

## **Grupo 12: Salud, condiciones y medio ambiente de trabajo**

### **Representaciones sobre las condiciones de riesgo de conductores del transporte ferroviario de pasajeros**

**Natalia L. Gonzalez**

Investigador Docente – Universidad Nacional de General Sarmiento.

J.M. Gutierrez 1150, Los Polvorines, Buenos Aires.

ngonzale@ungs.edu.ar

#### **INTRODUCCION**

Este trabajo presenta algunas reflexiones preliminares de las representaciones sobre el riesgo inherente al trabajo y el riesgo de accidente de los trabajadores de la locomotora del transporte ferroviario de pasajeros. En la etapa de concesiones, iniciada en la década del '90, el sistema ferroviario fue parte de una reestructuración y un fuerte cambio organizacional que se suman a una trayectoria particular, que da cuenta de vertiginosos cambios en la estructura organizacional – de las diversas empresas componentes-, de un marco normativo más bien estático con el Reglamento Interno Técnico Operativo y la Ley General de ferrocarriles y un sistema tecnológico que cuenta con varios años.

Por ello, nos preguntamos: ¿qué sucede cuando existen ambigüedades o zonas de incertidumbre (Crozier y Friedberg, 1977) en relación al proceso de trabajo- corrida de la locomotora- particularmente en caso de incidentes y perturbaciones y cuáles son las representaciones en torno al riesgo y la seguridad de los trabajadores?. El trabajo de campo, aún en proceso, se lleva a cabo en la Línea Belgrano Sur del ferrocarril metropolitano en el ramal estación Buenos Aires – González Catán que une la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con la zona oeste y recorre varias localidades del partido de La Matanza.

A continuación, presentamos un marco conceptual que hace referencia a las características de los sistemas a riesgo y presenta algunos datos sobre los riesgos y accidentes en los ferrocarriles metropolitanos. En un segundo punto desarrollamos la importancia del componente humano en la interacción con el sistema tecnológico al

momento de enfrentarse con perturbaciones durante la prestación del servicio, para luego sintetizar el análisis preliminar de nuestro trabajo de campo.

## **CONDICIONES DE RIESGO Y RIESGO DE ACCIDENTES EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO DE PASAJEROS**

En las teorías de la gestión del riesgo, podemos encontrar dos grandes corrientes, la Teoría de los Accidentes Normales (NAT) (Perrow, 1999) y la Teoría de las Organizaciones a Alta Confiabilidad (High Reliability Organizations – HRO). La teoría formulada por Charles Perrow se aplica en organizaciones donde encontramos sistemas complejos y de alta integración y donde lo normal, dadas las características ontológicas de dichos sistemas, es que sucedan accidentes normales. Por otro lado, la teoría HRO se pregunta sobre la confiabilidad de los sistemas organizacionales complejos. “El objeto de estudio de la HRO está formado por el grupo de organizaciones que funcionan de manera segura y fiable en contextos cada vez más complejos. En particular, los investigadores de este enfoque han estudiado el sistema de control aéreo, la gestión de una red de generación de electricidad, la explosión de centrales nucleares y las actividades a bordo de un portaviones de la marina estadounidense” (Cantero, 2007:82-83). Una tercera y nueva línea en desarrollo es la perspectiva de la *robustez organizacional* (Boissières, 2007) que supone que la organización enfrenta perturbaciones ordinarias en un sistema técnico. Las organizaciones están continuamente afectadas por perturbaciones que son parte integrante del funcionamiento de las mismas. Esta línea de teorías se concentra específicamente en los sistemas técnicos de las organizaciones, pero sin embargo apelan al comportamiento de los individuos en el trabajo ya que se considera que es una de las fuentes de accidentes.

Según la NAT el ferrocarril no se encuadra dentro de los sistemas complejos o de alto riesgo (Perrow, 1999; Amalberti, 2009) así como tampoco dentro de las HRO, pero sí conlleva actividades de riesgo para sus conductores y ayudantes y también para los usuarios y transeúntes.

Para Amalberti (2009) un *sistema de alto riesgo* es aquel que tiene cuatro características: 1) *gestión de procesos dinámicos*, 2) *están controlados por individuos* –

control humano-, 3) *conlleven riesgos* – de accidentes y de equivocación-, 4) *las unidades son interdependientes y conforman un gran sistema técnico*. En el caso del transporte ferroviario de pasajeros nos encontramos con un sistema cuyas unidades tienen cierto nivel de interdependencia, principalmente en la tarea de evitar choques de trenes, por lo que esta característica no se ajusta en su totalidad; conllevan riesgos de accidentes pero son poco frecuentes; se trata de procesos cuya dinamicidad debemos relativizar en tanto los procedimientos y el material tractivo de los ferrocarriles tiene una baja tasa de cambio; están controlados por individuos pero además están operados por individuos alejándose de aquellos sistemas de alto riesgo intensivos en tecnología.

