan completarla, a través de marcas en las categorías. Se invitó a los trabajadores a responder las preguntas de la encuesta, garantizando el carácter confidencial, anónimo y voluntario. Se aplicó a trabajadores de empresas cuyos recorridos tenían como salida, tránsito o destino la Terminal de Retiro en toda la extensión del horario diurno, es decir, desde las 8.00 a las 18.00 hs de lunes a viernes.

Previo a realizar la encuesta se realizó una prueba piloto con 30 casos, cuyas respuestas y posterior análisis concluyeron en observaciones y modificaciones en cuanto a las matrices de respuesta de las preguntas con variables cuantitativas (edad, cantidad de parejas, personas a cargo y antigüedad en la actividad)

### Operacionalización conceptual

A los fines analíticos y operacionales consideramos dos dimensiones:

- 1) las condiciones de trabajo (de mayor vinculación con la modalidad en que se organiza el trabajo)
- 2) el medio ambiente de trabajo, (orientado a la influencia que recibe el trabajador del entorno físico, ya sea las herramientas y maquinaria de trabajo, como del contexto espacial donde se inserta).

1) Entre las condiciones de trabajo se incluyen las relaciones establecidas con la pareja de trabajo. Por esta entenderemos a la modalidad en que se organizan las alternancias en el manejo del vehículo entre dos o tres trabajadores, con el objetivo de descansar a bordo de la unidad. Esta modalidad de organización se denomina “doble conducción”, y funciona en la actividad desde hace varias décadas. Es el empleador, mediante el personal de tráfico, quien estipula la conformación de las parejas de conductores que se dirigirán a cada destino.

---

<sup>7</sup> Información suministrada por informantes clave de la CNRT en comunicación personal

<sup>8</sup> La encuesta aplicada se encuentra en el anexo dispuesto a tal fin

En este trabajo operacionalizamos la subdimensión “parejas del trabajo“, teniendo en cuenta dos aspectos: la variable “cantidad de parejas”<sup>9</sup> con que compartió el manejo del coche en el último mes al momento de la captación de la encuesta.

Por otra parte, se indagó acerca de la evaluación que los trabajadores realizan del vínculo con sus compañeros de trabajo en el marco de la “doble conducción”. De acuerdo a lo revelado en los encuentros con informantes clave, la relación con la pareja adquiere una importancia considerable como factor de respaldo y confianza en el momento de descansar en el vehículo. De hecho, han descrito parejas que se desempeñan juntas durante períodos extensos una vez que logran establecer una relación de trabajo satisfactoria para ambos. Por tal motivo la forma en que se preguntó sobre la variable “calidad de la relación de la pareja de trabajo” estuvo orientada a que el trabajador indique grados de satisfacción con la misma (“considerando la alternancia en la conducción, posibilidad de descanso y confianza en el manejo”)<sup>10</sup>.

La tarea principal en esta actividad es la de conducir una unidad que se desplaza a velocidad y en contacto próximo con otros vehículos, por lo cual la atención debe ser constante en las horas de manejo. La mención a la velocidad está en función del acortamiento de los márgenes de maniobra ante una eventual alteración en el desarrollo del recorrido, pudiendo configurar un riesgo de ocurrencia de accidentes. Asimismo, se agregan la extensión de la jornada laboral y la presión que implica transportar pasajeros<sup>11</sup> (a diferencia del transporte de carga) como factores que intervienen en la complejidad de este escenario. Esto último explica, a su vez, que esta actividad tenga implicancias para la salud pública. De allí que se considere en distintos apartados normativos la distribución horaria en la jornada de trabajo.

“La duración y configuración del tiempo de trabajo” representa la subdimensión de “condiciones de trabajo” que se recorta con nitidez por sobre otras en esta actividad. La “duración”, comprende el tiempo efectivamente trabajado y el tiempo insumido en el traslado entre el domicilio del trabajador y la empresa<sup>12</sup>.

---

<sup>9</sup> Pregunta N° 14 de la encuesta. Ver anexo donde se presenta la encuesta que ha sido aplicada

<sup>10</sup> Pregunta N° 15 de la encuesta. Ver anexo donde se presenta la encuesta que ha sido aplicada

<sup>11</sup> Comisiones Obreras (2009) “Organización del trabajo en el sector de trabajo en el sector de transporte por carretera”, España Disponible en [http://www2.fct.ccoo.es/pdf/fatiga\\_laboral/3\\_ORGANIZACION.pdf](http://www2.fct.ccoo.es/pdf/fatiga_laboral/3_ORGANIZACION.pdf). Visitado por última vez el 14/12/2009

<sup>12</sup> Catalano, A., Mendizábal, N. y Neffa, J.; Las condiciones y medio ambiente de trabajo y la salud de los obreros del vidrio en la Capital Federal y el Gran Buenos Aires, Asociación Trabajo y Sociedad (1991)

Con respecto a la “configuración del tiempo de trabajo”, se hace especial hincapié en las “pausas de trabajo”, las cuales, se desglosan en tres variables que indagan cómo los descansos son percibidos por los choferes como reparadores o no.

- a. descanso a bordo: se da en el marco de la “doble conducción” se trata de la pausa que se toma el trabajador dentro del vehículo, tanto en la butaca de acompañante como en las cuchetas, tras conducir un segmento del viaje<sup>13</sup>
- b. descanso en destino: ocurre en aquellos destinos que por su lejanía del domicilio del trabajador, éste pernocta en un hotel, casa, etc, siendo la estadía a cargo del empleador. De acuerdo a los datos de los informantes clave estos lugares no siempre son adecuados para reparar el descanso ya sea por su equipamiento como por la cantidad de choferes, lo que provoca interrupciones en los descansos por la llegada de otros trabajadores en distintos momentos<sup>14</sup>.
- c. descanso en residencia: se trata del descanso en el domicilio del trabajador<sup>15</sup>.

Por tiempo efectivamente trabajado o “tiempo de trabajo” se entiende aquí al lapso en que el conductor se encuentra “a disposición” del empleador, es decir, desde que toma servicio en la terminal o garage hasta que deja la unidad antes de dirigirse a descansar en destino o a su domicilio. Las opciones de respuesta en este caso, han sido “menos de 200 horas”, “de 201 a 250 horas”, “de 251 a 300 horas” y “más de 300 horas”<sup>16</sup>

La inclusión del tiempo insumido por el traslado desde el domicilio del trabajador hasta tomar servicio estuvo motivada por su vinculación con la pausa de trabajo (en lo que atañe al descanso en residencia) ya que cuanto menor sea el recorrido en ese traslado mayor será la posibilidad de incrementar el período de descanso. Esta pregunta fue abordada detallando los siguientes intervalos de tiempo: “Hasta 30’”, “de 31’ a 60’”, “de 61’ a 90’” y “más de 90’”.

---

<sup>13</sup> Pregunta N° 24 de la encuesta. Ver anexo donde se presenta la encuesta que ha sido aplicada

<sup>14</sup> Pregunta N° 19 de la encuesta. Ver anexo donde se presenta la encuesta que ha sido aplicada

<sup>15</sup> Pregunta N° 20 de la encuesta. Ver anexo donde se presenta la encuesta que ha sido aplicada

<sup>16</sup> Pregunta N° 11 de la encuesta. Ver anexo donde se presenta la encuesta que ha sido aplicada

Como ya lo mencionamos, en esta actividad los trabajadores realizan como tarea principal el acto de conducir la unidad entre dos puntos distantes. Sin embargo, llevan a cabo otras tareas tanto dentro de la unidad, como fuera de ella. Estas acciones le restan tiempo a los períodos de descanso. Es por ello que se trató de indagar cuántas de estas tareas extras realizan estos trabajadores a bordo de la unidad. Entre las mismas se incluyó: “cargar o descargar valijas”, “manipular el equipo que proyecta películas”, “servir viandas a los pasajeros”, “aceptar o entregar dinero a los pasajeros” “responder preguntas del viaje a los pasajeros”<sup>1718</sup>, dejando abierta la posibilidad a que respondan por “otras” no listadas previamente.

2) Respecto de la dimensión “medio ambiente de trabajo” identificamos las subdimensiones “evaluación de las rutas” y “evaluación de los vehículos”. La primera se subdivide en las variables “estado de las rutas” y “evaluación de la transitabilidad”, mientras que la segunda en “estado de puesto de conductor” y “estado general de los vehículos”.

Respecto del estado de las rutas, si bien la conservación de las mismas se ubica fuera de la órbita de los actores principales de la actividad (trabajadores, empleadores y CNRT) su estado incide en la calidad del trabajo, pudiendo influir en la fatiga del trabajador. Aquí se busca indagar la opinión sobre las rutas en su estado material. Por lo tanto, se pidió la evaluación de las mismas, teniendo en cuenta “el asfalto, la presencia de banquetas, la señalización y los servicios” ofrecidos al trabajador<sup>19</sup>, siendo sus repuestas “excelente” en un extremo a “muy malas”, en el otro. Asimismo, acerca del flujo del tránsito que circulan por esas rutas, se parte de la premisa de entender ese espacio de trabajo como dificultoso en caso de conducir en rutas muy “cargadas” de vehículos por enfrentarse a posibles situaciones estresantes. Las opciones de respuestas son idénticas al estado de las rutas<sup>20</sup>.

