Repositorio Digital Institucional
"José María Rosa"

Universidad Nacional de Lanús
Secretaría Académica
Dirección de Biblioteca y Servicios de Información Documental

Pablo Alberto Garaño

Matar y morir en el trabajo: estudio de los efectos de accidentes ferroviarios con arrollamiento de personas en la salud mental de los conductores de trenes

Tesis presentada para la obtención del título de Maestría de Epidemiología, Gestión y Políticas de Salud del Departamento de Salud Comunitaria

Director de Tesis

Hugo Spinelli

El presente documento integra el Repositorio Digital Institucional "José María Rosa" de la Biblioteca "Rodolfo Puiggrós" de la Universidad Nacional de Lanús (UNLa)

This document is part of the Institutional Digital Repository "José María Rosa" of the Library "Rodolfo Puiggrós" of the University National of Lanús (UNLa)

Cita sugerida

Garaño, P.A. (2008). *Matar y morir en el trabajo : estudio de los efectos de accidentes ferroviarios con arrollamiento de personas en la salud mental de los conductores de trenes* (Tesis de Maestría) Universidad Nacional de Lanús. Departamento de Salud Comunitaria. Disponible en <https://doi.org/10.18294/rdi.2020.172768>

Condiciones de uso

www.repositoriojmr.unla.edu.ar/condicionesdeuso

www.unla.edu.ar
www.repositoriojmr.unla.edu.ar
repositoriojmr@unla.edu.ar

Universidad Nacional de Lanús
Departamento de Salud Comunitaria

Maestría en Epidemiología, Gestión y Políticas de Salud
3° Cohorte 2000-2002

MATAR Y MORIR EN EL TRABAJO

**Estudio de los efectos de accidentes ferroviarios con
arrollamiento de personas en la salud mental de los
conductores de trenes**

Director: Dr. Hugo Spinelli

Maestrando: Lic. Pablo Alberto Garaño

RESUMEN

La presente tesis se propone contribuir a la conceptualización de un problema de salud que afecta profundamente a los conductores de trenes a lo largo de su vida laboral. El objetivo específico de la investigación es analizar los efectos emocionales de los accidentes con arrollamiento de personas en el proceso salud/enfermedad en el colectivo de trabajadores.

Los conductores de trenes del ámbito de la red ferroviaria de la ciudad de Buenos Aires y sus alrededores, están expuestos diariamente a participar en accidentes ferroviarios con arrollamiento de personas (AFCAP). Dadas las características del transporte ferroviario (que impide frenar instantáneamente o desviar el rumbo del convoy) y la frecuencia de este tipo de accidentes el trabajador queda ubicado como testigo impotente de la muerte de otros seres humanos.

La metodología de investigación es cualitativa. El trabajo se organiza de la siguiente manera: se caracteriza el problema a investigar; se explicita la implicancia personal del autor en la elección del mismo; revisa el estado de la cuestión sobre esta problemática y recoge tres relatos de vida cuyo eje es la experiencia subjetiva en el trabajo. Toma el testimonio de los propios trabajadores ferroviarios como información relevante. Se analiza luego con los desarrollos teóricos del psicoanálisis y en particular la mirada de la psicodinámica de trabajo.

La investigación constata que trabajar con la experiencia de haber participado en un AFCAP y la posibilidad de que éste se repita es un factor de sufrimiento psíquico para el trabajador. En este sentido los AFCAP representan un problema de alarmante gravedad, tanto por su alta frecuencia como por el impacto que los mismos producen en el proceso salud/enfermedad de los trabajadores ferroviarios. No sólo afecta su salud mental sino que el malestar sostenido a lo largo de la vida laboral tiene efectos nocivos en el proceso salud/enfermedad de los trabajadores.

ABSTRACT

This thesis aims to contribute with the conception of a health problem that deeply and invisibly affects train drivers throughout their working life. The specific objective of the investigation is to analyse the emotional effects of the rail accidents that include running over persons in the health-disease

process of this workers collective.

The train drivers of the railway network in the city of Buenos Aires and its suburbs are daily exposed to rail accidents that include running over persons (RATIROP). Due to the characteristics of rail transport (that does not allow for sudden braking or off course deviation) and the frequency of this type of accidents the worker is situated as a powerless witness to the death of other human beings.

The investigation's methodology is qualitative. The presentation is set forth as follows: the problem under research is characterized; the personal involvement of the author in this choice is made explicit; the state of the art regarding the problem is revised and three life stories are gathered with the main axis placed on the subjective experience at work. The railway workers testimony is taken as outstanding information. It is then analysed with the theoretical concepts of psychoanalysis, particularly with work psychodynamics.

The investigation establishes that to work with the experience of having participated in RATIROP, and the possibility that this may repeat itself is a psychic suffering factor for the worker. In this sense the RATIROP represent an alarmingly severe problem, due to their high frequency as well as the impact caused on the health-disease process of the rail-workers. They do not only affect the workers mental health but the sustained ill-being experimented throughout working life leads to damaging effects in the health-disease process of the workers.

Agradecimientos

Este trabajo fue posible al apoyo, el intercambio y los aportes de muchos amigos, colegas y compañeros de la vida.

A los ferroviarios, quienes aportaron su experiencia laboral y confiaron en transmitirla con honestidad. A Carlos, a Luis y a Oscar.

A mis compañeros del Instituto de Servicios Sociales para el Personal Ferroviario: Joaquín Bovisio, Carlos Nicolini, Carlos Nava y Juan Piterbag entre otros entrañables compañeros.

A Hugo, mi director, que debió lidiar no sólo con los aspectos académicos del trabajo sino también con mis temores y dificultades con los tiempos.

A los docentes y compañeros de la Maestría de Epidemiología, Gestión y Políticas en Salud. Entre ellos: Mario Testa, Juan Samaja y Marcio Alazraqui.

A mis colegas que leyeron las diversas versiones del texto y colaboraron en la construcción del texto final.

A quienes colaboraron en el procesamiento de información: Eduardo Calder y Cristina Cipolla.

A Lucía que fue leyendo el texto a lo largo del trabajo.

Por último, quisiera dedicársela a mis hijos Ana, Santiago e Ignacio.

INDICE

1. Introducción	7
2. Dimensión del problema	10
2.1. Dimensión cuantitativa del problema	12
2.2. Dimensión subjetiva del problema	19
3. Implicancias personales en la elección del tema	21
4. Antecedentes y estado de la cuestión en Argentina	25
4.1. Algunos antecedentes de investigaciones en Salud Laboral	28
4.2. Estudios anteriores sobre AFCAP y la salud de los trabajadores ferroviarios	30
4.2.1. Definición y dimensión del problema	30
4.2.2. Instrumentos usados en los trabajos relevados	30
4.2.3. Políticas de prevención	32
4.2.4. Programa de asistencia y rehabilitación	32
4.2.5. Conclusiones	33
5. Marco teórico	35
5.1. Es un problema de salud pública	36
5.2. Es un problema de salud laboral	36
5.3. Salud mental y trabajo	39
6. Metodología de la investigación	47
6.1. La perspectiva biográfica	48
6.2. Guía temática para los relatos de vida	49
7. Casuística. Relatos de vida	51
7.1. Relatos de vida	51
7.1.1. Relato de vida CA.	51
7.1.2. Relato de vida LP.	60
7.1.3. Relato de vida OS.	72
8. Discusión	84
9. Conclusiones	88
10. Glosario de siglas	91
11. Referencias bibliográficas. Estilo de Vancouver	92
12. Anexos	99
12.1. Primer accidente ferroviario	99
12.2. Red ferroviaria actual	101
12.3. Red ferroviaria, mapa comparativo 1988-1996	101
12.4. Fotos de accidente ferroviario	102
12.4.1. Auto arrollado (I)	102
12.4.2. Auto arrollado (II)	102
12.4.3. Atención de heridos	103
12.4.4. Foto de maquina	103
12.5. Vivir al lado de las vías	104
12.6. Demanda judicial a las empresas de trenes por violación a	

los derechos humanos _____	110
12.7. Resolución 31502 – MTESS – SRT _____	115
12.8. Telegrama de ART _____	119
12.9. Aptos psicofísicos y registro _____	120
12.10. Recibos de sueldo _____	121
12.11. Informe de accidente _____	123
12.12. Ley 2.873 – Prescripciones para la construcción y explotación de ferrocarriles Argentinos _____	124
12.13. Guía temática, un instrumento para los Relatos de vida _____	138

1. Introducción

La presente tesis se propone contribuir a la conceptualización de un problema de salud que afecta profundamente a los conductores de trenes a lo largo de su vida laboral. El objetivo específico de la investigación es analizar los efectos emocionales de estos siniestros en el proceso salud/enfermedad en este colectivo de trabajadores.

Según datos oficiales del Ministerio de Salud de la Nación (ver Tablas 1-3) entre los años 1990 y 2004 hubo 5.961 muertes en Argentina por accidentes de tren. De éstas, 2902 muertes se producen en la red ferroviaria de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Anexo 12.2) y sus alrededores, zona geográfica de alta densidad de población y tráfico ferroviario intenso (Mapa 1 y 2).

En este contexto, el colectivo de trabajadores ferroviarios, en particular, los conductores de trenes, están expuestos diariamente a participar en accidentes ferroviarios con arrollamiento de personas (AFCAP). Dadas las características del transporte ferroviario (que impide frenar instantáneamente o desviar el rumbo del convoy) el trabajador queda ubicado como testigo impotente de la muerte de otros seres humanos.

Definimos el accidente que se produce en el momento en que un convoy ferroviario embiste y arrolla a personas o vehículos como un evento traumático para el trabajador ferroviario.

Partimos de la hipótesis de que el trabajador expuesto a AFCAP está accidentado. Aunque su cuerpo no tenga contusiones ni heridas, su participación en el mismo lo afecta de tal modo que afirmamos que está accidentado con sufrimiento psíquico (1).

El presente trabajo se organiza de la siguiente manera. Caracteriza el problema a investigar. Explicita la implicancia personal del autor en la elección del mismo. Luego de revisar el estado de la cuestión sobre esta problemática, recoge tres relatos de vida, cuyo eje es la experiencia subjetiva en el trabajo. Toma el testimonio de los propios trabajadores ferroviarios como información relevante. Este corpus, construido con una metodología cualitativa, se articula luego con los desarrollos teóricos del psicoanálisis y en particular la mirada de la psicodinámica de trabajo (1-4) escuela cuyo autor más representativo es Christophe Dejours. Este psiquiatra y psicoanalista francés, director del Laboratorio de Psicología del Trabajo de Francia y del colectivo de investigadores de esa institución ha formulado diversos desarrollos teóricos. Este abordaje teórico es el marco conceptual que sustenta esta investigación y desde donde se analiza el problema a estudiar.

En la búsqueda de antecedentes de situaciones con efectos semejantes hallamos dos datos que nos interesa destacar. Esta información surge en contextos diferentes al de esta investigación. Por un lado, encontramos la descripción del estrés post-traumático (5-7), cuadro clínico con síntomas similares a los referidos en los testimonios de los trabajadores

ferroviarios luego de un AFCAP. Es de resaltar que este cuadro nosográfico se refiere al padecimiento de personas que vivieron situaciones en las que son heridos o mueren seres humanos, hechos asociados tanto a catástrofes naturales como a confrontaciones bélicas (6). Por otro, a mediados del decenio de los ochenta comenzaron a acumularse evidencias científicas que sugieren un aumento del riesgo de enfermedad cardiovascular por la exposición al estrés laboral (8). Es de destacar esta constatación, ya que una característica del problema abordado, a diferencia de la vivencia de una catástrofe o un episodio violento, consiste en que la posibilidad de participar en el evento es constante a lo largo de toda la vida laboral.

Deseamos contribuir a hacer visible lo que permanece negado en los servicios de medicina laboral y ajeno al sistema de riesgos del trabajo de nuestro país. Los servicios de salud, tanto de las empresas concesionarias ferroviarias como de las aseguradoras de los riesgos del trabajo se niegan con tenacidad a reconocer el carácter de accidentado del trabajador que participa en un AFCAP.

Sin embargo tal carácter lo confirman los relatos de vida que representan un "saber obrero" (9) desde su experiencia cotidiana en el trabajo. Y así lo legisla la Ley de riesgos del trabajo (LRT) (10) en su artículo 6.

La consecuencia de este desconocimiento es una desmentida de la experiencia de sufrimiento de los conductores de trenes luego de su participación en un AFCAP. Esto sucede al recurrir los trabajadores a los servicios médicos. También desconoce la relación de dicha participación en el proceso salud/enfermedad este colectivo laboral.

Un aspecto de este problema consiste en la imposibilidad para los conductores de trenes de acceder a una atención oportuna y específica al infortunio que están atravesando. Por otro lado, aquellos trabajadores que participan en ese tipo de acontecimientos también carecen de una protección legal, ya que los mismos no son reconocidos como accidentes laborales. Por este hecho, los trabajadores se ven obligados a continuar con sus actividades laborales o reincorporarse al puesto de trabajo al día siguiente de sufrir el accidente. De esa manera, no disponen del tiempo suficiente para recuperarse de la situación traumática vivida, ni prevenir posibles consecuencias para su salud (11).

En función de la negación de esta problemática damos cuenta de este padecimiento a partir del testimonio de los protagonistas y de las abundantes evidencias científicas (5, 12-20). Analizamos las experiencias recogidas desde una posición: la salud es un derecho. Desde una concepción que sostiene la relación compleja entre el trabajo y la salud (4, 19-24) vinculando las condiciones de vida y el proceso salud/enfermedad/cuidado. Pensamos que el sufrimiento de los conductores de trenes no es una fatalidad de su trabajo, sino el resultado de determinado proceso histórico y de particulares relaciones sociales que tienen un singular impacto en la subjetividad de los trabajadores (1).

Diferentes actores sociales con poder en la actividad ferroviaria desconocen el problema. Algunos de estos actores son: las concesionarias ferroviarias, sus servicios de medicina del trabajo, las aseguradoras de riesgos del trabajo y las comisiones médicas de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT). Este "desconocimiento" impide:

- la atención de los trabajadores involucrados en AFCAP
- el desarrollo de buenas prácticas para su asistencia
- la gestión de programas de prevención

En no pocos casos se da el mecanismo perverso de culpabilizar al trabajador accidentado. Este mecanismo descrito como "culpabilizar a la víctima" (25,26) se construye a partir de las diversas versiones que sobre el accidente tienen y hacen público los actores sociales arriba mencionados. Estos relatos se difunden a través de los medios de comunicación, tanto escritos como audiovisuales y es un camino regio para la impunidad y la desresponsabilidad de los diversos actores involucrados. Poniendo el acento en una concepción simplista del accidente y en el denominado factor humano (3).

Dicha negación deriva en la subjetividad de los trabajadores quienes especularmente a su vez niegan su padecimiento. Podríamos sintetizarlo en la frase "de eso no se habla". Subrayamos aquí un mecanismo defensivo desarrollado por los trabajadores (2), que desde la teoría psicoanalítica puede ser pensado como una estrategia para controlar el miedo y las restricciones reales del trabajo (4). Los accidentes y sus efectos no constituyen un tema, ni de conversación, ni del reclamo laboral. Así resisten individual y colectivamente hasta donde le permiten sus fuerzas y capacidades. Pero cuando se agotan las capacidades de adaptación y de resistencia se interrumpe de manera involuntaria o voluntaria la actividad laboral ya sea por enfermedad, renuncia, retiro voluntario, despido o discapacidad parcial o permanente (1). Sobre este punto, nos extenderemos en el análisis de los Relatos de vida que componen nuestro corpus documental.

2. Las dimensiones del problema a estudiar

En este capítulo intentamos describir el problema a estudiar desde diversos puntos de vista. La complejidad del tema exige una postura incluyente de diversas miradas. De modo descriptivo, apelando a una de las maneras que se hace público en los medios gráficos. De manera cuantitativa por su frecuencia y su georreferencia por lugar de ocurrencia. Y desde la subjetividad de un trabajador que lo expreso en lo que podemos nominar como un poema.

Durante el transcurso de esta investigación hemos realizado un archivo de notas periodísticas que describen distintos AFCAP. De todas ellas tomamos algunas a fin de ilustrar el suceso que nos ocupa. Transcribimos la que informa sobre el primer accidente fatal provocado por un tren (Anexo 12.1). Nos interesa referirla por dos motivos: por un lado, nos ubica en el origen de la revolución industrial de la cual el ferrocarril fue un protagonista destacado; por otro da cuenta de la estrecha relación entre AFCAP y la muerte. Sucedió el 15 de mayo de 1830 en la ciudad de Manchester, Inglaterra. Coincidió con la inauguración del ferrocarril que uniría las ciudades de Liverpool y Manchester:

..."Numerosas autoridades y público se encontraban presentes en la ceremonia, entre ellos William Huskinsson quien se retrasó charlando en medio de las vías, sin notar el avance de la locomotora. El hombre, importante miembro de Parlamento, fue atropellado y murió de inmediato"... (27).

A continuación, transcribimos dos crónicas contemporáneas que ilustran adecuadamente otros aspectos de la situación que intentamos describir, la primera fue publicada en el diario La Nación del 15 de mayo de 2006:

"Diez heridos en un accidente ferroviario en Rafael Calzada"

El hecho ocurrió cuando un tren que se dirigía desde Constitución hacia Florencio Varela arrolló a un colectivo

Al menos diez personas resultaron heridas, tres de ellas de gravedad, cuando un tren arrolló esta mañana a un colectivo en la localidad bonaerense de Rafael Calzada.

El tren que se dirigía desde Plaza Constitución a Florencio Varela arrolló a un colectivo de la línea 266, que une Lomas de Zamora con Burzaco.

Según informaron voceros de la empresa Metropolitano, que opera el servicio de la línea Roca, el accidente se produjo alrededor de las 8.30 en el paso a nivel de la calle San Martín cuando el conductor del colectivo arrollado por la formación habría cruzado el paso a nivel con la barrera baja

Cuatro dotaciones del cuartel de bomberos de Almirante Brown, al mando del oficial primero Miguel Arechaga, y con la ayuda de personal de los cuarteles de Longchamps y Claypole,

se dirigieron al lugar del accidente luego de que el alerta sonara a las 8.40 hrs.

Siete de los heridos fueron derivados al hospital Oñativia de Rafael Calzada, el más cercano al lugar del accidente, donde se constató que tres personas se encuentran en grave estado, informó el director de ese nosocomio, Francisco Grosso.

Otros tres o cuatro heridos fueron trasladados al hospital Meléndez de Adrogué, según se informó.

Interviene en el caso personal de la Comisaría Quinta de Rafael Calzada, y el servicio de trenes entre Plaza Constitución y Florencio Varela se encuentra momentáneamente interrumpido (28)".

En el registro periodístico del AFCAP hay varios protagonistas: las personas accidentadas, el vocero de la empresa, el conductor del colectivo, la policía, los bomberos y el personal de salud. Sin embargo, la crónica no incluye al personal ferroviario involucrado. Nos referimos al guardabarrera, el guarda de tren, en algunos casos el señalero y a nuestro protagonista y el sujeto de esta tesis: el conductor de tren. Esta ausencia de la crónica es un ejemplo de la invisibilización previamente mencionada.

No obstante ello y a pesar de un silencio notorio, algunos testimonios dan cuenta del padecimiento y muerte de trabajadores ferroviarios luego de su participación en estos eventos:

"... Fue el 1° de octubre del año pasado. Esa tarde, como lo hacía habitualmente, Eduardo Rosales, de 55 años y con 30 en su oficio, conducía el tren de Tigre a Retiro, en la línea Mitre. Cuando terminaba la curva que precede a la estación Lisandro de la Torre, vio al chico jugando en las vías.

Impotente, desesperado (porque por inercia el convoy no frena en menos de 300 metros), Rosales pasó con su tren por sobre la criatura. Unas horas más tarde, un agente que hacía su rutina por Retiro, vio a un hombre aparentemente perdido que deambulaba por los alrededores de la estación. Cuando lo interrogó, se encontró ante un mutismo total; la mirada sin dirección. Revisó sus documentos: era Eduardo Rosales, maquinista de ferrocarril.

Los médicos que lo atendieron en el Hospital Rivadavia diagnosticaron una paralización de las funciones del hígado, y estado de amnesia. No sobrevivió al shock: tres meses después Eduardo Rosales murió de cirrosis... (29)".

Esta tercera referencia pertenece a una revista de actualidad que ya tiene más de veinticinco años de publicada. Da testimonio del tema que nos ocupa: cómo un AFCAP afecta la vida y en este caso precede a la muerte del trabajador accidentado.

2.1. Dimensión cuantitativa del problema

Según estadísticas oficiales del Ministerio de Salud de la Nación las muertes en Argentina por Accidentes de Tren y/o Vehículos de Riel entre el año 1990 y el año 2004 suman 5.961 (Tablas 1-3).

Tabla N° 1 - Muertes por Accidentes de Tren y/o Vehículos de Riel, Argentina, 1990-2004

Distribución de muertes según causa años 1990 a 1996-CIE 9			
código CIE 9	tipo de accidente	n	%
800	Accidente de tren por colisión con material rodante	29	0,5
801	Accidente de tren por colisión con otro objeto	18	0,3
802	Accidente de tren por descarrilamiento	3	0,1
803	Accidente de tren por explosión, incendio, fuego	31	0,5
804	Caída dentro de, sobre o desde un tren ferroviario	35	0,6
805	Golpe causado por material rodante de ferrocarril	1118	18,8
806	Otro accidente especificado de ferrocarril	13	0,2
807	Accidente de tren de naturaleza no especificada	1502	25,2
810	Accidente de tráfico por colisión entre un vehículo de motor y tren	137	2,3
	Total parcial	2886	48,4

años 1997 a 2004- CIE 10			
código CIE 10	Tipo de accidente	n	%
V05	Peatón	2778	46,6
V15	Ciclista	2	0,0
V25	Conductor de motocicleta	5	0,1
V35	Ocupante de vehículo de 3 ruedas		0,0
V45	Ocupante de automóvil	101	1,7
V55	Ocupante de camión/furgoneta	9	0,2
V65	Ocupante de transporte pesado	5	0,1
V75	Ocupante de ómnibus		
V80.6	Conductor u ocupante accidentado en una colisión con tren	1	0,0
V81	Ocupante de tren lesionado en accidente de tránsito	174	2,9
	Total Parcial	3075	51,6
	TOTAL	5961	100,0

Fuente: Estadísticas de Defunción. Dirección de Estadísticas e Información en Salud, Ministerio de Salud y Medio Ambiente de la Nación.

La Tabla 1 describe los diferentes tipos de accidente al que el conductor de trenes puede enfrentarse en ocasión de su jornada y a lo largo de la vida laboral. Pensamos que la versión 10 de la Clasificación Internacional de Enfermedades (12) describe mejor las diferentes formas en que sucede el evento AFCAP. Sin duda se destaca por la magnitud la frecuencia de peatones accidentados (V05) que asciende casi a la mitad de las muertes ocurridas.

Señalemos aquí, que las estadísticas no registran un "tipo" de accidente que los trabajadores describen como "casi accidente". Es aquel que: por pericia del conductor o reflejos oportunos de quien se hubiese accidentado o por un cálculo muy ajustado que no tiene consecuencias y no se consuma. En la experiencia subjetiva del trabajador este hecho se registra como altamente estresante.

Tabla Nº 2 - Muertes por Accidentes de Tren y/o Vehículos de Riel, Argentina, 1990-2004

Distribución de muertes por sexo y grupo etareo

Edad en años	Hombres		Mujeres		s/d		TOTAL	
	n	%	n	%	n	%	n	%
menores de 1	7	0,2	2	0,1	0	0	9	0,2
1	16	0,4	5	0,3	0	0	21	0,4
2	5	0,1	2	0,1	0	0	7	0,1
3	6	0,1	2	0,1	0	0	8	0,1
4	4	0,1	3	0,2	0	0	7	0,1
5	42	1,0	20	1,2	0	0	62	1,0
10 a 14	132	3,2	54	3,2	5	4,1	191	3,2
15 a 19	382	9,2	125	7,4	4	3,3	511	8,6
20 a 24	410	9,9	106	6,3	11	8,9	527	8,8
25 a 29	308	7,4	83	4,9	11	8,9	402	6,7
30 a 34	279	6,7	90	5,3	8	6,5	377	6,3
35 a 39	262	6,3	78	4,6	1	0,8	341	5,7
40 a 44	295	7,1	86	5,1	8	6,5	389	6,5
45 a 49	267	6,4	107	6,4	6	4,9	380	6,4
50 a 54	281	6,8	128	7,6	2	1,6	411	6,9
55 a 59	234	5,6	126	7,5	9	7,3	369	6,2
60 a 64	274	6,6	121	7,2	6	4,9	401	6,7
65 a 69	229	5,5	134	8,0	8	6,5	371	6,2
70 a 74	213	5,1	138	8,2	8	6,5	359	6,0
75 a 79	164	3,9	130	7,7	6	4,9	300	5,0
80 a 84	134	3,2	81	4,8	1	0,8	216	3,6
85 o más	81	2,0	40	2,4	2	1,6	123	2,1
Ignorado	128	3,1	24	1,4	27	22,0	179	3,0
TOTAL	4153	100,0	1685	100,0	123	100,0	5961	100,0

Fuente: Estadísticas de Defunción. Dirección de Estadísticas e Información en Salud, Ministerio de Salud y Medio Ambiente de la Nación.

La tabla 2 nos muestra la mayor proporción de hombres muertos en AFCAP sobre la de mujeres. Son más del doble. Aquí nos interesa señalar los testimonios de los conductores indicando que cuando las víctimas son menores o adolescentes, la experiencia se torna más dolorosa y difícil de elaborar.

Tabla Nº 3 - Muertes por Accidentes de Tren y/o Vehículos de Riel, Argentina 1990-2004
Distribución según provincia y año de ocurrencia de la muerte

Provincia	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	TOTAL
Ciudad de Bs. As	156	110	308	329	324	53	73	88	101	105	112	104	73	74	43	700
Prov. Bs. As	323	238	5	1		230	230	234	310	281	287	317	260	258	255	2202
Catamarca	12	15	12	2		1			1							1
Córdoba	22	3	7	3	1	1	2	3				1	6	2	1	13
Corrientes	2			6	3	1	3	4		1	2					7
Chaco	4	3	2	2	2	2		4	2		2	1	2		1	12
Entre Ríos	15	5	5	5	2		1		1						1	2
Formosa		3	2	1		1										
Jujuy	14	9	6	2			4	4	2		3		1			10
La Pampa	3			4	1	1		1	5						1	7
Mendoza	1	3	4		2	1		3	1	2	2	2	1		1	12
Misiones	1	1	2	1	1	1	2									
Neuquén		1	1								1					1
Río Negro		3	2		2	1	1		3	1	1	1			3	9
Salta	19	25	25	5	7	7	6	4	3	1	2		1	2	2	15
San Juan	1	1										1				1
San Luis	1			1		1	2					1				1
Santa Cruz								1							1	2
Santa Fe	30	25	23	4	5	3	8	9	9	8	4	7	7	7	12	63
Santiago del Estero	7	7	7	7	7	1			1		1	2				4
Tucumán	3	3		3	1			1	1	1		1	2	2	1	9
Tierra del Fuego				1												
Otro país						14	1									
Ignorado						10				1		1	2			4
Error de codificación	2	3	4													
TOTAL	616	458	415	377	358	329	333	356	440	401	417	439	355	345	322	5961

Nota: las provincias que no figuran en la tabla no han registrado casos en este periodo.

Fuente: Estadísticas de Defunción. Dirección de Estadísticas e Información en Salud, Ministerio de Salud y Medio Ambiente de la Nación.

De la Tabla 3 destacamos la confirmación estadística de la notable incidencia que estos eventos tienen en la zona de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y sus alrededores. Otro dato que surge con nitidez es el hecho de que a partir del año 1993, luego del inicio del proceso de privatización de los servicios ferroviarios decrecen los accidentes en el interior del país. Una de las causas esta vinculada probablemente al levantamiento de diversos ramales no rentables para las concesionarias ferroviarias. (Anexo 12.3).

En Muertes Violentas en la Ciudad de Buenos Aires (30) se señalan dos informaciones que fortalecen desde la epidemiología descriptiva la importancia del problema que nos ocupa. La primera:

"Las principales circunstancias relacionadas con los accidentes son: accidentes de tránsito (35%), accidentes ferroviarios (17,6%), caídas (15,3%), quemaduras (7,5%), que en su conjunto representan el 75,6% de las defunciones por accidentes en el periodo estudiado". La segunda: "El impacto que tiene el trazado de la línea del Ferrocarril Transportes Buenos Aires (TBA), Ex F. Sarmiento en la ubicación de diferentes tipos de muerte violenta a lo largo de su trayecto (Mapa 2 en nuestro trabajo), es uno de los hallazgos que más impactó a los investigadores..."

Tabla Nº 4 - Distribución porcentual de las muertes por accidentes ferroviarios según ramal, ocurridas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires durante el primer semestre de 1988 y 1991 y los años 2001 y 2002

Lugar de ocurrencia de la violencia	% (n)
FC Ex Sarmiento	33,2 (98)
FC Ex Mitre	25,1 (74)
FC Ex San Martín	16,9 (50)
FC Ex Belgrano	11,2 (33)
Subterráneos	5,1 (15)
FC Ex Roca	2,7 (8)
FC Ex Urquiza	1,7 (5)
Premetro	0,3 (1)
Sin Identificar	3,7 (11)
TOTAL	100,0 (295)

Fuente: Spinelli H, Alazraqui M, Macías G, Zunino MG, Nadalich JC. En Muertes Violentas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Pág. 122 (28)

Georreferencia de las Muertes por Accidentes Ferroviarios ocurridas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires durante el primer semestre de 1988 y 1991 y los años 2001 y 2002, y ampliación de un área seleccionada

Georreferencia de las Muertes por Accidentes Ferroviarios ocurridas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires durante el primer semestre de 1988 y 1991 y los años 2001 y 2002, y ampliación de un área seleccionada

Fuente: Spinelli H, y otros En Muertes Violentas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (28)

"La línea de Ferrocarril Transportes de Buenos Aires, ex F. Sarmiento marca un eje en el cual se pudieron georreferenciar una importante cantidad de muertes por hechos violentos de todo tipo. El total de muertes por accidentes ferroviarios asciende en los cuatro períodos a 295. La distribución según ramal donde puede verse en la tabla 4. De ellos, 198 pudieron ser georreferenciados (67 %). De estos pueden verse que el 27 % (54 casos) ocurrieron en la línea Once a Liniers (ex Sarmiento), entre las calles Pedro Carrasco (Lacarra) y Donato Álvarez (24 cuadras)"(28).

Otro indicador de la dimensión del problema estudiado es la cantidad de trabajadores expuestos al evento AFCAP. Es de señalar que los conductores de trenes son todos hombres. El análisis de este dato no es motivo de esta tesis, sólo diremos que hay una correspondencia con la historia de los ferrocarriles y la tecnología utilizada en los sistemas de tracción ferroviaria. Según el área de asociados del Sindicato La Fraternidad (SLF) la cantidad de trabajadores afiliados a la entidad al mes de julio de 2004 eran 2.616 trabajadores. Señalemos que de estos 1417 conductores están afectados a la zona de Ciudad de Buenos Aires y Gran Buenos Aires. (Fuente SLF). La Tabla 5 nos muestra la población distribuida por edades.

Tabla Nº 5 - Conductores de Tren en actividad a julio 2004 distribuidos por edad

Conductores de trenes en actividad al 31 de julio de 2004

EDAD	Total n	%
21 a 25	11	0,39
26 a 30	124	4,44
31 a 35	96	3,43
36 a 40	579	20,72
41 a 45	868	37,46
46 a 50	562	20,11
51 a 55	360	12,88
56 a 60	10	0,36
61 a 65	6	0,21
Total	2.616	100,00
Fuente: Elaboración propia en base a información brindada por el Sindicato La Fraternidad de conductores de trenes. Julio 2004.		

Tomando el total de personas siniestradas tenemos una razón de 21.03 accidentes por cada 100 conductores para el año 2004. O dicho de otra manera de 0.21 muerte por conductor, asumiendo que esa muerte es un "evento" posible que le ocurre al conductor en situación de su trabajo.

Sin embargo, en la vida cotidiana de los conductores de trenes, esta circunstancia laboral y sus consecuencias es vivida como un problema individual frente al cual cada uno "se arregla como puede".

2.2. Dimensión subjetiva del problema

Así como incluimos lo descriptivo de las notas periodísticas, dimensionamos cuantitativamente el AFCAP, nos proponemos recuperar la experiencia de los maquinistas. Su singularidad y la posibilidad de poner en palabras los efectos que ha disparado el evento, imposible de simbolizar en el momento y luego del accidente.