Según Perrow, el transporte ferroviario posee un tipo de interacción simple y un tipo de acoplamiento fuerte. Por ende, la probabilidad de que ocurran *accidentes normales* es baja. Sin embargo, en el transporte ferroviario de pasajeros argentinos encontramos otras variables, que son constituyentes del sistema y lo complejizan.

El sistema ferroviario argentino y más particularmente el transporte ferroviario urbano de pasajeros puede considerarse un sistema de alto riesgo en tanto confluyen en él una serie de dimensiones -diferentes a las que proponen Perrow y Amalberti- que consideramos vulneran la confiabilidad.

1) CAMBIOS ORGANIZACIONALES: desde sus inicios a fines del siglo XIX los ferrocarriles transitaban por diversas *manos* sean estas estatales, privadas, de capitales extranjeros o nacionales. Los primeros ferrocarriles surgieron de la iniciativa privada primordialmente y el gobierno del Estado de Buenos Aires que puso en funcionamiento en 1857 el denominado Ferrocarril Oeste (FCO). Luego, siguió un período conocido como de *frenesí ferroviario* en el que se concesionaron una gran cantidad de líneas férreas. En 1948 se nacionalizaron los ferrocarriles y fueron estatizados todos los servicios, para cinco décadas más tardes acudir a un fenómeno diametralmente opuesto en el que un porcentaje considerablemente alto de líneas fueron cerradas. Esta dinámica organizacional responde a sistemáticos cambios del componente administrativo<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Según Aria y Margulies (1979) los cambios macro en la organización pueden afectar tres componentes: el componente tecnológico, el componente humano y el componente administrativo. Este último incluye la estructura y jerarquía de la organización, las metas, las políticas, la coordinación y el control.

Tabla N° 1: *Evolución de la política ferroviaria*

1er treintena	Pragmatismo Mixto (capitales públicos y privados)	<i>Génesis, combinación de actores y crisis</i>
2da treintena	Manos privadas	
3era treintena	Control Estatal	
4ta treintena	Nacionalización	<i>El Estado empresario, Larkin<sup>2</sup> y después</i>
5ta treintena	Disminución de la importancia de los ferrocarriles en el sistema de transporte	<i>Privatizaciones</i>

Datos: elaboración propia en base a López (2007)

2) MARCO NORMATIVO: desde la teoría de las organizaciones es reconocida la importancia que se le da a la norma, con los aportes de la perspectiva clásica y estructuralista, para el mejor desarrollo de las tareas en la organización. En el caso de los ferrocarriles argentinos consideramos de gran importancia la Ley Mitre<sup>3</sup>, el Reglamento Interno Técnico Operativo –RITO<sup>4</sup>-, la Ley General de Ferrocarriles<sup>5</sup>, y los

<sup>2</sup> El Plan Larkin debe su nombre a Thomas Larkin quien contratado como experto brindó una serie de recomendaciones -principalmente de racionalización- tales como el cierre de ramales antieconómicos, el cierre de talleres redundantes y la supresión de trenes de pasajeros de baja utilización.

<sup>3</sup> En 1907 es sancionada la conocida como *Ley Mitre* que promovió un marco altamente flexible para la construcción y explotación de ferrocarriles con la exención del pago de derechos de aduana, de impuestos nacionales y provinciales. Asimismo, ya se había establecido el sistema de garantías con el objeto de atraer capitales extranjeros que pudieran llevar adelante los proyectos. En todos los casos se otorgaba un 7% de rentabilidad sobre un capital de 750.000 pesos fuertes a los inversores. Este precedente se instaló con las líneas férreas que se extendieron a posteriori del FCO contando con el antecedente de otros países. Cfr. (López y Waddell, 2007; Schvarzer y Gómez, 2006)

<sup>4</sup>El RITO, originario de 1958, buscaba unificar en un solo corpus normativo a los ferrocarriles del Estado Argentino. Describe tareas y procedimientos en la corrida del tren. El RITO pierde legitimidad con la concesiones de la década del 90 ya que los contratos habilitan a que cada una de las concesionarias proponga nuevas prácticas que hagan a la mayor eficiencia y rentabilidad de la línea férrea.

decretos de otorgamiento en concesión. En este sentido, se visualiza claramente como el marco normativo promueve un tipo de ferrocarril en el que se privilegia un tipo de propietario y de negocios que no tienen estrecha vinculación con el desarrollo de las líneas férreas y la conexión de puntos alejados del extenso territorio nacional.

