



Recta de la N-113, donde murieron cuatro camioneros en una colisión frontal la madrugada del 5 de marzo.

FOTOS: IVÁN BENÍTEZ

EL KILÓMETRO DEL SUEÑO

El accidente que costó hace un mes la vida a cuatro transportistas revela la crudeza de un sector que no duerme. Jornadas extenuantes, presión constante y noches interminables en cabinas arrastran a los camioneros al límite

IVÁN BENÍTEZ

Valverde/Fitero/Imárcoain

EL accidente de tráfico más grave registrado en Navarra en los últimos años tuvo lugar la madrugada del 5 de marzo, en la misma recta que se muestra en la imagen superior, justo antes de la segunda señal de bienvenida a los conductores. Ocurrió en el kilómetro 101 de la N-113, dentro del término municipal de Fitero y a tres kilómetros y medio del área de servicio de Valverde (La Rioja). Murieron cuatro transportistas —dos hombres y dos mujeres— tras una colisión frontal entre los camiones que conducían en direcciones opuestas.

En uno de los vehículos viajaban Spas, de 47 años, y Petya, de 41, un matrimonio búlgaro afinado en Churrriana de la Vega (Granada), padres de dos hijos. En el otro, con matrícula checa, iban David, de 46 años, y Marcela, de 47. Eran las tres y media de la madrugada, una de las franjas horarias más críticas para quienes pasan largas horas al volante. El llamado “kilómetro del sueño”, cuando el cuerpo cede al agotamiento. Uno de los camiones transportaba verduras con destino a Navarra; el otro, neumáticos a Guadalajara.

Según fuentes policiales, ambos vehículos realizaron maniobras evasivas tras un “despiste”: uno de los conductores dio un volantazo, el otro reaccionó de forma instintiva y sus respectivas cargas invadieron los carriles contrarios. El impacto fue brutal. Los tacógrafos confirmaron que los dos chóferes habían respetado los descansos reglamentarios y circulaban a 90 km/h, la velocidad permitida en ese tramo que conecta Cintruénigo con Valverde.

Salir llorando de casa

Al parecer, según compañeros transportistas, Spas y Petya habían hecho la parada reglamentaria de nueve horas en el área de Valverde, a tres kilómetros y medio del lugar del accidente. Descansaron al otro lado de la carretera, frente al restaurante, y retomaron el viaje durante la noche en dirección a Navarra. “Este es el lugar donde estacionan los camiones que salen de la base”, explicaban dos semanas después sus compañeros. “Era una pareja extraordinaria”. A ella la recuerdan como una mujer decidida, que dejó su trabajo como peluquera y esteticista para acompañar a su marido y obtuvo todos los permisos necesarios para condu-



Cristina e Ionvi (matrimonio) conducen de Berlín a Madrid y Almería.

cir vehículos pesados. Su sueño era ahorrar para comprarse una casa.

La explanada de Valverde sigue siendo un punto de paso para camiones internacionales. Un enclave marcado por la fatiga y la tensión, donde muchos conductores encuentran un respiro. Aquí, entre socavones llenos de agua de lluvia, días después de los sucedido, tres tráilers permanecen estacionados, con las cortinas corridas. Pertenecen a la misma empresa que empleaba a los transportistas fallecidos. Al otro lado de la carretera, junto a una gasolinera abandonada y un restaurante, otro vehículo articulado se detiene para cumplir los quince minutos de parada obligatoria.

Es mediodía. Gheorghe Zaberca conduce hacia su base en Granada. “Sí, eran de mi empresa. No los conocía, soy nuevo”, dice con cierta contención. Tras un

día entero al volante desde Holanda y una noche sin dormir, relata que el momento más duro para él llega al atardecer, cuando el sueño se vuelve insostenible. Entonces, llama a su mujer y a sus hijas. “Y todo pasa”, describe, mientras las ráfagas de viento lo sacuden todo. Esa noche descansará en Guadalajara. “Tengo dos niñas —una de nueve y otra de cinco años— que no estoy viendo crecer. Por eso cambié de empresa. Ahora estoy mejor; solo paso fuera tres días como mucho. Antes eran dos semanas seguidas. Lo más duro es la soledad. Me mata estar lejos de mi mujer e hijas. Siempre salgo de casa llorando, con la mochila al hombro. No me gusta este trabajo. ¿A quién puede gustarle algo así?”