En el texto "Hijos del trauma" dice Eric Laurent (31, Pág. 35):

"Proponemos no inscribir a los sujetos traumatizados en grandes categorías anónimas, sino intentar encontrar con ellos su particularidad, y no para aislarlos de los otros, no para enfermarlos en una particularidad, sino porque no se puede volver a aprender al Otro sino encontrándose como sujeto....Tras un trauma, hay que reinventar al Otro. Y eso no es posible en nuestra perspectiva sino a partir de la particularidad. Más allá de los derechos del hombre, que son un previo indispensable - ahí donde no hay derechos del hombre, no hay psicoanálisis- es preciso traer al día esta particularidad que implica la palabra más subjetiva."

Anticipándonos al capítulo siete de esta tesis transcribimos el siguiente poema que nos transmitió uno de nuestros informantes claves y expresa al conjunto de los conductores:

*"Podría decir,
que en nuestro cotidiano quehacer
nos vemos expuestos permanentemente, día por día,
hora por hora,
minuto por minuto,
segundo por segundo,
a una serie de circunstancias que nos van marcando muy
despacio,
pero muy profundamente a lo largo de 30 a 35 años de labor.*

*Podría, tal vez... comentar cuando maté por primera vez,
Podría tal vez... comentar cuando maté por última vez,
Podría tal vez... comentar cuántas muertes tengo en... años
efectivos de conductor de trenes eléctricos,
Podría tal vez... comentar lo que Ferrocarriles Argentinos hace
por nosotros,
Podría tal vez... comentar la medicación que nos dan y así nos
mandan a conducir,
Podría tal vez... comentar lo que los médicos de Ferrocarriles
Argentinos nos dicen con respecto a las muertes,
Podría tal vez... comentar cómo maté a una adolescente en
deshabillé que se acostó en la vía,
Podría tal vez... comentar cómo maté a un señor que se sentó
en la vía,
Podría tal vez... comentar cómo maté a una pareja que*

*transitaban muy
enamorados por la vía,
Podría tal vez... comentar cómo maté a un señor sordo y sentí
sus anteojos romperse,
Podría tal vez... comentar cómo maté a un señor que se tira de
cabeza
al tren desde la plataforma,
Podría tal vez... comentar cómo se observa la muerte desde un
tren en
sentido contrario,
Podría tal vez... comentar el suicidio de un compañero,
Podría tal vez... comentar el suicidio de la esposa e hijas, de un
compañero rebajado, ^{1*}
Podría tal vez... pero... ¿vale la pena?,
porque en realidad ¿quién se encarga de nuestra atención?,
o mejor dicho,
¿quién tiene una mediana idea de las cosas que guardamos en
nuestra caja de cristal,
de la cual, una vez cerrada,
tratamos de olvidar donde dejamos la llave "*

Anónimo, Gran Buenos Aires, 1986.

Sin duda, los últimos versos describen de modo vívido la situación existencial en la que se encuentran este colectivo de trabajadores y que Fernando Ulloa (32) describe como encerrona trágica.

¹ El conductor que luego de participar en un AFCAP, no se siente en condiciones de conducir, es desplazado de su función específica a una tarea menor, sin atención médica y con reducción de su ingreso salarial.

3. Implicancias personales en la elección del tema

Aquí me permitiré explicitar mi implicancia en el tema. Varias razones me han llevado a emprender esta tarea:

Desde mis años de estudiante (fines de la década del sesenta y principios de los setenta) el problema de salud de los trabajadores me ha interesado e interpelado tanto como integrante de diferentes grupos de trabajo como en el quehacer profesional. Analizarlo con rigor científico en su faz teórica como metodológica ha sido un desafío para mi formación profesional. Soy parte de un movimiento generacional en que lo social atravesaba lo personal. Nos sentíamos interpelados y convocados a la participación en los procesos sociales de aquellos años.

La participación en la Maestría de Epidemiología, Gestión y Políticas en Salud (MEGYPS) operó de varias maneras: me confrontó al requisito académico de elaboración de la tesis, lo cual requirió volver a pensar este problema; a su vez me proveyó de herramientas para analizarlo e instrumentos para sistematizar la información con que ya contaba. La relación con los docentes y mis compañeros fue y es un estímulo en el sentido de elucidar la experiencia profesional.

Mi historia laboral. En el año 1985 fui convocado a trabajar en la programación y ejecución de un programa de atención primaria de la salud en el Instituto de Servicios Sociales para el Personal Ferroviario (INSSPF). Para contextualizar al INSSPF diré que los trabajadores ferroviarios poseen una historia muy rica en procurar la atención de la salud. Desde fines del siglo XIX incluyeron el derecho al cuidado de la salud entre sus reivindicaciones laborales. El ferroviario fue uno de los primeros sectores obreros que fundó un sindicato: en 1887 se organizan en la Asociación de Personal Ferroviario de Locomotoras “La Fraternidad”. Nucleaba a los maquinistas y foguistas de trenes de todo el país. Fue por muchos años el más importante, tanto por la cantidad de afiliados como por la organización y la unidad que poseía. La solidaridad y la cooperación entre los trabajadores integraban su propuesta amen de sus luchas reivindicativas. En 1944 con el decreto 168/44 se impone la obligatoriedad de la contribución del personal y las empresas ferroviarias al fondo de asistencia y previsión social del personal. El decreto incluía como beneficiarios, además de los titulares, a sus familiares de primer grado y el personal jubilado y pensionado. Se constituyó así el INSSPF. Fue uno de los 12 Institutos de Administración Mixta Social (IAMS), creados por leyes específicas y administradas por directorios constituidos por representantes del Estado, representantes gremiales y de la empresa Ferrocarriles Argentinos (33). Institutos semejantes brindaban cobertura a docentes, bancarios y trabajadores de la carne entre otros colectivos de trabajadores. El INSSPF disponía en 1986 setenta y tres establecimientos propios distribuidos en todo el país siguiendo la lógica de la red ferroviaria de transporte. No se brindaban prestaciones por fuera de su red de servicios.

En la actualidad los trabajadores ferroviarios se nuclean en cuatro sindicatos: la Unión Ferroviaria (UF), el Sindicato La Fraternidad (SLF), la

Asociación Señaleros Ferroviarios Argentinos (ASFA) y la Asociación del Personal de Dirección de Ferrocarriles Argentinos y de la Administración General de Puertos Argentinos (APDEFA).

Habiendo ubicado el INSSPF en un proceso social e histórico, retomo el relato de mi vinculación personal al problema abordado. En el año 1985 el INSSPF decide desarrollar un programa de atención primaria de la salud para el personal ferroviario en diecinueve partidos del Gran Buenos Aires y designa al Dr. Joaquín Bovisio como Director General. Durante varios meses un grupo interdisciplinario, del que tuve el privilegio de participar, trabajó en la planificación del mismo y realizó diversas tareas para darle viabilidad institucional. El programa y el presupuesto fueron los instrumentos técnicos que acompañaron una difícil negociación que terminó favorablemente para el así llamado Programa de Salud Ferroviaria (PROSAFE) (34). Se puso en marcha a comienzos de 1986.

Se desarrolló un programa de atención primaria en 19 partidos del Gran Buenos Aires. Se brindó durante cinco años atención médico-social a los casi 150.000 beneficiarios del INSSPF que habitaban en esa región. El PROSAFE se concebía como un primer nivel de atención de un sistema de salud integrado con los niveles de complejidad creciente ya existentes:

"El Programa de Atención Primaria que aquí presentamos se define como una estrategia para mejorar la salud de la población. Trata de integrar al accionar médico, la prevención y la promoción de la salud. La conformación de un equipo interdisciplinario de planificación, conducción, ejecución y evaluación; la modalidad del médico de familia como agente principal de las acciones sobre el beneficiario y su grupo familiar; la participación de los beneficiarios a través de sus organizaciones sindicales, apuntan a garantizar, en un proceso que sabemos difícil, una cobertura amplia y facilitar la accesibilidad a todos los servicios de atención del I.N.S.S.P.F. (34)".

Otra característica del programa fue su localización geográfica. De acuerdo con la densidad de beneficiarios por localidades se designaban los médicos de familia y cada diez de ellos, un equipo interdisciplinario tenía la responsabilidad de su coordinación. Este equipo de Coordinación estaba integrado por un médico/a, un trabajador/a social, un enfermero/a y un psicólogo/a. El criterio era estar cerca del lugar de vivienda y trabajo de los beneficiarios.

En este contexto, una tarde de otoño del año 1986, me encontraba desarrollando las tareas habituales en el nivel central, el Director del Programa me dice: "Pablo, conversa con el señor, es maquinista de tren y administra un Centro Asistencial Ferroviario. Tiene un problema con los accidentes ferroviarios, creo que nos correspondería prestar atención a su preocupación". Así de simple fue la indicación del Dr. Bovisio. No imaginé en ese momento las vicisitudes que generó este aparentemente simple pedido: experiencias que siguen sucediéndose hasta el día de hoy.

OS, uno de los consultantes claves, en ese momento me relata con gran compromiso afectivo e intelectual una contingencia más o menos habitual del trabajo de conductor de trenes: participar de accidentes con arrollamiento de personas. Su demanda exponía dos temores: a la locura y a la enfermedad crónica. Conocimos en aquellos días diversos testimonios que nos sorprendieron. Historias que apelaron a nuestra formación profesional y movilizaron nuestra solidaridad frente al sufrimiento. Desconocíamos esta particular experiencia laboral de enfrentarse a la muerte de un semejante cumpliendo con el trabajo, un servicio público de transporte.

Sucedió algo llamativo para nosotros: al plantear el problema, en particular con allegados al quehacer ferroviario se sumaban testimonios del tipo: "yo tengo 8 en mi haber", o "yo maté a 17", estos testimonios, en alguna medida habían naturalizado una situación que vivían frecuentemente. En quienes la escuchábamos por primera vez producía diferentes sensaciones e interrogantes: ¿qué hacer?

Confrontados a la problemática expuesta, decidimos iniciar algunas acciones que nos permitieran conocer las condiciones de trabajo, la experiencia de los conductores y, a la vez, dar respuesta a la demanda de atención. Se inició una tarea grupal que denominamos grupos operacionales centrados en el trabajo. Los grupos operacionales (35,36) comenzaron a funcionar semanalmente en lugares cercanos a las cabeceras de cinco ramales ferroviarios. Estos grupos de reflexión sobre la tarea también funcionaron como acceso a los servicios de salud del INSSPF. Un sistema de referencia y contrarreferencia facilitaban el acceso a las prestaciones de los distintos servicios con que contaba el Instituto. Los trabajadores accedían a prestaciones específicas, ya sea de las especialidades clínicas, de salud mental u otras (25). Esta experiencia laboral que marcó profundamente mi historia laboral finalizó de modo abrupto cuando en el año 1991 las autoridades del INSSPF decidieron poner fin al PROSAFE y despedir a los casi 300 empleados que en él trabajábamos.

Finalmente, se renovó la demanda de los trabajadores ferroviarios. A comienzos del año 2002 nos solicitaron retomar el trabajo que habíamos desarrollado entre los años 1986 y 1991 en Instituto de Servicios Sociales para el Personal Ferroviario (INSSPF). Dos necesidades los urgían. Por un lado, sistematizar los antecedentes y la información disponible sobre este problema de salud laboral a los fines de fundamentar reivindicaciones en condiciones de trabajo en la negociación paritaria. Por otra parte, prestar atención a conductores víctimas de AFCAP.

El primer aspecto de la demanda fue cumplida al menos en la letra con la resolución N° 315/02 (Anexo 12.7) del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTySS). Esta discusión se llevaba a cabo en el marco de la Comisión de Seguridad Ferroviaria. Es de señalar que esta comisión fue habilitada por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para avanzar en el reconocimiento jurídico de los AFCAP y su efecto en los Conductores luego de un conflicto gremial en diciembre de 2000. Nuestra participación

consistió en la realización de un informe técnico para fundamentar el reclamo en la mesa de negociaciones.

Al segundo aspecto de la demanda, la realización de un programa de asistencia renuncié por incompatibilidad con el modelo de atención hegemónico en la Obra Social Ferroviaria. Hoy la Obra Social Ferroviaria (OSF) carece de recursos propios y las prestaciones se brindan en su totalidad mediante servicios contratados al sector privado. En este trabajo no me referiré al sistema de atención vigente; su estudio y análisis es un tema para otra investigación.

Hace poco tiempo atrás, entre el 30 de agosto y el 4 de septiembre del año 2007, se llevó a cabo el XXI Congreso Panamericano de Ferrocarriles. Para mi sorpresa fui consultado por SLF, solicitándome autorización para citar mis trabajos sobre los efectos de los AFCAP en los conductores de trenes. Así, a través de la voz de los trabajadores se presentó el tema en la mesa de accidentabilidad.

4. Antecedentes y estado de la cuestión en Argentina

En nuestro país, en el campo de la Salud Laboral pueden destacarse algunas experiencias que han realizado desarrollos en el estudio de la salud mental de los trabajadores. No pretendemos ser exhaustivos, pero sí señalar que éstas y otras no incluidas en esta tesis han ido construyendo socialmente el saber y el quehacer en el campo de la salud mental y el trabajo. Nos consideramos deudores de ellas.

Con el objetivo de recuperar la historia, Juan Cesar García (24) señala en su trabajo "La categoría trabajo en medicina", que a fines del siglo XIX, con la creación de la Cátedra de Psicología y del Laboratorio Psicofisiológico del Colegio Nacional en 1899 se inician los estudios sobre la fatiga así en:

"En 1901 Horacio Piñero se hace cargo de la cátedra de Psicología de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires y al año siguiente inicia investigaciones sobre la fatiga".

En 1903 el Poder Ejecutivo Nacional encarga al Dr. Juan Biale Massé un estudio sobre el estado de los trabajadores argentinos. El producto de esta investigación es el conocido y a la vez olvidado "Informe sobre el estado de la clase obrera" (37) uno de cuyos capítulos está dedicado al servicio de transporte ferroviario. De este informe nos interesa citar el siguiente párrafo:

"Nuestra hermosa ley de ferrocarriles² parte de la base de un personal suficiente e idóneo, sin el cual la industria de transporte se convierte en un desastre; toca a la ley del trabajo hacer posible el cumplimiento de la primera, asegurando la formación del personal instruido, inteligente, probo, con perfecta conciencia de sus deberes. Art. 4, 65, 94 de la citada ley con las penas establecidas en el 65, inc. 17 del 69 y 80, 91 y 94. (p. 823)."

Nos interesa incluir esta cita dado que un aspecto del problema es el incumplimiento de la ley que en su artículo 5º establece pautas claras para los pasos peatonales y vehiculares y que excluyendo estos, el resto de los corredores ferroviarios deben estar cerrados en toda la extensión para garantizar la seguridad.

Años más adelante el dirigente y político socialista Alfredo Palacios (38) estudia la fatiga en el trabajo. En 1922 publica "La fatiga y sus consecuencias sociales" que consiste:

..."una revisión del concepto de fatiga y presenta los

² Se refiere a la Ley 2.873 "Prescripciones para la construcción y explotación de Ferrocarriles Argentinos del 18 de noviembre de 1891

resultados de una investigación realizada por un grupo de obreros en su lugar de trabajo".

Estos trabajos fundamentaron posteriormente la lucha por la jornada laboral de ocho horas y su marco jurídico

Un antecedente significativo en el estudio de la fatiga y la salud de los trabajadores fue la investigación "Valoración fisiológica de las condiciones de trabajo en operadores de máquinas perforadoras". (39) Realizado durante el año 1973 por la Cátedra de Fisiología de la Facultad de Medicina de la Universidad de Córdoba. Mario Epelman responsable de la misma nos relató la experiencia. El área de Medicina del trabajo de la Empresa Provincial de Energía Córdoba (EPEC) estaba preocupada por la reiteración de diversos síntomas en los operarios del sector. Síntomas tales como dolor de cabeza, insomnio, irritabilidad y desgano. No podían atribuirse a una patología definida, pero se reiteraban en la consulta de los trabajadores del sector. No así en otros operarios de la EPEC. Es de destacar la metodología utilizada. Al conjunto de trabajadores se le administró un cuestionario sobre la percepción subjetiva del cansancio en el trabajo. Se realizó un relevamiento del ambiente de trabajo: luz, ruidos, ventilación y relación del espacio con la cantidad de puestos de trabajo. Como tercer fuente de información se midió la fatiga en cuatro momentos de la jornada y se repitió todos los días de la semana laboral. Para medir la fatiga se utilizó el estroboscopio. Instrumento emisor de luz intermitente, que determina el punto crítico de fusión de la percepción visual. Esta metodología de medición de fatiga en el trabajo se utilizaba en esos años en Japón. Se aplicaba al colectivo de controladores de vuelos de los aeropuertos. Se consideraba un instrumento consistente. Los resultados obtenidos indicaron que durante la jornada laboral la fatiga iba en aumento y durante la semana se acentuaba cada día respecto del anterior. Así el viernes en la primera medición el cansancio era mayor al de la última del lunes y sobrepasaba los posibles estándares deseables para una adecuada realización de la tarea. Se observó que luego del fin de semana los valores obtenidos el lunes eran semejantes al lunes de la semana anterior y no así a los obtenidos viernes.

Las conclusiones del estudio vincularon la fatiga al medio ambiente de trabajo. Este presentaba iluminación despareja, unos puestos de trabajo tenían exceso y en otros era deficiente. El nivel de ventilación era inadecuado por defecto, finalmente para la cantidad de puestos de trabajo la superficie necesaria superaba la que tenía la oficina del Centro de cómputos. Por los resultados obtenidos se recomendó trasladar el sector a un espacio más amplio, en relación al número de puestos del trabajo y con adecuadas condiciones de ventilación e iluminación.

Nos interesa subrayar tres facetas del trabajo:

- Un hallazgo, los resultados del cuestionario de carácter subjetivo coincidieron con los resultados de la medición de la fatiga medida de modo estrictamente objetiva.
- En la realización de la investigación colaboró el Sindicato de Luz y

Fuerza de Córdoba, facilitando la relación de los investigadores con los operarios del Centro de cómputos.

- La línea de investigación no pudo tener continuidad en nuestro país por irrupción de la intervención a la autonomía de la Universidad de Córdoba en el año 1975. Pero sí tuvo continuidad en investigaciones realizadas entre otros por Pedro Amiral en Cuba.

Otro antecedente destacable y más cercano es el Instituto de Medicina del Trabajo de la Facultad de Medicina de la Universidad de Buenos Aires. Creado a principios de 1973 convoca y conforma un grupo profesionales que trabajan en Psicopatología del Trabajo. Inician proyectos de investigación y transferencia a diferentes sectores del trabajo. Participaron en la organización del histórico Seminario “La salud de los Trabajadores” (32) que se desarrolla el 1, 2 y 3 de noviembre de ese año. En este seminario participaron presentando diversos desarrollos del tema. Lamentablemente, el Instituto fue cerrado³ a poco de comenzar sus actividades, no pudiendo consolidarse las líneas de trabajo iniciadas.

En junio de 1971 se constituye el Centro de Estudios e Investigaciones Laborales (CEIL). Fue creado en el ámbito del Instituto de Investigaciones Administrativas de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de La Plata. En 1974 se integró al sistema de institutos del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Durante los años 1976 a 1984 prácticamente no tuvo actividades. El Programa de Investigaciones Económicas sobre Tecnología, Trabajo y Empleo (PIETTE) fue creado en 1992, y en 1999 el Directorio del CONICET integró el PIETTE y el CEIL conformándose en Buenos Aires el CEIL-PIETTE como Instituto del citado CONICET. Este centro desarrolla estudios sistemáticos de las interrelaciones generadas entre las innovaciones tecnológicas derivadas de la investigación científica básica, sus aplicaciones y las innovaciones organizacionales dentro de las empresas productoras de bienes y de servicios. El objetivo es facilitar una gestión eficiente y competitiva de las unidades de producción así como condiciones adecuadas para el uso y reproducción de la fuerza de trabajo. Destacamos que el CEIL-PIETTE introdujo en nuestro país el modelo teórico y metodológico denominado “Psicodinámica del Trabajo” desarrollado por Christopher Dejours mediante seminarios, talleres y publicaciones.⁴

En la sección siguiente, describiremos otras experiencias protagonizadas por diferentes colectivos de trabajadores.

³ La intervención universitaria llamada “la misión Ivanicevich

⁴ <http://www.ceil-piette.gov.ar/>

4.1. Algunos antecedentes de investigaciones en Salud Laboral

La salud de los trabajadores telefónicos

En 1973, el ya mencionado Instituto de Medicina del Trabajo de la Facultad de Medicina de la Universidad de Buenos Aires (40), a demanda de la Federación de Obreros y Empleados Telefónicos de República Argentina, inicia estudios para analizar el hecho de la existencia de un número importante de operadoras telefónicas que estaban internadas con cuadros psicóticos. Las condiciones de trabajo del colectivo arrojaban alguna luz para comprender la tasa de incidencia notoriamente mayor a la población general. La corta vida del Instituto no permitió que los estudios se realizaran hasta finalizarse.

Recientes investigaciones (41) sobre operadores de las líneas 112 y 114 corroboran una posible relación entre el puesto de trabajo y mayor morbilidad en el grupo de operadora/es telefónicos. La investigación fue realizada por el CEIL/PIETTE/CONICET a requerimiento de la Federación de Obreros, Especialistas y Empleados de los Servicios e Industria de las Telecomunicaciones (FOEESITRA). Muestra cómo la carga psíquica y mental, modo propio del modelo de las Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo (CYMAT) de denominar a los factores psicosociales se traduce en estrés, en agotamiento mental, bloqueos, desequilibrio, cambio de carácter, opresión, alteraciones en la personalidad, depresión, angustia, frustración, confusión en la escala de valores, empobrecimiento de su mundo interno, estado de incertidumbre y falta de confianza en la empresa.

La salud de los docentes

Diversos trabajos refieren al sufrimiento de los maestros como "El malestar docente" (42,43). Así es denominado el padecimiento de los maestros en la investigación realizada por la Confederación de Trabajadores de Educación de República Argentina (CTERA) en la primera encuesta nacional sobre condiciones de vida y de trabajo de los docentes. Esta investigación fue realizada en el curso del año 1997. Participaron docentes de las diversas ramas y jurisdicciones del sistema escolar argentino, dirigentes gremiales, psicoanalistas y psicólogos del trabajo. Esta línea de trabajo tiene continuidad hasta nuestros días a través de diversas modalidades. Una de sus expresiones públicas son las "Jornadas Nacionales de Malestar Docente" organizadas por la misma CTERA y la Federación de Psicólogos de la República Argentina. Hay una importante producción teórica y casuística sobre modalidades de intervención y de afrontar el sufrimiento psíquico en la escuela.

La investigación "Condiciones de trabajo y salud de los docentes primarios de la Dirección Provincial de Escuelas y Cultura de la Provincia de Buenos Aires" (44), impulsada entre otras instituciones por el Sindicato Unificado de Docentes de la provincia de Buenos Aires (SUTEBA) y realizada por la Lic. Nora Mendizábal y el Dr. Julio Cesar Neffa, investigadores del

CEIL/PIETTE/CONICET. Se utilizó un cuestionario mediante el cual se pudiese dar cuenta de la percepción de molestias por parte de los docentes. Sus resultados refieren que el 88 % de los entrevistados padece fatiga y cansancio; un 76 % desánimo; nerviosismo y mal humor un 71 %, ansiedad y angustia el 72 %, dificultades en el sueño el 45 %; dificultades para concentrarse y memorizar el 52 % y desinterés sexual el 25 % de la muestra. Este trabajo fue publicado en el año 1993.

La salud de los trabajadores y profesionales de la salud

En el Seminario Nacional Tripartito sobre las CyMAT en Hospitales de Comunidad, Clínicas y Sanatorios realizado en 1987, las conclusiones diagnósticas señalan que: "Un factor de gran incidencia en la fatiga psíquica de estos trabajadores es el contacto con el dolor y la muerte. La gran mayoría de los entrevistados participa con su grupo familiar de la angustia que les provoca." Más adelante señala que "dentro de los profesionales de quirófano se encuentran los siguientes antecedentes: sueño intranquilo, agotamiento mental, cambio de carácter" entre otros síntomas (45).

La salud en trabajadores de la justicia

El Centro de Estudios de la Federación Judicial Argentina, realizó en el año 1998 una convocatoria a Universidades Nacionales y profesionales del mundo de trabajo a investigar el tema (46). A partir de esta convocatoria se desarrollaron tres investigaciones sobre Salud y Condiciones de Trabajo de los Trabajadores Judiciales en los departamentos judiciales de Mar del Plata, San Nicolás y Pergamino y de La Matanza y San Isidro. El trabajo realizado por los Licenciados Julia Rofe y Hugo Funes en estos dos últimos Departamentos se comprobó que, entre el 70 y 80 % de los entrevistados manifestaban: ansiedad y angustia, nerviosismo, malhumor e irritabilidad, dificultades del sueño, insomnio y pesadillas. Así, las presiones debido al exceso de trabajo, por el tipo de comunicación con el público y las relaciones de poder, son vivenciadas por el trabajador judicial como nocivas para su salud mental.

La salud de los periodistas

En la publicación "La salud de los periodistas"(47) el Centro Médico de la Obra Social de la Unión de trabajadores periodistas UTPBA señala que este colectivo de trabajadores sufre diversas manifestaciones de estrés. Siendo los síntomas prevalentes: insomnio (22%); dificultades para conciliar el sueño, (20 %); pesadillas periódicamente, (33%). Dicha sintomatología deriva en el consumo de psicofármacos en el 14 % de los casos. Dichos porcentajes fueron obtenidos a partir del análisis de las consultas de los trabajadores en consultorios externos.

Estos antecedentes institucionales son hitos importantes en la construcción social de prácticas alternativas propias de la salud laboral centradas en los intereses de los trabajadores.

4.2. Estudios anteriores sobre AFCAP y la salud de los trabajadores ferroviarios

Avanzando en el tema específico de esta tesis, los AFCAP y su impacto en la salud de los trabajadores hemos hallado en la bibliografía investigaciones, artículos y una revisión bibliográfica de respuestas y propuestas al problema.

Dicha búsqueda mostró que el problema abordado es una preocupación en países como Alemania, Argentina, Australia, Brasil, China, Finlandia, Francia, Holanda, Inglaterra, Noruega, Nueva Zelanda, Suecia y Suiza. El tema es motivo de preocupación en realidades muy diversas y se relaciona tanto con el desarrollo de la industria ferroviaria como con el impacto de los AFCAP en el colectivo de trabajadores en los diferentes lugares.

Estos estudios vinculan al evento AFCAP al proceso de trabajo, evalúan su gravedad y los efectos en la salud de los trabajadores ferroviarios. Identificamos: las respuestas institucionales, las prácticas en las acciones preventivas, asistenciales y de rehabilitación. Hemos analizado la estructura de las investigaciones tanto en sus aspectos teóricos como metodológicos, incluyendo los diferentes contextos a fin de poder comparar dichos abordajes con la presente tesis.

El análisis de la bibliografía específica se organizó tomando los siguientes cinco ejes:

- Definición y dimensión del problema.
- Metodología de la investigación.
- Programas de prevención.
- Programas de asistencia y rehabilitación.
- Conclusiones.

4.2.1. Definición y dimensión del problema

A partir de los años noventa comienzan a desarrollarse diversos trabajos que buscan estudiar y conocer los efectos de los AFCAP en la salud de los trabajadores ferroviarios.

S. Rodrigues Jardim y otros (14) del Programa Organización del Trabajo y Salud Mental del Instituto de Psiquiatría de la Universidad Federal de Río de Janeiro investigan los indicadores del sufrimiento psíquico en un grupo de conductores del subterráneo carioca. Parten de la hipótesis que existe una correlación positiva entre el proceso de trabajo y el padecimiento de los trabajadores. Encuentran que el 25,8 % de los encuestados presentan síntomas de sufrimiento psíquico. Este resultado es superior al

20,8 % de prevalencia en trabajadores de la salud y al 23,6 % hallada en trabajadores bancarios. En los tres colectivos de trabajadores utilizaron igual abordaje metodológico.

Por su parte, Tranah y Farmer (17) y Theorell y otros (18) en Inglaterra señalan que los trabajadores afectados por el AFCAP presentan también síntomas de ansiedad, fobias y depresión.

J. Lunt y otros (48) del Laboratorio de Salud y Seguridad del Reino Unido, con sede en Londres, órgano responsable de la regulación de los riesgos producidos por el trabajo en la salud en Gran Bretaña, realizaron una revisión bibliográfica sobre la prevalencia del Estrés Post Traumático en el personal ferroviario. Encontraron que la participación en AFCAP es la primera y principal causa. Señalan la necesidad del desarrollo de estudios y prácticas que acerquen la brecha existente entre la evidencia científica sobre el problema y el actual manejo del mismo.

En estos estudios la prevalencia de trastornos en la salud mental va del 4 % en Francia, según Cothureau y otros (15) al 17,1 % en el subterráneo de Londres, Tranah y Farmer (17).

En nuestro país, Abiricha y otros (25) describen la situación del conductor de trenes con tracción eléctrica en zonas de alta densidad de población y de tráfico intenso. El trabajo relata testimonios con relación a los efectos que tal participación produce, definiéndola como situación traumática. Considera al conductor de trenes como damnificado, en tanto padece un daño psíquico producto de su participación en los accidentes.

4.2.2. Instrumentos usados en los trabajos relevados

La mayoría de los trabajos relevados utilizan metodologías de investigación cuantitativas. Los instrumentos utilizados en las investigaciones a las que hemos accedido son cuestionarios, inventarios y escalas de carácter cuantificables.

S. Rodrigues Jardim (14) investigan los indicadores del sufrimiento psíquico en un grupo de conductores del subterráneo carioca a través de un cuestionario y una entrevista psiquiátrica semiestructurada.

C. Cothureau y otros (15) trabajaron con 202 conductores expuestos al evento. Se los comparó con 186 que no los sufrieron. Se los evaluó inmediatamente del AFCAP, a los tres meses del suceso, al primer, segundo y tercer año del evento. Utilizaron el Cuestionario de Salud General GHQ-28 (49).

La Escala de Impacto de Estrés de Horowitz M, Wilner N, Álvarez W. (50) es una medición de auto información que evalúa síntomas de Evitación e Intrusión relacionados con un hecho estresante en concreto. Fue utilizada por Vatshele y Moen (16), por Tranah y Farmer (17) y Karlehagen y otros (19).

David Goldberg (49) desarrolló en 1972 el Cuestionario de Salud General (GHQ), concebido como método de identificación de pacientes con trastornos psíquicos en el ámbito clínico de los no especialistas en psiquiatría. Goldberg y Hillier lo rediseñaron en 1978. Es un cuestionario

auto administrado que consta de 28 ítems agrupados en cuatro subescalas de 7 ítems cada una:

- subescala A (síntomas somáticos)
- subescala B (ansiedad e insomnio)
- subescala C (disfunción social)
- subescala D (depresión grave).

El sujeto debe subrayar la respuesta elegida y es esencial que se limite a su situación en las últimas semanas, no en el pasado. En los últimos años, el GHQ se ha confirmado como uno de los mejores instrumentos dentro de las técnicas de screening para estudios epidemiológicos psiquiátricos, de hecho sus diferentes modalidades han sido traducidas al menos a 36 idiomas y utilizadas en más de 50 estudios de validación. En España, se han validado y utilizado diferentes versiones de un nuevo modelo “escalado” de 28 ítems —GHQ-28—. Fue utilizado por Vatshele and Moen (16), por Tranah y Farmer (17), Karlehagen y otros (19) y por Cothureau y otros (15).

La Escala de Síntomas Post Traumático (PTSS-10) de Holen, Sund y Weisath (51) evalúa la presencia de diez síntomas descriptos en los Trastornos de Estrés Post Traumáticos. Fue utilizado por Tranah y Farmer (17).

El trabajo de Abiricha y otros (25) basa sus conclusiones en información producida en el trabajo clínico y grupos operativos, es decir, utilizó una metodología cualitativa aunque es de señalar que no fue diseñado como un trabajo de investigación sino que fue resultado de la sistematización de las experiencias de trabajo en área preventiva y asistencial del INSSPF.

4.2.3. Políticas de prevención

De los diferentes trabajos analizados, aquellos que señalan la necesidad de desarrollar políticas de prevención enfatizan las siguientes acciones:

- Campañas públicas sobre el problema (48).
- Integración del tema a la formación profesional del personal de conducción (48).
- Sostén social por el grupo de trabajadores ferroviarios accidentados (48).
- Grupos operativos centrados en el tema laboral. (25)

4.2.4. Programas de asistencia y rehabilitación

Los estudios de Cothureau, (15), de Rodrigues Jardim (14) y de Lunt (48) indican que el reconocimiento del carácter de accidentado, la asistencia médica psicológica inmediata, el seguimiento a los tres meses y al año de producido el accidente y el apoyo al grupo familiar son esenciales para la prevención de daños mayores en la salud de los conductores de trenes que

han participado en AFCAP.