3) SISTEMA TECNOLÓGICO: desde el inicio de los ferrocarriles el material y los insumos para el tendido de las líneas férreas fue importando en su totalidad. “A diferencia de los grandes países europeos y de los Estados Unidos, la Argentina instaló una de las redes férreas más extensas del mundo sin que eso generara la más mínima actividad fabril promovida por ella” (Schvarzer, 1996: 68). Por otro lado, la diversidad de trochas existentes en nuestro país ya que conviven la trocha angosta, media y ancha respondió a tres factores primordiales: la discrecionalidad de los ingenieros que ponían en marcha el tendido de las vías, la imitación de los ferrocarriles de los países de los inversores – fueran estos ingleses o franceses – y a una cuestión de costos. La compra de material tractivo de segunda mano proveniente de países que consideran a esas tecnologías obsoletas llegan al país con manuales en idioma extranjero o sin manuales para ser reacondicionados y operados en las líneas de la actualidad. Se suma a esto la falta de inversiones durante el periodo de concesión (según informes de la comisión nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y de la Auditoria General de la Nación (AGN).

Estas tres dimensiones: los vertiginosos cambios en la estructura organizacional del sistema ferroviario a nivel administrativo *vis a vis* la obsolescencia de algunos marcos normativos, la pérdida de legitimidad de otros y la impronta de otros en pos del desarrollo de un tipo particular de ferrocarril, *vis a vis* la transferencia de tecnologías obsoletas, reacondicionadas y con fuertes discontinuidades en los programas de inversión en vías, material tractivo, y sistemas de señalamiento son factores críticos que han configurado el deterioro de la infraestructura ferroviaria otorgando especificidad y complejizando el sistema.

---

<sup>5</sup> La ley de ferrocarriles, que data de 1891, propone una serie de medidas que hacen al marco del funcionamiento de sistema ferroviario, tales como el mantenimiento de las vías y la marcha de los trenes.

Sin embargo, los accidentes de trenes se suelen caracterizar por su baja frecuencia pero cuando ocurren suelen ser accidentes grandes y con alta concentración de víctimas y daños materiales.

Según el Reglamento Interno Técnico Operativo en el artículo 475 se consideran accidentes a los siguientes hechos:

- Descarrilamientos en general
- Choques en general
- Fraccionamientos por roturas o defectos de enganches
- Escapes de trenes o vehículos
- Roces de vehículos en las maniobras
- Roturas de puentes, alcantarillas, cambios o barreras de pasos a nivel
- Explosiones de calderas
- Vehículos particulares arrollados
- Animales arrollados
- Personas arrolladas o accidentadas en terreno del ferrocarril
- Cadáveres o heridos encontrados en terreno del ferrocarril
- Accidentes del trabajo en general
- Desperfectos causados por tormentas o ciclones
- Interrupción de vías poslluvias, crecientes, derrumbes, etc.
- Inundaciones en estaciones o vías
- atentados que puedan afectar la seguridad de los trenes
- Incendios en los trenes, en los edificios, en las cargas y en todo otro objeto o cas de propiedad del ferrocarril, o particular existente en terrenos o dependencias del mismo. Así también los que se produjeran en campos o bosques colindantes con el ferrocarril y que pudieran imputarse a chispas de las locomotoras.