En el único restaurante del área, un camarero organiza las mesas para los primeros comensales. “Al ser jueves hay menos

clientes”, comenta Mitch. “Los camioneros intentan avanzar lo máximo posible para llegar a casa el viernes”. Un matrimonio toma un café en la barra antes de volver a la cabina. “Tenemos quince minutos”, aclara Jorge, de 65 años. A su lado, Tatiana, su mujer, de 58, lo acompaña en cada trayecto. “Viajamos de Madrid a Francia cargados con motores y solemos parar aquí cada semana para comer o cenar. La carretera no es peligrosa, pero hay muchas distracciones provocadas por el cansancio”, interviene ella, que no conduce. “Yo me encargo de organizar la comida, la ropa, le relleno la botella de agua... Hacemos un trabajo en equipo desde hace tres años”, añade. “Cada cuatro horas y media tengo que hacer un descanso”, continúa Jorge. “Muchos compañeros nos hablan de la precariedad y de la presión que reciben por parte de los clientes o almacenes, que te obligan a estar a una hora concreta para cargar o descargar. Antes, cuando llegaba la noche, tenía que llamar a Tatiana para que me hiciera compañía por teléfono. Al sueño se suma el estrés de encontrar un sitio donde aparcar para descansar”.

Un crespón negro

De otro camión descende un conductor. En el interior viajan dos. “Hemos descargado en Valverde y regresamos cargados a París. Como vamos dos, arrancamos a las nueve de la mañana y no paramos hasta las seis del día siguiente. Rotamos cada cuatro horas, pero no se duerme durante 21 horas seguidas. Ahora hemos hecho las nueve horas obligatorias de parada, pero no se descansa de verdad”. La normativa europea permite que, en los vehículos con doble tri-



Mohamed, compañero de dos de los fallecidos.



Anabela y Nuno Silva, matrimonio y conductores vecinos de Pamplona.



Tatiana acompaña a Jorge, su marido, en cada ruta internacional.



Andrés, transportista murciano de 60 años.



Radu Ticu, con los peluches de sus hijos, viaja a Bristol.



Gheorghe Zaberca, compañero de los dos vecinos de Granada fallecidos.

pulación, el tiempo máximo de conducción se amplíe: uno conduce mientras el otro puede ir en reposo. En este caso, el tacógrafo puede registrar hasta 21 horas de actividad, siempre que ambos conductores hayan tenido al menos nueve horas de descanso dentro de un periodo de treinta horas. Sin embargo, muchos transportistas coinciden en que, aunque la norma se cumpla formalmente, el cuerpo no descansa igual en una cabina en movimiento. “No se duerme bien cuando el camión está en marcha”, resume el conductor.

Todo indica que el sistema está diseñado para no detenerse, para seguir conduciendo incluso hasta la muerte. Un crespón negro en el parabrisas del tráiler de Mohamed da fe de ello. “Dos de los cuatro fallecidos eran mis compañeros”, observa antes de subir a la cabina con una bolsa de fruta. Viaja solo rumbo a Holanda. “Lo más duro es la noche, la madrugada. Te vence el sueño

y tienes que parar un momento, tomar aire... En una carretera como esta, si no estás bien descansado, es fácil sufrir un accidente. Los que salimos de nuestra base en Granada estamos obligados a detenernos aquí”.

Sentado frente a la barra del restaurante, Vicente, murciano de 43 años, come un plato de huevos fritos con chorizo y bebe una cerveza sin alcohol. “Vengo de Dinamarca. Vas durmiendo a ratos”. Sobre su empresa, asegura que no le mete presión. “Yo voy tranquilo. Salí un viernes y volveré a casa el viernes siguiente. Lo que peor llevo es la soledad, la lluvia y la nieve. Si pudiera, cambiaría de trabajo”.

Al final de la explanada del área de servicio, Andrés, también de Murcia, de 60 años, acaba de despertar y come algo dentro. Asomado a la ventanilla del camión frigorífico con el que transporta yogures a su tierra, y con la voz rota por el cansancio, cuenta que viene de Francia.