De la bibliografía accesible podemos establecer las siguientes prácticas recomendadas:

- Las empresas deben asistir con recursos propios al Estrés Post Traumático de los trabajadores ferroviarios y su familia.
- Asegurar la atención y el cuidado del trabajador al menos durante el año posterior al AFCAP.
- Estimular la contención y comprensión familiar de la situación vivida por el trabajador accidentado.
- Ofrecer un servicio de solidaridad entre compañeros de trabajo. Este apoyo social produce un efecto probadamente beneficioso.
- Asegurar que la jefatura permita relevar al accidentado de su puesto de trabajo, darle licencia por enfermedad manteniendo el contacto con el empleado.
- Evitar que el trabajador continúe su tarea solo, en especial durante los turnos nocturnos.
- A partir del pedido voluntario del trabajador ofrecer atención médica y acompañamiento especializado.
- Ofrecer asistencia al mes del accidente para facilitar la elaboración natural y personal de la situación vivida.

4.2.5. Conclusiones

S. Rodrigues Jardim (14) concluyen que el no reconocimiento de los riesgos en el trabajo por no ser considerados como tales invierte el valor positivo del trabajo para el trabajador tornándolo en un factor de sufrimiento.

C. Cothureau (15), concluyen: el Accidente Ferroviario con Arrollamiento de Personas es un accidente laboral dada la mayor prevalencia de síntomas psiquiátricos en trabajadores expuestos al evento en comparación con trabajadores no expuestos. El apoyo, sostén y asistencia profesional a este colectivo de trabajadores, por parte de la empresa ferroviaria, es indicada ya que con programas de prevención y asistencia las personas afectadas, antes del año superan los problemas y adquieren más recursos personales para enfrentar los AFCAP.

A. Vatshelle y B. Moen (16) señalan que así como estudios anteriores han demostrado trastornos psicológicos en los conductores de trenes a lo largo del año de haber participado en un AFCAP, sus estudios muestran

alguna relación entre el evento traumático y trastornos músculo esquelético en el largo plazo.

En la bibliografía hay consenso respecto del señalamiento de que los efectos de los accidentes ferroviarios con arrollamiento de personas en los trabajadores producen un trauma psíquico:

"hay consecuencias posteriores al estrés que van más allá de lo descripto. El mismo se vuelve traumático, precisamente cuando ocurre un daño psicológico análogo al físico" (7).

Desde diferentes abordajes conceptuales y representando diferentes teorías psicológicas, todos estos autores coinciden en señalar su efecto: daño psíquico. Es de subrayar que estos trabajos señalan que los efectos psíquicos en el sujeto que los sufre superan su capacidad de simbolización y elaboración. El acontecimiento AFCAP transgrede en la experiencia subjetiva, lo que diferentes autores denominaron: la 'hipotética barrera para los estímulos' Freud, (52), los 'esquemas cognitivos', el 'afecto personal'; 'los mecanismos neuronales que gobiernan la habituación y el aprendizaje'; 'las redes de la memoria'; o 'las vías del aprendizaje emocional' (7) produciendo múltiples síntomas.

Lunt (48) en el año 2004, en su reseña para el Laboratorio de Salud y Seguridad de Londres concluyen que no hay suficientes estudios científicos referidos a los efectos que estos hechos producen en el proceso salud/enfermedad en los trabajadores ferroviarios. Sugieren la necesidad de desarrollar estudios para avanzar su conocimiento.

Nos interesa señalar que en estos trabajos prevalece un abordaje individual del trabajador. No se contextualiza el AFCAP ni desde las CyMAT (53) ni desde lo histórico, lo social ni su dimensión cultural.

5. Marco Teórico

Consideramos necesario pensar el trabajo y la salud desde una mirada compleja e interdisciplinaria. El principio de unicausalidad (una enfermedad, una causa) hoy día resulta difícil de sostener desde el conocimiento científico acumulado. Juan Samaja (54) desarrolla con erudición y solvencia teórica esta posición epistemológica:

"Es importante agregar que este renacimiento de la concepción dialéctica de la ciencia (o cualquiera sea el nombre que se le asigne) estuvo sostenida no sólo en el vigor de autores como los nombrados (Whitehead, Piaget, Prigogine y Morin entre otros), sino, ante todo en los avances mismos de la ciencia y, particularmente, en los fracasos del paradigma positivista para dar cuenta cabal de los estos nuevos desarrollos (pág. 144)".

"Sin embargo, el paso primordial para resolver de manera adecuada la posición del ser humano en el universo, consiste en reconocer de manera irrestricta que el ser humano se constituye de manera epigenética sobre todos los estratos anteriores del ser. Esto significa lisa y llanamente que el hombre es un ser físico, químico, biótico... antes de poder ser un ser social: esto es biocomunal, cultural, estatal y societal.

El otro supuesto del que partimos es el carácter histórico en que toda investigación debe contextualizarse. Así los fenómenos a estudiar podremos pensarlos diacrónica y sincrónicamente.

Pensamos la temática de la presente tesis, en un movimiento en el espiral donde la consideramos como un tema de salud pública, delimitada en el campo de salud laboral y con un recorte en la comprensión de la relación entre salud mental y trabajo. Se plantean a continuación las referencias teóricas desde donde se aborda el problema.

Consideramos que el accidente ferroviario con arrollamiento de personas es un acontecimiento traumático para quien como trabajador participa del mismo.

De no mediar un proceso elaborativo propio o inducido por prácticas adecuadas y de acuerdo a las evidencias científicas acumuladas se expresara en trastornos severos de su proceso salud/enfermedad. Si bien el énfasis de nuestro trabajo se ha centrado en los efectos psíquicos de los accidentes, no debemos desconocer otros efectos posibles sobre el proceso salud/enfermedad de este colectivo de trabajadores. Existen desórdenes y disfunciones en un amplio rango de consecuencias fisiológicas, conductuales y sociales. La descripción de los síntomas del estrés postraumático ilustran sobre los efectos en el sujeto accidentado pero no reflejan todo el rango de trastornos posibles (1, 2, 14-21).

5.1. Es un problema de Salud Pública

Podemos ubicar el origen de la Salud Pública en el momento de la conformación de los estados modernos (55). Su preocupación principal se refiere a la lucha contra las epidemias, enfermedades que afectan a un conjunto de la población. La Salud Pública tiene en su impronta la responsabilidad del Estado en la vigilancia y el control de las enfermedades. Nuestro problema tiene un fuerte y claro impacto social como veíamos al definirlo. Los AFCAP producen en la población general lesionados y muertes. El escenario de nuestro problema es el de un servicio público de transporte de pasajeros. Se estima que las diferentes líneas ferroviarias en el Área de la Ciudad de Buenos Aires y alrededores transportan 2.028.000 de personas diariamente. Este dato revela la importancia social y económica del servicio ferroviario de transporte (56).

Como señala Emiliano Galende (55), una de las tareas principales de la salud pública es comprender la relación básica entre las condiciones sociales de existencia y el riesgo de enfermedad. La epidemiología ha demostrado que el entorno ambiental y socioeconómico de vida, y en gran medida las características del trabajo y el medio laboral, resultan ser los determinantes más relevantes en el proceso salud/enfermedad de la población (57,58).

Gastón Campos (59) señala que:

..."la Salud Pública es una construcción social y que, por lo tanto, depende de valores, es decir, es la resultante de la asunción de una posición ética y de la confrontación de algunos valores contra otros..., supone por parte de los sanitaristas una visión del mundo basada en la defensa radical de la vida de las personas "...

Sabemos que lo hegemónico, en nuestro país, es considerar la salud cómo una mercancía. Nos sentimos parte de la corriente sanitaria que considera que la salud es un derecho y es responsabilidad del Estado garantizarla para todos los habitantes de la Nación. Nuestro trabajo se suma a otros, de carácter contrahegemónico, en el que el trabajador es sujeto de derecho y no material descartable.

5.2. Es un problema de Salud Laboral

Digamos algo obvio, aunque sin las consecuencias deseadas en la realidad: el evento AFCAP se produce en ocasión del trabajo (10,60).

Según la Primera Sesión del Comité Mixto de la Organización Internacional del Trabajo y de la Organización Mundial de la Salud, celebrada en 1950, la Salud Laboral se define como aquella actividad que:

"tiene como finalidad fomentar y mantener el más alto nivel de bienestar físico, mental y social de los trabajadores en todas las profesiones, prevenir todo daño a la salud de éstos

por las condiciones de su trabajo, protegerlos en su empleo contra los riesgos para la salud y colocar y mantener al trabajador en un empleo que convenga a sus aptitudes psicológicas y fisiológicas” (61).

Esta delimitación realizada por ambos Organismos Internacionales reconocidos por nuestro país en tanto Estado miembro nos permite sostener la afirmación que el problema que abordamos es un problema de Salud Laboral.

Subrayamos que hay un marco jurídico de carácter regulatorio ya definido en el artículo 14 bis de la Constitución Nacional (61) que expresa:

“El trabajo en sus diversas formas gozará de la protección de las leyes, las que asegurarán al trabajador: condiciones dignas y equitativas de labor; jornada limitada; descanso y vacaciones pagados; retribución justa; salario mínimo vital móvil; igual remuneración por igual tarea, ... protección contra el despido arbitrario; estabilidad del empleado público; organización sindical libre y democrática ...”.

En este contexto jurídico la LRT (10) que afirma en su artículo 6º:

"Se considera accidente de trabajo a todo acontecimiento súbito y violento ocurrido por el hecho o en ocasión del trabajo, o en el trayecto entre el domicilio del trabajador y el lugar de trabajo, siempre y cuando el damnificado no hubiere interrumpido o alterado dicho trayecto por causas ajenas al trabajo”.

Insistimos en señalar contradicciones y notorias diferencias entre lo escrito y la realidad del trabajador. La noción de Accidente de trabajo y la posible enfermedad profesional definida como consecuencia de la exposición al evento definido como 'atropellamiento de personas y de vehículos' por parte de los trabajadores ferroviarios esta definida en el DSMIV (5). El cuadro también se incluye en la legislación laboral argentina en la Tabla de Evaluación de Incapacidades Laborales (10): "Reacciones o desórdenes por estrés post traumático, serán reconocidas cuando tengan directa relación con eventos traumáticos relevantes que ocurran en el trabajo, ya sea como accidentes, o como testigo presencial del mismo". Constituyen una enfermedad, reconocida por la Clasificación Internacional de Enfermedades 10 (CIE 10) (7), "que tiene una etiología, una presentación y un curso, así como un pronóstico y resolución". A pesar de lo cual es habitual que un trabajador que sufre un AFCAP deba recurrir a la justicia laboral para recibir atención médica y ejercer sus derechos laborales. No obstante la vigencia de este marco jurídico la medicina del trabajo la desconoce.

Lo que no puede desconocerse es la confrontación de intereses económicos antagónicos en este ámbito de la salud laboral. Los diversos

actores sociales también expresan sus diferentes posiciones teórico-ideológicas. Tiene presencia así la Medicina del trabajo, abordaje sanitario muy extendido. Esta práctica se corresponde con el modelo hegemónico de higiene y seguridad en el trabajo (9,63). Este modelo surgió históricamente con la preocupación de las empresas en la producción acentuando los valores de productividad y el control de la fuerza de trabajo. Su indicador paradigmático es el ausentismo. Sus temas son, por un lado, los accidentes de trabajo, problema en el que enfatizan la responsabilidad del factor humano (3) en su causalidad y por el otro las enfermedades profesionales vinculadas sólo a los riesgos físicos, químicos y biológicos en el trabajo. Es llamativa la preocupación de los profesionales de la medicina del trabajo por la posible "simulación" de los trabajadores tanto frente a los accidentes como a las enfermedades profesionales. Simultáneamente, están atentos a la posible "disimulación" en los exámenes preocupacionales y anuales (65).

Es así como dicho modelo de Medicina del trabajo presenta un notorio déficit, al no considerar los aspectos subjetivos del hombre en situación de trabajo. Este abordaje ha sido pensado históricamente desde la biomedicina, la higiene y seguridad. Así, el trabajador es considerado en función de la producción y el rendimiento. En el mejor de los casos es una máquina más. El modo de abordar el problema desde la medicina del trabajo fue construido sobre la base:

- una mirada casi excluyente desde los intereses del empleador.
- centrada en la producción y como mejorarla. la necesidad de resolver el ausentismo con la pronta reincorporación del trabajador a la tarea.
- una perspectiva históricamente centrada en la ingeniería y la biomedicina.
- la no consideración de los aspectos subjetivos y psicodinámicos del hombre en situación de trabajo.
- el desconocimiento de los aportes de las ciencias sociales para su estudio y conocimiento.
- parte de un modelo de análisis unicausal, reduccionista sin tener en cuenta ni aportes de la epidemiología ni del paradigma de la complejidad.

Así los servicios médicos de las empresas concesionarias de los servicios ferroviarios y las Aseguradoras de Riesgo del Trabajo (ART) en una abrumadora mayoría lo consideran un problema individual ajeno al trabajo. No vinculan la relación del trabajo con el padecimiento del conductor de trenes a posteriori de un AFCAP. Lo padecido por el trabajador no es pensado en el contexto de las CYMAT (53) ni en el proceso salud/enfermedad/atención (63). En síntesis, a pesar de los desarrollos científicos y de la evidencia científica acumulada la práctica hegemónica los desconoce.

Por otro lado, esta tesis pretende confrontar el paradigma mecanicista propio de la medicina del trabajo caracterizado como ahistórico, asocial y biologista. En este sentido, recientemente se ha vuelto a publicar

un notable trabajo de los años setenta donde Eduardo Menéndez (63) caracteriza el modelo médico hegemónico en relación a la salud de los trabajadores, descripción plena de vigencia en la actualidad.

Desde nuestra perspectiva destacamos la necesidad de una conceptualización del trabajo que permita incluir las vivencias del trabajador, es decir, proponemos no reducir el modelo de análisis sólo al. En las últimas décadas el déficit arriba mencionado fue subsanado, al menos en lo conceptual, por los aportes de las ciencias sociales (3, 4, 9, 21, 63, 65-68), así, se comienza a distinguir entre:

- el tiempo de los ergónomos (el del cronómetro y el calendario) versus el tiempo vivido;
- el espacio de los ingenieros y arquitectos versus el espacio vital humano;
- el rendimiento productivo y económico de los empresarios versus la realización existencial de mujeres y hombres en y por el trabajo.

Aquí también la epidemiología ha realizado numerosos aportes en este sentido (58, 59). En la actualidad, podríamos considerar que la complejidad resulta ser el paradigma más adecuado para comprender la causalidad y la distribución de los fenómenos de salud/enfermedad en los colectivos de trabajadores (63). Nos ubicamos así en la corriente de pensamiento sanitario crítico, nos reconocemos en los desarrollos de la medicina social (22, 40, 69) y en los movimientos denominados Salud colectiva (54 y 55). La Salud Laboral es un planteo crítico al modelo hegemónico de la medicina del trabajo (3, 9, 21, 24, 34, 53, 71).

Pensamos que la historia (69) no es ajena a los problemas de salud, y en lo específico de la salud laboral, nos permite contextualizar el problema en un tiempo determinado y en un lugar definido, facilitando una comprensión de lo dinámico y cambiante la realidad social (54, 59) en la cual se desarrollan las condiciones concretas de vida de los trabajadores.

La Salud Laboral posee dos componentes fundamentales:

- la prevención de la enfermedad
- la promoción de la salud

Sostenemos que la salud del trabajador implica: prevención desde un enfoque de riesgo, vigilancia epidemiológica (no sólo de las patologías conocidas) y promoción de la salud en el ámbito de trabajo, partiendo del colectivo de trabajadores (40, 60 y 61).

5.3. Salud mental y trabajo

Diversos estudios e investigaciones han dado a conocer aquellos factores que generan sufrimiento y enfermedad de los sujetos en el

contexto laboral (1). Existe consenso en definir los factores psicosociales como aquellas características de las condiciones de trabajo, en especial de su organización, que afectan a la salud de las personas a través de mecanismos psicológicos y fisiológicos, denominados en la literatura científica como estrés laboral. "En términos de prevención de riesgo laboral, los factores psicosociales representan la exposición a la organización del trabajo, el origen de ésta y estrés precursor de la enfermedad o del trastorno de salud que pudiese ocurrir" (21). Podemos categorizar las siguientes dimensiones de la organización del trabajo como potencialmente estresantes:

- Aspectos temporales de la jornada laboral y del propio trabajo. Turnos, turnos rotativos, horas extras, etc.
- Contenido del trabajo, trabajo creativo o monótono, recursos suficientes o insuficientes, tareas poco claras o contradictorias. Subocupación y sobreocupación.
- Aspectos interpersonales tanto al nivel de supervisión, grupo de trabajo o el trabajo en soledad como si el trabajo implica relaciones con semejantes, por ejemplo: docencia, servicios de salud, en el ámbito de la justicia y fuerzas de seguridad.
- Condiciones relativas a la empresa en cuanto a: dimensión; burocracia organizativa adecuada o procedimientos irracionales y pesados y presencia, o no de políticas discriminatorias.
- Condiciones relativas a modalidades en las relaciones contractuales en cuanto a estabilidad, contratos temporarios, cobertura de la seguridad social y otros. condiciones relativas al desempleo. Numerosos estudios dan cuenta de los efectos que el desempleo tiene tanto en desempleados como en empleados. Dejours (1, 4) señala que el escenario laboral de las políticas neoliberales de ajuste y desempleo se da en los trabajadores con trabajo a través del miedo a perderlo y la vergüenza para defender las CYMAT consideradas un privilegio frente al desempleado.
- La falta de reconocimiento en la tarea tanto de los superiores como por lo pares (4).
- La obstaculización del ejercicio de la inteligencia creadora (4).

También Dejours (1) señala que:

... "Trabajar significa enfrentarse cotidianamente a peligros como el miedo, el aburrimiento y también la humillación, la vergüenza, el sentimiento de

injusticia, de traicionar las propias convicciones".

Tal como lo plantea Juan Samaja (54) consideramos al ser humano como un sistema complejo que incluye lo orgánico, lo biológico, lo psicológico, lo social y lo cultural. Así las instancias subjetivas son descritas como sistemas adaptativos complejos, como estructuras con niveles jerárquicos, donde el superior suprime, conserva y supera el anterior. Esta comprensión epistemológica integra visiones parciales del sujeto y su vínculo con lo social. Nos permite caracterizar cada nivel de integración sin caer en reduccionismos. El desarrollo más amplio de esta conceptualización, tema sumamente atractivo desde el punto de vista epistemológico, excede los límites de esta tesis.

Debemos señalar que los aportes del psicoanálisis a la salud mental de los trabajadores, con su cuerpo de conocimientos, han sido sumamente valiosos y funcionan como soporte para aquellos psicólogos y psicoanalistas que hemos tomado el tema. Recordamos, por ejemplo, que Eric Fromm (72) partiendo del psicoanálisis realiza una revisión crítica al tomar una línea de trabajo donde relaciona subjetividad y estructura social. En este sentido lleva a cabo investigaciones acerca de los trabajadores del campo y del trabajo de los mineros

A mediados de los años setenta, Christophe Dejours toma protagonismo en el ámbito académico desde el Laboratorio de Psicología del Trabajo de Francia y del colectivo de investigadores de esa institución (1-4, 68). Con una sólida formación psicoanalítica y una auténtica apertura interdisciplinaria, funda una corriente que inicialmente se denominaba Psicopatología del Trabajo para más tarde, incorporando nuevas conceptualizaciones la definirá como Psicodinámica del Trabajo. El aspecto central de su teoría es el estudio de la relación entre dos fenómenos: el trabajo real y la subjetividad. Cuestión ésta que lo lleva a interrogarse tanto por el placer como por el sufrimiento, en y por el trabajo. Pone énfasis en el estudio de la inteligencia de los trabajadores en el proceso de trabajo distinguiendo el trabajo prescripto y el trabajo real. Avanza en los mecanismos defensivos –tanto individuales como colectivos– que los trabajadores implementan en su medio laboral. Recurre a la ergonomía y al psicoanálisis ampliándolos luego con otras disciplinas en sus aportes específicos a su trabajo conceptual (la sociología, la lingüística, la economía y la antropología). Su posición ideológica es muy clara: su quehacer está al servicio del trabajador y su objetivo es mejorar la calidad de vida en el trabajo. En este sentido, su práctica profesional parte del requisito que los trabajadores involucrados deben no sólo efectuar la demanda, sino también participar libremente en la investigación/acción y en la puesta en marcha de los procesos de cambio.

Coincidimos con Dejours (4) en su concepción que la salud mental en el trabajo es el campo de estudio que tiene como objetivo:

"el análisis dinámico de los procesos psíquicos movilizados por la confrontación del sujeto con la realidad del trabajo. El desconocimiento de esta dimensión subjetiva-

identitaria del sentido del trabajo tiene consecuencias mayores en el campo de la salud, especialmente de la salud mental (1)".

Nos interesa estudiar el trabajo en relación con la vivencia que el trabajador tiene de su experiencia; o sea, que nuestro estudio no sólo gira sobre el trabajo objetivo sino como analizarlo a partir del impacto subjetivo que produce.

El psicoanálisis ubica al amor como motor en la construcción de la identidad. Sostenemos que el trabajo es el otro del amor. Es decir, ocupa un lugar tan central como éste en el devenir del sujeto. El trabajo es un concepto central en nuestra tesis ya que refiere una característica de lo humano: es singular (personal) y es social. En lo personal permite la realización de quienes lo ejercen y en lo social es una actividad necesaria para transformar y dominar la naturaleza, es creadora o transformadora de bienes y servicios necesarios para la existencia y reproducción de la especie humana (24)⁵.

Consideramos que así como el trabajo es uno de los motores de la construcción de subjetividad, en tanto facilita la identificación con un oficio o profesión y permite logros sublimatorios (2,52) puede, cuando su organización y el lugar reservado para el trabajador son contradictorios, confusos o como en nuestro caso, lo confrontan cotidianamente a la posibilidad de un AFCAP, ser fuente de infortunio, enfermedad y muerte. Este sufrimiento surge cuando el trabajador vive que no puede controlar las condiciones de trabajo, que está inerme frente a ellas, desestructurado y oicamente (4), y se siente impotente frente a las vicisitudes laborales.

La participación en AFCAPs en el ejercicio de su puesto de trabajo es el acontecimiento propio a los conductores de trenes que definimos como traumático por los efectos que produce en su subjetividad. Resulta ser un factor de vulnerabilidad laboral al que está expuesto el colectivo de trabajadores ferroviarios (12-18,22). El grupo de conductores de trenes puede ser considerado como el de mayor exposición, lo cual tiene efectos en la subjetividad del trabajador, entre los cuales se pueden destacar sentimientos de impotencia por no poder evitarlo, posteriormente sentimientos de culpa y cuestionamiento sobre la responsabilidad en el hecho (25).

El concepto de trauma en el discurso psiquiátrico hegemónico dio lugar a su inclusión en la nosografía psiquiátrica. Ya sea como cuadro específico "neurosis traumática", o como trastorno denominado estrés post traumático descrito en el Manual diagnóstico y estadístico de los trastornos mentales de la Asociación Americana de Psiquiatría (5) coincide con lo manifiesto de las conductas halladas en nuestro trabajo. Pero entendemos que es sólo coincidente a nivel descriptivo, no avanza en la comprensión de los efectos en la subjetividad singular de cada trabajador.

⁵ En la defensa de tesis, el Dr. Mario Testa realizó la siguiente observación: "considero la capacidad de luchar, el tercer motor de la construcción saludable de la subjetividad".

A nivel teórico tomamos partido por el psicoanálisis. Planteábamos como hipótesis que el conductor al participar en un AFCAP sufre consecuencias en su subjetividad. En función de desarrollar este aspecto, se hace necesario abordar la noción de trauma psíquico, para luego a partir de los relatos de vida inferir las consecuencias clínicas.

Cabe mencionar que el traumatismo no existe “en sí”, sino existen teorías o modelos conceptuales que dan cuenta de los procesos psíquicos derivados de acontecimientos que marcan dolorosamente la vida de una persona.

Dicho concepto fue fundamentalmente trabajado por la teoría psicoanalítica, a partir de una analogía con el trauma a nivel orgánico, del cual se toman tres significaciones médicas: ser un choque violento, con una efracción, que a su vez deriva en consecuencias sobre el conjunto de la organización.

El concepto de trauma a lo largo de la obra freudiana va modificándose y adquiere diferentes sentidos. Es un concepto relevante y de valor heurístico. Señalaremos un recorrido del mismo para llegar a una definición que nos permita comprender sus efectos en la subjetividad de los trabajadores.

En la primera etapa de la obra freudiana (52) –de 1895 a 1915- lo traumático se refiere a la acción seductora sexual sufrida por la joven, cuestión que da origen –en esta etapa de la obra- a pensar la etiología de la neurosis. Considera que en los síntomas histéricos se reprime un recuerdo cuyo afecto deriva en inervación somática, asociada a un trauma causal. Así, aunque el sujeto lo ignore, el recuerdo del trauma psíquico, actúa a modo de cuerpo extraño, que continúa ejerciendo una acción eficaz en el presente. La cura consistirá en esta etapa en la abreación del afecto ligado a la representación del acontecimiento, que era un hecho personal en la historia del sujeto. Freud plantea en esta etapa que despertar con claridad el recuerdo del proceso provocador y expresar el afecto concomitante incluyendo el plano verbal, produce la desaparición de los síntomas.

Algo más tarde, desarrolla el concepto de series complementarias (1915-17), lo cual le permite plantear que además del acontecimiento – exógeno- hay factores endógenos, ligados a experiencias infantiles en la etiología de las neurosis. Es decir, atribuye a experiencias traumáticas pasadas –especialmente de la infancia-, la etiología de los síntomas.

Piensa que la acción del trauma supone por lo menos dos acontecimientos: una primera escena de seducción donde el niño sufre un acercamiento sexual por parte del adulto, sin que se despierte en él la excitación sexual; una segunda escena –a menudo anodina- después de la pubertad que evoca algún rasgo de la primera. El recuerdo del hecho inicial desencadena excitaciones que desbordan las defensas del yo, por eso dirá que los histéricos sufren de reminiscencias.

Más tarde empieza a perder fuerza en la obra freudiana, la idea de acontecimiento traumático como hecho externo, planteando que la eficacia del trauma está ligado al mundo fantasmático.

En una segunda etapa continúa la teorización del trauma desde la cuestión económica, se trata de un aumento de la excitación en la vida psíquica, que fracasa de ser elaborada por vías normales y habituales. Hay un quantum de excitación que no puede ser metabolizada, dando lugar a trastornos duraderos del funcionamiento energético. En “Más allá del principio de placer” (52,) dirá que la efracción del trauma introduce un nivel de excitación que anula el principio del placer; utiliza aquí como analogía la del organismo como una vesícula viviente, que es dañada en sus capas protectoras. Teoriza en esta etapa el concepto de la compulsión a la repetición como manifestación inconsciente, no del placer, sino del sufrimiento. Es entonces cuando plantea que no siempre el trauma puede tramitarse por vía asociativa –como había conceptualizado en su primera etapa con la cura de los síntomas histéricos-, sino que el trauma tiene algo de incurable, lo infiere de las pesadillas evocadoras del hecho, de la neurosis de guerra, de la reacción terapéutica negativa, etc.

Lo anterior implica un cambio de paradigma teórico, que deriva en distintos abordajes clínicos. Si el aparato psíquico se guiase por el principio de placer-displacer únicamente, todo trauma se tramitaría a través del habla, o sea por vía asociativa; sin embargo es común que la respuesta ante lo traumático, conmine al sujeto a conductas ligadas a la compulsión a la repetición, donde el sufrimiento queda silenciado, y opera internamente en permanente amenaza a la integridad del sujeto.

Como ejemplo de la incurabilidad del trauma, describe la neurosis traumática, en este cuadro lo fundamental es la sorpresa ante un acontecimiento, que deja al sujeto experimentando susto y sobresalto; acentúa que se trata de un peligro para el que no se está preparado. Dicho sobresalto se repite en la vida onírica, donde las pesadillas repiten el acontecimiento sufrido, sin posibilidad de elaboración.

En esa misma época en “ Introducción al simposio sobre neurosis de guerra” (72), año 1919 habla de neurosis traumática ligada al desarrollo de un conflicto por escisión yoica, donde la problemática está centrada en los riesgos de autoconservación del yo, en tanto el yo tiene temor de experimentar un daño, ejercido por una violencia exterior. En este modelo la producción del trauma es posible en un tiempo único, aunque siempre se trata de un sujeto constituido con un sistema de significaciones previamente establecidos.

Más tarde en “Inhibición, síntoma y angustia” (52) un trabajo del año 1926 utiliza como modelo de lo traumático la separación del lactante con el objeto primordial (el Otro materno), que queda para el niño perdido para siempre; es decir lo asocia con el desamparo.

A si mismo en su teorización de la angustia plantea que ésta puede darse ante situaciones reales de la vida social, que constituyen una

amenaza para los sujetos y producen sufrimiento psíquico. Hay un remanente de angustia sin simbolización, no representable por medio de la palabra. Dicha angustia avasalla al yo, quien no puede instrumentar defensas eficaces –en este caso funcionaría la angustia señal-. En dicha angustia automática relacionada con el pánico, el yo queda avasallado y paralizado por el peligro.

Por el contrario la angustia señal está asociada al miedo y a la instrumentación de defensas para controlar la situación, con alguna eficacia.

Por último, en 1939 Freud retoma esta temática en “Moisés y la religión monoteísta”, y plantea que los efectos del trauma son de dos clases: por un lado el sujeto intenta reavivar el trauma, o recordar las vivencias olvidadas, incluso vivenciándolas con la misma carga afectiva pretérita. Esto permite pensar en la fijación al trauma, que deriva en conductas ligadas a la compulsión a la repetición. Por otro lado, sus efectos tienen una finalidad opuesta: que nada se recuerde ni se repita de los traumas olvidados; para este fin se instrumentan defensas como la represión, la evitación, inhibiciones.

Ambos efectos producen como efecto el empobrecimiento yoico y el padecimiento subjetivo.

En síntesis, en la obra freudiana el concepto de trauma es nodal, en una primera etapa ligada a la causación de los síntomas neuróticos, más adelante plantea que lo traumático deja un resto intramitable, que conmina al sujeto a la compulsión a la repetición y por ende tiene un saldo incurable.

El concepto de trauma, fue abordado posteriormente por distintos autores. Según Rene Spitz (73) el concepto global de Selye para la fisiología humana es comparable con el concepto de Sigmund Freud relativa a "defensa de la respuesta al peligro". La persistencia de un estímulo emocional puede ocasionar un proceso patológico de adaptación, que con un inicio psicológico llega a constituirse en enfermedad psicosomática, de no mediar un proceso elaborativo del mismo.

Respecto a la neurosis traumática, Lafont (1998), citado por Laplanche (74) plantea que es un estado patológico que aparece en forma diferida luego del traumatismo psíquico. Surge a partir del encuentro del sujeto con un acontecimiento, a partir del cual se desencadena la enfermedad. Dicho acontecimiento implica que el sujeto se encuentra con un hecho que rompe súbitamente la cotidianeidad de su existencia, a partir del cual hay un antes y un después, que marcará la vida del sujeto.

Lo característico de dicho cuadro es el síndrome de repetición traumática, que aparece luego de un periodo de latencia, donde el síndrome no se manifiesta. Cuando éste sí lo hace, se expresa tanto en el sueño como en la vigilia. A nivel onírico producirá pesadillas que reproducen el acontecimiento en las condiciones exactas de ocurrencia, lo cual deja al sujeto sumido en intensa angustia y con síntomas vegetativos. Por otra parte, en la vigilia se evoca repetidamente la escena, siendo los estímulos

exteriores cotidianos desencadenantes de la evocación.

Nos interesa relacionar aquí uno de los posibles destinos del/los acontecimientos traumáticos no atendidos seguramente se expresaran en los trabajadores como lo señalan Töres Theorell y Jeffrey V. Johnson (75) al afirmar: Las evidencias científicas que sugieren un aumento del riesgo de enfermedad cardiovascular con la exposición al estrés profesional comenzaron a acumularse a mediados del decenio de 1980 (Gardell 1981; Karasek y Theorell 1990; Johnson y Johansson 1991). La enfermedad cardiovascular (ECV) sigue siendo hoy día la principal causa de mortalidad en las sociedades económicamente desarrolladas y contribuye a incrementar los costes de la asistencia sanitaria en esos países. Las enfermedades del aparato cardiovascular comprenden la cardiopatía coronaria (CC), la enfermedad hipertensiva, la enfermedad cerebrovascular y otros trastornos del corazón y del aparato circulatorio.

Los entornos profesionales estresores también influyen directamente en las concentraciones neurohormonales y en el metabolismo del corazón. La combinación de diversos mecanismos fisiológicos relacionados con actividades profesionales estresoras puede aumentar el riesgo de infarto de miocardio. La elevación de las hormonas movilizadoras de los depósitos energéticos que se produce durante los períodos de estrés (7,8,21 y 75).