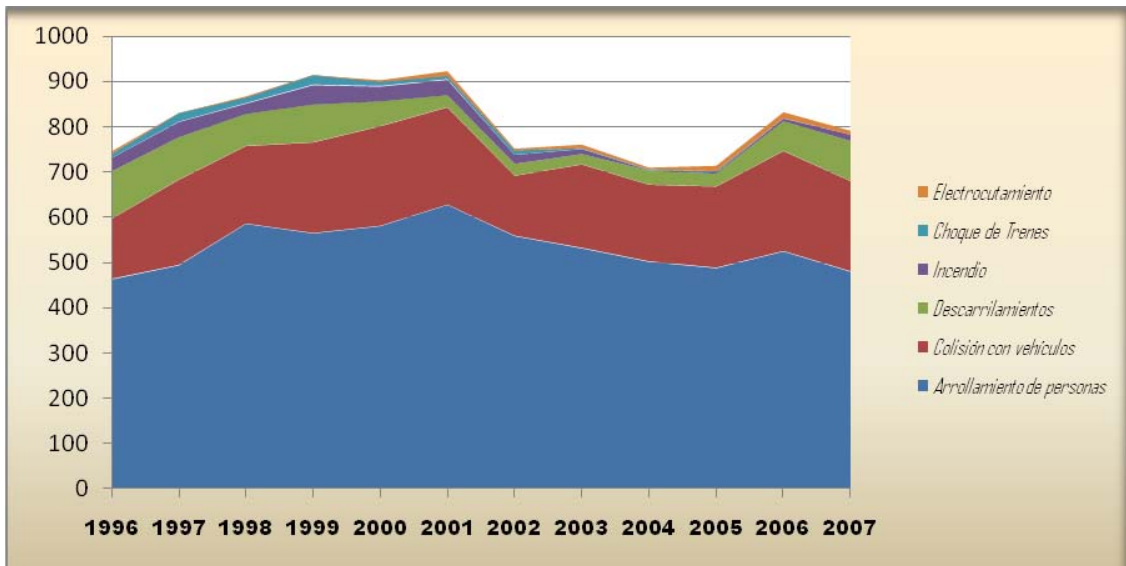
Por su parte, la CNRT clasifica como accidentes a los siguientes:

- Electrocutamiento
- Choque de trenes
- Incendio

- Descarrilamientos
- Colisión con vehículos
- Arrollamiento de personas

Si tenemos en cuenta algunos datos, en el período 2004-2007 ocurrieron 12.250 accidentes en los ferrocarriles metropolitanos que implicaron alrededor de 10.000 heridos y 1.500 muertos. También, se incorporaron al instrumento de clasificación de accidentes, las categorías: “pasajeros golpeados o caídos”, “apedreamiento”, “colisión con obstáculos” y “otros incidentes” que ascendieron aproximadamente a 2000 episodios por año. Esta última incorporación impacta en la cantidad total de accidentes del período.

Gráfico N°1: Accidentes en ferrocarriles metropolitanos 1996-2007



Fuente: Cantidad de accidentes por tipo – Área metropolitana- Período 1996-2007. Elaboración propia en base a datos CNRT

A principios de 2003, la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), elevó un informe acerca de las falencias en seguridad, mantenimiento, cumplimiento de criterios técnicos, calidad, y frecuencia de los servicios. Debido a este informe, la Jefatura de Gabinete de Ministros y la Auditoría General de la Nación



(AGN) realizaron sus propias evaluaciones. En el mismo año, la AGN elevó su propio informe respecto del trabajo de las empresas adjudicatarias. Respecto de las obras de inversión y mantenimiento se señala el incumplimiento por parte de las empresas respecto de las condiciones de las vías, estaciones, inmuebles y material rodante, con inversiones postergadas o no realizadas.

En relación a la calidad del servicio y a la seguridad operativa se señala que coincidentemente con la no realización de inversiones se ha visto reducida la calidad de los servicios y deteriorada la seguridad del sistema.

Asimismo, la CNRT, mejoró el instrumento de relevamiento de estadísticas sobre los incidentes y accidentes en los servicios de transporte ferroviario urbano de pasajeros incorporando nuevas categorías.

En 2006 la Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT) elaboró un informe que da cuenta del efecto psíquico sobre los maquinistas que participaron en accidentes. El relevamiento indica signos de estrés postraumático en el grupo de trabajadores que participaron de accidentes durante la prestación del servicio. Es importante aclarar que en su trayectoria laboral en ferrocarriles los conductores y/o ayudantes participan en promedio de 4.5 accidentes.

En las entrevistas, se señala que muchos de los conductores ponen en práctica estrategias para evitar los arrollamientos si bien reconocen que solo podrán realizarlas aquellos conductores de mayor experiencia o antigüedad. Paralelamente se construyen estrategias de carácter colectivo para sobrellevar la angustia que produce participar de un arrollamiento.

En el transporte ferroviario, en coincidencia con los estudios sobre la *teoría del error del factor humano*, generalmente se atribuye la generación de accidentes a un error de los conductores dejando de lado el resto de los actores involucrados y las variables organizacionales. Además, tal como se señala en el estudio de la SRT, de que los conductores visualizan- en el caso de los arrollamientos- la cercanía de la tragedia sin poder evitarla.