La evaluación del trabajador sobre los vehículos que le ha tocado utilizar se divide en dos variables a los fines de separar las características físicas del puesto de

---

<sup>17</sup> En algunas terminales los trabajadores venden pasajes bajo el micro, antes de continuar o emprender un recorrido

<sup>18</sup> Pregunta N° 16 de la encuesta. Ver anexo donde se presenta la encuesta que ha sido aplicada

<sup>19</sup> Donde existen paradores

<sup>20</sup> Preguntas N° 12 y 13 de la encuesta. Ver anexo donde se presenta la encuesta que ha sido aplicada

conductor<sup>21</sup>, por un lado y del resto de la unidad<sup>22</sup> por el otro. En ambas variables se repiten las categorías del párrafo anterior.

La incidencia en forma aislada y en su interacción de las dimensiones “condiciones de trabajo” y “medio ambiente”, comportan influencias y vínculos, de variable intensidad, en la disposición del trabajador para afrontar su tarea. Por las características particulares que asume esta actividad el principal efecto que se aborda aquí es la fatiga.

En este estudio, se entiende a la fatiga como la imposibilidad de hallarse en condiciones psicofísicas adecuadas de llevar adelante su tarea. Tal emergente tiene una relación estrecha con la carga de trabajo, la que puede ser de orden físico, mental y psíquico, entendiéndose como carga global de trabajo la consideración de ellas en conjunto. Conforme señala la OIT en su Enciclopedia, la fatiga tiene un rasgo acumulativo, produciéndose gradualmente una sensación de padecerla creciente a lo largo de la jornada. “Esta sensación hace que el individuo deje de trabajar y funciona como un prelude fisiopatológico del sueño. La fatiga es una sensación saludable si el individuo puede acostarse y descansar. Sin embargo, si el individuo decide no hacer caso de esta sensación y se fuerza a seguir trabajando, la sensación de fatiga aumentará hasta convertirse en una situación molesta”<sup>23</sup>. Por lo tanto, se ubica el descanso en un espacio central del análisis en esta actividad.

En tal sentido, se analiza la percepción de los trabajadores de hallarse o no en “condiciones psicofísicas adecuadas para llevar adelante la tarea “. En virtud que se advirtió sobre posibles variaciones a medida que progresa el viaje, se subdivide la captación en diferentes momentos del viaje: al inicio<sup>24</sup>, en la mitad<sup>25</sup> y al final del mismo<sup>26</sup>. Asimismo, se incluye una pregunta que intentó sintetizar estas últimas en una sobre dichas condiciones en términos generales<sup>27</sup>. Las respuestas se ordenan de

---

<sup>21</sup> Pregunta N° 17 de la encuesta. Ver anexo donde se presenta la encuesta que ha sido aplicada

<sup>22</sup> Pregunta N° 18 de la encuesta. Ver anexo donde se presenta la encuesta que ha sido aplicada

<sup>23</sup> Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Trabajo, OIT, 29.39. 1998

<sup>24</sup> Pregunta N° 21 de la encuesta. Ver anexo donde se presenta la encuesta que ha sido aplicada

<sup>25</sup> Pregunta N° 22 de la encuesta. Ver anexo donde se presenta la encuesta que ha sido aplicada

<sup>26</sup> Pregunta N° 23 de la encuesta. Ver anexo donde se presenta la encuesta que ha sido aplicada

<sup>27</sup> Pregunta N° 25 de la encuesta. Ver anexo donde se presenta la encuesta que ha sido aplicada

acuerdo a la frecuencia en que estuvo el trabajador “en condiciones psicofísicas adecuadas para llevar adelante la tarea “, por lo que las seis categorías fueron: “siempre”, “muchas veces”, “algunas veces”, “pocas veces”, “casi nunca” y “nunca”

Con respecto a las alteraciones de la salud, se entiende en este estudio que las relaciones entre el trabajo y la salud son recíprocas y multicausales.<sup>28</sup> No obstante, se considera que dichas condiciones de trabajo son las que priman en las alteraciones en la salud de los trabajadores en lo que atañe a la exposición de los riesgos presentes en un espacio de trabajo.

La autorreferencia a los estados de salud requiere de aclaraciones metodológicas, de alcance generales y particulares. Comencemos por estas últimas. Los conductores de transporte de larga distancia cuentan con controles médicos estrictos anuales o bianuales. Los mismos dan cuenta de una multiplicidad de aspectos morfológicos y funcionales del organismo objetivados a través de exámenes físicos y de estudios complementarios. En este sentido, indagar sobre aspectos autorreferenciales que puedan ir en contra de los hallazgos objetivos lejos de fomentar contradicciones dan cuenta de las percepciones de los trabajadores sobre su propia salud con las implicancias físicas, psíquicas, y sociales – particularmente culturales – con los que cada de uno de nosotros valoramos el constructo salud. A pesar, aún de los sesgos claramente descritos en materia de morbilidad autorreferenciada, debido a infravaloración de procesos asintomáticos, errores de percepción de acuerdo con el género, la posición social, el tipo de trabajo (a estos refiere el término “cultural” utilizado en el párrafo anterior), hay algunos elementos que pueden resultar intermitentes en su expresión y que, por otro lado, no invalidan la obtención de la licencia.

Algunos autores han observado que en esta actividad destacan problemas visuales, auditivos<sup>29</sup> los trastornos músculo-esqueléticos, los sentimientos negativos y fatiga, las enfermedades gastrointestinales y problemas ligados al sueño<sup>30</sup>. En este mismo trabajo se menciona que las principales preocupaciones de estos trabajadores fueron “mejorar las horas de trabajo” (75%), que el “trabajo es demasiado estresante” (52%), y que “las horas de trabajo favorecerían tener problemas familiares” (35%). Respecto de los problemas relacionados con el sueño se ha señalado la vinculación entre la

---

<sup>28</sup> Catalano, A. (1991) Op. Cit

<sup>29</sup> Comisiones Obreras (2009)Op. Cit

duración de la jornada de trabajo y somnolencia teniendo como efecto la reducción de los niveles de alerta <sup>3132</sup> mientras que -de acuerdo a un estudio realizado en Perú- los que manifestaron sentirse cansados por lo menos alguna vez mientras conducían alcanzó un 35% (Rey de Castro, 2.004). Otros trabajos señalan las dificultades de reparar la fatiga, diluyendo si el origen deviene de un cansancio físico o mental<sup>33</sup>.

Las condiciones que determinan una importante carga horaria del trabajo y una falta de descanso pueden afectar la salud física, mental y de relación – social - de los conductores alterando así todos los dominios que se incluyen en la propia definición de salud de la OMS<sup>34</sup>. Son estas condiciones de trabajo las que pueden predisponer a las alteraciones del estado de salud. Dentro de éstas, la fatiga se presenta como el emergente con mayor valor explicativo de las contingencias sufridas por estos conductores.

En este trabajo se incluyen en el cuestionario patologías ya predeterminadas, que podían padecer los trabajadores, -de acuerdo al estado del arte consultado y a la información proporcionada por los informantes clave – debiendo marcar si la habían padecido o no en el último mes. El motivo de este recorte temporal obedece a evitar el solapamiento con el chequeo médico realizado por el organismo de control, que se menciona en el siguiente apartado.

---

<sup>30</sup> Kompier, MAJ. Bus drivers: Occupational stress and stress prevention. Working paper CONDI/T/WP.2/1996. ILO.

<sup>31</sup> Otmani, S., Rogé, J., y Muzet, A (2005) Sleepiness in professional drivers: Effect of age and time of day. *Accident Analysis and Prevention*, 37: 930-937

<sup>32</sup> Sagaspe, P., Taillard, J., Akerstedt, T., Bayon, V., Espié, S., Chaumet, G., Bioulac, B. y Philip, P.(2008) Extended driving impairs nocturnal driving performances . *Plos One* 2 (10): e3493. doi:10.1371/journal

<sup>33</sup> Comisiones Obreras (2009 )Op. Cit

<sup>34</sup> De acuerdo a la OMS, "la salud es un estado de completo bienestar físico, mental y social, y no solamente la ausencia de afecciones o enfermedades" Preámbulo de su constitución, 1946

## **Aspectos contextuales**

### Organismos de regulación del transporte

En la actividad económica de transporte de pasajeros de larga distancia intervienen distintos organismos estatales. Por un lado, la Secretaría de Transporte, dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, participa en el otorgamiento de las compensaciones económicas en materia de combustibles (Resolución 23/03 de la Secretaría de Transporte)

A su vez esta Secretaría subordina a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), que controla, entre otros aspectos, la velocidad de circulación de los micros. Una manera en que se implementa para el control del exceso de velocidad, en términos más amplios, es la de acordar con los fabricantes de los vehículos que los mismos salgan al mercado imposibilitados de sobrepasar una velocidad de 100 kms por hora (resolución ST N° 662/08).