Para el presente trabajo definiremos el concepto de trauma como: impacto psíquico de un acontecimiento de singular intensidad, que marca dolorosamente la existencia de una persona, quien tiene imposibilidad de responder adecuadamente al mismo, lo cual deriva en efectos duraderos en su organización psíquica. Dichos efectos serán singulares en cada sujeto, en algunos casos producirán síntomas elaborables por vía asociativa; en otros conductas ligadas a la compulsión a la repetición como actos auto u hetero destructivos, pesadillas, enfermedades psicosomáticas, etc (74).

La reparación o el agravamiento de los efectos del trauma están asociados a la respuesta social e institucional que reciba el sujeto luego de su participación en el acontecimiento. Aquí podemos señalar el sostén o no del colectivo laboral, el papel del grupo familiar y las prácticas tanto empresarias como de las instituciones responsables de los servicios de atención sanitaria. En nuestro país es sustancial el rol de los organismos estatales de regulación tanto el MTySS como la SRT.

Sintetizando nos valdremos del aporte de la Psicodinámica del trabajo (1-4) y de la conceptualización psicoanalítica de trauma (52, 72-77) para analizar y pensar los relatos de vida de nuestros informantes claves y los efectos de los AFCAP en su subjetividad. No podemos dejar de citar los desarrollos que desde otra perspectiva teórica, el modelo de demanda – control-apoyo social coinciden en documentar los efectos del estrés laboral en patologías de los grandes órganos.

6. Metodología de la investigación

La metodología de la presente investigación es de tipo cualitativo. Hemos trabajado con relatos de vida, modo acotado de las historias de vida (78-80) centrado en la experiencia laboral de tres trabajadores ferroviarios, nuestros informantes claves. Las fuentes primarias de nuestra tesis son sus singulares testimonios, muy diferentes entre sí, y de tan diferente destino. Ellos dan cuenta de los efectos emocionales de los AFCAP en la vida de los conductores de trenes.

Varias son las razones que nos llevaron a elegir este abordaje. El objeto de este estudio es el hombre en el contexto de su trabajo. Coincidiendo con C. Curtis (81) quien afirma:

"Nos interesa, no solo, "sacar la palabra de los lugares de silencio" sino valorar y respetar su conocimiento, rescatándolo como fuente de aprendizaje y reflexión. Ambas metas han sido asumidas por quienes adscriben a esa línea de investigación que intenta "proyectar una iluminación particular sobre lo social": la perspectiva biográfica".

Conocer la singularidad de cada trabajador, su subjetividad, recuperar este ámbito de la experiencia con relación al tema de la investigación. Esta dimensión es desconocida e ignorada por el modelo hegemónico en medicina del trabajo. Sostenemos que las diversas singularidades expresan al colectivo de trabajadores desde lo concreto de la vida cotidiana.

Aprehendemos así lo social e histórico. Por último, la formación de grado como psicólogo clínico nos proveyó de recursos apropiados para recolectar y analizar el corpus discursivo recolectado.

Hemos elegido tres relatos de vida. Abogamos acá por una aproximación interpretativa que toma la narrativa individual como un documento subjetivo capaz de echar luz sobre lo que Watson y Watson-Franke (80) denominan "*textura*" de la experiencia individual y colectiva.

Los tres relatos de vida fueron recogidos a través de entrevistas personales. Podemos describir tres momentos en la recolección de la información. Un primer momento incluía una pregunta abierta, así se desplegaba una narrativa inicial sobre la historia laboral de la persona entrevistada. En un segundo momento orientábamos hacia una profundización gradual en el tema de su experiencia con los accidentes través de preguntas ancladas en la narrativa ofrecida. Por último trabajábamos tratando de tener un registro lo más completo posible en función del problema estudiado valiéndonos del instrumento diseñado y cuyo modelo presentamos más abajo (Anexo 12.13).

En cuanto al análisis de la información, hemos elegido un abordaje dialéctico y hermenéutico (1-4, 54, 79). Nos interesa contextualizar los

relatos de vida brindados por colectivo de trabajadores involucrados en este estudio, para entenderlos a partir de su interior y en el campo de la especificidad histórica y totalizante en que son producidos

6.1. La perspectiva biográfica

La perspectiva biográfica destaca el valor de la *experiencia singular* de los sujetos. Después de todo, las historias y los relatos de vida son narrativas de la experiencia. Si en algún momento el método biográfico estuvo estrechamente ligado a la investigación de corte psicológico, las ciencias sociales han resaltado el potencial de la narrativa individual como medio para conocer las estructuras, conflictos y procesos de un grupo o de una sociedad (81).

En este sentido, el método biográfico apunta a un sujeto – inmerso en las relaciones sociales–, ya sea abordándolo en el nivel socio-estructural (estructuras y procesos “objetivos”) o en el socio-simbólico (estructuras y procesos “subjetivos”, es decir, complejos). Desde nuestra concepción del sujeto creemos integrar y superar esta visión al afirmar con Samaja (54) la pluralidad del Yo y la identidad.

El material biográfico es “un tipo peculiar de documento personal” consistente en cualquier “reconstrucción retrospectiva que hace un individuo de su vida, sea total o parcial, en forma escrita u oral, o estimulada por otra persona” (81):

"Esta definición, que recoge aportes de la hermenéutica y de la fenomenología, descansa sobre un conjunto preciso de premisas. En primer lugar, toma la experiencia subjetiva en un contexto culturalmente definido como un fenómeno de derecho propio, enfatizando su singularidad y riqueza. En segundo lugar, otorga valor al punto de vista del narrador tal como este hace sentido de su relación con eventos pasados en el mismo acto narrativo; por lo tanto, este enfoque desalienta el uso de constructos externos a la narración de la experiencia individual. Es pertinente agregar, como lo hace Linde (82), que un interés primordial de este material biográfico es la presentación del sí mismo, es decir, la comunicación de una apreciación evaluativa o moral sobre el hablante/narrador. En tercer lugar, asumir un punto de vista interpretativo conlleva la tarea epistemológica de comprender antes que explicar; de hecho, así concebido, el método biográfico se ocupa del significado y la verdad subjetivos. En cuarto lugar, en un giro reflexivo, esta definición implica metodológicamente al investigador y al contexto de investigación. Por último, enfatiza la dimensión discursiva, no solo en el nivel interaccional sino también en el nivel textual, es decir, asume que la manera en que se construye un relato aporta tanta información como los eventos narrados".

Varios autores contemporáneos, Bourdieu (83), entre otros, señalan que la historia de un sujeto es expresión singular de la historia colectiva de

su grupo, representativa de un estilo de época, un mismo hábitus. En ese marco, para identificar y conocer el problema que nos ocupa y darle su dimensión social es necesario reconstruir las historias individuales y colectivas de quienes día a día trabajan en el servicio ferroviario.

Ahora bien, la biografía producto de la investigación en ciencias sociales no tiene necesariamente por objeto la vida del entrevistado como totalidad. Courtis cita a Jorge Balán y Elizabeth Jelin (81) señalando que el investigador puede reconstruir trayectorias de vida, pero la perspectiva biográfica contempla también las segmentaciones –diacrónicas y sincrónicas– que la realidad impone a la existencia. La recolección de narrativas de vida, entonces, puede estar guiada por el reconocimiento del carácter fragmentario de la experiencia de manera tal que el investigador apunte a relevar secuencias particulares de vida o episodios dispersos en espacio y tiempo pero temáticamente conectados en la narración. En este sentido, la distinción que propone Angrosino (81) entre historia de vida y relato de vida nos resulta operativamente pertinente. Según este autor, la historia de vida es:

"una narrativa que registra el ciclo completo de una vida" mientras que el relato de vida "destaca unos pocos eventos clave o pone el foco en unas pocas relaciones importantes" (81).

En ese marco, dentro de las modalidades de la historia de vida, hemos elegido el relato de vida, técnica que al poner el énfasis en algunos sectores de la vida personal, permite centrarse en aquellos tópicos pertinentes para nuestro estudio, especialmente aquellos relacionados con la vida laboral y, dentro de ella, con las vivencias y experiencias de tres conductores de trenes vinculadas a los AFCAP.

Hemos utilizado el concepto de "saturación", que definimos como el momento en que el investigador siente que ya no aprende nada nuevo o deja de percibir la novedad en la o las entrevistas para determinar los relatos de vida. Consideramos suficiente y logrado el resultado del trabajo de campo plasmado en el corpus de estudio sobre el que pensaremos el tema de nuestra hipótesis.

6.2. Guía temática para los relatos de vida

Los relatos de vida que constituyen el corpus de nuestra tesis han sido tomados en diferentes contextos: en la casa de CA, cerca del trabajo de OS y LP fue entrevistado en una oficina en el centro de la ciudad. Fue en el lugar propuesto por cada uno de nuestros informantes claves. Fueron elegidos por el significado que en cada uno de ellos han tenido los AFCAP. Por las distintas respuestas que cada uno tuvo frente a aquellos. En cada historia personal su vida laboral cambio de modo radical después su participación en AFCAP.

Intentamos trabajar con un cuarto relato, pero fue fallido. OM esta en actividad. Sólo pudimos avanzar en un primer encuentro en la presentación de nuestro proyecto. Por diversas causas suspendió las entrevistas

programadas. Analizando la situación, decidí no avanzar en el registro de su historia laboral. La cotidianeidad del trabajo lo expone a sufrir un accidente nuevamente. En los años en que hemos sido testigos de este evento, lejos de disminuir, su frecuencia ha aumentado. Una condición para continuar en el puesto de trabajo es negar el temor y el sufrimiento que éste genera (2). ¿Hasta donde podíamos insistir en el intento de recoger su experiencia? OM, sin expresarlo en palabras, dijo no.

Como herramienta para el trabajo de campo utilizamos una guía temática que nos permitió centrarnos en la experiencia laboral de los informantes claves (Anexo 12.13).

7. Casuística: Relatos de vida

ENTREVISTADO	GENERO	EDAD AL MOMENTO DE LA ENTREVISTA	ANTIGÜEDAD EN EL TRABAJO	AÑO DE REALIZACION DE LA ENTREVISTA
CA	Varón	49	18	2003 y 2006
LP	Varón	50	16	2005/6
OS	Varón	49	16	2005

7.1. Relatos de Vida

7.1.1. Relato de vida CA

Conductor de trenes Tracción Diesel

51 años. Casado.

Escuela primaria completa

Algunos comentarios de contexto:

A mediados del mes noviembre del 2.002 prestando servicios en el transporte ferroviario de pasajeros, CA participó en dos AFCAP. Sucedieron un sábado y un domingo en un mismo fin de semana. A partir de éste segundo accidente se manifestó un proceso mórbido que interrumpió su vida laboral. A las horas, ya en su casa, se descompuso. Padeció sensaciones de ahogo, intensa sudación, palpitaciones y dolores precordiales. Este cuadro determinó su inmediata atención médica. A partir de ese momento se quebrantó su salud no pudiendo retornar a su trabajo.

Dicha situación coincidió con mi participación en el asesoramiento a la LF en relación a los efectos de los accidentes ferroviarios con arrollamiento de personas en los maquinistas (ver Pág. 25), por lo cual las autoridades gremiales solicitaron que lo visite y tome conocimiento de su estado de salud y situación laboral. Mi intervención en ese momento adquirió una modalidad particular, en el sentido de acompañar y asesorar a CA sin intervenir asistencialmente. De acuerdo a la LRT, sólo la Aseguradora de Riesgos del Trabajo (ART) designa los profesionales intervinientes, de no respetar esta pauta el trabajador pierde los derechos a la asistencia que la norma jurídica establece, tanto en prestaciones asistenciales como dinerarias.

Las entrevistas con CA que nos permitieron reconstruir el relato de su vida laboral, se realizaron en su domicilio. Fueron llevadas a cabo en dos momentos bien diferenciados. Las primeras en una localidad del Gran Buenos Aires, cercana a su lugar de trabajo. Luego en un pueblo del interior de la Provincia de Buenos Aires, su ciudad natal, donde actualmente reside. Las primeras entrevistas fueron realizadas en febrero de 2003. Las siguientes ya como informante clave para nuestro trabajo se efectuaron

entre junio y septiembre de 2005.

En febrero de 2003, luego de tres meses de no poder trabajar lo asistía la Obra Social Ferroviaria (OSF) con algunas reticencias. Tanto la empresa como la ART negaban su incumbencia. Este hecho generaba una "tierra de nadie" dado que la gerenciadora de los servicios de salud de la OSF afirmaba que no le correspondían ni la atención ni los gastos que las prestaciones de CA generaban y tanto la empresa como la ART desconocían el origen laboral del padecimiento de CA (Anexo 12.8).

De la definición del carácter de lo que a CA le sucedía dependía su salario y la cobertura asistencial. Se daba un caso, aparentemente raro, pero muy frecuente en realidad, que ni las empresas ni la ART reconocían el carácter de accidentado del trabajador (Anexo 12.8). Esto en tanto para los dos actores sociales la enfermedad de CA era ajena al trabajo. Situación que se mantuvo durante 6 meses hasta que por la acción judicial iniciada por la esposa de CA la empresa debió reconocer su responsabilidad en el evento y la incumbencia de la ART en su asistencia. En estos meses los profesionales de la empresa y de la aseguradora tuvieron la función de diagnosticar a CA y determinar el origen del padecimiento. Dos procesos corrían por "vías" paralelas: por un lado el litigio sobre la etiología y el consiguiente encuadramiento legal de sus padecimientos y por el otro la atención de su salud. La lógica del lucro motor de las ART es diferente, antagónica, con la lógica de la dimensión cuidadora de la producción en salud (59). Concepción sanitaria que consideramos adecuada para la atención de la salud.

No es difícil imaginar la incertidumbre que esta situación generó en CA. La no definición del ámbito institucional en que el padecimiento debe ser asistido es un agregado muy perturbador al cuadro inicial. Por otro lado, la sospecha sobre la simulación de los síntomas es una preocupación frecuente en los profesionales de la medicina del trabajo. Sin duda, se trata de un procedimiento iatrogénico del sistema argentino de atención de los riesgos del trabajo.

Semblanza CA

CA vive en un barrio de casas bajas del gran Buenos Aires. Me recibe acompañado por su esposa.

Morocho, su rostro sintetiza los rasgos que hereda de su abuela criolla y los del abuelo llegado de Siria a principios del siglo pasado. Su aspecto es cuidado, se observa en su peinado con raya bien marcada a la izquierda y su cara prolijamente afeitada. Su nariz revela una pasión juvenil: el boxeo. Fue boxeador amateur en el Club Unidos de Pompeya. Prada fue su ídolo, no así Gatica⁶, ambos protagonizaron una histórica rivalidad. Su vestimenta es prolija, una camisa y pantalón al tono. De trato afable, percibo un respeto a mi rol profesional. Al saludarnos su mano húmeda trasunta ansiedad. Su mirada expresa preocupación y tristeza.

⁶ Boxeadores muy populares en las décadas del 50 y 60.

Esta actitud de respeto a los profesionales que intervienen en su atención, luego se revelará como un vínculo muy ambivalente, en el que no se reconoce ni se siente reconocido en su padecimiento. Cada consulta, cada entrevista es un examen, un trago amargo a pasar. Más que un acto de cuidado, es un requisito para no perder su trabajo, el ingreso económico y la cobertura asistencial.

Hay una excepción: la Dra. L., ella ha establecido un vínculo positivo por lo cual CA se siente atendido y contenido. Es quien intervino el día de su último accidente en la guardia del sanatorio U. A las horas de su internación, la Dra. L diagnosticó que CA padecía Estrés post traumático a consecuencia del arrollamiento de una mujer por el tren que conducía. Este diagnóstico no coincidió ni con el de la empresa ferroviaria y por lo tanto ni para la ART. Para la empresa estaba enfermo, por lo tanto, la enfermedad era ajena a las CyMAT. Pasados varios meses del hecho y por la intervención de un profesional de derecho laboral, ambas debieron aceptar el diagnóstico inicial.

CA trabajó durante muchos años en el transporte de carga del ex Ferrocarril Belgrano. En este servicio la probabilidad de sufrir un AFCAP es muy baja. De esa época recuerda la tracción a vapor; la ranchada⁷ en las estaciones cabeceras del transporte de carga con sus compañeros. Desde 1997 hasta el accidente arriba citado, prestaba servicios en el transporte de pasajeros, en la zona del Gran Buenos Aires, donde es una posibilidad alta y por lo tanto cotidiana. (Anexo 12.4.1 y 12.4.2)

EA, su esposa, está atenta a cada gesto y brinda abundante información sobre el día del último accidente. Es activa y ha realizado una serie de acciones frente a la empresa, la aseguradora de riesgos del trabajo y en el ámbito judicial. CA se muestra pasivo y se refiere a E. como su secretaria, "la más eficiente". En otros momentos habla de ella como su enfermera; en ambos casos, se ríe con picardía de sus humoradas. Ha delegado en ella una serie de funciones y se muestra muy dependiente.

CA recupera una actitud vital cuando habla de sus sobrinos; de las simpatías futbolísticas, es hincha de San Lorenzo; de OM su compañero ferroviario desde el ingreso al ferrocarril. También puede hablar con interés de su pasión por las locomotoras. Posee revistas, videos y reproducciones en miniatura de aquellas que por alguna razón valora. Entre ellas, las que ha manejado y han demostrado ser nobles en su rendimiento, como la General Motor F 630 (Anexo 12.4.4).

Finalmente un recuerdo de CA:

"Cuando tenía seis años, mi mamá me hizo el uniforme de trabajador ferroviario. Lo confeccionó con la tela de la ropa que papá descartaba por

⁷ Lugar donde se alojaban en los viajes de larga distancia y donde se comparte la habitación y la cocina.

estar muy usada. Lo mejor que me podía pasar eran los días en que mi padre me llevaba a su trabajo. Era fascinante, la noche anterior ya estaba totalmente emocionado. Me costaba dormirme. Así fui familiarizándome con el ferrocarril".

Relatos de vida

Interrogado sobre sus inicios en el trabajo ferroviario, CA relata: "Desde muy pequeño quise ser conductor de trenes. Dado que mi padre era ferroviario pude inscribirme como aspirante a la conducción. Fui convocado y a los 22 años vine a Buenos Aires para realizar el Curso de Conducción. Tuve de compañero a OM nacido en un pueblo muy cercano al mío. Una tía suya nos alojó en su casa. En los primeros meses en Buenos Aires y hasta que Ferrocarriles Argentinos comenzó a pagarnos no teníamos un peso. El aprendizaje, y quizás las penurias de esas primeras épocas nos hicieron inseparables. Así surgió una amistad que conservamos hasta el día de hoy. Aprobé los cursos de conducción en tracción a vapor y más adelante en tracción a diesel. La tracción a vapor es la que más me gustó. Allí el maquinista debe desarrollar una serie de habilidades para su buen funcionamiento. Exige atención y destrezas para lograr un buen rendimiento. La tracción a diesel se parece más a la conducción de un auto"

"Una vez realizado el curso de conducción me destinaron al depósito de locomotoras en Villar, Provincia de Buenos Aires. Mi primer trabajo fue como aspirante. Allí se realizaban tareas de mantenimiento de los equipos. La tarea consistía en realizar maniobras y movimientos de las formaciones o las locomotoras en áreas de apoyo. Desempeñaba mi trabajo fuera de los servicios regulares ferroviarios. Luego mi función paso a ser ayudante de conductor. Como ayudante comencé a trabajar en el transporte de carga ferroviaria".

CA trabajó en la máquina a vapor. Esto supone una maquina que tracciona un conjunto de vagones, que pueden ser tanto de pasajeros como de carga. Fue por un periodo breve. Con el cambio de tecnología pasó a la conducción de trenes con tracción diesel. En ambos tipos de tracciones la dotación es de dos personas: el conductor y el ayudante de conducción. Las características de visión del puesto de trabajo en la tracción diesel en relación a los AFCAP varía según se vaya desde la cabecera de la línea o desde la terminal, ya que la máquina va con capota larga y regresa con capota corta. En esta última es buena la posición y buena visión. Después del año 1976, como parte de un ajuste de costos se dejó de rotar las maquinas de modo que tanto vayan o regresen a la cabecera la posición del maquinista era semejante. (Anexo 12.4.4).

La jornada de trabajo, durante los periodos del 1976 al 1977 y del 1983 al 1991 fueron de seis horas. A partir de 1997 la jornada fue de ocho horas y en el marco de la Ley 21.580 (84). Se trabajaba seis días por semana. Coincide con la privatización. "El trabajo la jornada de ocho horas es agotador" señala CA.

"Trabajé durante un año y en 1977, junto con otros trabajadores

ferroviarios fuimos despedidos por ser considerados personal sobrante. Reingresé al ferrocarril en 1983. En esos años seguí trabajando en el servicio de cargas. En 1991, luego de la huelga de los 42 días "acepté" el retiro voluntario. Fue por la aplicación de la ley 21.580. Se preparaba la licitación de los corredores ferroviarios a empresas privadas. Siempre conservé buenas relaciones con los compañeros del sindicato. Sabían que si se producía alguna vacante me interesaba volver al ferrocarril. En esos años hice de todo, trabajé en el campo, fui pintor de obras y cuando no había otra cosa changueaba de lo que fuera".

El interés y el gusto por las locomotoras CA lo relaciona con el trabajo de su padre. "Fue bombero en la Estación del pueblo, asistía a las locomotoras a vapor en la provisión de agua. Así fui familiarizándome con el ferrocarril. Le cuento que mi abuelo paterno fue peón de cuadrilla de vías en el ferrocarril, en Arabia donde nació y vivió hasta su juventud cuando migró a Argentina. Puedo decir que soy tercera generación de ferroviarios, esto suele repetirse en otros compañeros de trabajo. Mi padre se jubiló por invalidez con 42 años y ocho meses de servicio."

"Los mejores recuerdos del trabajo se relacionan con mis compañeros. En los años que trabajé en el servicio de cargas. Fundamentalmente trasladamos granos. En algunos casos la carga era cobre. En el transporte de carga, los servicios llevan varios días, incluso debemos esperar en alguna estación otro servicio. Podemos estar varios días fuera de nuestra casa. Nuestro gremio ha estado muy organizado. En distintas estaciones, claves en la red ferroviaria tenemos casas fraternales y allí transcurren muchas horas de compartir con colegas. Es nuestra segunda casa".

"En 1997 fui reincorporado al servicio ferroviario. Ingresé a la empresa Metropolitano concesionario de lo que fue el Ferrocarril Belgrano Sur. En el servicio de transporte de pasajeros de la línea que va desde la estación Buenos Aires hasta la localidad de González Catan".

"Conducir trenes de pasajeros es otra cosa. Suele haber conflictos con los usuarios. Reclamamos por la demora o suspensión de servicios. Y el gran Buenos Aires con villas casi sobre las vías". (Anexo 12.5).

Lo que sigue es la reconstrucción del fin de semana en el que todo el esfuerzo de CA para sostener su trabajo se desmoronó como un castillo de naipes.

Era sábado. En el patio de su casa, CA tomaba unos mates con su esposa. La alquilaban ya hacia dos años, cerca de la estación ferroviaria, donde tomaba servicios. Era uno de esos días que estaba a disposición de la jefatura operativa: "a órdenes". Esperaba allí un posible llamado para cubrir un servicio. Podrían llamarlo para relevar a un compañero. Una modalidad de guardia pasiva para suplir una ausencia o un imprevisto. A estas situaciones cotidianas se había agregado la posibilidad de relevar a un compañero que tuviese un AFCAP. Hacía dos meses el sindicato había logrado una pequeña reivindicación: en caso de accidente ferroviario con

arrollamiento de personas o colisión de vehículos el conductor debía ser reemplazado por otro, éste continuaría el servicio hasta completar la jornada laboral del accidentado (Anexo 12.4.1 y 12.4.2). Se trata de cuidar al trabajador luego del accidente. La tertulia familiar fue interrumpida por el sonido del teléfono. Lo esperado y no deseado sucede: CA debe tomar un servicio. La formación 3547 arrolló a un joven. "Que macana, estaba tan bien en casa" pensó CA. Era cerca del puente Tilcara, en la zona del barrio de Pompeya. Al llegar, ya estaban los bomberos y la emergencia médica. Esta presencia reducía un poco la angustia. Pero... había más dificultades. No se podía retirar el herido, estaba atrapado entre las ruedas del primer vagón. A pedido de la médica, CA realizó varias maniobras. Estas consistían en avanzar y retroceder la maquina un trecho muy corto y lentamente para liberar el joven accidentado y trasladarlo a un hospital. "Pero, no era un buen día": El esfuerzo fracasó, debieron cortar la pierna izquierda para llevarlo. "Cuanto tiempo estuve, un poquito para atrás, no..., adelante..., atrás... No sé. Que pesadilla, parecía una eternidad". "¿La gente se tiene que matar con el tren... no tienen otra forma? iiiComo nos cagan la vida!!!" Pensó. Para colmo ni bien lo sacaron al joven debajo del tren, murió. Tanto esfuerzo inútil". "Pucha, pero que parecido al Lucas, mi sobrino, ¿será él?, no... pero... iiique cosas se me ocurren!!!" Si me pudiera olvidar". CA trató de no pensar. Era su octavo accidente, si los anteriores no lo habían afectado éste tampoco". Completó la jornada laboral de su compañero. Mientras regresaba a su casa pensaba: "Pero, como me lo saco de la cabeza... Este pibe era tan joven. Se repitió varias veces: "iii basta... no debo pensar en eso, mejor me olvido!!!" Podía regresar a casa. Esta vez no debía ir a la comisaría. El no conducía el tren en el momento del accidente. El que tenía que declarar como presunto homicida culposo⁸, era su compañero el conductor al que relevo. Antes de regresar a casa paso por el bar, frente a la estación donde paraban algunos colegas. "Verlos y un buen vino me ayudaran a olvidar y dormirme rápido" (se dijo).

Al llegar a la casa se dio cuenta que no tenía mas cigarrillos. "Que raro", pensó, "si al ir a tomar el relevo compré dos atados". "¿Habré comprado dos?" ¿Los perdí? ¿O los fumé?".

Al día siguiente, era domingo, tomó su servicio habitual. El de las 6,10 de la mañana. Al mediodía ya estaría en casa. "En casa estoy bien, con EA, ella hará un asadito. Con Patán, su perro, "siempre me recibe a los saltos, jugamos como cachorros". "Todo juguete". "A la tarde iremos a caminar, después de la siesta, claro". El lunes harán las últimas compras. El miércoles comienzan las esperadas vacaciones. Esta vez se irían a la playa". CA tiene varios intereses, el fútbol; las maquinas ferroviarias, aunque últimamente el ferrocarril le trae más disgustos que satisfacciones; la pesca, estas vacaciones sí que va a pescar. Es época de buen pique. "El equipo ya lo tenía listo," me dirá luego durante las entrevistas. Pasaría horas pescando, como de pibe, con mis hermanos. Sin turnos rotativos, sin llamados para tomar servicios. Sin conflicto con los pasajeros. Lejos de la

⁸ De acuerdo al código civil así se encuadra jurídicamente al conductor de trenes. Luego judicialmente se deslindará o no su responsabilidad en el hecho.

gente. "Está tan loca la gente". Contará posteriormente tratando de explicar las conductas de usuarios del ferrocarril. "Se la toman con nosotros". "Pero la suspensión de servicios y los atrasos se deben a la empresa: no invierten un peso. ¿Nosotros qué culpa tenemos? Pero, ¿a quien putean?: a nosotros" (Anexo 12.6).

El domingo transcurría normal, poca gente. Sin conflictos. Dió dos vueltas. Quedaba la última. Calculó: "a la una y media estoy en casa". EA tendrá hecho el asadito, estará Patán, jugaremos hasta que le tenga que gritar: "basta, a la cucha, que tengo mucho apetito".

"Cuidado iii CA!", me grito mi ayudante. "¿Que le pasa a esta vieja loca?" "Mirá, corre a la par del tren". "Me fijo, yo también la veo: ésta se tira de cabeza". Uso la emergencia, trato de salvarla pero... no hubo nada que hacer.

"En Soldati, recordará durante las entrevistas, una vez salve a una mujer, pero esta vez no pude frenar más rápido⁹. "Que barbaridad, justo hoy, justo aquí". "No quiero bajar, no quiero ver. El ruido es demasiado, como si le pegaran con una madera a la maquina. Luego es como si pisara una gran piedra, se rompe debajo de nuestros pies, y el olor... Espero que me releven rápido". Los bomberos no llegaban. La policía tampoco.

El que si llegó es un hombre gritando: "¿Porque me hiciste esto? ¿Por que?". Esta desesperado. Sus gritos eran como un alarido... ¿Será el marido?

Luego me enteré que la señora estaba enferma, depresiva. "Pero si tomaba todas las pastillas que le recetaba el médico", dijo el esposo. Él la había dejado en Misa, ella aseguró que se sentía bien, lo esperaría en la Iglesia. Él compraría las pastas. Almorzarían con las dos hijas"

"Al llegar el relevo y su ayudante entregué el servicio. En la estación, (no habíamos recorrido ni trescientos metros), hice el informe del accidente, complete el parte de novedades. Allí me enteré que también llegaron las hijas de señora. Un espanto. Quise ya estar en casa. Espere el tren que venia en sentido contrario. En el trayecto a casa varios conocidos me miraban y con cierta preocupación me preguntaban: "¿que te pasa?". "Les dije: nada, "no, nada, estoy bien." Varios días después del accidente, ya en casa, me comentarían: "estabas como demudado" "No eras el mismo, tenías un aspecto muy extraño"

"Llegue a casa, no me sentía nada bien, pero trate de comer algo y acostarme rápido". "Casi no hablé. Al recostarme, comenzó a dolerme la cabeza, me transpiraban las manos. Sentía que me faltaba el aire. Le dije a E que llamara al médico".

Vino el servicio de emergencia, lo asistieron. Dijeron que estaba compensado, en todo caso que volviesen a llamar.

⁹ El tren frena en 250 a 300 metros, no antes.

"Traté de dormir, pero me faltaba el aire, sentía que me moría. Dicen que hablaba normalmente, pero desde ese momento no recuerdo nada. Sentí que todo se hizo oscuro".

Lo que sigue de ésta historia lo relató su EA esposa. CA no recuerda nada desde que se acostó hasta que regresó a su casa desde el Hospital, pasada la medianoche.

Al desmayarse CA, su esposa vuelve a llamar al médico de urgencia.

Esta segunda vez el servicio de emergencia tardaba en llegar. EA se asustó. Llamó también a varios compañeros de trabajo y a la encargada de personal eran amigas. Llegaron enseguida.

El recuerdo de DP, también conductor, estaba muy presente. Su muerte, afectó a todos. Tomaba demasiado... y ¿cuántas aspirinas se mandaba antes de tomar el servicio? Diez, doce, ni él sabía. A DP lo jodió el accidente de esa mujer con el bebe en brazos. "Que mal que esta la gente, hacen cada cosa." A DP en la casa ya no lo aguantaban. Tuvo un accidente cerebro vascular y no zafó. Haría unos seis meses murió.

No esperaron más, lo llevaron en auto al Hospital. E., su esposa recuerda que OM (su compañero desde el ingreso al ferrocarril) y amigo, lo sostenía y le decía: no te vayas, no nos dejes como PD. En la guardia lo atendieron muy bien. Los síntomas, relata la médica de guardia, no coincidían con los primeros exámenes y análisis de rutina¹⁰. "¿Estará simulando?" se preguntaban los profesionales. La Doctora AC luego de varias horas de observación recordó un cuadro que podría dar cuenta de lo que observaba en el paciente: Estrés Post traumático. Buscó en Internet y lo comentó con sus compañeros, ellos dudaban. Muchos síntomas, muy floridos, pero nada físico. En todo caso, indicadores de patologías crónicas. De momento, nada agudo, que indicara un riesgo de vida. Se convenció: CA padecía Estrés post traumático. De todas maneras resolvieron que se quedará doce horas en observación.

Luego de tres años de ocurrido este accidente CA presenta una serie de síntomas que le impiden trabajar. Desde el punto de vista descriptivo coincide con el cuadro de Estrés Post Traumático. También se han manifestado varias enfermedades crónicas: hipertensión, colon irritable, diabetes y lesiones músculo esqueléticas.

CA relata que previamente a los accidentes y su enfermedad nunca había faltado al trabajo. No había recibido ningún apercibimiento ni por llegadas tardes, ni mal desempeño de su trabajo. Con énfasis señala que su foja de servicios esta limpia. A si mismo, nos muestra la mayoría de los resultados de los exámenes de aptitud psicofísica que la empresa le realizó a lo largo de su carrera laboral, incluso el último, en todos los cuales el resultado es APTO (Anexo 12.9).

¹⁰ Relato personal de la Dra. AC.

Sin duda, no sólo estos dos accidentes desencadenaron un proceso mórbido que incluye o compromete varios de los órganos vitales de CA. En las entrevistas que tuvimos CA afirmó que ningún accidente anterior lo había afectado. Hecho que no dejaba de sorprendernos. Pero insistía que era así. Los accidentes no lo habían afectado. Como prueba de ello sostenía era tanto su puntualidad como su asistencia perfecta al trabajo. Su legajo laboral así lo confirma. Es significativo que a pesar de considerarlos inocuos para su salud tenía presente que habían sido siete.