Este estudio contribuyó a que en 2009 se reemplazara la resolución 315 de la SRT –originaria del año 2002 donde los accidentes con arrollamiento ya eran una temática de alto impacto en los trabajadores ferroviarios- por la resolución 558 del



procedimiento preventivo y tratamiento de estrés post traumático relacionado con accidentes en el ámbito ferroviario, pre-metro y subterráneos. Esta última resolución propone como novedoso que el empleador deberá denunciar a la Aseguradora de Riesgos del Trabajo (ART) todos los casos en que se produzca un accidente por arrollamiento de vehículos y/o personas, descarrilamiento y/o colisión de formaciones en el ámbito de ferrocarriles o hechos violentos cuyo resultado sea la muerte o lesiones de la/s víctima/s y/o donde se haya puesto en riesgo la vida del conductor, conductor especializado, ayudante de conductor, jefe de tren y personal de servicio de a bordo. Anteriormente, además de liberar al personal de la prestación del servicio eran evaluados por un médico empresario con el objeto de brindarle asistencia y verificar su condición psicofísica y en caso que el médico considerase que existiera un daño en la salud se realizaba la denuncia respectiva frente a la ART.

Este listado de informes intenta dar cuenta de la problemática del riesgo de accidentes en los ferrocarriles metropolitanos.

### **EL FACTOR HUMANO<sup>6</sup> EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO DE PASAJEROS: LOS TRABAJADORES Y LAS CONDICIONES DE RIESGO**

Si consideramos las organizaciones como un sistema socio-técnico resulta necesario analizar los componentes técnicos y sociales de la organización. La línea de los sistemas a riesgo (Perrow, 1999) propone un análisis centrado en los aspectos tecnológicos, soslayando el componente humano. Este componente es valorado desde la perspectiva de la psicología cognitiva, la ergonomía y la psicodinámica del trabajo.

“El factor humano se invoca frecuentemente en el análisis de las catástrofes industriales (Chernobyl, Bhopal...) de los accidentes de tren, de buques petroleros o de avión, de los accidentes de trabajo, etc. y en los procesos judiciales o ‘comisiones de investigación’” (Dejours, 1998:7). Y esta mirada reduccionista que se centra en el interés en los aspectos humanos de las catástrofes y de los accidentes se relaciona con la

---

<sup>6</sup> El factor humano es la expresión con la que los ingenieros, los que se ocupan de la confiabilidad de las instalaciones, los diseñadores, los que hacen prevención, los especialistas en seguridad de las personas y de las instalaciones, designan el comportamiento de los hombres y de las mujeres en el trabajo ( Dejours, 1998).

búsqueda de responsables o la asignación de responsabilidades considerando que los individuos son falibles de equivocarse y de cometer errores.

Para analizar el accionar del trabajador en la organización nos han resultado iluminadores diversas teorías: la del error humano (Reason, 2009), la del análisis estratégico (Crozier y Friedberg, 1977), la del compromiso cognitivo (Amalberti, 2009), la línea de la psicodinámica del trabajo (Dejours, 1998)

Desde las ciencias cognitivas y la ergonomía muchos son los trabajos que se han esforzado en dar cuenta que los errores humanos son indudablemente una de las principales causas de accidentes en el ámbito de las organizaciones (Reason, 2009). En el marco del “error” Reason (2009) señala que los errores dependen de dos tipos de fallos: el que impide el desarrollo de la acción conforme a lo pretendido que llama *deslices o lapsus* y el que impide alcanzar las consecuencias deseadas que llama *equivocaciones*.

Por su parte, Dejours (1998) sostiene que pensar al factor humano en términos de comportamientos ineficaces o fallas humanas conduce a análisis demasiado simplificadores y erróneos en los cuales se privilegia un tipo de racionalidad instrumental o teleológica, mientras que se trata con frecuencia de conductas racionales y no de errores. “En efecto, a partir de que se toman en consideración los tres registros de racionalidad de la acción, se vuelve a veces racional suspender la primacía de la racionalidad por finalidad para respetar exigencias surgidas de las otras esferas de racionalidades” (Dejours, 1998: 79). Coincidentemente, Amalberti (2009) señala que se ha dado demasiada importancia a los mecanismos de error para explicar los fallos del operador, lo que en cualquier caso es menos explicativo de lo que parece. El fallo se expresa antes en la pérdida del *compromiso cognitivo*.