Dentro del predio de la Estación Terminal de Ómnibus de Retiro (desde ahora ETOR) se realiza un control periódico de este limitador de velocidad por parte de la CNRT. En un informe de la Universidad Tecnológica Nacional elaborado para la CNRT afirman que “todos los motores actuales poseen gestión electrónica para el funcionamiento” de dicho limitador. “Dicha electrónica permite setear de fábrica la velocidad máxima del rodado y es de muy difícil adulteración”<sup>35</sup>

Otro aspecto relevante que recae en la regulación de este organismo es el otorgamiento de la Licencia Nacional Habilitante (Resolución ST N° 444/99) a los conductores de transporte de pasajeros. Para poder desempeñarse como choferes, los trabajadores deben someterse a un chequeo médico con una frecuencia determinada por la edad del trabajador: dos años de vigencia para conductores de 21 a 45 años y cada año para mayores de este intervalo etario<sup>36</sup>.

Por último, también se encuentra la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) que es un organismo creado en el año 2008, con el mandato de ser rector en la sanción y regulación de normas acerca de la seguridad vial. En este caso, es la institución que controla también el exceso de velocidad, mediante otro instrumento, el sistema de

---

<sup>35</sup> Vehículos de transporte automotor de pasajeros de doble piso. Estudio técnico: evaluación de condiciones de seguridad. Universidad Tecnológica Nacional ([http://www.cnrt.gov.ar/index2\\_2.htm](http://www.cnrt.gov.ar/index2_2.htm))

monitoreo a distancia conocido como GPS. Esta modalidad de control se plasmó mediante un Acta Acuerdo entre la Secretaría de Transporte, las tres cámaras empresariales y la CNRT, en el marco de la ley 23.363 de Seguridad Vial.

### Marco normativo laboral

La ley 11.544, regula la extensión de la jornada de trabajo en nuestro país. En su artículo 1º establece “la duración del trabajo no podrá exceder de ocho horas diarias o cuarenta y ocho horas semanales (...)”. Al mismo tiempo esta norma dejaba la posibilidad de exceder el límite de 8 horas frente a situaciones “de demanda extraordinaria de trabajo”<sup>37</sup>. La relación estrecha existente entre la jornada de trabajo y el incentivo salarial, estuvo contemplada en esta última ley al normar asimismo de qué forma debía retribuirse esa porción complementaria de trabajo, donde se excede las 8 horas previstas como límite. Con el transcurso del tiempo las jornadas de trabajo ampliadas fueron transformándose en habituales. En la actividad la ampliación de ese umbral estuvo emparentada con la propia extensión territorial del país, por lo que en recorridos donde se unen puntos de considerable distancia se atravesaba ese límite con el desempeño de la pareja de trabajo... A pesar que se encuentre sin conducir el trabajador se encuentra a bordo en un espacio de trabajo y a disposición del empleador, dentro de la jornada de trabajo. En tal sentido, la Ley de Contrato de Trabajo establece en su artículo 197 que “se entiende por jornada de trabajo todo el tiempo durante el cual el trabajador esté a disposición del empleador en tanto pueda disponer de su actividad en beneficio propio”.

Sin embargo, el referente normativo que predomina en la actividad en cuanto al límite horario es el Convenio Colectivo de Trabajo (CCT), N° 460/73. En su artículo 9º punto a) estipula los vínculos entre tiempo de trabajo y remuneración en la actividad al establecer que a partir de las 200 horas mensuales, se debe abonar las horas que sobrepasen ese número como extras. Posteriormente, el umbral que se consideró para abonar horas extras fue el de 192 horas, resultante de multiplicar 24 horas de jornada de trabajo (restando a treinta días del mes los seis días de franco) por las 8 horas por jornada legal de trabajo.

---

<sup>36</sup> El anexo II de la Resolución 444/09 de la Secretaría de Transporte establece los contenidos indagados en los exámenes

<sup>37</sup> Art. 4º punto b)

La diferencia expresada en dinero entre estas horas en exceso y las normales es un 50%. Sin embargo, hasta aquí no está normado explícitamente un límite a la cantidad de horas que pueden trabajar los conductores. Sin embargo, considerando las pausas entre jornadas de trabajo establecidas, puede deducirse un tope de horas mensuales que puede trabajar un conductor. En tal artículo 9º se refleja el período de descanso que debe transcurrir entre dos jornadas de trabajo por el mismo trabajador (12 horas). Las referencias a las 192 ó 200 horas mensuales no representan una limitación a prestar servicios, sino que a partir de aquí se modifica la cotización de la hora trabajada. En cambio, sí existen, limitantes por jornada (16 horas), por tiempo de descanso (12 horas entre dos servicios) y días francos que deberá gozar (6, tres por quincena). En definitiva, tácitamente se conforma una restricción a prestar servicios en 384 horas, resultantes de multiplicar 192 horas de trabajo x dos.

Otros aspectos vinculados con las condiciones de trabajo, en esta actividad también se encuentran regulados por el CCT y por el Anexo II del Decreto 692/92.

#### Algunos datos actuales de la actividad

La actividad atravesó un período de crecimiento sostenido de acuerdo a las cifras de pasajeros transportados en el período 2000-2007 (último período procesado por la Secretaría de Transporte<sup>38</sup>), incluso en el año 2002, con posterioridad a la crisis de 2001. Asimismo, se evidenció un menor uso de los vehículos en dicho período considerando el aumento de las unidades en servicio, por un lado y la reducción de los viajes en promedio por cada micro, por otro. La variable “antigüedad media del parque” viene reduciéndose año tras año desde el 2003, donde resulta que cada 3.2 años se producía la renovación, mientras que en 2007 es de 1.9 años, según la misma fuente. Ese aumento de las unidades en servicio se manifestó al mismo tiempo que se redujeron la cantidad de empresas en la actividad. Del último período procesado se puede precisar que el número de empresas de transporte interurbano que prestan servicios en el país son 136, las que emplean a unos 12.238 trabajadores<sup>39</sup> durante el año 2007.

Respecto de los indicadores de accidentalidad puede señalarse que tras ocurrir un accidente de trabajo transcurren 34.1 días de baja de recuperación por parte de los

---

<sup>38</sup> Fuente: [http://www.transporte.gov.ar/html/estad/07\\_indicop\\_servejecut.pdf](http://www.transporte.gov.ar/html/estad/07_indicop_servejecut.pdf)

<sup>39</sup> Fuente SRT (2009). Anuario 2008. Comprende a los trabajadores promedio anual cubiertos por el Sistema de Riesgos del Trabajo, conformada a su vez por las declaraciones juradas declaradas por el empleador al Sistema Único de la Seguridad Social (SUSS).

trabajadores, un índice de incidencia global<sup>40</sup> de 76.56 y uno de fallecidos<sup>41</sup> de 490.27 en el año 2007, mientras que para el año 2008 prestaron servicio 11.958 trabajadores, reduciéndose a 33.8 los días de baja y 74.55 y 753.01 respectivamente, para dichos índices.. Cabe aclarar que la media nacional del índice de incidencia para el año 2008 es levemente superior, ya que alcanza una marca de 79.4.

### **Descripción del trabajo de campo**

El ámbito del estudio se acordó en base a la información provista por la UTA y las cámaras empresariales respecto del volumen de servicios de la terminal de Retiro. Conjuntamente con estos actores se acordó el lugar donde se desarrollaría el trabajo. Entre otras ventajas se destacó que debía tratarse de un “lugar neutral”. Por ello, el sitio escogido fue la Estación Terminal de Ómnibus de Retiro (ETOR). Dicho espacio es un predio concesionado por el estado nacional a una empresa privada denominada Terminal de Buenos Aires, (TEBA Sociedad Anónima).

La Terminal se despliega en dos niveles: uno, superior, llamado “plataformas” donde se encuentran las boleterías y el ascenso - descenso de pasajeros a los micros. El acceso vehicular de los pasajeros a la Terminal se efectúa a través de puentes. El otro nivel, denominado “encomiendas”, está ubicado en la planta baja de la Terminal, a nivel de la acera, realizándose aquí la carga y descarga de encomiendas, en un espacio abierto. Contiguamente, dentro del predio se halla una estación de servicio.

En este predio abierto los trabajadores cumplen distintas tareas que se encuadran secundariamente en el proceso de trabajo, tales como limpieza interna, trámites administrativos, recolección de encomiendas<sup>42</sup>, arreglos menores. Superadas las mismas, existe un período de descanso y de espera para dirigirse a la dársena donde ascienden los pasajeros: en este período de pausa se obtuvo la colaboración de los trabajadores para ser incluidos en el estudio. Las encuestas se aplicaron en los siguientes sitios:

---

<sup>40</sup> SRT (2009) Anuario 2008. Expresa la cantidad de casos notificados por el hecho o en ocasión del trabajo en un período de un año, por cada mil trabajadores cubiertos. El término global representa además de la notificación de los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales en los establecimientos, los ocurridos in itinere y las reagravaciones.

<sup>41</sup> SRT (2009) Anuario 2008. Expresa la cantidad de trabajadores damnificados que fallecen por el hecho o en ocasión del trabajo en un período de un año, por cada un millón de trabajadores cubiertos, en ese mismo período.