Luego de unos meses de establecida la relación y habiendo nosotros afirmado que considerábamos que su enfermedad y la situación personal actual correspondía en gran parte a los AFCAP y las CYMAT en que transcurría su trabajo, nos contó que el tenía copia de los informes de accidentes en los que como conductor había participado (anexos 12.11).

Estos informes nos permiten reconstruir que tuvo siete AFCAP de estas características. En el año 1996 participó en dos, los accidentados fueron un niño y un adulto. En este último caso, fue un suicidio. En 1997, un adulto sentado en la plataforma de la estación R. Castillo fue golpeado por la locomotora. En el año 1998, CA informa a la empresa: "Siendo la hora 21,15 en el km. 29.500 una persona de sexo femenino de nombre Marisa Leiva, argentina de 28 años de edad domiciliada en Comodoro Py de González Catan N° 6.831, quien llevaba en sus brazos a Karina Ponce de 1 año y tres meses cruzó las vías al paso del tren, al verla apliqué el freno con la máxima intensidad e hice uso del silbato con lo que no pude evitar golpear a la misma."..."Intervino en el hecho personal policial y de bomberos. Se reanuda hora 21,20 se solicita ambulancia por intermedio de OF Control, quedando con los accidentados el Sr. Brigadista". En el año 2001 CA participa de dos AFCAP: su formación arrolla a un hombre que caminaba por la vía y a una mujer que se quita la vida arrojándose al paso del tren. Luego los accidentes que describimos más arriba.

"Luego de los accidentes de noviembre me siento mal. No puedo salir de casa. No salgo por los ruidos. Suele dolerme la cabeza, en la mitad, como si fuera a estallar. Al salir me mareo, es como si el piso fuese ondulado. Cualquier ruido, si es una bocina peor, me hace transpirar, me quedo sin aire, no puedo respirar. No quiero acercarme a la estación, no se, pero es como si estuviese en el accidente otra vez. Yo no le puedo explicar. Este es el drama mío"

Su esposa relata que durante el dormir grita, llora. Consultada sobre que grita, nos cuenta: "tengan cuidado".

Concurre al médico clínico, al cardiólogo, al traumatólogo, al psiquiatra y al urólogo. Le han indicado consultas con un neurólogo y con psicología. Esta medicado, también se le han administrado psicofármacos. Dado que la asistencia no es tema de nuestra tesis no nos ocuparemos de ella, aunque no dejamos de considerar la importancia que tiene para el proceso de salud/enfermedad de CA.

CA refiere: "Nunca pedí licencia por enfermedad, por nada. Tampoco pedí relevo. Ahora lo que si recuerdo es que soñaba, más que sueños eran pesadillas: con muertos y cuerpos mutilados. Desde hace mucho se repetían esas pesadillas, pero no los asociaba al trabajo".

Me gustaría relatar un momento que para mi resulto revelador del padecimiento que había sido sostener el trabajo para CA. Durante una entrevista y a la luz de los síntomas que presentaba, con muchas dudas, le planteo que quizás no sería indicado que regrese a la conducción. Mis dudas se referían al posible efecto de expresarle que estaba incapacitado para desarrollar su profesión. La respuesta fue inmediata y masiva, su rostro se iluminó, me dijo "esta bien, no quiero volver a la máquina, es como si me hubiesen sacado una locomotora de la espalda". Tal el agobio y el sufrimiento en el trabajo.

Podemos pensar una línea del tiempo en la que en el año 1960 el niño de seis años que dormía inquieto la noche anterior a que su padre lo lleve al trabajo, con la ropa de trabajo realizada por su mama. Su ingreso al ferrocarril en 1976. En 1977 es declarado personal sobrante junto a miles de ferroviarios. En 1983 con la vuelta a la democracia es reincorporado al ferrocarril. En 1991, vísperas de la reforma neoliberal del estado y la concesión del ferrocarril adhiere al programa de retiro "voluntario". Regresa a la conducción en enero de 1996. En el año 2003 este hombre a los cincuenta años, como viviendo una pesadilla debe dejar su trabajo de conductor de trenes por el quebranto de su salud.

En CA la utilización de modelos viscerales de expresión dan cuenta de la imposibilidad de utilizar un modelo verbal para su elaboración.

7.1.2. Relato de vida de LP

Ex conductor de Trenes eléctricos.

50 años. Casado. 2 hijos

Escuela secundaria completa

Semblanza de LP

LP, de mediana estatura, delgado, su cabello castaño claro muestra ya algunas canas. En sus rasgos se observa el origen centroeuropeo de sus abuelos. Viste de modo informal, suele usar jeans y remeras. Ha sido fumador, hábito que trata de modificar reduciendo fuertemente la cantidad de cigarrillos consumidos. Tiene claro el deber ser, pero no siempre hace lo que la prescripción indica.

Casado, tiene dos hijos que van dejando la adolescencia para ser jóvenes. Habla con afecto de ellos. Manifiesta cierta admiración cuando habla de su esposa. Son pareja desde la primera juventud.

Hay una anécdota que pinta una faceta de la personalidad de LP. Fue convocado para una actividad académica en una Universidad Nacional del Gran Buenos Aires donde LP trabaja eventualmente como administrativo.

Me presento en la biblioteca de esa Universidad, donde se iba a realizar dicha actividad. Advertido de mi posible asistencia, LP había preparado unos "afiches" en los que se anunciaba que Pablo Garaño daría una conferencia sobre salud laboral y trabajo ferroviario y los había pegado en la pared. No había modo de que no me cruzase con ellos. Al leerlos me sorprende y me confundo. Esa charla no existía en la realidad. Mientras los estoy leyendo, con cierto desconcierto, escucho una persona, LP, que critica duramente la capacidad del supuesto "conferencista". La situación en la que me encuentro me causa gracia y cierta sensación de importancia. Sin pensar demasiado afirmo: "cuidado que el conferencista soy yo y no voy a permitir que hablen de mí de esa manera". Este hecho fue el preludio del reencuentro luego de más de 10 años en que no teníamos contacto. LP había participado de los grupos operativos centrados en la tarea del PROSAFE (30). Experiencia que valora y le permitió procesar un aspecto de su trabajo como maquinista.

De trato agradable, posee información sobre la realidad social y cultural. De buen nivel intelectual, es notoria su capacidad reflexiva y el manejo del lenguaje.

El tema de la industria ferroviaria lo implica en la actualidad. Seguramente tiene como cosas pendientes con el ferrocarril. No le resulta claro cómo participar, pero ante mi pedido de colaborar con este trabajo de investigación, no sólo aceptó ser entrevistado sino que también me acercó diversos textos y bibliografía sobre la economía ferroviaria.

A pesar del alejamiento como conductor de trenes a principios de los noventa y del paso de los años, LP está atento al problema de los AFCAP. Conoce cómo finalizó el PROSAFE y me consulta si finalizada la tesis seguiré trabajando en el tema.

Su padre fue conductor de trenes y cantor. De él heredó no solo su profesión, también su gusto por la música. En su juventud integró el coro del colegio secundario en el pueblo natal.

En la actualidad trabaja por su cuenta como pequeño comerciante. Periódicamente es contratado para prestar servicios eventuales en una Universidad.

Relato de Vida

Entrevistador (Entdor): ¿Cómo es tu relación con los Ferrocarriles?

Entrevistado (Entdo): Te cuento: la historia ferroviaria de la familia P empezó con Nicolás P nacido en 1880, nacionalidad austríaca, quién falleció en 1932 siendo guarda tren. Su hijo mayor, Heriberto Abel (1913) ingresó en la carrera de conducción, lo propio hicieron, a su debido tiempo sus hermanos Abel (1917) y mi padre Luis Ángel (1926). Mis tíos fueron conocidos como Abel y Ovidio, parece que el abuelo recién le "agarró" la mano a los nombres de estos pagos con mi viejo y el hermano menor de los nombrados se llamó Raúl y "traicionando" la tradición ferroviaria, se hizo peluquero.

El trabajo está marcado por una genealogía, que da identidad de género, y es vivido con orgullo, considerando además el ascenso social el puesto que logra respecto de sus ascendentes. Lo cual se inscribe dentro de la cultura de los fraternales (porcentaje privilegiado para los hijos). De entrada hace un chiste en relación a la traición del hermano peluquero. La misma designación gremial "fraternales", refiere a filiación y genealogía.

El gremio en que se nuclean los conductores de trenes es "LA FRATERNIDAD" SOCIEDAD DE PERSONAL FERROVIARIO DE LOCOMOTORAS. Se creó el 20 de junio de 1887. Sí, apenas un año después de los acontecimientos ocurridos en Chicago y que dieran lugar a la instauración del 1 de mayo como Día del Trabajador (ahora devenido en Día del Trabajo), la Unión Ferroviaria se creó el 6 de octubre de 1922, esto tiene que ver pues supongo que la muerte de mi abuelo posibilitó a mi tío Abel, quien tenía 19 años en ese momento ingresar sin más al ferrocarril, pues son cosas que aún se toman en cuenta (por lo menos en La Fraternidad). La cuestión es más o menos así, se forman tres grupos de ingresantes a conducción:

- Hijos de fraternales ¹¹
- Ferroviarios e hijos de ferroviarios (por ejemplo de la Unión ferroviaria)
- Quienes no estén comprendidos en los grupos anteriores.

Si asignamos un 33 % de vacantes a cada grupo, te encontrás que el 1º tiene 10 postulantes, el 2º 50 y el tercero 300 y de 30 vacantes, entra el 100% del primer grupo, un 20% del segundo y un 3.33% del tercero, lo que asegura en La Fraternidad una continuidad familiar lo que trae aparejado una fuerte inserción de los ingresantes en el gremio y con distintos grados, todos tienen actividad gremial y sienten el orgullo de pertenecer (al margen de los vaivenes políticos internos que se susciten) y tomar parte de algo activo permanentemente.

En relación a mí. Era el año 1973, para entrar en la Facultad de Medicina era requisito ser Bachiller, como a fin de ese año obtuve el título de Perito Mercantil, me encontraba en el mes de febrero rindiendo libre, las equivalencias correspondientes, eran 3 las aprobadas cuando por resolución del Ministerio de Educación, cualquier título secundario habilitaba al ingreso a cualquier carrera universitaria. Comencé los estudios de medicina en La Plata, contando con una pequeña beca, habitando en la "casa del padre Cazes" (un tipazo, obviamente peleado con los obispos de turno) y funcionaba el comedor universitario, más o menos todo acomodado, hasta que el 8 de octubre, además de cerrar la Universidad lo propio ocurrió con el comedor. Así, que con las cosas un poco complicadas en febrero de 1975 entro a trabajar en el ferrocarril, en principio la propuesta era para la Oficina de conducción en Tolosa, pero al final quedé en la estación Tolosa como peón. Lo que era ideal para continuar los estudios, muy buena gente

¹¹ Así se les llama a los conductores de trenes por su pertenencia a la Fraternidad.

y predispuestos totalmente para allanar las cosas para el estudio (obvio que cumplía muy bien con mis tareas: cortar el pasto y limpiar los baños en el turno de mañana, por la tarde limpieza de andenes y estación en general y a la noche eran muy pocas las tareas asignadas), resulta que cuando el Superintendente de Plaza se entera que no estoy en la oficina de conducción de Tolosa y sí, como peón en Tolosa, inconsultamente y para hacerme un favor, me traslada a Plaza Constitución, en la Oficina de Irregularidades y si bien era más dinero, era un cambio radical (con perdón) puesto que tenía que viajar desde La Plata a Plaza C. , y la promesa era que en cuanto se pudiera volvería a Tolosa a la oficina de conducción, como esto no se producía, en febrero de 1975 renuncié con la intención de seguir estudiando.

No es dato menor que la oficina de irregularidades era aquella a la que los conductores que eran citados le llamaban “pisar la alfombra” puesto que ahí se resolvían las sanciones que se les aplicaban al incurrir en faltas que tuvieran que ver con la corrida de trenes (descarriles, accidentes, “casi” accidentes, etc.)

Para conmigo el trato era de primera, aunque entre ellos se armaban enormes trifulcas que acompañaban la efervescencia política de la época.

En 1979, ya abandonado definitivamente el estudio y viviendo en Tandil ingreso en mayo al Puesto Control Zonal (PCZ) lugar desde donde se sigue la corrida de los trenes en determinado radio (era bastante grande) y se ordena al personal de trenes (conducción y guardas). También se confeccionaban las planillas donde constaba las jornadas cumplidas por dicho personal, ausencias, licencias o sea en general la “figuración”, que se enviaban a Plaza C. a efectos de confeccionar las boletas de sueldo de los mismos. No puedo dejar de decir que era un trabajo muy bueno, la gente de lo mejor, con jornadas de 6 horas, compañeros que conocían las instalaciones ferroviarias muchas veces mejor que quienes estaban en el lugar (p e., ordenaban una maniobra con los trenes en una estación distante 50 km, el personal que desarrollaba tareas en esa estación les decía que no se podía hacer y desde Control les decían ¡cómo!! Ni hablemos de leyes laborales, sus reglamentos y por supuesto el Reglamento Interno Técnico Operativo (RITO). Pero, los sueldos eran bajísimos y estaba el agregado (no menor) que siempre se hablaba del cierre de la oficina. Esto me llevó a decidir entrar en la carrera de conducción y no había mucho para pensar, puesto que una vez cumplidos los 26 años de edad, ya no podes ingresar. El examen para acceder al curso de aspirante, lo rendí 2 días antes de cumplir los 26 años y así fue que el a fines del 1981 entré en conducción, como aspirante estuve algunos meses, luego 4 años como ayudante de conductor y cinco como conductor de trenes eléctricos, hasta el 23 de mayo de 1990. Cuando por una “discapacidad parcial y permanente” fui reubicado ¹²y luego de estar unos meses en la oficina de conducción en

¹² Cuando al personal de conducción se lo reubicaba, entre nosotros, se decía que estaba “rebajado”. Las tareas reasignadas eran de “llamador, o en los depósitos sin una tarea específica y por lo tanto termina haciendo de todo (lo que los demás no querían hacer) o cumpliendo tareas de peón. En mi caso resulto

Llavallol, pasé al archivo de la oficina de sueldos (dando altas y bajas de todo lo que fueran modificaciones que afectaran el sueldo – cambio de categoría, seguros, etc.-)

El trabajo y su organización esta definido en el RITO. Es muy minucioso e indica todo lo que tenes que realizar. Pero, con algunos compañeros teníamos problemas, si vos trabajás de acuerdo al RITO y a la ley, tenías problemas con la Empresa, por que una cosa es ser flexible por que algo esta desactualizado, y otra es pasar una señal a peligro sin que se cumpla lo establecido, pues, legalmente, sos el único responsable. Al obtener el carnet de conductor (luego de los exámenes de rigor) y el certificado de idoneidad, expedido por el Ministerio de Transporte anteriormente, y en la actualidad creo que los emite la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, así lo establece.

A mí me gustaba el trabajo. Terminás tu jornada, y decís: me gane el día, lleve tanta gente para acá, tanta para allá. El servicio de transporte ferroviario es útil a la gente. La mayoría te respeta, algún desesperado puede insultarte, si hay demoras, pero en general sentís que tu tarea sirve. Se traslada mucha gente y aunque tenes poco trato con el público, el conductor es bastante respetado. Alguno podía gritarte cualquier cosa, pero la mayoría no. Se acercaban y te preguntaban si se sabía la causa de la demora, porque se interrumpió el servicio. Uno también debe quedarse tranquilo, no responder a las provocaciones, no tenes que perder tu lugar.¹³

El trabajo da sentido, el valor está dado tanto al trabajo en sí (cualquiera sea la tarea), como al puesto de conductor. Dicho sentido está articulado con la responsabilidad (tanto discursivamente como en el relato de acciones llevadas a cabo), con el servicio (por la tarea social que cumple), y con el reconocimiento. Tiene un vínculo libidinal con la tarea y con el grupo, refiere su posibilidad de "integración", más allá de las condiciones laborales, y en relación a estas últimas siempre intenta mejorarlas a través de la cuestión gremial.

El trabajo ligado a algo valioso que da sentido, no es solo respecto de sí mismo, sino del semejante (más allá de la calificación de la tarea "para los cambistas, unos artistas, mi recuerdo"

"Ya laburas sin darte cuenta que estás atento, mirás si hay algo anormal, sí, si no, no. Miras sin ser consciente de la atención. La Tarea es conducir el tren. Corrés un tren, tenés programado un descanso en la cabecera, en Constitución si tenes lugar para descansar, en la otra cabecera en general llegás y enseguida salís. (El Corredor Constitución / Ezeiza es tracción eléctrica.) Y por jornada de trabajo se realizan tres vueltas.

positivo pues las tareas asignadas eran de mi agrado, trabajaba 7 horas de lunes a viernes (a lo primero no lo podía creer), terminaba la lucha sin fin que tuve en conducción.

¹³ Se refiere a demoras en los servicios de trenes de pasajeros.

Entdor: Cómo es el puesto de trabajo.

Entdo: Es unipersonal, la cabina es chiquita, el habitáculo será de 80 cm. de ancho y 100 cm de largo, el asiento es rebatible y es rebatible por que, sino no podes abrir la puerta. La puerta de salida abre hacia el interior de la cabina, levantás el asiento, podes pararte. Podes abrir la puerta. Seria bueno que se abriese hacia fuera. Quizás hay una imposibilidad técnica, pero en una emergencia, si querés salir, perdiste. No es tan fácil. Tenés el panel con los controles, tanto de velocidad (a la izquierda) y el freno (a la derecha) El lugar de trabajo es bastante aceptable, no son trayectos tan largos, podés sentarte, rebatís el asiento y te parás. Con respecto al verano y el invierno es un tema. Por ejemplo el aire acondicionado, no lo pidieron en la licitación, no creo que influyese demasiado en los costos. En verano en las horas de mayor calor podes tener 50 grados. Es mortal. Dos años estuvieron midiendo la temperatura en la cabina y lo único que se hizo fue oscurecer los vidrios con un laminado (a medida que se rompían los vidrios tratados, reponían por otros sin tratamiento).

Que bárbaro. Al principio te entusiasmas, decís, van a hacer algo. Después no sabes si te toman el pelo, era una joda... En un momento pusieron una especie de vidrio, de mala calidad, distorsionaban bastante la visión. (Demás está decir, que en el frente, por lo menos del lado del conductor, debe de ir un cristal que cumpla determinadas normas). En invierno, no hay problema, con un calefactor eléctrico no pasas frío. Ahora las puertas del tren las abre el conductor, eso es muy bueno. Tenés una tarea más, pero te evita la tensión de cumplir con los horarios. No llegabas a horario. El guarda tardaba en abrir la puerta, o está controlando boletos, o por la cantidad de pasajeros le costaba llegar a la puerta y solías estar atrasado. También se daba que si no frenabas bien, y el tren quedaba fuera de plataforma, el guarda no tiene la referencia y abría las puertas y era una situación que ampliaba la posibilidad de accidentes de pasajeros. Ahora, el conductor de tren abre las puertas y el guarda las cierra. Si perdés un minuto por estación, son 10 minutos por viaje, ¿como los recuperas? Así se puede cumplir el horario sin enloquecer. No hay problemas. La jornada de trabajo fue de 6 horas 30 minutos.

Durante los primeros años de la privatización se ampliaron las jornadas, se llevaron a 8 hrs., pero se está volviendo a las 6 y media. Históricamente, y por la lucha gremial no existía el recargo. Si te recargan con el horario, hay que notificar al gremio, hay excepciones por las que pueden recargarte: un accidente, una emergencia que impedía que llegara el relevo, bueno, pero si te recargaban es obligatorio hacer un descargo al sindicato. Respetar el horario de trabajo es una tradición. Se ha peleado mucho por la jornada de 6 horas y en general uno hace changas fuera del ferrocarril, pero no se hacen horas extras. El trabajo se organiza por diagramas. La empresa te da un diagrama, y ya sabes por nueve meses qué días trabajas y en qué horario. Cuándo tenes las vacaciones. Hay distintos tipos de diagramas: por ejemplo, servicio regular, en un horario definido y por 24 horas estás en tu casa, a orden, si era necesario, te llamaban para tomar servicio, si todo era normal, no. Si estabas en tu casa a órdenes sin

ser convocado, tenías diez horas de descanso. Pueden llamarte con una hora de anticipación (en la actualidad, en la zona local, te dan el servicio el día anterior) Los horarios de trabajo eran por la mañana, tarde o noche. Más o menos fijos, los mejores diagramas son para los más antiguos. A medida que vas teniendo más antigüedad, se mejora el diagrama de trabajo. Podes tener francos en el fin de semana, o las vacaciones en verano. Al comienzo, no. Recuerdo que yo para salir en verano me casé un 29 de diciembre, ya que te daban la licencia por casamiento y luego la licencia anual. Nunca me tocaba un verano, te daba bronca, me tocaba en noviembre o en marzo. Los cambios de días de vacaciones son al quinto año de trabajo, al décimo y en el vigésimo. Así primero tenes 14 días, luego 21, 28 y 35 días a partir de la vigésima licencia. Uno siempre se quejaba, pero conocíamos el reglamento de trabajo y se respetaba. Luego con la privatización cambió mucho. Sobre todo para las líneas del interior, de cargas, ya las reglas de juego fueron otras. Aunque con esos recargos, aumentaban mucho los ingresos. Pero no fue bueno para el compañero. El trabajo te afecta, afecta el sistema nervioso. Ahora sé que se van recuperando algunas conquistas perdidas.

Entdor: ¿Trabajaste sólo en tracción eléctrica?

Entdo: Trabajé en tracción diesel desde que ingrese a la Conducción. Cuando se inauguraron los servicios eléctricos del ex Ferrocarril Roca, pase a esa tracción, mayormente en el ramal Constitución / Ezeiza.

Entdor: ¿Cuál es tu experiencia con los AFCAP?

Entdo: Con respecto a los accidentes ferroviarios con arrollamiento de personas, (AFCAP), durante el primer tiempo de trabajo en maniobras¹⁴ no tuve ninguno, pero esta tarea se efectuaba mayormente en corredores cerrados y a baja velocidad. Quienes estaban más expuestos a salir accidentados eran los compañeros cambistas, que además de los cambios de vías se encargaban de cortar los trenes de acuerdo a la tarea que se les encomendaba, eran verdaderos artistas, mi recuerdo para ellos.

En la tracción eléctrica y en cuanto a los AFCAP recuerdo uno que pude evitar. A la salida de la Estación Lanús, viniendo para Plaza Constitución, hay un paso peatonal, yo veía que un hombre venía distraído, aminoré la marcha lo más que pude pero no toque bocina. Esto lo hice recordando un diálogo con un compañero veterano que me dijo " vos tenes que decidir en ese momento, si tocar o no bocina, si el tipo está en medio de la vía, quizás se para y lo agarrás. Tenes que calcular las distancias e imaginar como va a reaccionar. Bueno, a ese hombre no le toque bocina, yo estaba como petrificado en la cabina, y pasó, pero tan justo, tan justo, que no te das una idea. Tuve la satisfacción que salió bien, pero te quedas en la

¹⁴ Maniobras: es un puesto de trabajo en el que el Conductor realiza su jornada fuera de las prestaciones de servicio con pasajeros. Trabaja en las playas de maniobras (p.e. Est. Sola, km 4) en la preparación de las formaciones que, una vez listas pasan a realizar los diagramas de transporte ya sea de pasajeros o carga.

cabina loco, pero contento, ¡¡¡salí bien!!! Ahora, qué pasaba si lo agarraba y no había tocado bocina, no sé.

Otra vez, agarré un perro, todavía me acuerdo el ruido que hicieron los huesos debajo de la cabina. Tuve la suerte que con personas no tuve accidentes. Porque, más de una vez, no hay precaución que valga. Por ejemplo, en la barrera que hay a la salida de Lomas de Zamora, cruzan cientos de personas, no le dan bolilla a nada, ni a las barreras bajas, ni a la alarma, pasas con el corazón en la mano. Sobre todo en las horas pico. Si alguien se tira debajo del tren, ¿qué podés hacer? He visto guardabarreras sacar de la vía a una persona que cruzaba y el tren ya estaba a un metro y medio, si no lo atropellaba. El trabajo de guardabarrera es terrible. Están los que trabajan bien y los que trabajan mal, Para mí, había barreras en las que estabas tranquilo, que eran seguras y otras que no, allí tenías que estar atento. El que trabaja bien es como que hace escuela, estás tranquilo con las señales que te hace. Yo sentía que había barreras seguras y otras no. Por más que cambiase el guardabarrera. En el ferrocarril al guardabarrera no se le da bola, ganaba igual o menos que un peón; pero es un trabajo importante, la mala sangre que se hace, vive el descuido de la gente, habla con la gente que pasa, para a otros para que el tren no los agarre. El tema de los accidentes, a mí me volvía loco. Se acentuó cuando sacaron el freno de emergencia. Modificar el freno de emergencia fue un momento duro, difícil. La razón que daba la Empresa es que las llantas se aplanaban. Perdían circularidad y eso afectaba el andar del tren. Hoy pasados los años, pienso que el problema podría estar en los rieles, en la aleación de los rieles, que no sería la adecuada. Pero esa diferencia quizás permitió ganar la licitación alguna empresa. Por que no se entiende el criterio de perder seguridad por proteger los materiales. La tecnología japonesa es buena, no debería tener ese problema. Yo soñaba con los accidentes. Vos veías un camión, con la emergencia zafabas, sin la emergencia las posibilidades de chocar aumentaban. La razón, era porque al aplicar la emergencia las ruedas se planchaban.

Una vez soñé que arrollaba a una persona. Tomaba servicio a las 6 de la mañana, de 6 a 11 tenía que trabajar. Le propuse cambiar el turno al compañero que estaba a órdenes de 6 a 14 horas. Obviamente no le dije las razones para el cambio. Pero a él le venía bien. Se puso recontento. Al mediodía tenía un asado y sin el cambio no podía ir. Bueno, creo que fue a Constitución y cuando volvió en el paso a nivel que queda a 20 cuadras donde yo vivía, en Llavallol tuvo el accidente. Atropelló a un hombre. Era alguien del barrio. Trabajaba en la zona, se comentó que fue un suicidio, parece que se había quedado sin trabajo, pero... después no averigüé ni quise saber nada. Fue un sueño, tal cual. Pasaron muchos años, y un día al flaco¹⁵ le conté lo que había pasado.

El conductor luego de un accidente, tiene problemas, puede ser que te procesen por homicidio culposos, le embargaron la casa. Sabíamos que fue un suicidio, pero quedo como un accidente, estaban los abogados que

¹⁵ se refiere al compañero que lo reemplazó y conducía el tren en ese accidente.

iban a ver la familia e iniciaban un juicio al ferrocarril¹⁶. Había una estrategia de algunos abogados, se les iniciaba un juicio a los conductores y así se evitaba que fuesen testigos del accidente. Como era un testigo calificado, podía dar fe que el sujeto se tiró, se quitó la vida, así lo anulaban como testigo a favor de la empresa.

Yo tuve dos casi accidentes, a mí me afectaron. Aunque no vi un muerto. Va, no sé, será según las personas. Estos dos no me los olvido. iii Mira que pasó el tiempo!!! Uno fue en la barrera cercana al aeropuerto de Ezeiza. En esa zona tenés una visión amplia. La ruta cruza la vía, podés tener como una panorámica. Faltaban unos trescientos metros para la barrera, y un micro venía rapidísimo, pensé: "no puede doblar a esa velocidad, este va a volcar, ¿no querrá pasar la barrera?" La barrera estaba baja. Pensé: "Por donde se va meter ?", lo veo que se manda. Puse el freno de emergencia, no frenó, pasó el colectivo y pasó el tren. Era un micro de Tienda León, llevaba personal al aeropuerto. Me volvía loco. Al tirar el freno de emergencia, te quedas con la manija en la mano. El tren frenó pasando la barrera unos 100 metros. Me quería bajar, retrocedí, fui a conversar con el guardabarrera. Me confirmó que la barrera estaba baja. Al otro día me dijeron que al conductor del micro lo echaron del trabajo cuando llegó a la terminal. El personal que iba en el colectivo, casi lo mata. Desde la cabina, yo veía como la gente se paraba y se iban hacia delante, los tuve a metros. Fue así, pasó el colectivo y pasó el tren. No lo tocó por un segundo. Físicamente, quedé como si hubiese hecho el máximo esfuerzo físico, los primeros segundos son en los que podés hacer una locura; si el chofer del micro hubiese estado más cerca, no sé, pero como mínimo le revoleaba la manija de freno -al hacer la aplicación de emergencia, la podés sacar fácilmente. Para colmo (y en total detrimento de mi sistema nervioso), al otro día, salgo de Témporley con destino a Ezeiza y al encarar la primera curva, justo comentábamos con un compañero que iba a tomar servicio a Llavallol, sobre el inconveniente que se producía allí, puesto que por existir una "zona neutra" en cuanto a la provisión de energía, el mínimo de velocidad indicada era de 70/75 km pero lo cerrado de la misma, y de no mediar la circunstancia anterior, el tope de velocidad debería ser entre 30/40 km (según el mantenimiento). Bien, veníamos en eso, y al salir de la curva vemos transitando por la vía en la que veníamos, al menos cien colimbas (que se habían bajado del tren proveniente de Bahía Blanca con destino a Plaza Constitución) te imaginás el desparramo que siguió, en segundos quedó casi expedita la vía (ya había aplicado freno y prácticamente no saqué el pie de la bocina) salvo por un pibe que quedó patinando entre la piedra, y cuando por perspectiva pierdo la visión de lo que ocurre a dos metros de la cabina, el colimba todavía estaba en la vía, pensé que lo había arrollado, cuando el tren se detuvo me quedé en el habitáculo, no pensaba bajar, estaba aturdido, conmocionado, pensando lo peor, hasta que se acerca un colimba buscando la gorra del que supuestamente quedó bajo el tren, bueno una vez aclarado que no había pasado nada malo con el pibe, ii se salvó !! me bajé y encontré la gorra colgada en el frente del tren y lo único que pude hacer (en mi enojo) fue negársela y que "la fuera a buscar a mi casa" y en vista de mi actitud el

¹⁶ En nuestra legislación los bien habientes de un suicida no tienen derecho a seguros, coberturas etc.

pibe se fue sin decir “mu”, por supuesto que al otro día me arrepentí, pero... es más o menos como la situación que se da cuando nuestros hijos: llegan fuera del horario previsto, te das manijas, pensás cualquier cosa y cuando vuelven, en vez de manifestar la alegría y el alivio, lo retás por cualquier cosa.

Pienso que mi sistema nervioso después de esos dos días (para colmo seguidos) no quedó igual, fue mucha carga emotiva y no existe prácticamente descarga).

De estas situaciones no quedan antecedentes puesto que no hay víctimas mortales.

Otras dos situaciones muy fuertes ocurrieron una llegando a El Jagüel y la otra llegando a Gerli. La primera, llegando a El Jagüel, observo gente en medio de la vía, cuando me voy acercando la situación parece de alguien que se quiere quedar al paso del tren y otro que lo quiere sacar, más cerca observo que son dos pibes (no más de 12 años) , para eso ya había disminuido la velocidad, tocado bocina pero parecía una situación superable, hasta que al estar a 50 m aplico emergencia y una vez hecho esto ya solo queda esperar (con desesperación de mi parte) y cuando el tren está más o menos a diez metros “los señores” se incorporan, se sonríen y salen de la vía. Realmente se siente tan violenta la situación que lo mínimo que querés hacer, es bajarte y cagarlos a patadas en el culo.

Algo parecido fue lo de Gerli, acercándome con un tren con destino a Ezeiza, veo dos pibes con guardapolvo sentados en el andén con las piernas colgando hacia la zona de vía, bueno, tranquilo toco bocina para alertarlos, y nada, estoy entrando , toco bocina y nada, tiro el freno a fondo (sabiendo que el tren va a quedar fuera del andén) sale un pibe y otro se queda y tal como lo anterior, cuando esta por pasar el tren, mira hacia la cabina, se ríe y saca los pies, primero estaba loco por la situación, no sé, pensaba que era sordo después que ocurrió la burla, estaba más loco a punto tal que cuando frené el tren, salí de la cabina (encima por la puerta del salón de pasajeros) y fui a buscarlo (para qué, no sé) , cuando lo ví, te imaginás la sorpresa del pibe, salió corriendo y yo hice lo mismo por diez metros, hasta que como volví en mí. Para colmo cuando estaba volviendo, me sale al encuentro un Inspector de nuestra especialidad: preguntándome, extrañadísimo, qué pasaba, te imaginás, ¿qué le decía?. Al final opté por relatarle la situación (no sin vergüenza por mi reacción) y por suerte tuve un testigo, corroborando mis dichos, era el otro pibe que estaba en el andén y le dijo “tiene razón el señor, mi compañero siempre hace la misma pavada” . Después, nunca me animé a hablar con el Inspector sobre lo ocurrido, aunque cuando recuerdo su cara ante la situación, no puedo dejar de sonreír (además me trae el recuerdo de un buen tipo).