“Salí a las nueve de la noche y he llegado a las ocho y media de la mañana”. Permanecerá detenido hasta las seis y media de la tarde, como exige el tacógrafo. Con 39 años de experiencia al volante, lo que más le pesa es la constante necesidad de adaptarse a los demás. “Nos tratan muy mal en los almacenes”, lamenta. Si salió de casa un sábado a las ocho de la noche, prevé llegar el viernes siguiente a las ocho de la mañana. Y volverá a salir el lunes. “Los camiones funcionan bien; los que no vamos bien somos nosotros. Hoy solo he dormido tres horas. Deberíamos trabajar como en algunos países de Europa, donde no se permite circular de noche”. En Suiza, por ejemplo, se aplican restricciones nocturnas para vehículos de más de 3,5 toneladas, desde las diez de la noche hasta las cinco de la mañana. “Las noches son para dormir, no para conducir. Es un riesgo demasiado alto. Aunque

estés parado diez horas, no consigues dormir”.

Dos peluches

En la gasolinera de Imárcoain, sentido Pamplona, llama la atención desde la carretera que lleva a la Ciudad del Transporte un oso de peluche colocado en el asiento del copiloto del tráiler de Radu, de 37 años. Se dirige a Bristol con un cargamento de lechugas. Paró el día anterior a las siete de la tarde y está listo para reanudar el viaje. “Lo más difícil es la madrugada, entre las cuatro y las seis. Esa es la hora crítica, cuando aparece el sueño. Entonces detengo el camión y me bajo para que me dé el aire”. Partió el domingo a las siete de la mañana y regresará una semana después. “Descansas un mínimo de 45 horas antes de volver a la carretera”. Los dos peluches que lleva son de sus hijos, de 10 y 5 años. El oso le acompaña desde hace siete años, y el perro, desde que empe-

zó a conducir en 2011. “Hablo con ellos cada día. Siempre me preguntan: ‘Papá, ¿cuándo vuelves a casa?’”.

Muy cerca, un matrimonio ultima los preparativos antes de partir hacia Alemania. Ana María y Nuno, de 51 y 49 años, se turnan cada cuatro horas y pueden llegar a estar hasta 21 en ruta. “El problema es que no puedes dormir mientras el camión está en movimiento. Y cuando por fin paras, sigues haciendo cosas. A la falta de sueño se suma una mala alimentación”, explica ella. “Si uno está cansado, avisa al otro. Yo aguanto mejor las noches”.

En el aparcamiento de la Ciudad del Transporte, un matrimonio búlgaro que se hace llamar D. y G., de 51 y 55 años, descansa unas horas tras llegar de Alemania con un cargamento de mensajería. Llegaron a la una de la madrugada. El cansancio se refleja en sus rostros. “Hacemos jornadas de veinte horas, turnándonos cada cuatro. Los cuerpos lo notan, pero es la única forma de ganar dinero rápido y pagar la hipoteca. Tenemos tres hijos en Bulgaria que alimentar”. Pronto reemprenden la marcha hacia Madrid, donde descargarán, para continuar hasta Alicante. Habrán pasado una semana fuera.

De madrugada, en la gasolinera Andamur, también en la Ciudad del Transporte, Cristina e Ionvi, un matrimonio rumano de 35 y 38 años, llena el depósito tras salir de Berlín el día anterior al mediodía. Se dirigen a Almería, con una parada previa en Madrid para entregar mercancía textil. Cristina, al volante, asegura que las horas más duras son entre las cuatro y las siete de la mañana. “Es cuando nos entra el sueño. Cambiamos las tarjetas y tratamos de sobrepornos. Si los dos estamos mal, paramos y nos aireamos”. Su hijo de 15 años vive con su abuela en Rumanía. “No hay solución al problema del descanso —dice Ionvi—. Hay demasiado trabajo y faltan conductores. Nos gustaría poder trabajar solo durante el día, aunque ganáramos menos”.

La tragedia de Fitero no fue solo un accidente. Fue la consecuencia última de una cadena de noches sin sueño. Algunos, como Petya, dejaron atrás su vida anterior para compartir cabina con su pareja. Otros, como Radu, colocan peluches en el asiento del copiloto para no sentirse lejos de casa. Gheorghe se despidió entre lágrimas de su mujer y sus hijas. Andrés, de 60 años, ya no puede más. Ana María y Nuno arrastran el cansancio. Cristina e Ionvi saben que no hay salida ante la sobrecarga de trabajo. Todos comparten historias parecidas.

Allí, en el kilómetro 101 de la N-113, cuatro vidas se apagaron. Pero para quienes siguen al volante, cada jornada es una lucha contra el sueño. Y aunque muchos repiten que “esto no es vida”, vuelven a subir a la cabina. Porque en la voz de una llamada a medianoche o en la luz de una gasolinera, encuentran la fuerza para seguir adelante.