<sup>42</sup> Algunos trabajadores, informan que han sufrido accidentes de trabajo al mover bultos hacia y desde la bodega. Tras ello relatan las dificultades para continuar el tratamiento, dado el rechazo de la ART acerca de la naturaleza laboral de la contingencia, asimilándola a una hernia, la cual no está contemplada como

1. En la estación de servicio instalada en ese predio. Allí, la carga de combustible/ engrase de la unidad suele ser prolongada por la cual mientras los trabajadores esperan su finalización se les ofrecía completar la encuesta.
2. En la calle interna del predio de playa de maniobras, en el lapso temporal previo a que los micros carguen pasajeros en las dársenas superiores. Allí suelen esperar descansando en su interior sentados en las butacas o limpiando el interior del vehículo (los pasillos o la cabina con trapos y franelas) manifestando que lo hacen por su voluntad y no como una imposición del empleador.
3. En las dársenas destinadas a la carga de encomiendas. En este punto los trabajadores también esperan sentados en sus puestos de trabajo el horario en que ascienden a cargar pasajeros.
4. En la vereda que atraviesa las dársenas y que se encuentra entre estas y la zona de almacenes. Aquí, los trabajadores pueden ser encontrados mientras se dirigen a abonar en la boletería la estadía en la zona, como así también, en menor medida esperando a tomar un servicio nuevo.

El trabajo fue llevado a cabo por personal del IEEE de la SRT, quienes contaron con el apoyo de delegados de la UTA durante los primeros días del estudio.

El trabajo de campo ocupó toda la extensión de la temporada de invierno (junio/ septiembre de 2.009), la que representa habitualmente el segundo momento de mayor confluencia de servicios (el primero es la temporada estival) La diferencia en cuanto a cantidad de servicios entre ambos períodos vacacionales es de alrededor de un 15%<sup>43</sup>. Teniendo en cuenta situaciones imprevistas como la pandemia de gripe A en el país, el flujo de servicios de las empresas - de acuerdo a lo informado por los trabajadores - se vio reducido aunque no se ha podido determinar hasta ahora en qué medida.

---

enfermedad profesional en el listado de enfermedades profesionales (decreto 658/96), independientemente de su carácter súbito en una tarea laboral.

<sup>43</sup> De acuerdo a la comparación del lustro 2.003-2.007 durante los meses de enero y julio considerando la cantidad de servicios entrados y salidos de la Estación Terminal de Ómnibus de Retiro (Fuente: Secretaría de Transporte)

### Dificultades para el desarrollo del trabajo de campo

A lo largo del trabajo sucedieron situaciones que requirieron cambios en la dinámica del mismo y cuya enunciación se plantea con el propósito de señalar la experiencia ponderando el esfuerzo y las estrategias superadoras para la concreción de las metas prefijadas.

El diseño original del trabajo incluyó la posibilidad de invitar a los trabajadores a una sala neutral, cedida por la CNRT, para conformar grupos. Esto requería que los conductores fueran informados e invitados mediante una logística que implicaba una participación activa de los referentes gremiales y una información previa acordada mediante una suerte de gacetilla distribuida por el gremio y las cámaras empresariales. Con relación a esto, durante la prueba piloto se verificó la falta de información de los trabajadores y la dificultad para su reunión, hecho que obligó a la búsqueda activa de sujetos en el playón de estacionamiento mencionado en párrafos anteriores. Desde el punto de vista individual y ante la falta de comentarios previos por parte de sus referentes laborales, se observó cierta desconfianza y temor entre algunos conductores, ocasionados por la incertidumbre acerca de los objetivos del estudio. Esto supuso una segunda medida adaptativa: la explicación individual en base al texto inicial previamente acordado que ocupaba la primera página del cuestionario.

Como resultado del despliegue de las tareas del trabajo de campo en una zona a la intemperie, la misma se limitó a aquellos días que no fueron demasiado inclementes.

## Resultados

La muestra estuvo conformada por 372 sujetos. Estos individuos se caracterizaron por ser todos de sexo masculino, con una edad promedio de 43 años – la Mediana y la Moda fueron de igual valor –. Un 90,8% ha referido estar en pareja al momento del estudio y sólo 31 trabajadores de la muestra (n=368) no tienen hijos. El promedio de la cantidad de hijos entre los que han referido tenerlos fue de 2,6 (Mín. = 1 - Máx. = 8) y una Media de 3,2 personas a cargo.

Dentro de la caracterización socio-demográfica de los sujetos en estudio se destaca además que un 25.1% solo concurrieron a la escuela primaria, mientras que el 35.1% sí superó los estudios primarios pero no los secundarios y 29,5% sí ha completado la secundaria. Un 8.2% de la muestra alcanzó el nivel terciario/universitario sin concluirlo; un 2.2% sí completó este último nivel educativo. Respecto del lugar de residencia, 58,6 % vive fuera de la Ciudad de Buenos Aires, la mayoría de los cuales habita en ciudades del interior del país. La distribución de la residencia de los conductores fue: 42,3% en AMBA (Área Metropolitana Buenos Aires); 16,8% en ciudades como Rosario, Córdoba, Mendoza, Tucumán, Santa Fe o Neuquén; 25,5% en otras ciudades de más de 150.000 habitantes y 15,3% en ciudades con menos de esa cantidad de habitantes y poblaciones pertenecientes a áreas rurales. El 40,3% de los encuestados demora hasta 30 minutos en llegar a tomar servicio desde su residencia habitual. El 26,1 de 31 a 60 minutos. El 10,6% tarda entre 61 y 90 minutos y el 23,1% tarda más de 90 minutos en llegar a su trabajo.

En cuanto a los datos laborales, la antigüedad en la actividad registró un valor medio de 13,6 años. De acuerdo a lo referido por los trabajadores, el 12,2% trabaja para empleadores cuyas nóminas no superan los 50 conductores; 29,6% lo hacen para empleadores que tienen entre 50 y 250 conductores y 58,1% trabajan en empresas con más de 250 conductores por nómina. De este último grupo el 40% trabaja en empresas con más de 500 conductores.

En relación a la dimensión medio ambiente de trabajo con respecto a la evaluación del estado de las rutas que les tocó transitar en el último mes, la respuesta más frecuente<sup>44</sup> es que estas son “Regulares” (47,8%; frecuencia=178). Las tres peores

---

<sup>44</sup> Recordemos que esta variable incluyó factores como asfalto, presencia de banquetas, señalización, servicios, etc. para evaluar el estado de las rutas por donde les ha tocado transitar en el último mes

opciones (“Regulares”- “Malas” – “Muy Malas”) ocuparon casi 70,5% de las respuestas. A la hora de valorar el impacto de la modificación de las condiciones de las rutas en su trabajo, casi 90% sostuvo que lo mejoraría.

La respuesta más frecuente respecto de la transitabilidad<sup>45</sup> de las rutas también fue “Regular” (41,7%). Una vez más, las tres peores opciones de respuesta fueron mayoría (casi 60%)<sup>46</sup>. Respecto de este punto, se resalta la opinión de los encuestados en torno a que la colocación de un limitador de velocidad a otros vehículos que circulan por la misma ruta implicaría una mejora en su trabajo. El 74,2% (n=364) respondió positivamente a esta cuestión. El limitador de velocidad en 100 km/h que poseen los micros en los que estos conductores trabajan, apareció como un hecho negativo del trabajo cotidiano, principalmente, en relación al resto de los vehículos que circulan por la misma ruta y que no están acotados en su accionar por un dispositivo de esas características.

En lo atinente a la confortabilidad del puesto de conductor, 70,4% respondieron que la misma es “Buena”, “Muy Buena” o “Excelente”. Con respecto a las condiciones mecánicas generales de los coches: 72,7% las evaluaron en forma positiva. Aún cuando la amplia mayoría está de acuerdo con las características de su coche y de su puesto de conductor, 51% sostuvo que mejoraría su trabajo si se modificara el estado técnico de las unidades.

Por otro lado, analizando las condiciones de trabajo se consideró, en primer lugar, el tiempo de servicio en el último mes. Así, ocho de cada diez conductores trabajaron menos de 250 hs durante el mes anterior al momento de responder la encuesta. A su vez, incluido dentro de esta proporción, un tercio del total de la muestra lo hizo menos de 200 hs por el mismo período (algo menos de 50 hs a la semana). Un quinto de los trabajadores tuvieron una carga horaria mensual por encima de 250 hs. Los resultados se sintetizan en la Tabla N° 1:

---

<sup>45</sup> Recordemos que por transitabilidad se ha entendido al estado del tránsito de las rutas, en cuanto a la presencia de otros micros, camiones, autos, tractores, etc.

**Tabla N°1. Distribución del tiempo en servicio referido durante el último mes, en porcentajes**

	Frecuencia	Porcentaje	Acumulado
Menos de 200 hs	123	33.1	33.1
201-250 hs	175	47.0	80.1
251-300 hs	47	12.6	92.7
Más de 300 hs	25	6.7	99.5
NR	2	0.5	100
TOTAL	372	100	

A los fines de evaluar las características del descanso de estos trabajadores, se tomó la descripción que ellos realizan del mismo en tres ámbitos distintos: fuera de su residencia (en destino), en su residencia y a bordo.