Con respecto a los cuatro episodios relatados, te digo que son muy tensionantes, no queda registro de los mismos, y en el caso de los “juegos de niños” te puedo asegurar que te sentís sometido a una violencia extrema. Los querés matar.

Mira, me había olvidado, me acuerdo ahora, que estamos hablando. Mi viejo tuvo accidente muy jodido. Fue terrible. Yo era chico. Fue con una máquina a vapor. Era para Navidad. Tres muchachos de Tandil habían hecho una apuesta que en equis tiempo hacían el recorrido Tandil-Balcarce-Tandil en auto. Creo que cuando volvían desde Balcarce, llovía. Y..., cruzaron una barrera baja y el tren los arrolló. Sé que mi viejo fue al velatorio, saludó a la familia. Nunca hablamos de eso con él. No sé, si lo tenía bien guardado, no quería joderlo. Murió hace dos años, tenía 78 años. Pero nunca hablamos de los accidentes.

El que murió en un accidente fue mi tío. De modo estúpido. También era conductor de trenes de larga distancia, un camión cargado con piedra cruzo mal y el tren lo atropelló. El impacto fue terrible, 300 m de vías retorcidas, piedras por todos lados. Pero, mira vos, al tío se le cayó una caja de herramientas sobre la cabeza. Estaba colocada sobre un estante y con el choque se cayó sobre la cabeza y se murió.

Este tema es muy complicado, en general no se habla. Cada uno lo tiene bien guardado. Hace poco falleció un compañero de cáncer. Era joven, pero ¿como sabes si el trabajo influyó? Por otro lado, vos trabajás de conductor y te dicen los accidentes te afectan y te enferman. Si estás seguro tenés que dejar el trabajo. Y... es tu trabajo. Y tenés que trabajar. Creo que es más grave con la tracción eléctrica, que con diesel y en la época de mi viejo con las máquinas de vapor. En general no se habla. Porque estás como mas metido en el accidente.

Yo dejé de conducir porque en un examen médico, detectan una disminución de la audición del oído derecho.

Entor: ¿Relacionás la hipoacusia que padecés con tu trabajo?

Entdo: "No sé, hay situaciones de mucho ruido. Cuando se descarga la válvula de emergencia se producen picos de ruido de más de 100 decibeles. Está medido. Se realiza unas 8 veces durante la jornada de trabajo. Nunca logramos que modifiquen el sistema de descarga, de manera que el sonido saliese hacia fuera de la cabina de conducción. Creo que la solución técnica es bastante sencilla. Nosotros proponíamos que esa pérdida de aire, que no es más que eso, saliese por el piso de la cabina. Pero no sé si se relaciona. Al tiempo me hice una audiometría y me dio bien. Mi problema es que percibo los sonidos graves, que quizás otros no escuchan, sería una hiperacucia. Pero no sé, no te puedo decir. Yo pienso que a la mayoría de los conductores, luego de varios años de trabajo si le hacen una audiometría, tiene problemas. El médico determinó una incapacidad parcial y permanente. Me asignan un puesto de trabajo en el área de Sueldos de la empresa.

Creo que usaron ese diagnóstico para correrme de la conducción. Rompíamos la paciencia con reclamos y tenían que disciplinarnos. Se venía la privatización.

Cuando me sacaron de la conducción, estábamos trabajando bien,

con nivel. El tema de los accidentes, el tema del ruido en la cabina, el tema de la temperatura, en invierno tenías frío y en verano te morías de calor. Y parecía que nos daban bolilla, que la empresa también quería mejorar, pero no. Aparte en aquellos años se estaba preparando la privatización, y bueno, yo no estaba en ningún partido, ni por un puesto en el sindicato, sólo quería que nos respetaran y mejoraran las condiciones de trabajo. Después de un tiempo, me acogí al retiro voluntario (31 de julio de 1992). Yo, como miles de ferroviarios.

Pero... no se.

Pensando retrospectivamente, considero que el trabajo es socialmente perjudicial, no solo para el personal de conducción, sino de todos quienes estén afectados a la corrida de trenes (guardatrenes, guardabarreras, cambistas, señaleros, auxiliares de estaciones, personal de talleres, etc), puesto que los ciclos de trabajo son de 6 días y en muchos casos, con turnos rotativos, y descanso en cualquier día de la semana; esto lleva a que paulatinamente al no poder concurrir a los eventos sociales comunes (cumpleaños, bautismos, casamientos, etc) llega un momento en que ya ni sos invitado.

En ese interín fue cuando recibí de parte del jefe de la "628" un ofrecimiento para trabajar en esa oficina, cosa que agradecí pero ya estaba comprometido con Sueldos, aunque fue gratificante la propuesta puesto que era ahí donde dirigía mis reclamos y en verdad todos fueron pertinentes y satisfechos.

Después en una especie de ascenso, me pasaron a Contaduría donde me asignaron la anulación contable de los boletos de sueldos no pagados. En el '92 cuando la privatización era un hecho, era muy incierto el panorama con respecto al personal administrativo (si pasaba a la nueva empresa, si quedaba en FEMESA) ni hablar de mi caso en particular, puesto que siempre cobré el sueldo de conductor (que era superior al del jefe de la oficina) , las perspectivas empeoraban y en estos casos era común asignar al personal un destino lejos de su residencia a efectos de forzar una renuncia, por lo que opté por el retiro voluntario, que se efectivizó el 31 de julio de 1992.

Cuando al personal de conducción se lo reubicaba, entre nosotros, se decía que estaba "rebajado" puesto que las tareas reasignadas eran de "llamador, o en los depósitos sin una tarea específica y por lo tanto termina haciendo de todo (lo que los demás no querían hacer) o cumpliendo tareas de peón. En mi caso resulto positivo pues las tareas asignadas eran de mi agrado, trabajaba 7 horas de lunes a viernes (a lo primero no lo podía creer), terminaba la lucha sin fin que tuve en conducción (después te mando dos de los últimos "expliques" que contesté) logré integrarme, aunque en realidad el factor que más influía en la integración era el sueldo, puesto que como conductor cobraba más que el jefe de la oficina de sueldos que además me llevaba 20 años de servicio (hasta compraba rifas o en las cooperativas que te descontaban por boleta para que el factor se diluyera, ¡qué loco, no?

7.1.3. Relato de vida de OS

**Casado. 3 Hijos. 51 años.
Conductor de trenes. Tracción eléctrica
Estudios secundarios completos**

Semblanza de OS

De mediana estatura, delgado, de pelo castaño claro, sus ojos celestes remiten a sus raíces itálicas. Es elegante y puede decirse que posee un estilo seductor. Establece vínculos afectivos aunque en nuestros últimos encuentros se observa que toma distancia.

OS es una persona activa –podría decirse inquieta–, en dos sentidos. Por un lado, suele andar de un lado a otro, incluso puede tener un domicilio para los días de trabajo y otro para los de descanso. Por otro, siempre ha estado interesado en distintos proyectos laborales. En el período de su trabajo como conductor publicaba un periódico destinado al quehacer ferroviario a la vez que sostenía distintos emprendimientos comerciales y solidarios ligados a la actividad y la zona de su trabajo.

Al renunciar al ferrocarril regresó a su pueblo natal. Allí inició un proyecto laboral de carácter comercial. Los años noventa no fueron favorables a estas iniciativas de pequeñas empresas. Fracasó. Decidió volver a la "gran ciudad" y retomar la conducción, en este caso de micros. Su responsabilidad en el trabajo le ha permitido establecer una adecuada relación con los "gallegos", los empresarios de la línea de colectivos en que trabaja. Discute su salario de modo individual y suele lograr buenos resultados en la negociación.

Actualmente destina muchas horas a su trabajo. No es fácil ubicarlo, cumple su trabajo con conductor de auto-transporte colectivo y lo complementa con viajes de mediana y larga distancia. Podría decirse que es un viajero o, como dice el poeta "no soy de aquí, ni soy de allá". Busca de modo insistente un lugar y un quehacer pero teme quedar atrapado: las instituciones no lo contienen.

OS es un trabajador, en su tarea pone empeño y uno observa que, a pesar de las frustraciones y el clima de época no favorable, en el trabajo encuentra un quehacer y un sentido a su esfuerzo.

Suele decir que lo han "cascoteado mucho". No sólo sus enemigos, sino también sus afectos. OS toma partido y esto genera adhesión y rechazo. Luego de su renuncia al ferrocarril, es notoria una actitud más reservada, menos sociable: el hombre está sólo y desde esa posición enfrenta las vicisitudes de la vida cotidiana.

El costo de su participación en el INSSPF y su modo de realizarlo, buscando transformar las condiciones insalubres de trabajo y la atención de sus efectos generó respuestas contundentes. Es notoria la exclusión

impuesta y asumida tanto de los ámbitos sindicales como de carácter social. Recuerdo su primer relato, en 1986: " Yo me metí en el tema de la obra social por una calentura que tenía. Mi viejo murió del corazón. Cuando voy al sindicato me preguntan: Che, ¿qué le pasó a tu viejo?.. "Y... se murió del corazón. Los médicos me dijeron que eso pasa muy rara vez. Uno cada tanto ... Y me contestan: "iiiNo, qué uno cada tanto!!!, si la semana pasada murió fulano, y la anterior tal y la otra tal y tal. Todas las semanas muere un conductor de trenes, no es uno cada tanto¹⁷." " Entonces ahí me metí en el tema para saber por qué pasaba eso".

Relato de vida

Entdor: ¿Cómo fue su relación con el ferrocarril?

Entdo: El tema viene desde hace mucho, yo siempre viví al lado de la vía, y mi padre siempre fue ferroviario y mi abuelo fue ferroviario, y mi tío fue ferroviario. El abuelo en Italia era ferroviario. Cuando vino a la Argentina, ingresó al ferrocarril, como artesano en los talleres de Pergamino. Allí se reparaban vagones. Luego entró mi viejo, luego entré yo y después se cerró el ferrocarril. (Sonríe con ironía). Pero específico, los dos en la parte de la conducción, es decir, cuando yo ingresaba no ingresaba a otro rubro, ingresaba a la conducción porque mi viejo había sido maquinista, hasta ese momento. Yo ingresé en el año 1978, después del Mundial¹⁸ y trabajé hasta principios de 1991 en que renuncié. Desde 1980 conduje trenes de tracción eléctrica.

Mi abuelo aprendió el oficio en Italia. En Pergamino había un galpón donde se reparaban vagones, máquinas y vías, era tipo artesano. Él trabajó allí. Hoy en día tengo cosas hechas por él: una hoja como de hacha, hecha casera, con riel, espectacular, yo la encontré ahora en la casa de la vieja. Igual que las valijas, de lata, que llevaban los conductores, tengo una buena colección, ahora las uso para guardar cosas. No las puedo romper, ¿vos podes creer? Y no las quiero tirar, pero son buenas, ni siquiera se pica la chapa, de diez." Todo ferrocarril.

Entdor: ¿Su papá, cuándo comenzó a trabajar en el ferrocarril?

Entdo: "El comenzó en la época de Perón, no sé exacto el año, pero comenzó a palar carbón. Tipo peón, después logró entrar a ser aspirante a la conducción, de ahí comenzó la carrera y en los años 70 llegó a ser conductor, antes de eso era fogista autorizado. En la tracción a vapor, allí sí había que laburar. Porque, más o menos hasta el 70 hubo locomotoras a vapor, por lo menos en el ramal Pergamino. No se en que año sacaron las locomotoras a vapor, pero luego él tuvo que hacer un curso para conducir máquinas a diesel. En 1970".

Entdor: ¿Cómo fue su ingreso al ferrocarril?

¹⁷ En el año 1986, cuando OS nos plantea el problema, en el marco del Programa de Salud Ferroviario no muestra una nota de la revista *La Semana* con la historia de Rosales (27).

¹⁸ Hace referencia al Campeonato Mundial de Fútbol jugado en la Argentina.

Entdo: Mira, yo toda la vida viví al lado del ferrocarril, en alguna forma viví arriba del tren. Porque tu papa tiene una empresa de... tiene un auto y te lleva todos los días a dar una vuelta. A nosotros nos llevaba, cuando hacía maniobras en la playa, nosotros vivíamos al lado, nosotros íbamos en tren, como vos en el auto.

No sé, había cosas que recordás. Por ejemplo: íbamos a pasar por un puente y nos decía: *"pónganse en el medio, el tren venía por el costado, había que hacer el desvío y vos veías el puente torcido y nos decía, "Pónganse al medio que no la embocamos" y nosotros hacíamos fuerza: "empujemos, empujemos así podemos pasar el puente".* Y con mi hermano nos lo creíamos. De eso nos dimos cuenta después con el tiempo. Porque pasan justo los trenes, no sobra mucho.

Nuestra vida era así. Hoy día paso por lo que son los galpones de máquinas o las playas de los ferrocarriles y siento pena al verlos como están. Nosotros jugamos a los cowboys, a la guerra, a la pelota, todo alrededor de la estación. Hasta teníamos las novias, cuando teníamos que ir a apretar, nos íbamos para esas partes.

Volviendo a la pregunta, bueno, yo quise ser presidente de la república, pero como eran tiempos de dictadura, (sonríe con ironía). No, yo andaba..., yo quería hacer otras cosas, por ejemplo estudiar, pude ir a la facultad pero, llego un momento que me di cuenta que no era mi vocación, ¿no? Yo estudiaba medicina, tuve un momento que dije: "ser médico o zapatero es lo mismo, lo que importa es ser uno mismo, ahí me baje y me volví a Pergamino. Allí ingresé a la carrera de conducción de trenes. Tenía 23..., 24 años, no, 23 tenía. Hace ya una punta de años.

Hice el ingreso normal, fui aspirante, aspirante autorizado, pedí vacante, justo fue un momento donde había una vacante rápida para tracción eléctrica, tren eléctrico. Para conductor de diesel había que esperar mucho más tiempo y en ese momento los trenes eléctricos eran minoría, entonces nadie quería venir al eléctrico y pedí la vacante y vine al tren eléctrico.¹⁹ Salí conductor al año. Ahí anduve Retiro/Tigre, Retiro/León Suárez. Una breve pasada por coche motor también fui aspirante, y pre-conductor antes de venir a los eléctricos. Después... se pudrió todo y se acabó.²⁰

Entdor: Pero, en el medio pasaron cosas ...

Entdo: Maldigo el día que quise ser sindicalista. (Se ríe con ironía). Ahí se pudrió todo.

Entdor: Cuando ingresa a la conducción, ¿tenía información sobre los accidentes ferroviarios? ¿Había escuchado algo? ¿Tenía alguna referencia de los accidentes?

¹⁹ Se traslada de la ciudad de Pergamino a la Ciudad de Buenos Aires.

²⁰ Se refiere al año en que renuncia al ferrocarril. Coincide con el proceso de privatización de los servicios ferroviarios. 1991.

Entdo: No, no, no, nada. Nunca. A lo que es la Fraternidad (se refiere al sindicato, y al colectivo de maquinistas) nunca se conversaba de los accidentes en las casas. En la Fraternidad cuando uno ingresa tiene dos vidas, digamos en uno la vida es lo que se refiere al ferrocarril y el otro mundo, la otra vida es lo referente a la familia. Pero lo que pasa es que lo que sucede en el ferrocarril no se lleva a la familia, pero, a veces, lo que pasa en la familia se cuenta en el ferrocarril. Es muy cerrado el ambiente ferroviario, o era, ahora no sé como será. Aparte había un gran respeto por la edad, por la antigüedad. Hoy en día eso no pasa.

Entdor: ¿Cuándo tuvo alguna noticia, ya sea porque le pasó a un compañero, o a UD., que los accidentes era una posibilidad frecuente en su trabajo?

Entdo: No, cuando ingresas a la carrera, no pensás en el accidente, ni siquiera se te cruza que podes llegar a tener uno. Estás embelesado que vas a conducir un tren. Cómo lo vas a hacer. Aparte del tema de conducir, las señales te tienen demasiado ocupado como para pensar en eso. ¿No?. Pensar el procedimiento correcto. Entonces no pensás, hasta que te sucede, o hasta que ves un accidente,... pero normalmente, creo que te golpeas cuando te pasa a vos. Cuando lo ves, no das pelota. Pero no se conversa. Es cómo que escuchas de otro y no pensás que a vos te vaya a pasar, estas muy lejos, como si pensaras que nunca te va a llegar. Hasta que te sucede. Hay ramales que tienen más accidentes, otros menos. El Sarmiento tiene todos los días. Todo varía. Y, también tiene que ver, yo supongo el estado anímico de la gente. Si están distraídos, si están abatidos, si están felices. Creo que antes había más control, había mucho más personal. Hoy pasas por una estación de madrugada y es un desierto.

Entdor: ¿Cómo comienza su participación en lo sindical?

Entdo: Yo me metí en el tema de la obra social por una calentura que tenía. Mi viejo murió del corazón. Cuando voy al sindicato me preguntan: Che que le pasó a tu viejo? Y se murió del corazón. Los médicos me dijeron que eso pasa muy rara vez. Uno cada tanto... Y me contestan:iii "No, que uno cada tanto!!! Si la semana pasada murió fulano, y la anterior tal y la otra tal y tal. Todas las semana muere un conductor de trenes, no es uno cada tanto²¹". Entonces ahí me metí en el tema para saber por que pasaba eso.

Entdor: ¿Cómo llega a administrador de un Centro Asistencial Ferroviario (CAF) del INSSPF?

Entdo: La obra social tenía sus servicios de atención médica y me metí. Para tratar de hacer algo, no sé bien qué. De querer hacer algo. Luego se dio el hecho que si venía algún conductor y yo le podía dar una mano, se la daba. Trataba de hacer algo más que un estudio. Que tuvieran atención.

²¹ En el año 1986, cuando O. Nos plantea el problema, en el marco del Programa de Salud Ferroviario no muestra una nota de la revista La Semana con la historia de Rosales (27)

Luego apareciste vos y bueno, allí si pudimos desarrollar un programa específico²². Empezamos con los grupos y el tema de los accidentes todo eso.

Yo ya había tenido algún accidente. Hay uno en particular, que siempre me acuerdo. Venía con mi mujer. Que ya me había sacado la ropa a la calle en aquella época²³. Venía de una seguidilla de accidentes o semi-accidentes, en las últimas semanas y entonces..., andaba de malhumor, pero... estaba muy nervioso, alterado y le decía que había tenido accidentes y ella me decía: ah, ... no vengas a hablar pavadas: Qué vas a matar gente, iii que vas a tener accidentes!!!". Y ese día ella venía en el tren, en el salón, (coche de pasajeros). Tuve un accidente a la entrada de la Estación Rivadavia. Entonces la fui a buscar, la ayude a bajar y la llevé hasta donde estaba el cadáver. Entonces, me acuerdo bien, ya que yo no bajaba nunca a ver los cadáveres. Estaba cortado al medio, estaba con los intestinos afuera. Entonces le digo: "Ves muchacha, que yo mato a la gente y vos no crees que tengo accidentes". Desde ese día no me rompió mas las "bolillas" con el tema y mi mal humor. Eso va también en relación con lo que te decía antes²⁴, de la falta de calzado, en esa ocasión el vago estaba descalzo. En otro accidente, iba en la cabina con un jugador de River Plate, fue famoso. El viajaba todos los días de Martínez a Retiro. Cuando estábamos entrando a la estación, venía un vago corriendo, él pregunta: "¿Y éste?" Ese, se viene a matar. "Se tiró de cabeza". El crack tampoco viajó más en la cabina de tren. Desapareció. Son situaciones muy particulares.

Había tenido varios accidentes, fatales y no fatales. Yo no sé si realmente lo que más te jode, es el accidente o es el susto. Qué es lo que más te jode? No sé. Lo que pasa que hay accidentes que no te olvidas. Te hablo de casos particulares, yo no tuve accidentes de matar una madre con los chicos. Hubo un caso bravo, un compañero atropelló a la mujer con los hijos de otro compañero. Pero.... "¿pensás que fue un suicidio?" No sé, puede ser, son tan jodidas las mujeres (sonríe irónicamente). Ya te digo, nosotros, muchas veces estamos perdidos en los problemas del trabajo y no estás pensando en lo que puede pasar a otra gente, yo pensaría que un chico se le escapo y por agarrarlo, se fueron todos abajo, pensaría... pero... anda ha saber...

Entdor: de ese compañero, ¿tiene noticias?

Entdo: Y él sigue todavía, debe estar por jubilarse o le falta poco. Pero siguió conduciendo, casi todos han seguido conduciendo. Pero, ya hace bastantes años que me he desvinculado. A veces los veo, o cruzamos dos palabras, pero no sé cómo están. Algunos, por ejemplo están redondos, gordos y antes eran flacos. Ahora, por qué, no sé. Si es que dejaron de fumar, o si es una cuestión de nervios, no sé. Lo que si sé es que en aquella época no había nada de asistencia médica. Yo podía ir al médico, y si lo agarraba bien, hacerle el verso y estar mucho tiempo sin trabajar o me

²² Se refiere al Programa de Prevención y Asistencia de Conductores ferroviarios 1986/90

²³ O. Hace referencia a su separación.

²⁴ Se refiere a un comentario antes de iniciar la grabación.

daban una pastilla o algo y me mandaban a trabajar el día siguiente. Ahora, nunca sabíamos realmente que era lo que nos daban, nunca un tratamiento. No existía el tratamiento. Vos si llegabas a decir: "maté una persona". Nos decían: No, usted no mató, el tren mato. Pero... Fijate cómo son las cosas, en aquel momento²⁵ que si yo atropellaba a una persona, no me preocupaba, iba al día siguiente a la policía, hacía la exposición y chau²⁶. Hoy en día, en el autotransporte colectivo, así no golpee a nadie, si me hacen una denuncia, digamos, me hacen todo un juicio o una persona se tira debajo, voy preso, digo: "Se tiro", "No señor usted la atropello". Es todo al revés, en aquel momento yo decía: "Soy culpable, yo lo mate, ustedes me decían²⁷: No señor el tren lo mato. Hoy una persona se me tira debajo del colectivo y digo: se tiró, no señor Usted la atropelló. Y en los dos lados se tiraron abajo. Pero las reglas son diferentes, que sé yo. Hoy, en el transporte de colectivos, si una persona hace una denuncia, aunque hayan pasado dos años, viene la policía y te busca te lleva. Secuestran el coche para hacerle las pericias, y después te viene el juicio, la inhabilitación. Bueno, nos vamos del tema.

Entdor: Retomando su gestión como administrador de un CAF: ¿Cómo fue la experiencia?

Entdo: Había un arreglo político entre la Fraternidad (LF) y la Unión Ferroviaria (UF)²⁸ por el cual cada tantos años le correspondía a cada gremio la administración del Centro Asistencial. Allí en Victoria siempre había administrado la UF, le tocaba a LF y se llamó, digamos a concurso, a los que estaban interesados en postularse a la administración. Entonces, se produjo la vacante y LF tomó una evaluación, donde había: matemáticas, geometría, lengua, contabilidad. El que sacaba el mayor puntaje, era quien iba administrar. Recuerdo que en ese momento competí con MA.²⁹ No recuerdo como fue, pero saqué un buen puntaje y me seleccionaron como administrador y acepté. Fui administrador por un período de tres años, entre 1986 y 1989. Pero hacia el final de la gestión fue todo conflictivo, tuve muchos cuestionamientos de la UF. Ellos querían desprestigiar la gestión de la LF. Que termine con una mala imagen. Y así, se rompiese el acta/acuerdo y administrar el CAF solos. Tenía una serie de situaciones con muchos conflictos, me pusieron muchas piedras, palos. Yo no fui cauteloso en la forma de administrar. Por ejemplo, si un lunes venía alguien con una boleta, porque al nene le dolía el oído el domingo a la noche y había ido a un médico particular y le cobró, yo se la pagaba. Sobre todo si era de una zona donde no había recursos, vos no te ibas a ir con una criatura de dos o tres años, con fiebre hasta Retiro, al Policlínico Central, o si llovía, ¿no? O venían a buscar la leche maternizada al Consultorio y no había. Les indicaba:

²⁵ Se refiere cuando trabajaba en Ferrocarriles Argentinos

²⁶ Se consideraba y actualmente es igual homicidio culposo.

²⁷ Hace referencia al equipo de Salud Mental del Programa de Salud Ferroviario.

²⁸ Se refiere a la Unión Ferroviaria, sindicato de.....

²⁹ Al momento de las entrevistas el Sr. M. era el Presidente de la Sociedad de Conductores de Trenes "La Fraternidad"

"cómprala y tráigame la boleta. Dígame cuánto le salió". Eso no estaba autorizado. Había una serie de disposiciones que establecían cómo hacer las cosas. Entonces eso era, en alguna forma malversar los fondos de la Obra Social. Para mí era dar respuesta al beneficiario. De esas cuestiones se tomaban para hacerme quilombo.

También pasó que me mandaban a la gente con esos pedidos de excepción y como yo estaba de acuerdo en dar respuestas y no rechazar al beneficiario, luego con esos casos, cuestionaban mi gestión. Lo importante para mí, que hoy voy por la zona y hay gente que me reconoce y se recuerda. Para mí, saber que le di solución a los problemas es bueno. No recuerdo su apellido, pero había un jubilado que no podía caminar, tenía dificultades, si uno lo observaba, quizás no estaba tan mal. Pero él quería que lo lleven en ambulancia al consultorio o al Policlínico Central, lo esperen y lo traigan. Le dábamos la prestación, él contento, ya que la Obra Social le daba un beneficio y transcurrió su enfermedad satisfecho de la atención recibida. Pero, eso que piensa uno, no lo comparten los de arriba. Es decir, si yo en ese momento quería hacer carrera política, debería haberle hecho caso a los de arriba mío y no a los representados. En realidad yo no representaba a nadie, uno piensa que representa, pero es mentira. Si uno hace las cosas bien, se hace querer, vas a tener problemas. En el CAF de Victoria pusieron bombas, todo. Mal, muy mal. Pero, para mí, lo importante fue que hubo resultados. Con tanta oposición, al cumplir los tres años de mandato volví a la conducción de trenes. Habré trabajado dos años más, pero unos meses antes del retiro voluntario, me fui solo. Renuncié. Fui al correo mandé el telegrama y a otra cosa. El ambiente interno político, estaba muy pesado. Al poco tiempo fue la huelga³⁰, y en ese conflicto limpiaron a todos los que eran políticamente afines a mí. A mí no me echaron, por qué me había ido antes. Me volví a mi pueblo. En 1997... Volví a Buenos Aires y pensaba ingresar al ferrocarril, en el Tren de la Costa. Y cuando tuve que elegir me metí en los colectivos. Hasta el día de hoy estoy en los colectivos. Veo un tren y lo miro, la nostalgia, pero... todo cambió.

Entdor: ¿Cómo afecta el trabajo del conductor la vida familiar?

Entdo: No es que la afecte, pienso que uno hace actos que no se da cuenta, va cambiando poco a poco la conducta, por ejemplo: yo he observado en otros y en mí mismo también, que hablar de lo que me sucedía en el trabajo era como amargar a la familia o llevarle mala onda. Entonces disfrazaba; no mentía, pero ocultaba. Después en el transcurso del tiempo muchas cosas se sabían y uno quedaba como mentiroso. Pero, porque no decir la verdad y haber ocultado. Es un detalle, en su momento uno lo considera lo correcto. Así hay un montón de cambios en la conducta, que no te das cuenta, pero a lo largo de la vida todo eso fue repercutiendo, no?. Por ejemplo: una pavada, al día de hoy no como seso, vamos a suponer que me invitas a comer un lechón, yo no como nada de la cabeza, que a otros les encanta. Mondongo no como, riñón no como. Hay gente que

³⁰ Se refiere a la huelga de 42 días del año 1991, que los trabajadores ferroviarios perdieron en sus reivindicaciones.

siente que uno las rechaza pero son sensaciones tan desagradables de haberlos visto, tantas veces desparramado luego de un accidente. Como te decía hoy, el ferroviario tenía una vida dentro del ferrocarril que no llevaba a la casa, pero sí traía de la casa cosas al ferrocarril. Dos mundos, uno donde guardaba sus penas, sus alegrías pero de allí no podías salir hacia fuera. Los motorman no hablaban de los problemas, esos temas eran difíciles conversarlos. También en mi caso, que trabajaba lejos de mi familia, trabajaba el doble para juntar días y estar una semana en tu casa. Quizás coincidía con un accidente y tenías que irte con todo eso encima, no podías cambiar los francos. Era como que te ibas con todos los problemas enganchados atrás, sin resolver. Y sin querer pasabas por tu casa y dejabas problemas, o estabas muy nervioso, o muy triste, todo dependía del tipo de accidente.

El programa de prevención y asistencia al conductor que iniciamos en el CAF fue bueno, pero pasó que hubo partes que no gustaron al nivel de los sindicatos. Pudo haber andado mucho mejor y tenido mayor apoyo. Pero había muchos de arriba que querían figurar sin hacer nada, y como no podían figurar lo pateaban. No le daban el apoyo necesario en los planes y programas. Pero, una pavada, el Director Médico del CAF, era macanudo, pero como él no era participe activo sonreía, aparentemente apoyaba, pero por detrás hablaba mal. Mal en el sentido, "están locos estos, toda la vida fue así qué quieren cambiar". Yo observé que no sólo la empresa era responsable, también los médicos y también el sindicato. Es doloroso, pero es así, hay muchos problemas que tus representantes podrían solucionar, pero que no les conviene solucionarlos, por que se les acabaría la actividad a ellos. Te daban una sonrisa como que apoyaban pero, no te daban todo el apoyo que correspondía. Eso fue algo que aprendí de ese trabajo. Y menos para los servicios médicos de las empresas ferroviarias, son como los servicios médicos laborales de ahora, a ellos no les interesa si vos tenes un problema psíquico, o vas a trabajar o no vas trabajar. Si la empresa necesita gente para trabajar, a trabajar. Ellos no están allí para mejorar la salud del conductor, si no para justificar si va trabaja o no va a trabajar.

El tema de sí el conductor mata o no, es un tema difícil. Por ejemplo, yo sufría más si atropellaba a un perro que a una persona. Son dos actitudes diferentes. El animal, el perro lucha por safar, por no morir y el ser humano boludea por morir, de allí vienen muchos accidentes que podrían no serlo, pero en las responsabilidades laborales, técnicas una vez, vos haces aplicaciones de frenos, la gente se te burla, se ríe, la empresa te aplica sanciones porque cuadas las ruedas. La vez siguiente sucede la misma secuencia, el pibe que viene en la bicicleta, falla en 10 centímetros y vos recordando lo anterior aplicas los frenos 10 segundos después y lo enganchas o lo atropellas. Son cosas que se pueden haber evitado, pero son gente boluda que boludean y las cosas pasan. A mí me paso, que no sufría por matar personas y sí por matar animales, un perro lucha por vivir, corre delante de la maquina por la vía y se da vuelta y te mira. Pero he tenido accidentes con un tipo que se tira de cabeza contra el vidrio del tren, he escuchado el ruido de los lentes rotos pero no he visto una expresión humana. Es algo así como que cuando alguien se va a suicidar, hay una parte que se ha desprendido del cuerpo, es decir, arrojan la basura a la vía,

arrojan el cuerpo. Es muy particular, es cómo si en ese momento podes observar todos los detalles, los músculos, las expresiones, todo. En el animal observas todos los detalles de sentimiento, de aferrarse a la vida. Si no podes evitar el accidente de un animal te duele, pero si era una persona y no lo podías evitar, pensabas cuántos días ibas a sacar de médico. Pero..., no sé como es la cosa.

Comentarios

El trabajo como maquinista se inscribe en OS continuando una genealogía, dado que el ferrocarril estaba ligado al ámbito laboral de las tres generaciones que lo precedieron en la línea paterna. Cuestión ésta que es relatada con orgullo y nostalgia, y lo llevan a guardar ciertos objetos significativos (el hacha, la valija), contruidos por su abuelo en los talleres ferroviarios.

Asimismo, liga al ferrocarril recuerdos significativos de su historia personal, en ese contexto describe situaciones lúdicas, amorosas, etc, que signaron su infancia y adolescencia.

Es decir, la elección de este oficio está fuertemente anclada en su historia, dado que por un lado continúa un trabajo que marcó la identidad de los hombres de la familia, y por otro remite a su propia historia personal, donde las cuestiones más significativas tenían como contexto el mundo ferroviario.

En relación a los accidentes por arrollamiento, puede inferirse que lo instituido tanto a nivel personal, como institucional (ya sea la empresa o los gremios), es "de eso no se habla". En función de desarrollar esta cuestión, podemos mencionar:

A. En lo personal menciona en el inicio de la carrera haber desconocido esta temática: dice "no pensás en el accidente, ni se te cruza", para luego referir cuando tiene contacto con compañeros que vivieron la experiencia "pensás que nunca te va a llegar", y finalmente expresa "hasta que te sucede". A partir de esta última frase, no describe lo sentido, es decir el modo de vivenciar la experiencia, sino pasa a dar una información de la realidad externa, en cuanto a ramales, estadísticas, etc.