El modelo del *compromiso cognitivo* (Amalberti, 2009) señala que el fallo se produce por la pérdida de control del compromiso cognitivo -al ir enfrentándose con riesgos constantes- que puede responder a diversas causas o factores. “Los mecanismos cognitivos abordados son aquellos que garantizan al operador un compromiso eficaz entre tres objetivos a veces contradictorios: la seguridad – propia y del sistema-, el desempeño –impuesto pero también deseado- y la minimización de las consecuencias fisiológicas y mentales de este desempeño.” (14)

El modelo tiene dos niveles: el de la comprensión/acción y el de control. El primero consiste en construir una representación de la situación anticipadamente mientras que el segundo incluye los diversos mecanismos de defensa existentes - conocimientos, experiencia y confianza- que permiten aceptar los riesgos aceptados.

Teniendo en cuenta estas perspectivas preferimos centrarnos en trabajar sobre aquellos comportamientos desarrollados en pos de evitar esos accidentes. Si ocurren accidentes producto de fallas o equivocaciones, resulta interesante pensar que es lo que posibilita que ocurran estas fallas o equivocaciones y en el caso de que ocurran que dispositivos organizacionales redundantes faltan para evitar que el riesgo llegue a accidente.

La pérdida de confiabilidad en las organizaciones han sido objeto de estudio y se señala que las fuentes de perturbaciones y de accidentes se centra en los fallos, los errores y las violaciones de normas.

En este sentido, nos preguntamos cuáles son las situaciones que desencadenan esos fallos, errores y violaciones o que provocan la pérdida del *compromiso cognitivo*. También nos preguntamos, contrariamente que comportamientos alternativos y/o novedosos desarrollan para recuperar los errores o fallas que pueden contribuir a la confiabilidad del sistema.

Otros enfoques comenzaron a dar cuenta que la actuación por fuera de la norma es la que posibilita que muchas organizaciones sobrevivan a través de “trampas” “transgresiones” o “violación” o “mentiras” (Dessors y Guiho-Bailly, 1998; Dejours, 1992; Dejours, 1998; Aslanides y Poy, 2001; Poy, 2007; Dejours y Molinier, 1998). La ergonomía nos ha revelado la existencia de un desfase entre la tarea prescrita y la actividad real y nos indica que esa brecha no corre siempre con la misma suerte: o bien es tolerada y ofrece márgenes de libertad para que los actores creen o bien se la persigue y los actores temen ser atrapados. (Dejours, 1998). “(...) los agentes se ven obligados a menudo a salir de la legalidad y a hacer trampa con las consignas, no debido a su gusto inmoderado por el fraude o por la irresponsabilidad, sino con el objeto de realizar lo mejor posible su tarea” (Dessors y Guiho-Bailly, 1998:13).

Desde la sociología del trabajo y la sociología de las organizaciones se habla de “desbordes informales” (Friedberg, 1993), “regulaciones” (De Terssac, 1996) o

“regulación autónoma” (Reynaud, 1998) cuando la normativa no alcanza para gestionar el proceso de trabajo y se vale de la organización informal.

Es aquí donde encontramos la tensión entre la teoría de las organizaciones y la psicodinámica del trabajo. Mientras que la primera supone el desarrollo de estrategias deliberadas de actores en pos de detentar poder, la segunda hace referencia a estrategias deliberadas que responden a una defensa frente al sufrimiento en el trabajo.

### **Las condiciones y el medio ambiente de trabajo**

Nos interesa introducir aquí la idea de *condiciones de riesgo* porque consideramos que se encuadra en la visión alternativa sobre las condiciones y medio ambiente de trabajo (CYMAT) (Neffa, 1995) en oposición a la concepción dominante. En la visión alternativa se considera que si existen políticas y se recurre a la participación de todos los sectores interesados, puede reducirse sensiblemente el número de muertos, accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y la gravedad de los daños ocasionados a las personas por las CYMAT deficientes. Contrariamente a la versión dominante que preconizaba que los accidentes o enfermedades profesionales ocurrían por la propensión natural a accidentarse o a enfermarse y por la responsabilidad y culpabilidad de quienes eran alcanzados por los riesgos, las CYMAT analizan la carga física de trabajo y el esfuerzo muscular, los problemas de higiene y de seguridad en el trabajo y las condiciones de trabajo. “...cuando las CYMAT no son adecuadas, la fatiga se hace patológica, aumenta la propensión a enfermarse y accidentarse y “ese” trabajo degradado termina por deteriorar la salud (Neffa, 1995:6).

Entonces, conjuntamente con la idea de error, fallas y violaciones, la evaluación de las CYMAT constituye un cuerpo dinámico que es necesario evaluar para considerar su impacto sobre el desempeño de los operadores y mejorar constantemente.