Interrogados sobre la calidad de los descansos fuera del lugar de residencia (en destino), en el último mes, un 25,9% respondió que estos fueron “Totalmente reparadores”; 13,1% “Muy reparadores”; 33,7% “Reparadores”; “Regularmente reparadores” un 15,6% y “Pobrementemente reparadores” y “Nada reparadores” 5,8% cada categoría de estas dos últimas. Se observa que aún cuando la mayoría de las respuestas fueron positivas respecto de las condiciones del descanso, 40,3% respondió que la modificación de los mismos mejoraría su trabajo.

Una proporción algo mayor de conductores sostuvo que sus descansos en sus lugares de residencia, en el último mes, fueron “Totalmente reparadores” (44,9%), “Muy reparadores” (19,9%) o “Reparadores” (22,3%).

Las proporciones de respuestas también fueron positivas cuando se indagó sobre las “pausas operativas a bordo” en el último período: “Totalmente reparadoras”: 22,8%; “Muy reparadoras”: 16,8%; “Reparadoras”: 39,0%. El valor “Regularmente reparadoras” fue respondido en un 16,5% de los casos. Por su parte, el 4,1% dijo que sus pausas operativas a bordo fueron “pobrementemente reparadoras” y el 0,8% de los casos “nada reparadoras”. Cabe destacar que interrogados sobre si la modificación de sus descansos a bordo mejoraría su trabajo, un 65,7% respondió que no (n=364)

---

<sup>46</sup> En un análisis factorial *post-hoc* se confirmó el vínculo entre las variables estado y

**Tabla N°2: Valoración de los descansos en los distintos sitios donde se producen, en porcentajes**

	Descanso en lugar de destino (n=359)	Descanso en lugar de residencia (n=367)	Descanso a bordo ("Pausa operativa a bordo") (n=364)
"Totalmente reparadores"	26,0	45,5	22,8
"Muy reparadores"	13,1	20,1	16,8
"Reparadores"	33,7	22,6	39,0
"Regularmente reparadores"	15,6	6,8	16,5
"Pobrementemente reparadores"	5,8	2,5	4,1
"Nada reparadores"	5,8	2,5	0,8
Totales	100	100	100

Teniendo en cuenta la cantidad de horas en servicio en el último mes, el 53,1% los conductores que han estado en servicio más de 251 horas afirman que sus descansos en destino han sido entre "regularmente" y "nada reparadores". Esto contrasta con el 27,2% que se obtiene de sumar estas categorías para la muestra en general<sup>47 48</sup>

---

transitabilidad de las rutas ya que se agruparon en el mismo factor

<sup>47</sup>Columna N°1 de la tabla N°2

<sup>48</sup> OR= 4,337 IC= 2,512 – 7,491)  $X^2=30,245$  (gl=1)

Asimismo, entre los que estuvieron en servicio más de 251 horas por mes, el 31,4% afirmaron que sus descansos en el lugar de residencia han sido entre “regularmente” y “nada reparadores” (porcentaje que nuevamente contrasta con los datos de la muestra en general, donde estas categorías totalizan el 11.8%<sup>49 50</sup>)

Si analizamos la calificación de las pausas operativas a bordo en función de la cantidad de horas que los conductores prestaron servicio en el último mes, notamos que se modifica considerablemente. Mientras quienes trabajaron menos de 251 horas calificaron como “reparadoras”<sup>51</sup> sus pausas operativas a bordo en un 83,6%, en el grupo de aquellos que trabajaron más de 251 horas, el porcentaje decrece al 57,1%.

De acuerdo a lo referido por los informantes clave de la actividad, el vínculo con las parejas de trabajo hace a la posibilidad de descanso a bordo de las unidades dada la confianza que inspiraría en el manejo. En función de esto, tener datos acerca de las parejas de trabajo se consideró un elemento importante de análisis. Asimismo, una elevada rotación (especialmente en temporada) ha sido referida como un factor que empobrece las relaciones de las parejas de trabajo. Es por ello que se ha solicitado a los encuestados que refieran la cantidad de parejas que han tenido en el último mes. Con respecto a esta cantidad de parejas el mínimo fue 1 y el máximo alcanzó el valor de 25, aunque 24 y 25 parecen ser datos marginales: despejándolos, el límite superior alcanzó la cifra de 15. El valor más frecuente fue 1 (63% de los que respondieron; n=347) y 12% tuvo hasta 2 parejas en un mes; un cuarto de los conductores refirió haber tenido, entonces, entre 3 y 25 compañeros de trabajo.

Para abundar en este sentido, se le solicitó a los encuestados que evaluaran la calidad de la relación<sup>52</sup> con las parejas de trabajo que le tocaron en el último mes. Esta evaluación fue positiva en un 97,1%: el 50,3% dijo que consideraba que la relación era “Excelente”, el 28,3% “Muy Buena” y el 18,5% “Buena” (n=346)

Por lo expuesto, se consideró pertinente analizar la relación con las parejas de trabajo y la cantidad de parejas referidas durante el último mes. Para ello se procedió a dicotomizar las variables mencionadas: la calidad de la relación en las primeras tres

---

<sup>49</sup> Ver columna N°2 de la tabla N°2

<sup>50</sup> OR=5,98 (IC=3,054 – 11,710)  $X^2= 32,170$  (gl=1)

<sup>51</sup> Bajo el título de “reparadoras”, se incluyó para este análisis con la cantidad de horas en servicio en el último mes, las tres mejores categorías de respuesta: “Totalmente reparadoras”, “Muy reparadoras” y “Reparadoras”

<sup>52</sup> Recordemos que las proposiciones sugeridas a los trabajadores que conforman el indicador “relación” fueron la confianza en el manejo, la posibilidad de descanso y la alternancia en la conducción.

opciones de respuestas (positivas) y en las segundas tres opciones (negativas). Para la cantidad de parejas se realizaron dos recategorizaciones. La primera, entre trabajadores con una pareja durante el último mes y trabajadores con más de 1, y la segunda, con conductores con 3 o menos parejas y aquellos que tuvieron más de 3. Se verificó que las respuestas de calidad positiva se asociaron con el hecho de tener una sola pareja<sup>53</sup> y con haber tenido menos de 3 parejas<sup>54</sup>. Por lo tanto, enfatiza que aún con distintas dicotomizaciones siempre a menor cantidad de parejas hubo mejores descansos a bordo.

También se analizó la relación entre la calificación de la relación con la pareja de trabajo y el modo en que los encuestados calificaron sus pausas operativas a bordo<sup>55</sup>. Al respecto, se procedió a una dicotomización de ambas variables entre las tres primeras respuestas posibles, (consideradas como positivas) y las tres segundas, consideradas como negativas. El análisis bivariado de estas condiciones evidenció una asociación entre ambas categorías.<sup>56</sup>

Otro factor a tener en cuenta con relación al descanso a bordo son las tareas realizadas además de conducir<sup>57</sup>. El 8,7% afirmó que solo conducía. Casi tres cuartos de los conductores refirieron haber tenido alguna actividad adicional: entre una y dos tareas un 25,3%, y entre tres y cuatro un 48,9%. Analizando la relación entre estas respuestas y las que hacen referencia a las pausas operativas reparadoras, se observó una asociación entre estas últimas (las tres primeras categorías de respuesta: muy reparadoras, bastante reparadoras y reparadoras) y la cantidad de tareas adicionales (menos de 2 o más de 2 tareas adicionales a la conducción).<sup>58</sup> El 79,4% de quienes calificaron a sus pausas operativas a bordo en forma negativa plantearon que realizan 3 o más tareas adicionales a la conducción.

Además de estas cuestiones, para conocer el grado de fatiga o cansancio de los choferes, se evaluó su percepción de hallarse o no en condiciones psicofísicas adecuadas para llevar adelante su tarea. Se interrogó a través de 4 preguntas, las que en un análisis factorial realizado *post hoc* demostraron estar fuertemente asociadas

---

<sup>53</sup> Odds Ratio (OR) = 7,2 (IC95% 1,5 – 34,4)  $X^2 = 0,06$  (1gl)

<sup>54</sup> OR = 18,7 (IC95% 3,8 – 90,7).  $X^2 > 0,0001$  (1gl)

<sup>55</sup> Las pausas operativas a bordo se analizan en la Tabla N°2, a continuación.

<sup>56</sup> OR = 10,3 (IC95% 3,1 – 33,9)  $X^2 > 0,0001$  (1gl)

<sup>57</sup> Recordemos que entre esas tareas se incluyeron; “cargar o descargar valijas”, “manipular el equipo que proyecta películas”, “servir viandas a los pasajeros”, “aceptar o entregar dinero a los pasajeros”, “responder preguntas del viaje a los pasajeros”

El 81,3% de la muestra sostuvo que “siempre” se sintió en condiciones psico-físicas adecuadas en general para llevar adelante su tarea durante el último mes. Los valores negativos pueden ser considerados marginales: “Pocas veces”, “Casi nunca” y “Nunca” se observó una valoración del orden de 3,7% (ver primera columna de tabla 3).