Es decir, podemos ver en esta secuencia, como una cuestión altamente traumática, aparece inicialmente negada (inexistente en la realidad), para luego ser negado el afecto que ella produce. El efecto es cierta disociación, cuestión inferible recurrentemente en el presente material.

Dicha disociación aparece también mencionada, en relación a vivir en dos mundos, el de la casa y el del trabajo; menciona que en su medio laboral (lo cual daría cuenta que esta cuestión excede lo personal, y podría pensarse como una defensa del colectivo, Dejours) se pueden llevar al trabajo las cuestiones familiares, pero no se lleva a la familia las cuestiones laborales. Podría esto dar cuenta, tanto del mandato de silenciamiento grupal, como de la imposibilidad de tramitar lo traumático por la vía de la

palabra.

Sin embargo la muerte cardiaca del padre lo interroga, los médicos de la empresa afirman lo aleatorio de la misma, mientras sus compañeros de trabajo cuentan con un saber que habla de causalidad; llega así a la militancia gremial. Posible modalidad sublimatoria de reparar, y de este modo elaborar lo traumático.

En relación a abordar específicamente la problemática de lo traumático en relación al accidente, el mismo aparece relatado de diversos modos:

- a) Ligado a *una escena de muerte sin velos*: ya sea de desmembramiento corporal, que aunque evitaba ver (¿disfrazar, ocultar?) se le imponía. Cuestión insoportable que lo hace llevar a la mujer a ver la escena; tal vez condensando en ella a todos quienes no creían o desconocían los efectos de esta escena. Otra escena en la que insiste es la cuestión del suicidio, donde es testigo de la secuencia (casi fílmica), de un ser humano deshumanizado, en tanto rostro sin expresión, cuerpo basura. Ya no se trata de ver un muerto, sino a alguien muriendo; ante esto instrumenta defensas masivas, donde niega la angustia y queda desafectivizado, lo cual es inferible en varios textos: “es un vago que se viene a matar” le cuenta al jugador de football y eventual compañero; o “sufría más si atropellaba a un perro que a una persona”, en tanto menciona que el perro intentaba vivir, mientras la gente “boludea con la muerte”.
- b) Ligado a *su implicación en el acto*, y es aquí donde aparecen distintas versiones: por un lado ubicándose como causante, le dice a su mujer “ves que mato a la gente y vos no me crees”; enunciación que lo acerca a una posición homicida, con el horror y la culpa que esto implica. En otro tramo se interroga “si el conductor mata o no, es un tema difícil”, y hace referencias legales, comparándose como conductor de colectivos. Hace aquí una apelación a lo legal, en función de tramitar esta cuestión, y ser exculpado de su implicación en un acto que lo horroriza.

Nuevamente instrumenta defensas donde niega la angustia “maté a una persona, hago una exposición civil, y listo”, queda así anulada la categoría de semejante, y la cuestión homicida imposible de tramitar, o intenta tramitarlo vía un trámite formal que lo aleja de la cuestión homicida (las exposiciones civiles no encuadran en el derecho penal)

- a. Por último se pregunta sobre los *efectos subjetivos de lo traumático*: a veces aparecen ligados a recuerdos que se le imponen “hay accidentes de los que no te olvidas”, es decir la escena insiste en su recuerdo, lo cual probablemente derive en la negación del afecto concomitante, como ya fue descrito. En otra secuencia se cuestiona “¿te jode más el accidente, o el susto?”, única mención a un afecto que lo implica. Freud (1920)³¹ dice de este afecto que constituye

³¹ Freud. En “Mas allá del principio de placer, parte II, distingue ante lo traumático, el susto , el miedo y

aquel estado que nos invade bruscamente cuando se nos presenta un peligro que no esperamos, y para el que no estamos preparados. Finalmente, en otros enunciados parece desimplicarse totalmente, al referir que mientras ocurre el accidente, pensaba en los días que “le sacaría al médico”, obviamente negando “lo sacado” que quedaba luego de la situación (y a su vez identificándose con el discurso médico que niega los efectos en la subjetividad).

En síntesis, se infiere del relato la imposibilidad de tramitar lo traumático, lo cual lo lleva a implementar como defensas la negación, y cierta escisión yoica donde por momentos reconoce los efectos de lo vivido, y en otros se desafectiviza, fundamentalmente vía la anulación del reconocimiento del Otro como semejante.

Cabe destacar que el contexto institucional ha reforzado dicha modalidad.

B. El silenciamiento de esta problemática, ha sido reforzada permanentemente por las instancias institucionales que rodearon a O.

Ya desde su formación profesional, como conductor, él relata desconocer la posibilidad de accidentes, cuestión llamativa en tanto forma parte de la vida laboral de todo conductor.

Cuando se enfrenta como trabajador a esta experiencia, el tratamiento que desde los médicos de la Empresa se da a la cuestión, es reforzar el silenciamiento: Se les daba “una pastilla”, negando así el impacto de esta problemática en la subjetividad, e incluso la esperable sintomatología de estrés postraumático.

A veces queda identificado con este discurso “le hago el verso y no voy a trabajar”, es decir si el sistema medico oculta, desconoce o minimiza los efectos subjetivos de esta problemática, refuerza así en los trabajadores el propio desconocimiento; o la implementación del sistema defensivo previamente descrito.

Refiere también que esta problemática ha sido silenciada en el mismo espacio sindical, lo cual es relatado en las enunciaciones del médico, que cuestiona que se cambie, aquello que fue siempre así. Lo instituido del silenciamiento insiste.

En síntesis, los espacios institucionales reforzaron el silenciamiento, dejando a los sujetos imposibilitados de tramitar lo traumático. Freud planteaba ya en los inicios de su obra que lo traumático se tramita por vía asociativa, es decir vía la palabra.

la angustia, el primero está ligado a lo inesperado, mientras el miedo reclama un objeto que los inspire. Finalmente refiere que la angustia es un estado de expectativa con el peligro, y por lo tanto prepara el enfrentamiento.

C. Finalmente, se pueden destacar varias secuencias, donde OS usa el chiste y la ironía, en tanto modalidades donde aparece alguna cuestión significativa, pero no manifiestamente enunciada. Inicialmente, y luego de referir que sus antepasados crecieron con el ferrocarril, dice que con él se cerró. Alude así a su fracaso, su imposibilidad de continuar una genealogía que lograba en esta inserción laboral una identidad valiosa.

Usa nuevamente la ironía, al bromear sobre su deseo de ser Presidente de la República, ahora expresando, vía el chiste, un deseo omnipotente, y posteriormente cuando maldice su inserción sindical, práctica a la que llega en un intento reparatorio (entre otras cuestiones poder hablar de los accidentes), y que fue nuevamente silenciada.

La cuestión de la impotencia –omnipotencia, más que a una cuestión de la subjetividad, parecería estar acá relacionada con los accidentes; puede asociarse a esto el recuerdo infantil donde el padre jugaba a evitar un accidente (en el puente), vía el pedido a los hijos para que hagan fuerza en sentido contrario. Es decir el padre instauraba un juego, (otro modo de elaborar lo traumático) donde por un lado les mostraba su vulnerabilidad (como padre podía errar), y por otro les otorgaba un lugar imaginario de omnipotencia (aliándose con el deseo infantil) al ellos como hijos poder evitarlo.

Pero a su vez les transmitía una receta en clave, esta cuestión se resuelve grupalmente.

Frente al AFCAP se expresan distintas formas de procesar la experiencia, este proceso sintetiza de diversas maneras, según cada trabajador de acuerdo a su ideología, su inserción de clase, su sentimiento de pertenencia y las experiencias acumuladas en sus grupos de pertenencias. La negación es una técnica defensiva que se despliega en estas circunstancias, lo negado es el peligro, frente al evento ya producido lo que se niega es la implicancia propia y el grado de compromiso con el accidente. Otra respuesta es el bloqueo afectivo, hay una disociación total entre la información y la resonancia afectiva del hecho.

Surgen fantasías de control omnipotente sobre la amenaza de AFCAP y de la situación y sus efectos.

Se producen estados de gran desestructuración, con la consiguiente confusión, con lo que queda muy afectada la función de discriminación. La pérdida del marco de referencia genera pánico y desorganización interna, lo que produce estallidos incontrolables y autodestructivos.

8. Discusión

Esta tesis intenta poner en discusión algunas afirmaciones instituidas que consideramos no son científicas aunque se pretende darles ese carácter. La medicina del trabajo desconoce el carácter de accidentado del trabajador que participa en un AFCAP e ignora el sufrimiento psíquico ocasionado. Así, nuestra primera dificultad y diferencia para abordar el tema fue la naturalización de los efectos de los AFCAP en los conductores de trenes por parte del Modelo médico hegemónico en salud de los trabajadores (MMHST) (9,63). Dicho modelo tiende a desconocer el aporte de estudios científicos sobre el tema (4,7,13-21).

El MMHST desconoce el conocimiento científico, como ya fue expresado (ver pág. 33) donde distintas investigaciones y partiendo de marcos referenciales diferentes, coinciden en concluir que hay daño psíquico cuando el acontecimiento supera la posibilidad de simbolizar del sujeto, o los esquemas cognitivos, o la hipotética barrera para los estímulos externos, o el afecto personal o los mecanismos neuronales que gobiernan la habituación y el aprendizaje o las redes de la memoria, o las vías del aprendizaje emocional (7). Es el caso de los AFCAP.

Desconoce el saber de los trabajadores (9). Recordemos el relato de OS sobre el concepto del médico director de CAF: "...están locos éstos, toda la vida fue así qué quieren cambiar". OS afirmó: "Lo que si sé es que en aquella época no había nada de asistencia médica. Yo podía ir al médico, y si lo agarraba bien, hacerle el verso y estar mucho tiempo sin trabajar o me daban una pastilla o algo y me mandaban a trabajar el día siguiente. Ahora, nunca sabíamos realmente que era lo que nos daban, nunca un tratamiento. Yo observé que no sólo la empresa era responsable, también los médicos".

Pretendemos discutir e interrogar el abordaje habitual de la problemática del proceso SEA de los trabajadores ferroviarios, en particular y de los trabajadores en general desde la medicina del trabajo. Menéndez en el trabajo ya citado (56, pág. 26) señala:

"Así la metodología empirista y positivista, la neutralidad valorativa respecto de los sujetos y objetos de estudio, y la identificación exclusiva con la racionalidad científica favorecerán la a-historicidad, la a-sociabilidad, el biologismo y la mayoría de los otros rasgos del Modelo Medico Hegemónico"

Y más adelante señala:

"Estos sujetos son sacados de sus relaciones sociales e históricas concretas para ser convertidos en objetos de investigación".

Grimberg en su trabajo "Demanda, negociación y salud" (9) afirma:

"Este modelo se caracteriza por los siguientes

rasgos: tecnicismo, ambientalismo, focalización de daño (enfermedad/accidentes), biologismo, individualismo, asocialidad, responsabilidad del trabajador, orientación reparatoria en términos monetarios, control del ausentismo y negación del saber de los trabajadores". "Pero -y esto lo considero que es fundamental- en un doble movimiento el modelo de higiene, seguridad y medicina laboral tendió a parcializar, escindir el problema de la salud de los trabajadores desde la propia medicina, a través de dos vías: la de la "atención médica" y la de los "riesgos del trabajo". Desde la primera la enfermedad es desvinculada del trabajo como "enfermedad general o natural"... sin vinculación con las condiciones de trabajo. ...desde la segunda se vincula el trabajo con la concepción de los riesgos laborales en una práctica que va desde ciertas acciones de control sobre el ambiente a los mecanismos predominantes de indemnización monetaria"

El relato de vida de CA y las consecuencias que padece actualmente luego de accidentarse y enfermarse así lo atestiguan. Los Relatos de vida ponen en evidencia lo insuficiente de la práctica hegemónica del modelo de la Medicina del trabajo. Sólo contempla parcialmente los daños del trabajo de carácter físico y es notoria su subordinación a los intereses de los empleadores. Esta limitación se manifiesta en las políticas de prevención, de atención y rehabilitación en salud laboral.

Nos interesa poner en discusión la necesidad que la salud de los trabajadores sea considerado un derecho.

En la década del noventa, ya celebre por la implementación de las políticas neoliberales dictadas por el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional para nuestro país, no sólo se privatizaron las empresas estatales, también se privatizó el sistema de riesgos del trabajo. La LRT es el marco jurídico para los accidentes del trabajo y las enfermedades profesionales. Éstas de acuerdo a un listado elaborado el Poder Ejecutivo de la Nación. Esta ley crea la Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT), entidad que depende del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación. Su función principal es la de regular y fiscalizar a las Aseguradoras de Riesgos del Trabajo (ART), que son las entidades financieras encargadas de "asegurar" a los empleados y empleadores.

Este seguro supone que las ART se ocupan de la asistencia médica y farmacéutica, rehabilitación y reclasificación profesional indemnizaciones, rentas periódicas o vitalicias para el trabajador que padece dichos infortunios.

La realidad indica que las ART se han constituido como actores sociales de gran poder en el mundo del trabajo. Su incumbencia sobre los daños del trabajo se da desde su carácter de empresas con fines de lucro. Afirma el abogado laboralista Luis Ramírez (85) que este marco jurídico de riesgos

del trabajo es de una lógica perversa ya que siendo las ART empresas con fines de lucro tienen intereses contradictorios con las víctimas a quienes jurídicamente deben amparar. Señala, como agravante, que este conflicto de intereses se da en un contexto donde la correlación de fuerzas es desfavorable para los trabajadores.

Siguiendo las características de otros órganos estatales de control la SRT, hasta el momento de esta investigación, no ha podido consolidarse como fiscalizador de las normas regulatorias de las relaciones empleadores empleados y de su cumplimiento.

Ponemos en cuestión la ignorancia o desconocimiento para el conocimiento y comprensión de los riesgos del trabajo el "saber" de los trabajadores (9, pag 243). "Saber" que se expresa cuando OS constata que la muerte de su padre a los 52 años por la enfermedad cardiovascular no es un evento aislado sino frecuente entre los conductores de trenes tanto en actividad como jubilados. Los compañeros del sindicato le dicen: "iii no que uno cada tanto!!! Si la semana pasada murió mengano y la otra...". O cuando el compañero de CA le dice: "no nos dejes como fulano", refiriéndose a quien hacia unos meses había muerto en plena vida laboral. "Saber" que se expresó en el origen mismo del sindicato de conductores de trenes donde una de las razones de su fundación fue la atención de la salud. O cuando CA expresa un alivio semejante a dejar de cargar sobre su espalda una locomotora al sugerírsele que posiblemente no pueda regresar a la conducción. Vincula su sufrimiento con su puesto de trabajo.

Los trabajadores tienen un saber que surge de su experiencia histórica, es un conocimiento que vincula el trabajo y la salud. Este saber esta conceptualizado en el conocimiento científico y es desconocido por la corriente hegemónica de la medicina del trabajo. A este conocimiento Grimberg (9) desde la antropología social lo denomina "saber y práctica obrera".

Ponemos en discusión el planteo de los factores psicosociales en el trabajo (21), no por falso sino por insuficiente para dar cuenta de la subjetividad humana en el trabajo.

Nuestro marco epistemológico (54) se afirma en la dialéctica. Se sitúa en el paradigma de la complejidad contemporáneo. Fija como objetivo el análisis de los sistemas adaptativos complejos, de carácter abierto, con estructuras de diferentes niveles de integración. Así afirmamos siguiendo a Samaja que este marco referencial "hace posible recuperar con claridad metodológica aquello que es propio de la subjetividad humana: su ser de totalidad relacional compleja, su esencia inestable y cambiante, en la cual se apoya por otra parte el rasgo diferencial y específico de toda vida humana, la vivencia en cada individuo de ser una singularidad plena (54)"

Consideramos que comprender el sujeto humano desde el psicoanálisis y la psicodinámica del trabajo nos permite abordar el problema del trabajador y el PSEA desde una perspectiva integradora. Esta relación se da en medio de la vida social donde juega sus condiciones de vida, su salud,

su sufrimiento y su muerte.

Así la subjetividad es al mismo tiempo singular y emergente de las tramas vinculares que lo trascienden y con las que guarda una relación de productor y producido. Dice E. Pichón Riviere: "El contraste que más sorprende al psicoanalista en el ejercicio de su tarea consiste en descubrir, con cada paciente, que no nos encontramos frente a un hombre aislado, sino frente a un emisario, en comprender que el individuo como tal, no es solo el actor principal de un drama que busca esclarecimiento a través del análisis, sino también el portavoz de una situación" (35)

Finalmente pensamos que la categoría nosográfica Estrés post traumático tal como se describe en el Manual de diagnóstico y estadístico de los trastornos mentales (5) permite sostener desde una perspectiva descriptiva, por un lado, lo sufrido por un trabajador que participa en un AFCAP. Por otro, legitima a nivel de la comunidad psiquiátrica internacional sus efectos, lo cual dado la invisibilidad del problema no es poco, en especial en el ámbito de la medicina del trabajo. Pero este abordaje es limitado para comprender la singularidad de los efectos de los AFCAP en cada trabajador y aunque no es tema de esta tesis obstaculiza los modos de atención de esos efectos limitándolos a la estrategia psicofarmacológica.

9. Conclusiones

En la presente tesis nos propusimos analizar los efectos de los AFCAP en la salud mental de los conductores de trenes del ámbito de la red ferroviaria de la ciudad de Buenos Aires y sus alrededores.

El problema abordado es complejo y requiere para su estudio el aporte de varias teorías. Utilizamos el marco epistemológico de los sistemas complejos conceptualizado por Rolando García (87) y Jean Piaget (86) y desarrollado por Juan Samaja (54) en el campo de la epistemología de la salud. Así las instancias subjetivas son descriptas como sistemas adaptativos complejos y abiertos con niveles de integración jerárquicos. Pensamos que este marco nos permite un abordaje interdisciplinario riguroso sin caer en reduccionismos. La psicodinámica del trabajo (1-4), el psicoanálisis (31,32,52,55,66,71-74) y la perspectiva de la antropología social (9,56) fueron las herramientas conceptuales con que pensamos el tema de tesis.

Para dicha propuesta se utilizó una metodología de investigación cualitativa, centrada fundamentalmente en los relatos de vida.

Decidimos escuchar al sujeto que padece más que referirnos a cuadros nosográficos. Y en él "descubrir que en cada sujeto no nos encontramos frente a un hombre aislado donde se indagó la experiencia singular de los trabajadores con relación a su trabajo en general y a los AFCAP en particular, sino frente a un emisario, en comprender que el individuo como tal, no es solo el actor principal de un drama que busca esclarecimiento a través del análisis, sino portavoz de una situación (79)".

El corpus conformado por la definición del problema, su dimensión tanto cuantitativa como cualitativa, los testimonios de los informantes claves, articulado con el marco teórico, nos permite arribar a un conjunto de conclusiones.

Una constatación de la investigación es que trabajar con la experiencia de haber participado en un AFCAP y/o la posibilidad de que se este se repita es en términos de C. Dejours (4) un factor de sufrimiento para el trabajador. En este sentido los AFCAP representan un problema de alarmante gravedad, tanto por su alta frecuencia como el impacto que los mismos producen en el proceso salud/enfermedad de los trabajadores ferroviarios. No sólo afecta su salud mental sino que el malestar sostenido a lo largo de la vida laboral (1-4, 6, 8, 19, 24) tiene efectos nocivos en el PSE. Así estudios anteriores muestran alguna relación entre el evento traumático y trastornos músculo esquelético en el largo plazo (15).

El no reconocimiento de los riesgos en el trabajo por no ser considerados como tales invierte el valor positivo del trabajo para el trabajador tornándolo en un factor de sufrimiento (1,12).

Tanto los AFCAP como su efecto en los trabajadores no está en la

agenda de la salud pública ni en la de la medicina del trabajo.

Pensamos que este silencio que alrededor del AFCAP y de sus efectos se produce habla de algunas características de nuestra sociedad. Perren-Klingler en su libro "De la historia traumática al relato integrado" señala:

"La irrupción de acontecimientos violentos en una colectividad, debería incitar a preguntarse cómo tales acontecimientos han podido producirse, y sobre todo, como se pueden remediar o evitar (88 pág. 20)".

En este caso, la hegemonía (9) de los intereses de los sectores empresarios prevalece por sobre el derecho a la salud de los trabajadores. Así, el cuidado de la vida de los sectores subalternos no es un valor priorizado. Se han naturalizado situaciones que tienen una historia, pueden estudiarse y no son fatales (56).

El AFCAP irrumpe en la vida del trabajador fracturando todo sentido. El accidente con víctimas lo confronta a una realidad que este oficio no incluye como problema. Un bombero, un policía, un médico, un trabajador de cementerios o quien trabaje en cuidados paliativos incluye entre las posibles alternativas laborales la muerte. No es el caso de los conductores de trenes.

Desde una mirada psicoanalítica el hecho de presenciar la muerte de un semejante remite al trabajador a su condición de mortal, ha su estado de "indefensión". Freud (52) liga la situación traumática a la indefensión y el desamparo. Lo cual en este colectivo puede referirse a:

- A las CYMAT en las que ejerce su profesión;
- Al tipo de transporte con sus características de frenado y su desplazamiento sobre vías.
- Al contexto social de pobreza de extrema y viviendas miserables (anexo XX),
- Ante el carácter mortal del ser humano.
- Ante las conductas suicidas de semejantes.
- Ante sus propios impulsos homicidas.
- Ante sus propios impulsos suicidas.

Decíamos en un trabajo anterior (25) que el conductor de trenes se convierte en testigo, es decir, una persona que atestigua una cosa o da testimonio de ella. El conductor de trenes es testigo de una faceta humana ominosa, su dificultad para cuidar la vida, su capacidad de destruir. En un sentido, el trabajador se encuentra en una encerrona trágica en palabras de Fernando Ulloa (78 pág. 86):

"La práctica con instituciones y comunidades mortificadas, aquellas que van haciendo mortecina cultura de ese acostumbamiento, me lleva a identificar la vigencia de otras formas de tormento social que transcurren a plena luz del sol y muchas veces bajo la mirada de una sociedad que se torna indiferente, quebrada en sus resistencias. Son las encerronas

que se dan cada vez que alguien para vivir (amar, divertirse, trabajar, estudiar, recuperar la salud, transcurrir la vejez) depende de algo o alguien que lo maltrata negándolo como sujeto"

En este sentido titulamos nuestra tesis. "Matar y morir en el trabajo". El puesto de trabajo con toda la significación que hemos visto tiene para los conductores de trenes se convierte en un lugar donde se encuentra atrapado.

Afirmamos la necesidad de desarrollar políticas activas por parte de los actores sociales implicados en el tema: el Estado a través de sus organismos de regulación con incumbencia en el tema, los trabajadores ferroviarios, profesionales de la salud y abogados laboristas entre otros en función de participar en la construcción del derecho a un trabajo sin riesgos para la salud de los trabajadores. En el sentido de transformar lo instituido, instituyendo otros modos de construcción de la salud laboral en la línea de una decidida defensa del derecho al trabajo y a la vida.

Por último hacemos propias y proponemos las siguientes prácticas recomendadas:

- Las empresas deben asistir con recursos propios los efectos de los AFCAP de los trabajadores ferroviarios y su familia.
- Asegurar la atención y el cuidado del trabajador al menos durante el año posterior al AFCAP.
- Estimular la contención y comprensión familiar de la situación vivida por el trabajador accidentado.
- Ofrecer un servicio de solidaridad entre compañeros de trabajo. Este apoyo social produce un efecto probadamente beneficioso.
- Asegurar que la jefatura permita relevar al accidentado de su puesto de trabajo, darle licencia por enfermedad manteniendo el contacto con el empleado.
- Evitar que el trabajador continúe su tarea solo, en especial durante los turnos nocturnos.
- A partir del pedido voluntario del trabajador ofrecer atención médica y acompañamiento especializado.
- Ofrecer asistencia al mes del accidente para facilitar la elaboración natural y personal de la situación vivida.
- Ante los insuficientes estudios científicos referidos a los efectos de los AFCAP producen en el proceso salud/enfermedad en los trabajadores ferroviarios. Sugieren la necesidad de desarrollar estudios para avanzar su conocimiento.

10. Glosario de siglas

SIGLA	DESCRIPCIÓN
AFCAP	Accidente Ferroviario Con Arrollamiento de Personas
ART	Aseguradora de Riesgos del Trabajo
CAF	Centro Asistencial Ferroviario
CEIL	Centro de Estudios e Investigaciones Laborales
CIE	Clasificación Internacional de Enfermedades
CONICET	Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas
CTERA	Confederación de Trabajadores de Educación de la Republica Argentina
CYMAT	Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo
EPEC	Empresa Provincial de Energía de Córdoba
FEMESA	Ferrocarriles Metropolitanos Sociedad Anónima
FOEESITRA	Federación de Obreros, Especialistas y Empleados de los Servicios e Industria de las Telecomunicaciones de la República Argentina
GHQ 28	Cuestionario de Salud General. Versión Abreviada
IAMS	Institutos de Administración Mixta Social
INSSPF	Instituto de Servicios Sociales para el Personal Ferroviario
SLF	Sindicato de Conductores de Trenes La Fraternidad
LRT	Ley 24.557 sobre Riesgos de Trabajo
MEGYPS	Maestría de Epidemiología, Gestión y Políticas en Salud
MTySS	Ministerio de Trabajo y Seguridad Social de la Nación
OSF	Obra Social Ferroviaria
PCZ	Puesto Control Zonal
PIETE	Programa de Investigaciones Económicas sobre Tecnologías, Trabajo y Empleo
PROSAFE	Programa de Salud Ferroviaria
PTSS-10	La Escala de Síntomas Post Traumático
RITO	Reglamento Interno Técnico Operativo
SRT	Superintendencia de Riesgos de Trabajo
TBA	Ferrocarril Transporte Buenos Aires, Ex Línea F. Sarmiento
UF	Unión Ferroviaria
UTPBA	Unión Trabajadores de Prensa de Buenos Aires

11. Referencias bibliográficas

1. Dejours C. La Banalización de la Injusticia Social. Topia Editorial. Buenos Aires; 2006.
2. Dejours C. Trabajo y Desgaste Mental. Una contribución a la Psicopatología del Trabajo. CEIL-Humanitas; OPS/OMS. Buenos Aires; 1990.
3. Dejours C. El Factor Humano. Asociación Trabajo y Sociedad Colección Ciencias Sociales del Trabajo PIETTE/CONICET. Editorial LUMEN. Buenos Aires; 1998.
4. Dessors D, Guiho-Bailly MP. (Compiladoras) Organización del Trabajo y Salud. Asociación Trabajo y Sociedad Colección Ciencias Sociales del Trabajo PIETTE/CONICET. Editorial LUMEN. Buenos Aires; 1998.
5. American Psychiatric Association. Diagnostic and Statistical, Manual of Mental Disorders. (DSMIV). Checked *Edición*. Washington, D.C, EEUU: 2001.
6. Benyakar M. Lo disruptivo. Amenazas individuales y colectivas: el psiquismo ante las guerras, terrorismos y catástrofes sociales. Biblos, 1ra. Edición Buenos Aires; 2003.
7. Cía A. H. Trastorno por estrés postraumático. Diagnóstico y tratamiento integrado. 1ra. Edición. Imaginador. Buenos Aires; 2001.
8. Karasek R., Theorell, T. Healthy work. Stress, productivity, and the reconstruction of working life. New York: Basic Books, 1990.
9. Grimberg M. Demanda, negociación y salud. Oficina de publicaciones del CBC. Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires. 1997.
10. Ley sobre Riesgos del Trabajo Nº 24557. Decreto Nº 659/96. <http://portaldeabogados.com.ar/codigos/24557.htm> Consultado 22/06/06
11. Informe técnico. "Conductores de trenes ante los accidentes, con arrollamiento de personas: un riesgo laboral". Ministerio de Salud de la Nación, Secretaría de Programas Sanitarios, Dirección de Promoción y Protección, Programa de Salud del Trabajador. Mimeo. Buenos Aires, 10 de Julio de 2002.
12. Clasificación Internacional de Enfermedades (CIE 10) Descripciones Clínicas y pautas para el diagnóstico. Madrid: Editorial JJ López Ibor, Meditor. 1992.
13. Parker RS. Recommendations for the revision of DSM-IV diagnostic categories for co-morbid posttraumatic stress disorder and traumatic

brain injury. In *NeuroRehabilitation*;17(2):131-43; 2002.

14. Rodrigues Jardim S. Perecmanis L. Ferreira da Silva J. (f) Processo de trabalho e sofrimento psíquico: o caso dos pilotos do Metro do Rio de Janeiro II Jornal Brasileiro de Psiquiatria vol 45 Nº 6 323-333. Rio de Janeiro. 1996.
15. Cothureau C. Beaurepaire C. Payan C. Cambou JP. Rouillon F. Conso F. Professional and medical outcomes for French train drivers after "person under train" accidents: three year follow up study. *Occup Environ Medical*. 488-494 Paris. 2004.
16. Vatshelle A, Moen BE. Serious on-the-track accidents experienced by train drivers: psychological reactions and long-term health effects. *J Psychosom Res* Jan;42(1):43-52 Norway: Department of Public Health and Primary Health Care, University of Bergen, 1997.
17. Tranah R. y Farmer DT Effects on train drivers: Psychological reactions of drivers to railway suicide. *Soc. Sci. Medical* 38 459-469 1994.
18. Theorell T, Leymann H, Jodko M, Konarski K, y Norbeck HE. "Person under train" incidents from the subway driver's point of view- *Soc. Sci. Medical* 38 471-475 1994.
19. Karlehagen S, Malt UF, Hoff H, Tibell E, Herrstromer U, Hildingson K, Leymann H. The effect of major railway accidents on the psychological health of train drivers--II. A longitudinal study of the one-year outcome after the accident. *NO 3: J Psychosom Res* 1993 Dec;37(8):807-17 Swedish Foundation for Occupational Health and Safety for State Employees (Statshalsan), Orebro.
20. Malt UF, Karlehagen S, Hoff H, Herrstromer U, Hildingson K, Tibell E, Leymann H. The effect of major railway accidents on the psychological health of train drivers. *NO 4: J Psychosom Res* 1993 Dec;37(8):793-805.
21. Moncada S, Artazcoz L. Factores psicosociales. En: Benavides FG, Ruiz C, Garcia M. *Salud laboral: conceptos y técnicas de prevención de riesgos laborales*. Barcelona. Masson 2000.
22. Laurell C. Salud y trabajo: los enfoques teóricos. *Revista Ciencias sociales y salud en América Latina. Tendencias y perspectivas*. Nunes E. Editora. OPS-CIESU, pag. 265-288.
23. Neffa, J.C. ¿Qué son las condiciones y medio ambiente de trabajo? Editorial Humanitas. Buenos Aires. 1988.
24. García, Juan C. La Categoría trabajo en Medicina. En *Cuadernos Médicos Sociales* Nº 23. Rosario, Argentina 1974
25. Abiricha, C., Silocchi, O., Piterbag J. Garaño P. Impacto Emocional de

los Accidentes Ferroviarios en el Conductor de trenes. Buenos Aires. "Sinopsis" Revista de la Asociación de Psiquiatras Argentinos. Nº 4; 42-51 1987.