### **UN ANALISIS PRELIMINAR EN LA LINEA BELGRANO SUR**

La línea Belgrano Sur, cuyos orígenes fueron franceses e ingleses, tiene la particularidad de conformarse por dos ramales. Un ramal realiza el trayecto desde la

Estación Buenos Aires, partiendo del barrio de Parque Patricios, hasta la Estación González Catán de la localidad homónima. El otro trayecto recorre las localidades de Valentín Alsina y Libertad del partido de Merlo.

La línea Belgrano Sur, perteneciente al Ferrocarril Nacional General Belgrano cuya característica principal es la longitud más angosta de la trocha, surge de la conjunción de ciertas líneas férreas. Esta conjunción, propiciada a fines de los '40 por el Estado Nacional al convertirse en el único empresario de toda la red ferroviaria, dió origen a los nombres con los que más tarde se identificó a las líneas: Belgrano, Mitre, Sarmiento, San Martín, Roca y Urquiza.

En la actualidad, la línea se encuentra bajo la gestión de UGOFE (Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia), una unidad conformada en el año 2004 por el Decreto 798 del Poder Ejecutivo Nacional para operar la línea San Martín luego de que se quitara la concesión otorgada oportunamente a Ferrocarril Metropolitano.

Por ende, nuestro interés se centra en estudiar en esta línea cuáles son las representaciones sobre el riesgo y las condiciones de riesgo laboral que construyen los trabajadores, teniendo en cuenta sus trayectorias laborales, experiencias de riesgo vividas, cómo se plasman en prácticas cotidianas con el objetivo de gestionar el riesgo inherente al trabajo y en qué medida y de qué manera repercuten en la confiabilidad del proceso de trabajo. Por eso, nos interesa indagar respecto de las representaciones o percepciones sobre el riesgo que promueven y facilitan algunas prácticas y desarticulan otras; paralelamente qué prácticas actúan como dinamizadoras, transformadoras o constructoras de representaciones. “La aceptabilidad del riesgo se construye a partir de la situación de interacción que define las incertidumbres y las expectativas, pero donde también intervienen los valores y los códigos de creencias de los actores confrontados a recorridos sociales muy diferentes” (Pucci, 2004:65). Esta dialéctica representaciones-prácticas resultaría entonces interrelacionada y dinámica, puesto que se influyen y modifican mutuamente por las experiencias y reflexividad de los actores.

Del análisis preliminar de nuestro trabajo de campo surgen algunas representaciones interesantes respecto de cuáles son los riesgos más frecuentes con los que consideran que se enfrentan y la probabilidad de accidente durante la prestación del

servicio. Es importante aclarar que al presente se han realizado entrevistas sólo a conductores que han atravesado las transiciones Ferrocarriles Argentinos- Ferrocarriles Metropolitanos S.A. (FEMESA)- Metropolitanos- UGOFE.

Como primer elemento, el riesgo y el riesgo de accidente particularmente es minimizado señalando que se trata de una cuestión relacionada con el desempeño del trabajo. La respuesta inmediata al consultar sobre los riesgos que se corren durante la prestación del servicio o corrida del tren es que “no se corren riesgos”, “casi no hay”. Sin embargo, durante el desarrollo de la entrevista es común que luego surjan algunos relatos que dan cuenta de la complejidad del sistema y la posibilidad diaria de que ocurran accidentes. “Dios trabaja en el Belgrano Sur” resulta una frase más que elocuente para graficar las condiciones en las que se desarrolla la prestación del servicio.

El *expertis* es señalado como un elemento clave a la hora de enfrentar perturbaciones durante las actividades. Los más antiguos, o aquellos que han atravesado por lo menos tres diferentes estructuras organizacionales: Ferrocarriles Argentinos, FEMESA, Metropolitanos y ahora UGOFE reconocen que ser “conocedor” permite anticiparse a ciertas situaciones problemáticas. Para los trabajadores más antiguos el marco normativo tiene una relevancia altamente considerable a la hora de desempeñarse en sus tareas. La Ley General de Ferrocarriles y el RITO son mencionados asiduamente como respaldatorios de los comportamientos y acciones así como las omisiones. Esta importancia otorgada a los marcos normativos, señalan, no se encuentran en los trabajadores más jóvenes, o ingresados hace pocos años.

En las representaciones de este grupo de trabajadores la mayor probabilidad de riesgo o fuente de riesgos es el material tractivo mientras que el tipo de accidente señalado como más común es el suicidio en la vías seguido por el arrollamiento.