Indagada la percepción de encontrarse en condiciones psicofísicas de llevar adelante su tarea en tres momentos distintos del viaje (inicio, mitad y final) se observaron los valores resumidos en la Tabla N° 3

**Tabla N°3: Percepción proporcional de estar en condiciones psico-físicas adecuadas para llevar adelante su tarea en general y en distintos momentos del viaje en el último mes, en porcentajes**

	Condiciones psicofísicas adecuadas en general (n=368)	Condiciones psicofísicas adecuadas al comienzo de los viajes (n=371)	Condiciones psicofísicas adecuadas a la mitad de los viajes (n=371)	Condiciones psicofísicas adecuadas al final de los viajes (n=369)
Siempre	81,3	84,9	78,4	66,1
Muchas veces	9,0	3,5	7,0	8,6
Algunas veces	6,0	6,7	7,5	11,7
Pocas veces	1,4	1,4	3,0	7,3
Casi nunca	1,6	1,6	1,4	3,3
Nunca	0,7	1,9	2,7	3,0
Total)	100	100	100	100

<sup>58</sup> OR = 2,4 (IC95% 1,3 – 4,4)  $\chi^2 = 0,003$  (1gl)

Como se observa en la tabla anterior el porcentaje de quienes han referido encontrarse “siempre en condiciones psicofísicas adecuadas para llevar adelante su tarea”, decrece a medida que se avanza en el recorrido (mientras 84,9% refiere sentirse “siempre” en condiciones al comienzo del viaje, el porcentaje se reduce al 66,1% al final de los mismos).

Asimismo, analizando entre aquellos que calificaron positivamente sus pausas operativas a bordo, se observó que la proporción de estar “siempre en condiciones psicofísicas adecuadas para llevar adelante la tarea” en los tres momentos del recorrido aumentó respecto de los valores del total de la muestra.

A diferencia de lo señalado precedentemente, aquellos trabajadores que describieron sus “pausas operativas a bordo” en términos negativos, los porcentajes disminuyen considerablemente también en los tres momentos del recorrido. (Ver Tabla N° 4).

**Tabla N° 4: Comparación de percepción de hallarse siempre en condiciones psicofísicas adecuadas de llevar adelante su tarea en el último mes en el total de la muestra según el modo en que calificaron sus “pausas operativas a bordo”, en porcentajes**

<b>“Siempre en condiciones psicofísicas adecuadas de llevar adelante su tarea en el último mes”</b>			
<b>Momento del viaje</b>	<b>Pausas operativas a bordo positivas</b>	<b>Pausas operativas a bordo negativas</b>	<b>Total de la muestra</b>
Comienzo	90,6	62,8	84,9
Mitad	86,4	47,4	78,4
Final	76,5	29,5	66,1
En general	88,1	52,6	81,3

Este análisis sobre la percepción de estar en condiciones psicofísicas adecuadas para llevar adelante su tarea en el último mes, también se realizó teniendo en cuenta la variable “Horas en servicio en el último mes”, dicotomizando en “hasta 250 horas” y “más de 250 horas”.

En el grupo de trabajadores que refirieron haber estado más de 251 horas en servicio en el último mes, un 73,6% estuvo “siempre en condiciones psicofísicas adecuadas de llevar adelante su tarea” en el comienzo de los viajes. Un 61,1% de los casos tuvo la misma respuesta hacia la mitad del viaje. Hacia el final del recorrido esta proporción descendió a un 45.1%. Con respecto a la percepción en líneas generales de hallarse en condiciones de llevar adelante su tarea, en este subgrupo de trabajadores, contestó que siempre se ha sentido así el 60% de los casos.

Si observamos las respuestas del grupo que ha referido haber trabajado menos de 251 horas en el último mes, observamos que al comienzo de los viajes el 87,5% de los casos afirmó haber estado “siempre” en condiciones psicofísicas adecuadas en el último mes de llevar adelante su tarea. En la mitad de los viajes, respondió en este sentido el 82, 5% y en el final de los mismos, lo afirmó el 70,9%. Asimismo, en una valoración general respecto de haberse o no sentido en condiciones psicofísicas adecuadas de llevar adelante su tarea, en este subgrupo respondió que durante el último mes “siempre” se ha sentido así en un 86,1% (Tabla N° 5)

**Tabla N° 5 Comparación de percepción de hallarse siempre en condiciones psicofísicas adecuadas de llevar adelante su tarea en el último mes en el total de la muestra según la cantidad de horas en servicio en el último mes, en porcentajes**

<b>“Siempre en condiciones psicofísicas adecuadas de llevar adelante su tarea en el último mes”</b>			
<b>Momento del viaje</b>	<b>Más de 251 horas en servicio en el último mes</b>	<b>Menos de 251 horas en servicio en el último mes</b>	<b>Total de la muestra</b>
Comienzo	73,6	87,5	84,9
Mitad	61,1	82,5	78,4
Final	45,1	70,9	66,1
En general	60	86,1	81,3

En el caso de la situación de salud auto-referenciada, se acordó interrogar sobre percepciones y conocimientos referidos a estados de salud y síntomas en el último mes. La condición más frecuentemente referida fue el Dolor persistente de espalda o

de cintura (24,6%), la Obesidad (15,2%), Síntomas ácido-sensitivos o úlcera (13,5%), Dolor de cabeza (12,2%), menor fuerza física (8,5%), parestesias de miembros – superiores o inferiores – (8,3%), problemas de vista (7,5%), alteraciones del sueño (6,4%). Además, un 10,9% refirió haber utilizado algún medicamento habitualmente. El resto de los síntomas fue autorreferenciado en bajas proporciones.

Por otra parte, 43,3% de los trabajadores refirió haber hecho algún deporte durante el último mes, 32,4% tuvo algún pasatiempo y más de la mitad (56,7%) alguna otra actividad de esparcimiento en su tiempo libre.

La satisfacción personal con su trabajo fue evaluada mediante la *opinión directa del trabajador y su expectativa con relación al futuro de sus seres queridos*. . En el primer caso 87,6% de los conductores manifestaron estar “muy contentos”, “bastante contentos” o “contentos” con su trabajo. No obstante, más de la mitad (54%) de los encuestados manifestó algún grado de preocupación si alguno de sus seres queridos quisiera ser conductor de larga distancia.

Finalmente, con referencia a las relaciones familiares, el 93,3% de la muestra describió a estas como armónicas. El 62,1% de los casos opinó que su trabajo tiene alguna o mucha influencia en el modo en que califica sus relaciones familiares, evidenciando una asociación entre ambos tipos de respuesta.<sup>59</sup>

---

<sup>59</sup> OR = 0,25 (IC95% 0,07 – 0,87)  $X^2=0,02$  (1 gl)

## Discusión

Desde el punto de vista sociodemográfico, los principales hallazgos, que definen a esta población permiten señalar que se trata de un colectivo de trabajo de mediana edad, con una antigüedad en la actividad –en promedio - de algo más de una década<sup>60</sup> y que presta servicios en empresas de más de 250 conductores. Asimismo, una alta proporción se encuentra en pareja con un promedio de hijos que dan cuenta del modelo de familia tipo. La cantidad de personas a cargo, por lo general, supera en uno a la cantidad de hijos, de lo que puede inferirse que se trata de la pareja conyugal quien no trabaja fuera del hogar. Alrededor de 85% vive en zonas urbanas de nuestro país, alcanzando medianos niveles de educación formal, algo menos calificados que la población general<sup>61</sup>.

El estado de las rutas y la transitabilidad de las mismas hacen al contexto donde se desarrolla el proceso de trabajo de los conductores, tal como se mencionó en el marco teórico. En el análisis de ambas variables, se observó un predominio en las peores calificaciones. Tal evaluación guarda similitud con el diagnóstico efectuado acerca del estado de las rutas por parte de una entidad de consulta en la materia, donde concluyen que es deficiente en un 80% el trazado de las mismas en nuestro país<sup>62</sup>. En este sentido resulta pertinente recordar que dichas condiciones negativas del medio por donde circula pueden incrementar la carga de trabajo de los conductores.

La descripción de la calidad del puesto de conductor y del estado técnico de los coches que le tocó conducir debe ser tenida en cuenta en la misma línea que el estado de las rutas y la transitabilidad de estas, es decir, como elementos constituyentes del medio ambiente de trabajo. El puesto de conductor y el estado técnico de los coches pueden convertirse en factores que coadyuvan a la fatiga. En la percepción sobre el puesto de conductor una amplia mayoría respondió que este era bueno / muy bueno / excelente. Lo mismo sucedió con el estado técnico de los coches, lo cual se explicaría por una frecuente renovación del parque automotor<sup>63</sup>. No obstante, un porcentaje no desdeñable ha planteado que una modificación en estos aspectos redundaría en una mejora en su trabajo.

---

<sup>60</sup> Respecto de la antigüedad en la actividad, muchos encuestados refirieron que previo a la actual trabajaban en larga distancia, pero en el transporte de carga.

<sup>61</sup> Según datos de la Encuesta Nacional de Factores de Riesgo (Ministerio de Salud de la Nación; 2006), de carácter poblacional (en estudios que incluyen mujeres), 1,5% no tiene instrucción (fue realizada en personas de 18 a 65 años); Primaria incompleta: 8,2%; Primaria completa: 27%; Secundaria incompleta: 16,8%; Secundaria completa: 20,1%; Terciario/Univ. incompleto: 11,8%; Terciario/Univ. Completo: 12,1%; Especial:0,2%.

<sup>62</sup> Centro de Experimentación y Seguridad Vial (CESVI), [www.cesvi.com.ar](http://www.cesvi.com.ar), sitio visitado el día 15/12/09

<sup>63</sup> Ver nota al pie N° 38

Desde la perspectiva en que ha sido abordada aquí, la fatiga tiene una alta vinculación con la disminución de la resistencia y de la capacidad de trabajo (OIT, 1998). La autopercepción de los choferes respecto de hallarse, o no, en condiciones psicofísicas adecuadas de llevar adelante sus tareas, disminuye de acuerdo al momento del viaje en que se refiera (desde el 84,9% que refirió hallarse siempre en condiciones psicofísicas al comienzo de los viajes al 66,1% al final de los mismos). Este descenso puede deberse a cuestiones esperables propias del ciclo de trabajo al cual se ven expuestos usualmente. Es necesario analizar la percepción de encontrarse en condiciones de llevar adelante su tarea de modo articulado tanto con el tiempo en servicio en el último mes como con la percepción de las posibilidades de descanso a bordo.

En relación a la cantidad de horas en servicio en el último mes, la percepción de estar en condiciones psicofísicas adecuadas de llevar adelante su tarea se ve modificada. En el final de los viajes, casi la mitad de quienes trabajaron más de 251 horas, dijeron haberse sentido en condiciones psicofísicas adecuadas de llevar adelante su tarea. Esta observación contrasta fuertemente con casi las tres cuartas partes que afirmaron lo mismo en el grupo de quienes trabajaron menos de 251 horas. Esta relación entre mayor cantidad de horas en servicio y la percepción de menores condiciones psicofísicas adecuadas para llevar adelante su tarea, se encuentra refrendada por vasta bibliografía internacional revisada.<sup>64 65 66 67</sup>

Entre quienes refieren sus pausas operativas a bordo como poco reparadoras, casi un tercio afirmó hallarse en condiciones psicofísicas adecuadas de llevar adelante su tarea al final de los viajes, a diferencia de las tres cuartas partes que refirieron lo mismo habiendo descrito como “reparadoras” sus pausas operativas a bordo.

En el análisis de los descansos a bordo, es necesario tener en cuenta la cantidad de tareas que los trabajadores deben hacer en la unidad además de manejar. Respecto de esta cantidad de tareas es importante resaltar que cuatro de cada cinco

---

<sup>64</sup> Rey de Castro J, Gallo J, Loureiro H. Cansancio y somnolencia en conductores de ómnibus y accidentes de carretera en el Perú: estudio cuantitativo. Rev Panam Salud Publica. 2004;16(1):11–8.

<sup>65</sup> García Miranda, Paula (2008) “Los riesgos de trabajar con sueño” Ciencia & Trabajo | AÑO 10 | NÚMERO 29 | Julio / Septiembre 2008 | [www.cienciaytrabajo.cl](http://www.cienciaytrabajo.cl) | A67/A70

<sup>66</sup> Salinas M, Riveros A, Contreras G. 2008. Somnolencia Diurna Excesiva en Conductores Nacionales. Cienc Trab. Jul-Sep; 10 (29): 79-81.

<sup>67</sup> Sagasti (2008) Op Cit

trabajadores que calificaron a sus pausas operativas a bordo en forma negativa plantearon que realizan tres o más tareas adicionales a la conducción. Si bien por el tipo de tareas realizadas no suponen un efecto negativo en función de incrementar la carga mental y física de trabajo, puede atentar contra la continuidad del descanso a bordo y su efecto reparador.

En el análisis de la descripción de sus descansos que los trabajadores realizan, además de las pausas a bordo, se han tomado otros dos espacios: en el lugar de residencia y en destino.

Tal como se mencionó en los resultados, se ha observado asociación entre la cantidad de horas en servicio y la percepción de la calidad de esos descansos. Al momento del análisis de los datos, la bibliografía revisada no refiere observaciones sobre la calificación que los trabajadores realizan de sus descansos, tal como la hemos considerado en este estudio.

Alejados de resultados considerados marginales, en cuanto a problemas de salud, la condición más frecuentemente referida fue el Dolor de espalda o de cintura (24,6%), la Obesidad (15,2%), Síntomas ácido-sensitivos o úlcera (13,5%), Dolor de cabeza (12,2%), menor fuerza física (8,5%), parestesias de miembros –superiores o inferiores – (8,3%), problemas de vista (7,5%), alteraciones del sueño (6,4%). Además, un 10,9% refirió haber utilizado algún medicamento durante el último mes.

La obesidad ha sido cuantificada mediante mediciones objetivas en un 15,2% en varones pertenecientes a la población general de nuestro medio<sup>68</sup>. Si bien se trata de dos métodos de obtención de datos diferentes (objetivación mediante pesaje y referencia de los trabajadores), entendemos que no puede soslayarse el dato de población general siendo la obesidad un hecho que aún mediante autorreferencia puede resultar fiable por las características físicas y estéticas que tiene. Esta entidad ha sido descrita en otros trabajos sobre este grupo de trabajadores como es el caso de México, donde una población de menor edad (20-29 años) que la nuestra, se objetivó una proporción del orden de 22,5% y en otra mayor (40-49 años), un 33,4%<sup>69</sup>. Por último, la obesidad, junto con trastornos gastrointestinales y alteraciones

---

<sup>68</sup> Encuesta Nacional de Factores de Riesgo (Ministerio de Salud de la Nación; 2006). En: [http://www.msal.gov.ar/hm/Site/enfr/contenidos/PDF/07\\_PesoCorporal.pdf](http://www.msal.gov.ar/hm/Site/enfr/contenidos/PDF/07_PesoCorporal.pdf) [ingreso 29/10/09]

<sup>69</sup> Aguilar-Zinser JV, Irigoyen-Camacho ME, Ruiz-García-Rubio V, Pérez-Ramírez M, Guzmán-Carranza S, Velázquez-Alva Mdel C, Cervantes-Valencia LM. Prevalence of overweight and obesity among professional bus drivers in Mexico. *Gac Med Mex.* 2007 Jan-Feb; 143(1): 21-5.

cardiovasculares, particularmente hipertensión arterial, se ha observado en revisiones que incluyeron diversas fuentes de información<sup>70</sup>. En nuestro estudio se ha observado una referencia de valores similar a un estudio realizado en Dinamarca hace más de dos décadas entre conductores urbanos, que señalaba que la prevalencia de síntomas compatibles con úlcera péptica era de 12%, el doble que la población control<sup>71</sup>. Una vez más, se trae a colación datos para considerar la descripción de fenómenos similares, en un terreno de posibles analogías, más que de estrictas comparaciones a sabiendas de las dificultades de orden metodológico para el hallazgo de trabajos con poblaciones que puedan ser comparadas.

Los trastornos ligados al sueño se han descrito vinculados al síndrome de Apnea (e Hipoapnea) del Sueño en trabajos que específicamente estaban destinados a tal fin<sup>72</sup> o en el marco de las implicancias del trabajo nocturno<sup>73</sup>. Una valoración subjetiva de trastornos del sueño hemos observado como valores bajos (del orden del 6%)

En síntesis, se puede plantear un conjunto de entidades gnoseológicas y síntomas (síndrome) de causas relacionadas con las características del puesto de trabajo y la organización laboral relacionados con los conductores de larga distancia, incluyendo tareas adicionales, correspondientes a esfuerzos físicos y vibraciones, por un lado (Dolor de espalda o de cintura, menor fuerza física, y parestesias de miembros – superiores o inferiores), aspectos funcionales ligados a horarios de trabajo (problemas de vista, y alteraciones del sueño) por otro, y derivaciones directas de aspectos adyacentes al trabajo y que repercuten selectivamente en la esfera gastrointestinal y nutricional (obesidad y síntomas ácido-sensitivos).

La satisfacción manifiesta de los trabajadores con su trabajo, donde casi nueve de cada diez afirmaron estar contentos o muy contentos con el mismo, contrasta con la preocupación de que uno de sus seres queridos se dedique a la misma actividad. La mitad de los encuestados dijo que esto le preocuparía. Es de destacar que ambas cuestiones configuran un elemento que sugiere un campo interesante de exploración en futuros estudios sobre esta temática. En los encuentros iniciales con informantes clave de la actividad, surgió como cuestión a tener en cuenta, la intención de que los

---

<sup>70</sup> Winkleby MA, Ragland DR, Fisher JM, Syme SL Excess risk of sickness and disease in bus drivers: a review and synthesis of epidemiological studies. *Int J Epidemiol.* 1988 Jun; 17(2): 255-62.