## **A MODO DE CONCLUSION**

Si bien desde la teoría de la gestión del riesgo los ferrocarriles no son considerados un sistema a riesgo, consideramos que en el caso argentino, ciertas especificidades la ubican bajo este rótulo. Estas especificidades están estrechamente vinculadas con la evolución del sistema ferroviario por lo menos en tres ítems que son

ejemplificativos más no taxativos: tipo de propietarios, marco normativo y sistema tecnológico.

En este marco de sistemas a riesgo consideramos algunas de las representaciones sobre el riesgo inherente al trabajo y riesgo de accidente que poseen los trabajadores de la locomotora. Con un bajo nivel de representación sobre el riesgo consideran que es posible realizar acciones o prever desde el conocimiento y el expertis para sobrellevar algunas perturbaciones en el trabajo y evitar accidentes.

### **BIBLIOGRAFIA**

AMALBERTI R. (2009) *La acción humana en los sistemas de alto riesgo*, Editorial Modus Laborandi, España.

ASLANIDES M. y POY M. (2001) “Ergonomía y Seguridad Área en una organización militar argentina” en *Anales del 5º Congreso Nacional de Estudios del Trabajo*, Asociación Argentina de Especialista en Estudios del Trabajo.

BOURRIER M. (2001) La fiabilité est une question d'organisation en Bourrier M. (dir.) *Organiser la fiabilité*, L'Hartmattan, París.

CANTERO, J.(2007) “La gestión del riesgo industrial bajo la óptica de la teoría de los accidentes normales en el caso de una plataforma química” en WALTER J.y PUCCI F. (comp.) (2007) *La gestión del riesgo y las crisis. Personas, culturas organizacionales e instituciones*. Ed El Ateneo, Bs As., pp. 89 – 152.

CANTERO, J. y RUFFIER, Jean (2007) “La teoría de las organizaciones de alta confiabilidad. Orientaciones y consecuencias para el análisis del riesgo” en WALTER J. y PUCCI F. (comp.) (2007) *La gestión del riesgo y las crisis. Personas, culturas organizacionales e instituciones*. Ed El Ateneo, Bs As., pp. 75-90.

CROZIER M. y FRIEDBERG E. (1990) *El actor y el sistema. Las restricciones de la acción colectiva*, Alianza Editorial

Decreto 592/2007 – Rescisión del Contrato de Concesión de la explotación de los servicios ferroviarios de pasajeros – Belgrano Sur



- DEJOURS C. (1998) *El Factor Humano*, Lumen Humanitas, Buenos Aires.
- DESSORS D. y GUIHO-BAILLY M. (1998) *Organización del Trabajo y Salud*, Asociación Trabajo y Sociedad, Lumen-Humanitas, Buenos Aires.
- FRIEDBERG, E. (1993) *Le Pouvoir et la Regle*, París, Seuil
- JODELET D. (1985) “La representación social: fenómenos, concepto y teoría” en MOSCOVICI S. (1985) *Psicología Social II*, Editorial Paidós Ibérica, Barcelona.
- LOPEZ M. y WADDELL J. (comps.) (2007) *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina*, Ediciones Lumiere, Buenos Aires.
- NEFFA J. (1995) Las condiciones y medio ambiente de trabajo (CYMAT). Presentación de la concepción dominante y de una visión alternativa, Cymat N° 1, PIETTE- CEIL, CONICET.
- PERROW C. (1984) *Normal Accidents. Living with high-risk technologies*, Basicbooks, Nueva York.
- POY M. (2007) “Toma de riesgos y desvíos de las normas de seguridad: un intento de gestión de las contradicciones en los sistemas de trabajo” en *Anales V Congreso Internacional de Ergonomía*, Santiago de Chile.
- POY. M. (2007). “Aspectos funcionales de los riesgos y desvíos de las normas de seguridad en el trabajo. Un aporte a la comprensión de las relaciones entre actividad humana y seguridad”, *Laboreal*, 3, (1), 45-48. <http://laboreal.up.pt/>
- PUCCI F. (2004) *Aprendizaje organizacional y formación profesional para la gestión del riesgo*, Cinterfor/OIT, Montevideo.
- REASON J. (2009) *El error humano*, Editorial Modus Laborandis, España.
- SCHVARZER J. (2006) *La industria que supimos conseguir*, Editorial Planeta, Buenos Aires.

SCHVARZER J. y GOMEZ T. (2006) *La primera gran empresa de los argentinos. El Ferrocarril del Oeste*, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires.

WALTER J. y PUCCI F. (2007) *La gestión del riesgo y las crisis. Personas, culturas organizacionales e instituciones*, Editorial El Ateneo, Buenos Aires.