<sup>71</sup> Netterstrøm B, Juel K. Peptic ulcer among urban bus drivers in Denmark. *Scand J Soc Med.* 1990 Jun;18(2):97-102.

<sup>72</sup> Santos EH, de Mello MT, Pradella-Hallinan M, Luchesi L, Pires ML, Tufik S. Sleep and sleepiness among Brazilian shift-working bus drivers. *Chronobiol Int.* 2004;21(6):881-8.

seres queridos tengan la posibilidad de “estar mejor que uno”, que exista la posibilidad de “superación”. Puntualmente, esto surgió en torno a los hijos y la “superación” era entendida en un proceso de movilidad social ascendente. Esta cuestión debe ser contrastada para futuras investigaciones en términos de hipótesis.

Respecto al modo de describir sus relaciones familiares, los encuestados refirieron en una amplia mayoría que estas son “armónicas”. Un punto que es de destacar en este aspecto es el alto porcentaje que también se encuentra en las respuestas respecto del grado de influencia que el trabajo tiene en estas relaciones. Casi dos tercios de los encuestados manifestó que su trabajo tiene alguna o mucha influencia en las mismas. En trabajos realizados en otros países se observó que esta influencia se manifiesta como una contradicción entre el anhelo de arribar a su casa y la incomprensión de su familia ante la necesidad de descanso<sup>74</sup>. Esta situación abona la construcción de nuevas hipótesis que podrían llevar a posibles estudios para la consideración del vínculo entre la familia y la profesión de choferes de larga distancia. Por lo pronto, es muy importante destacar aquí que el trabajo es visto por los choferes como un elemento que incide fuertemente en cómo se dan sus relaciones familiares.

### **Conclusión**

La actividad del transporte de pasajeros de larga distancia, de acuerdo al análisis de los datos recogidos, se lleva a cabo mediante una fuerza de trabajo de mediana edad con un nivel medio de escolarización y que conforman en una alta proporción familias tipo.

En rasgos generales este colectivo de trabajo presenta niveles considerables de conformidad con el trabajo que desarrollan. Sin embargo, la misma comienza a matizarse tras el análisis del indicador indirecto de satisfacción personal evaluado a través de la consideración de algún ser querido se dedique a esta actividad. Este matiz se pone de mayor relieve cuando se observan los resultados en materia de percepción de condiciones psicofísicas para llevar adelante la tarea, cantidad de tareas adicionales a la conducción, y valoración de las pausas a bordo del coche. Lo mismo

---

<sup>73</sup> M.L.N. Pires, C.W. Teixeira, A.M. Esteves, L.R.A. Bittencourt, R.S. Silva, R.F. Santos, S. Tufik and M.T. Mello. Sleep, ageing and night work Braz J Med Biol Res, September 2009, Volume 42(9) 839-843

<sup>74</sup> Comisiones Obreras España (2009) Organización del trabajo en el sector de transporte por carretera, Comisiones Obreras, España. Disponible en [http://www2.fct.ccoo.es/pdf/fatiga\\_laboral/3\\_ORGANIZACION.pdf](http://www2.fct.ccoo.es/pdf/fatiga_laboral/3_ORGANIZACION.pdf). Visitado por última vez el 14/12/2009

sucede cuando se separan los grupos de trabajadores que más horas trabajaron durante el último mes, de los que lo hicieron en menor cuantía. En efecto, un porcentaje no menor de trabajadores perciben que sus descansos no son adecuados, como así también, pareciera ser que las tareas realizadas, complementarias al manejo, mellan las condiciones generales. Asimismo, existe una referencia por parte de los trabajadores de los problemas de salud física referidos habitualmente en los conductores aunque en proporciones variables con relación a otras series. Respecto de las consecuencias ligadas a la fatiga y al sueño, las mismas podrán ser profundizadas a partir de los datos resultantes del componente fisiológico de este estudio.

En definitiva, más allá de los dominios específicos en el que se puedan expresar el impacto de las CyMAT, se ha evidenciado la importancia que las horas de trabajo acumuladas a lo largo de un mes – período de evaluación – pueden ejercer entre los conductores de larga distancia de pasajeros

## **Bibliografía citada y consultada**

- Aguilar-Zinser JV, Irigoyen-Camacho ME, Ruiz-García-Rubio V, Pérez-Ramírez M, Guzmán-Carranza S, Velázquez-Alva Mdel C, Cervantes-Valencia LM. (2007) Prevalance of overweight and obesity among professional bus drivers in Mexico. Gac Med Mex. 2007 Jan-Feb; 143(1): 21-5.
- Catalano, A., Mendizábal, N. y Neffa, J. (1991): Las condiciones y medio ambiente de trabajo y la salud de los obreros del vidrio en la Capital Federal y el Gran Buenos Aires, Asociación Trabajo y Sociedad
- CESVI, disponible en [www.cesvi.com.ar](http://www.cesvi.com.ar)
- Comisiones Obreras España (2009) Organización del trabajo en el sector de trabajo en el sector de transporte por carretera, Comisiones Obreras, España. Disponible en [http://www2.fct.ccoo.es/pdf/fatiga\\_laboral/3\\_ORGANIZACION.pdf](http://www2.fct.ccoo.es/pdf/fatiga_laboral/3_ORGANIZACION.pdf). Visitado por última vez el 14/12/2009
- De la Garza Toledo, Enrique, (2005) Sindicatos y nuevos actores sociales en América Latina (comp.), CLACSO, 2005
- Encuesta Nacional de Factores de Riesgo (Ministerio de Salud de la Nación; 2006).En:[http://www.msal.gov.ar/hm/Site/enfr/contenidos/PDF/07\\_PesoCorporal.pdf](http://www.msal.gov.ar/hm/Site/enfr/contenidos/PDF/07_PesoCorporal.pdf) [ingreso 29/10/09]
- García Miranda, Paula (2008) “Los riesgos de trabajar con sueño” Ciencia & Trabajo | AÑO 10 | NÚMERO 29 | JULIO / SEPTIEMBRE 2008 | [www.cienciaytrabajo.cl](http://www.cienciaytrabajo.cl) | A67/A70
- Kompier, MAJ(1996) Bus drivers: Occupational stress and stress prevention. Working paper CONDI/T/WP.2/1996. ILO.
- M.L.N. Pires, C.W. Teixeira, A.M. Esteves, L.R.A. Bittencourt, R.S. Silva, R.F. Santos, S. Tufik and M.T. Mello. (2009) Sleep, ageing and night work Braz J Med Biol Res, September 2009, Volume 42(9) 839-843
- Neffa, Julio Cesar (1985) Documentos presentados al Seminario Multidisciplinario sobre “Ccondiciones y Medio Ambiente del Trabajo en la Argentina. Cap. I- Aspectos teóricos y metodológicos”, CEIL-CONICET, Buenos Aires, Año 1985. Pág. 30
- Netterstrøm B, Juel K. (1990) Peptic ulcer among urban bus drivers in Denmark. Scand J Soc Med. 1990 Jun;18(2):97-102.
- OIT (1998) Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Trabajo, OIT, 29.39.
- OMS (1946): Constitution. Preámbulo. Ginebra

- Otmani, S., Rogé, J., y Muzet, A (2005) Sleepiness in professional drivers: Effect of age and time of day. *Accident Analysis and Prevention*, 37: 930-937.
- Rey de Castro J, Gallo J, Loureiro H. Cansancio y somnolencia en conductores de ómnibus y accidentes de carretera en el Perú: estudio cuantitativo. *Rev Panam Salud Publica*. 2004;16(1):11–8.
- Sagaspe, P., Taillard, J., Akerstedt, T., Bayon, V., Espié, S., Chaumet, G., Bioulac, B. y Philip, P.(2008) Extended driving impairs nocturnal driving performances . *Plos One* 2 (10): e3493. [doi:10.1371/journal.pone.0034933](https://doi.org/10.1371/journal.pone.0034933)
- Santos EH, de Mello MT, Pradella-Hallinan M, Luchesi L, Pires ML, Tufik S (2004). Sleep and sleepiness among Brazilian shift-working bus drivers. *Chronobiol Int*. 2004;21(6):881-8.
- Secretaría de Transporte de la Nación, disponible en [www.transporte.gov.ar/html/estad/07\\_indicop\\_servejecut.pdf](http://www.transporte.gov.ar/html/estad/07_indicop_servejecut.pdf)
- SRT (2009). Anuario Estadístico 2008. Disponible en [www.srt.gov.ar](http://www.srt.gov.ar)
- Universidad Tecnológica Nacional (2009) Vehículos de transporte automotor de pasajeros de doble piso. Estudio técnico: evaluación de condiciones de seguridad. Universidad Tecnológica Nacional (Disponible en [http://www.cnrt.gov.ar/index2\\_2.htm](http://www.cnrt.gov.ar/index2_2.htm). Visitado por última vez el 14/12/2009)
- Winkleby MA, Ragland DR, Fisher JM, Syme SL (1988) Excess risk of sickness and disease in bus drivers: a review and synthesis of epidemiological studies. *Int J Epidemiol*. Jun; 17(2): 255-62.