26. Andrade Gouveia V. R., Iguti A. M., Muniz A. I.: "Culpa da vítima: modelo para perpetuar a impunidade nos acidentes do trabalho". Cad. Saúde Pública, Rio de Janeiro, 20 (2); 570-579. Mar-abr. 2004
27. Diario Clarín. Nota archivada por el autor sin referencia de fecha.
28. http://www.lanacion.com.ar/informaciongeneral/nota.asp?nota_id=806008. Consultado 16/05/06
29. La Semana. Revista de actualidad semanal. 16 de enero de 1980, Buenos Aires.
30. Spinelli H, Alazraqui M, Macias G, Zunino MG, Nadalich JC. Muertes Violentas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Una mirada desde el Sector Salud. Buenos Aires: OPS/OMS; 2005 (Publicación Científica Nº 60). P 122-3.
31. Laurent E., "Hijos del trauma", en La urgencia generalizada, Buenos Aires, Editorial Gramma, 2004.
32. Ulloa, F. La novela de la clínica. Buenos Aires. Editorial Paidós. 1995
33. González García G., Abadie P., Llovet, J. Ramos S. El gasto en salud y medicamentos. Estudios CEDES. Buenos Aires 1988.
34. Programa de Salud para Ferroviarios. Instituto de servicios sociales para el personal ferroviario. Mimeo. Buenos Aires. 1986.
35. Pichón Riviere, E. La Psicología Social de "Psicología de la vida cotidiana". Buenos Aires Ed. Nueva Visión. 1987
36. Kordon, D. Edelman, L. Lagos, D. Kersner, D. Trauma social y psiquismo. VERTEX Rev. Arg. Psiquiatr. 1998, Vol.IX: 42-51
37. Biale Massé J. Informe sobre el estado de la clase obrera año 1904. Madrid.Editorial Hyspamérica. Tomo I y II. 1986
38. Palacios A. La fatiga y sus consecuencias sociales. Buenos Aires: Editorial Claridad; 4ª Edición. 1944.
39. Epelman M. "Valoración fisiológica de las condiciones de trabajo en operadores de máquinas perforadoras". Rev Fac Cienc Méd Cba. 1974; (32): 7-11
40. Actas de la Jornadas Nacionales de Medicina del Trabajo. Medicina del Trabajo al servicio de los Trabajadores. Facultad de Medicina, Instituto de Medicina del Trabajo. U.B.A. Buenos Aires Eudeba 1973

41. Neffa J.C. Giraudo E. Korinfeld S. Mendizabal N. Poy M. Vera Pinto V. Telegestión: su impacto en la salud de los trabajadores. CEIL-PIETTE CONICET, Asociación trabajo y sociedad, FOEESITRA. Buenos Aires. 2001.
42. Martínez D., Valles I. y Kohen J.: "Salud y Trabajo docente: Tramas del Malestar Docente en la Escuela" Escuela Pública y Trabajo Docente en Argentina Editorial Kapeluz. Buenos Aires 1997.
43. Martínez D. Abriendo el presente de una modernidad inconclusa: treinta años de estudios del trabajo docente. En ponencia presentada en Latin American Studies Association XXIII International Congress. Washington D C 2001 en:
http://www.ctera.org.ar/iipmv/areas/area_trabajoysalud Consultado el 03/10/06
44. Mendizábal N., Neffa J.C. Condiciones de trabajo y salud de los docentes primarios de la Dirección Provincial de Escuelas y Cultura de la Provincia de Buenos Aires. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Buenos Aires. 1993.
45. Rodríguez, C. Salud y Trabajo. Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1990.
46. Centro de Estudios de la Federación Judicial Argentina. Salud y condiciones de trabajo de los trabajadores judiciales. Buenos Aires. 1999.
47. Unión de Trabajadores de Prensa de Buenos Aires "Cuadernos" Colección de la UTPBA. Buenos Aires. Junio 2002
48. Lunt J y Hartley R . Literature Review of post Traumatic Stress Disorder among Rail Workers. Londres 2004.
49. Golberg D., Williams P. Cuestionario de salud general. GHQ. Versión española validada. Masson: Barcelona 1996.
50. Horowitz M, Wilner N. y Alvarez W. Impact of Events Scale: A measure of subjective stress. Psychosomatic Medicine (EEUU) 1979. , 41, 209-218.
51. Hoen A., Sund A. and Weisaeth L. The Alexander Kielland Disaster March 27th 1980: psychological reactions among the survivors. Division of Disaster Psychiatry, University of Oslo, Oslo. 1983.
52. Freud, S. Obras Completas. Más allá del principio del placer. Volumen 18 Editorial Amorrortu: Buenos Aires. 1976.
53. Neffa, J.C. ¿Qué son las condiciones y medio ambiente de trabajo? Editorial Humanitas. Buenos Aires 1988.

54. Samaja, J. Epistemología de la Salud. Buenos Aires: Lugar Editorial; 2004.
55. Galende E. Debate cultural y subjetividad. En Spinelli H, compilador. Salud Colectiva: Cultura, Instituciones y Subjetividad, Epidemiología, Gestión y Políticas. Lugar Editorial. Buenos Aires; 2004.
56. <http://www.cnrt.gov.ar/infoferro/indexferro.htm> Consultado 22/07/06
57. Almeida-Filho, N. Epidemiología sin números, Serie PALTEX, N° 28 Buenos Aires: OPS. OMS, 2 da. Edición. 1992.
58. Breilh J. La epidemiología crítica latinoamericana. Debates en Medicina Social. OPS-ALAMES, 145-215. 1991
59. Campos, G. W. S. Gestión en Salud. Buenos Aires: Lugar Editorial; 2001.
60. Mc Manus N. Explotaciones Ferroviarias. En OIT. Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Trabajo, Vol. II, 3ª ed. cast. Madrid: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales; 1999.
61. http://www.ilo.org/global/What_we_do/Officialmeetings/InternationalLabourConference/lang--es/index.htm Consultado 23/07/06
62. Constitución Nacional. Artículo 14 bis. En <http://www.senado.gov.ar/web/interes/constitucion/cuerpo1.php> - 33k - consultada 22/10/2006.
63. Menéndez E. El Modelo Médico y la Salud de los Trabajadores. Salud Colectiva, La Plata. 1 (1) : 9 a 32, Enero-Abril, 2005.
64. Spinelli H, compilador. Salud Colectiva: Cultura, Instituciones y Subjetividad, Epidemiología, Gestión y Políticas. Lugar Editorial. Buenos Aires; 2004.
65. Epelman, M. Salud y Trabajo. Revista Salud y Sociedad; números 12 y 13, Córdoba; 1986
66. Matrajt, M. Replanteo. Editorial Nuevomar México 1985.
67. Matrajt, M. Salud mental y Trabajo. Universidad Autónoma del Estado de Morelos. México. 1986.
68. Matrajt, M. Estudios en Salud Mental Ocupacional. México. Ediciones Taller Abierto. 1994.
69. Testa M. Saber en salud. Buenos Aires: Lugar Editorial; 1997.
70. Almeida-Filho N. Complejidad y transdisciplinariedad en el campo de

la salud colectiva: evaluación de conceptos y aplicaciones. Salud Colectiva. 2006;2(2):123-146

71. Fromm, E. Sociopsicoanálisis del campesino mexicano. México DF.: Fondo de Cultura Económica; 1982.
72. Freud, S. Obras completas De guerra y muerte. 1915. Buenos Aires. Amorrortu editores. 1979.
73. Spitz, R. Una teoría genética de campo sobre la formación del yo. México. Fondo de Cultura Económica. 1959
74. Laplanche, J. Pontalis, J. B. Diccionario de Psicoanálisis. Barcelona Editorial Labor. 1971
75. Comunidad Europea, Guía de estres relacionada con el trabajo. " La sal de la vida o el Beso de la muerte". En http://ec.europa.eu/employment_social/publications/2002/ke4502361_es.pdf. Consultado 22/07/06
76. Roudinesco, E. Plon, M. Diccionario de Psicoanálisis. Buenos Aires: Paidós. 1998.
77. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el trabajo Riesgo psicosocial: el modelo demanda-control-apoyo social (I) En http://www.mtas.es/insht/ntp/ntp_603.htm NTP-e 604. INSHT España. Serie 17 año 2003. Consultado 12/04/05
78. Minayo, M.C. El Desafío del Conocimiento. Buenos Aires: Lugar Editorial; 1997.
79. Magrassi, G. Rocca, M. La "Historia de Vida". Buenos Aires: Centro Editor de América Latina. 1980/1986.
80. Watson, L. Watson-Franke, M B. Interpreting life histories: An Anthropological Inquiry. New Brunswick: Rutgers University Press; 1985.
81. Courtis, C. Variaciones conceptuales en torno a la discriminación étnico-racial: discurso público y experiencia cotidiana. [Tesis doctoral]. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires – Facultad de Filosofía y Letras. Inédito. Gentileza de la autora. 2005
82. Linde, Charlotte What is a life story. En Life Stories. The creation of coherence. New York: Oxford University Press,1993.
83. Bourdieu, P. Cosas dichas. Buenos Aires. Editorial Gedisa. 1988.
84. Ley 21.580, ART. 17. Sobre régimen especial para el personal de ferrocarriles argentinos declarado en disponibilidad.

85. Ramirez, L. Riesgos del trabajo. Manual práctico. Julio Cesar Faira. Buenos Aires. 2003.
86. Piaget, J. Introducción a la epistemología genética. Editorial Paidos. Buenos Aires. 1978.
87. García R. Epistemología genética y la ciencia contemporánea. Gedisa Buenos Aires. 1982.
88. Perren-Klingler, G. Debriefing, modelos y aplicaciones, De la historia traumática al relato integrado. Edición española. Institut psycotrauma. Suiza. 2003.

12. ANEXOS

12.1. PRIMER ACCIDENTE FERROVIARIO

► Esto pasó Un 15 de setiembre...

... de 1830, en el primer accidente fatal provocado por un tren, murió el honorable William Huskinsson, miembro de la Cámara de los Comunes.

Las primeras líneas ferroviarias nacieron en Inglaterra y fueron obra de George Stephenson, hijo de un modesto fogonero de una mina de carbón, quien desarrolló la primera locomotora de vapor. En 1825 creó la primera línea ferroviaria destinada al servicio público entre el pequeño poblado de Stockton y la cuenca minera de Darlington y por el éxito obtenido, en 1829 logró que se le concediera la construcción del ferrocarril entre las ciudades de Liverpool y Manchester. La empresa no fue nada sencilla porque los propietarios de transportes a caballo y de las líneas fluviales que unían a las dos ciudades llevaron a cabo una guerra sin cuartel contra el proyecto. Los obreros e ingenieros de la obra fueron atacados por bandas armadas que recurrieron al sabotaje y destruyeron partes de la construcción. A pesar de los inconvenientes, la línea se terminó el 5 de mayo y el día 15 la Rocket, primera auténtica locomotora, se colocó en la estación de Manchester para la inauguración. Numerosas autoridades y público se encontra-

LA LOCOMOTORA ROCKET

ban presentes en la ceremonia, entre ellos William Huskinsson, quien se retrasó charlando en medio de las vías, sin notar el avance de la locomotora. El hombre, importante miembro del Parlamento, fue atropellado y murió de inmediato. Los diarios de la época reflejaron con horror el suceso y uno de los medios más importantes dijo: "El ferrocarril es el invento más desgraciado que el intelecto humano haya podido inventar jamás: si logra extenderse, desaparecerán con él la paz y el bienestar espiritual y material del hombre". A pesar de la advertencia, los trenes siguieron avanzando.

12.3. RED FERROVIARIA, MAPA COMPARATIVO 1988 – 1996

**Ramales 1988
antes de la privatización**

**Ramales después
de la privatización**

“De los 35.746 km. que había como red operable total nacional en 1988, en 1998 quedaron 11.677 km, una diferencia de 24.069 km. menos. Levantaron el 66 por ciento de las vías...”

12.4. FOTOS DE ACCIDENTE FERROVIARIO

12.4.1. AUTO ARROLLADO (I)

12.4.2. AUTO ARROLLADO (II)

12.4.3. ATENCION DE HERIDOS

12.4.4. FOTO DE MAQUINA

12.5. VIVIR AL LADO DE LAS VIAS

Las villas paralelas en la ciudad: familias en riesgo junto a las vías del ferrocarril Vivir cerca del tren les costó la vida de tres pequeños hijos

DOMINGO 25 de Marzo de 2007

Fueron arrollados; sin respuesta oficial

Por el angosto sendero que separa las casitas de las vías, andan la vida y la muerte. Hay tres cruces. Una lleva el nombre de Víctor, de diez años, y la fecha del sábado pasado. Otra, dice Iara, que en noviembre tenía 11 meses. La última lleva el apellido Gelvez, el de un chico que tenía ocho años cuando se lo llevó el tren.

Son tres menores de edad que murieron en los últimos meses en las vías del ferrocarril San Martín. Tres niños que faltan de las 50 casillas que hay en el asentamiento paralelo a las vías, a metros de Warnes y Jorge Newbery.

Víctor cruzó con su bicicleta, confiado en que la barrera estaba levantada. Iara, de 11 meses, había quedado al cuidado de su tía. En un descuido, se escapó gateando hacia las vías. Una vecina gritó, pero fue inútil. Mario Gelvez, de ocho años, estaba jugando y corrió sin ver que llegaba el tren. A los tres, el tren los borró del mapa. Les cortó la existencia, quizá por un descuido, quizá por negligencia, o por la misma pobreza que hizo que esos chicos tuvieran que compartir el patio de juegos con ese gigante metálico que corta el aire a un metro de su casa.

Felicita Portillo no tolera ese ruido. "Me quiero ir de acá, pero ¿adónde?", dice. Es la mamá de Víctor. Se seca los ojos, de espaldas a las vías. Y advierte que le duele mirar ese entorno que, hasta hace unos días, era el fondo de su casa. Dice que la impotencia se parece mucho a ese tren. No importa que hable, que grite o que calle. Pasa un tren y es lo mismo, porque sus palabras quedan sepultadas en ese alud de viento y ruido que arroja a su paso.

Las madres del caserío viven atentas a cada uno de esos ruidos: saben que cuando se oye una bocina ronca, significa que todavía hay tiempo. Se asoman para comprobar que sus hijos no estén en las vías. Pero cuando es como de cuchillas, de los agudos alaridos de las ruedas, es que el tren tomó la curva sin dar aviso.

Eso fue lo que ocurrió el sábado, según el relato de Felicita. Era un poco más tarde de las 11.30, y Emilio, el padre de Víctor, lo mandó a comprar un pollo. La mamá preparaba el almuerzo. El chico fue en bicicleta hasta una carnicería que hay a dos cuadras. Traía el pollo en el canasto delantero. Dice la mamá que le contaron los vecinos que, cuando llegó a las

vías, la barrera estaba levantada. De todos modos, se detuvo a esperar que pasara el tren que iba hacia Pilar. Después avanzó, sin pensar que, más allá de la curva, venía otro tren desde Pilar a toda máquina. Cuando se dio cuenta, ya lo tenía encima. Falleció en las vías. La bicicleta quedó tirada, pero tuvo pocos daños. El pollo voló del canasto. Entre el dolor y la impresión, el padre de Víctor, que hace changas y no tiene empleo, lo recogió y se lo regaló a Franco, el hijo de

Gladys Rodríguez, de la casilla 19. "Siempre me enseñaron que es un pecado tirar la comida, cuando hay gente que no tiene ni para comer", le dijo.

El senderito que queda entre las vías y las casas es demasiado angosto. Da vértigo caminar por allí y sentir tan cerca el tren. La distancia es de menos de un metro. Ese es el lugar que encontró para vivir este grupo de personas. La mayoría subsiste gracias al cartón.

Cerca de las 17, una hilera de chicos con guardapolvo blanco desfila junto a las vías. Cuatro de ellos son hijos de Rosa Sierra y Luis Guerrero. La madre los espera. En una hora y media tiene que salir a "cartonear". Entonces les prende la tele y los encierra en la casilla de madera y chapas hasta que vuelve. Tiene pánico de que alguno de los chicos, o Morena, de diez meses, se escape hacia las vías.

Hay una casilla que desde fines del año pasado está vacía. Es la de la Norma Gladys Roble, la "Gallega", como la llaman todos allí, según contó Delicia Carabajal, su suegra.

Delicia era la abuela de Iara, la beba de 11 meses que gateó hasta las vías. "El 7 de noviembre, el tren se la llevó", dice un hombre sentado sobre un tacho. Es el abuelo, y tiene las manos vacías y el corazón lleno de dolor. A pocos metros está la cruz blanca que recuerda a su nieta, con flores de tela.

Cuenta Delicia que la mamá de la beba quedó mal, que no aguantó vivir cerca de las vías y se fue a Villa Soldati: "No puede aceptarlo. De a ratos se olvida y habla de que le tiene que preparar la mamadera a Iara o hacerle la papa, o cambiarle los pañales. Está con un psicólogo, porque no puede aceptar lo que pasó".

Unos metros más allá está la casilla de Anita Rojas, peruana, madre de dos niñas. Vive frente a la casilla de Lorena Gelvez, que hace un tiempo perdió a su hermano de 8 años por culpa del tren. La entrada de la casilla de Anita está tapada con una cerca de madera. Verónica, de un año y medio, asoma la carita entre los barrotes como anhelando estar afuera. Atrás, juega Evelyn, de 4 años. Tienen prohibido salir.

Por Evangelina Himitian
De la Redacción de LA NACION

http://www.lanacion.com.ar/informaciongeneral/nota.asp?nota_id=894457

12.6. DEMANDA JUDICIAL A LAS EMPRESAS DE TRENES POR VIOLACION DE LOS DERECHOS HUMANOS

Mondino demandó judicialmente a las empresas de trenes por violación a los Derechos Humanos

Flagrante y sistemática vulneración de los derechos de los usuarios del servicio ferroviario de pasajeros.

Fundamentos de la presentación:

El Ombudsman nacional Eduardo Mondino, inició acción judicial contra las empresas concesionarias por los graves incumplimientos que violan los derechos humanos de los usuarios del servicio público.

El Defensor del Pueblo de la Nación, Eduardo Mondino, promovió acción judicial contra las empresas concesionarias del servicio ferroviario de transporte de pasajeros del área metropolitana: FERROVIAS S.A.C.; TRENES DE BUENOS AIRES (TBA); TRANSPORTES METROPOLITANOS S.A. - Gral. Roca - ; UNIDAD DE GESTION OPERATIVA S.A. (UGOFE S.A. - Línea San Martín), por los reiterados y sistemáticos incumplimientos que generan situaciones de flagrantes violaciones a los derechos humanos que padecen los millones de usuarios de este servicio público, que tienen que utilizar diariamente un transporte prestado en pésimas condiciones, incluso en algunos casos con grave riesgo para la vida de las personas.

Cabe destacar, que la Defensoría nacional desde el año 2002 viene realizando un seguimiento permanente de este servicio público, que realizó reiteradas Recomendaciones con el objetivo de producir mejoras en el transporte, y que de los relevamientos efectuados (año 2002, 2003, 2004 y 2005) se pudo constatar un deterioro progresivo, sostenido y continuo tanto de las instalaciones como del servicio en sí.

En el presente año (2005) se llevaron a cabo tres verificaciones (mayo, junio y julio) en las estaciones ferroviarias de los ramales: Retiro - Pilar (UGOFE S.A., Línea San Martín); Constitución - La Plata y Constitución - Ezeiza (METROPOLITANO S.A., Gral. Roca); Once - Moreno (Sarmiento) y Retiro - José León Suárez (Mitre) de la empresa TBA S.A. ; Retiro - Villa Rosa (FERROVIAS S.A., Ferrocarril Belgrano Norte) quedando en evidencia

el deficiente servicio que se presta y las múltiples falencias que presenta. De estos relevamientos se acompañan pruebas a la Justicia de material fotográfico y fílmico obtenido por la propia Defensoría como también videos de programas televisivos que se ocuparon del tema.

ACCION DE AMPARO

El Ombudsman nacional, Eduardo Mondino, le solicitó al Juez que haga lugar a la Acción de Amparo presentada con el objetivo de que se condene a las empresas concesionarias: FERROVIAS S.A.C.; TRENES DE BUENOS AIRES (TBA); TRANSPORTES METROPOLITANOS S.A. - Gral. Roca - ; UNIDAD DE GESTION OPERATIVA S.A. (UGOFE S.A. - Línea San Martín) por las flagrantes y reiteradas violaciones a los derechos humanos que padecen los usuarios de este servicio público. La demanda judicial exige a las empresas que:

Se brinde a los usuarios un servicio digno y eficiente en lo que se refiere a las condiciones mínimas de seguridad e higiene, particularmente en lo que hace al estado general de las estaciones (presencia de guardias y jefes de estaciones, baños públicos habilitados y limpios, iluminación adecuada de accesos y andenes), seguridad, vigilancia, información sobre estado del servicio (horarios de arribo y salida de las formaciones), tendido de vías, estado de los vagones (puertas y ventanillas en buen estado), de manera tal que las prestaciones conformen las exigencias constitucionales que establecen que los usuarios y consumidores tienen derecho a condiciones de trato equitativo y digno y que las autoridades deben proveer a la protección de esos derechos y a la calidad y eficiencia de los servicios públicos.

Se garantice el normal desenvolvimiento y desplazamiento de las personas discapacitadas en los accesos a los andenes de las estaciones y a las formaciones (y dentro de los vagones), dando cumplimiento al mandato contenido en la Constitución Nacional y a lo normado en la Ley de Discapacitados (Nº 24.314). (El Ombudsman nacional demanda a las empresas por incumplimiento de la Ley de Discapacitados).

Por otra parte, la acción de amparo promovida por Mondino codemanda al Estado Nacional (Secretaría de Transporte como órgano

contralor) que ejecute los controles y acciones necesarias para que las empresas mencionadas cumplan debidamente con las obligaciones que surgen del contrato de concesión; como así también a que una vez que se haga lugar a este amparo extienda los controles necesarios para garantizar el efectivo acatamiento de la sentencia que se dicte.

PRUEBAS APORTADAS A LA CAUSA

De las verificaciones efectuadas recientemente, en particular en las estaciones Once, Caballito, Flores, Floresta y Liniers, pueden extraerse las siguientes conclusiones:

- La totalidad de las estaciones continúa sin proporcionar las condiciones mínimas de accesibilidad para personas con dificultades motoras.
- Gran cantidad de usuarios, se quejó por el mal funcionamiento de las máquinas expendedoras de boletos.
- Respecto de los servicios sanitarios no están en condiciones. .
- Las estaciones carecen de limpieza y mantenimiento.
- No existen mejoras trascendentes en las instalaciones de las estaciones. Al respecto, cabe tomar como ejemplo la estación cabecera ONCE, en la que en el acceso por la calle Pueyrredón se desprende revoque del cielo raso, destacando asimismo, la precariedad de los accesos.
- En la estación LINIERS no sólo continúa habiendo aguas servidas en las vías del tren, sino que en mayor cantidad.
- Recordamos aquí que a partir de la concesión, fueron cerrados accesos alternativos que, a la fecha, continúan clausurados.
- Como siempre, el personal de seguridad sigue abocado fundamentalmente al control de ingreso y egreso de pasajeros, descuidándose otros aspectos fundamentales que hacen a la seguridad de los usuarios.
- El estado de los vagones continúa siendo deficiente: ventanillas y asientos rotos, falta absoluta de limpieza.
- Los coches furgón continúan con casi la totalidad de sus ventanillas rotas.
- Como se observó en anteriores inspecciones, las salas de espera de las estaciones no se encuentran en buenas condiciones o, en su defecto, están cerradas.
- Las rampas para discapacitados, cuando existen, continúan sin estar adaptadas para ser utilizadas por los mismos. Tal es el caso de la estación Once que, siendo cabecera y una de las más concurridas, existe una única rampa para discapacitados (con salida a la calle Bartolomé Mitre), la cual se encuentra en pésimas condiciones. En el mismo orden de ideas, se puede mencionar la rampa que hay en la estación Flores, la que supuestamente está destinada para ser usada por personas con dificultades motoras, lo que resulta prácticamente

imposible, toda vez que posee una pendiente excesiva, carece de barandas y su piso se encuentra en malas condiciones.

- En la estación CABALLITO continúa estando la prolongación de un andén improvisado al andén originario, conformado por una estructura tubular y suelo de madera, con el agravante manifiesto del paso del tiempo. Al respecto, cabe mencionar que en las uniones del suelo de madera, han colocado "parches" de hierro. Sin perjuicio de lo descripto, es dable resaltar el mal estado del piso de la totalidad de los andenes de la estación aludida.
- En la estación FLORESTA, una de las remodeladas y consideradas "modelo", el acceso es a través de escaleras. Resaltamos que, si bien se instalaron dos ascensores, solo uno funcionaba a la fecha del relevamiento efectuado el 10 de mayo (acceso por V. Flores y Bahía Blanca). Se pudo constatar que siguen colocadas las puertas enrejadas a cada uno. Al respecto, cabe mencionar que no existe señalización alguna de localización de los mismos y si se encuentran funcionando o no.

INCUMPLIMIENTOS DE LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS. VULNERACION DE LOS DERECHOS HUMANOS DE LOS USUARIOS DEL SERVICIO PUBLICO.

Como se ha podido comprobar, y sólo tomando algunos casos, el servicio presenta diversas falencias, tanto el estado de las estaciones como al material rodante, vías, pasos a nivel, seguridad, acondicionamiento acorde para personas con movilidad reducida, etc. Las inspecciones que se han efectuado dan cuenta de las reiteradas, sistemáticas y graves violaciones de los derechos de los usuarios de este servicio público, cuya responsabilidad corresponde al Estado Nacional y las empresas prestatarias que asumieron la concesión.

Las falencias apuntadas hacen que los millones de usuarios que utilizan el servicio no cuenten con una prestación eficiente, segura, confiable y de mínima calidad, todo lo cual lleva al Ombudsman nacional a reclamar, en defensa de las personas que utilizan dicho servicio público esencial, que se condene a las concesionarias, y que en un plazo perentorio que fije el Juez, se adopten las medidas indispensables para que este servicio de transporte sea prestado de una manera acorde a las obligaciones asumidas en el contrato respectivo y al mandato constitucional de ofrecerse a los usuarios un trato digno y un servicio de calidad y eficiente. Por otra parte - indica Mondino en los argumentos - la demanda es en defensa de los derechos humanos más básicos de los usuarios que

conforman el segmento más vulnerable económicamente.

"Son flagrantes las violaciones a los derechos de los usuarios de este servicio de transporte, que casi desde la misma época en que se concesionaron vienen ocurriendo, agravándose año a año, con un accionar lesivo de las empresas prestatarias del servicio, lo que expresa una arbitrariedad manifiesta y continuada que permanece y viola diariamente los derechos de los usuarios, que protege la Institución a mi cargo", señala Mondino en los fundamentos de la demanda judicial.

12.7. RESOLUCION 31502 – MTESS - SRT

BUENOS AIRES, 17 DE SEPTIEMBRE DE 2002

VISTO los expedientes del Registro del MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL Nº 1.034.758/00 y Nº 1.053.722/02, y

CONSIDERANDO:

Que en las actuaciones mencionadas en el Visto, se celebró con fecha 28 de agosto de 2002, la audiencia efectuada ante el MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL, en orden a tratar el tema ACCIDENTES POR ARROLLAMIENTO EN EL AMBITO FERROVIARIO, donde se arribó a la necesidad de contar con análisis técnicos y estudios detallados sobre estrés, en general, y postraumático para casos de accidentes con arrollamiento, en particular.

Que, asimismo, en la audiencia celebrada con fecha 6 de septiembre de 2002, los representantes de LA FRATERNIDAD, UNION FERROVIARIA, FERROVIAS S.A., METROVIAS S.A., TBA S.A., TRANSPORTE METROPOLITANO GENERAL SAN MARTIN S.A. y TRANSPORTE METROPOLITANO BELGRANO SUR S.A., consensuaron un procedimiento para tratar este tipo de afecciones.

Que la SECRETARIA DE TRABAJO como autoridad de aplicación en materia de relaciones laborales, ha favorecido un ámbito de dialogo sectorial en donde las partes alcanzaron la elaboración de un tramite especifico para la situación en examen, incorporándolo a la negociación colectiva.

Que la Ley Nº 24.557 confirió a esta SUPERINTENDENCIA DE RIESGOS DEL TRABAJO (S.R.T.) la responsabilidad de actuar en carácter de órgano de contralor y supervisión del régimen de prevención y cobertura de riesgos del trabajo instaurado en el país.

Que conforme lo normado en el artículo 1º, inciso 2, apartados a) y b), del citado texto legal, constituyen objetivos de este Subsistema de la Seguridad Social reducir la siniestralidad laboral a través de la prevención de los riesgos derivados del trabajo y la reparación de los daños derivados de acciones de trabajo y de enfermedades profesionales, incluyendo la rehabilitación del trabajador damnificado.

Que en atención a la grave situación planteada en el ámbito ferroviario, a raíz de los crecientes casos de daños en la salud de los

trabajadores en virtud de accidentes por arrollamiento cuyo resultado sea la muerte o lesiones de la o las víctimas, se requiere un especial tratamiento del tema por parte del organismo en la materia.

Que conforme lo establecido en el Acta Acuerdo celebrada con la SECRETARIA DE TRABAJO del MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL, con fecha 16 de septiembre de 2002, se ha estimado pertinente el dictado de normas que regulen un procedimiento en este sentido.

Que la Subgerencia de Asuntos legales ha intervenido en el área de su competencia.

Que la presente se dicta en uso de las facultades conferidas por el artículo 36 de la Ley N° 24.557.

Por ello,

EL SUPERINTENDENTE DE RIESGOS DEL TRABAJO

RESUELVE:

ARTICULO 1º.- Apruébase el procedimiento de prevención y tratamiento del estrés postraumático suscitado a raíz de accidentes por arrollamiento en el ámbito ferroviario, cuyo resultado sea la muerte o lesiones de la o las víctimas, conforme lo dispuesto en el ANEXO I, que forma parte de la presente Resolución.

ARTICULO 2º.- La medida tendrá vigencia a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial.

ARTICULO 3º.-Comuníquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial para su publicación y archívese.

RESOLUCION S.R.T. N°: **315/02**

DR. JOSE MARIA PODESTA

A/C SUPERINTENDENCIA DE RIESGOS DEL TRABAJO

ANEXO I

Procedimiento de prevención y tratamiento del estrés postraumático suscitado a raíz de accidentes por arrollamiento de personas y colisión de vehículos (AFCAP) en el ámbito ferroviario, cuyo resultado sea la muerte o lesiones de la o las víctimas.

ARTICULO 1º: El accidente por arrollamiento de personas y colisión de

vehículos suscitado en medio ferroviario, deberá ser asentado en el Registro especialmente habilitado por ante la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE y ante la SUPERINTENDENCIA DE RIESGOS DEL TRABAJO, lo que se tendrá por valido a los efectos de la presente resolución.

ARTICULO 2º: Producido un accidente cuya consecuencia provoque un arrollamiento, se procederá a relevar en el servicio al personal de conducción y jefe del tren accidentado quienes serán derivados a la ART para su atención en el término de 24 hrs.

ARTICULO 3º: A dicho personal se le practicará una Evaluación Diagnóstica por el servicio médico de la ART con la cual tenga contrato vigente el empleador. La misma deberá incluir: a) examen clínico completo; b) entrevista psicológica; c) psicodiagnóstico y d) Informe.

ARTICULO 4º: En todos los casos la ART y las empresas, en caso de no tener baja laboral efectuarán la denuncia respectiva ante la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE y la SUPERINTENDENCIA DE RIESGOS DEL TRABAJO, siguiendo el procedimiento contemplado por la Ley Nº 24.557 y sus normas reglamentarias para los accidentes laborales.

ARTICULO 5º: De no verificarse un daño en la salud de los trabajadores involucrados, los mismos volverán a prestar servicios, debiéndose efectuarse un seguimiento profesional periódico por la ART a saber: a los tres meses, a los seis meses y al año. del accidente.

ARTICULO 6º: Si posteriormente se verificara un daño en la salud como consecuencia de aquel accidente, se deberá efectuar nuevamente la denuncia respectiva ante la Aseguradora de Riesgos del Trabajo, siguiendo el procedimiento contemplado en la normativa vigente para estos casos.

ARTICULO 7º: Si finalizado el periodo de seguimiento posterior no se verificara daño alguno en la salud del trabajador, se procederá a dar al mismo de alta definitiva.

12.8. TELEGRAMA DE ART

779

CORREO BONAERENSE

CARTA DOCUMENTO CON CONTROL

REMITENTE: Nombre y Domicilio social
PROVINCIA A.B.T. (C.A.B.A.)

Destinatario: ---

Remite: CARLOS PELLEGRINI 91

Código Postal: Localidad: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Destino: CAPITAL FEDERAL

Código Postal: Localidad: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

CARTA DOCUMENTO
CORREO BONAERENSE
CD 0080047

CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, 9 de Diciembre de 2002

Ref:

Nro. de Orden: 00470

Empresa: TRANSPORTES METROPOLITANOS BELGRANO SUR S.A.

Trabajador:

Fecha del Infortunio: 17/11/2002

Por intermedio de la presente y con relación al presunto infortunio denunciado, acaecido al trabajador de la referencia en la fecha mencionada notificamos el rechazo de la cobertura del mismo en los términos de la ley 24.557, por no tratarse de una contingencia prevista en el art. 6 de la citada norma legal. El pronunciamiento aludido encuentra su fundamento en la inexistencia de consecuencias dañosas derivadas del hecho denunciado, no configurándose, por lo tanto, un accidente de trabajo.

DR. WALTER GOMEZ
PROVINCIA A.B.T.

CONTROL DE PRESTACIONES - MMSS

CORREO BONAERENSE NO ASUME NINGUNA RESPONSABILIDAD POR EL TEXTO DEL PRESENTE DOCUMENTO

Certifico que el texto inserto en la presente ha sido constatado por el suscrito en su carácter de Titular del Correo Bonaerense de Área del Control Bonaerense.

Localidad: Fecha: 9 de Diciembre de 2002

La presente será archivada en la sede de esta Organización hasta 10 años a partir de la fecha de entrega de la misma y cinco años en la Escribanía de la Empresa.

Las copias que se soliciten serán autenticadas ante Escribano Público.

12.9. APTOS PSICOFISICOS Y REGISTRO

[Signature]
ALDO OSCAR LEGISTIA
Jefe de Departamento
MEDICINA LABORAL
M. N. 45541

[Signature]
ALDO OSCAR LEGISTIA
Jefe de Departamento
MEDICINA LABORAL
M. N. 45541

[Signature]
ALDO OSCAR LEGISTIA
Jefe de Departamento
MEDICINA LABORAL
M. N. 45541

[Signature]
ALDO OSCAR LEGISTIA
Jefe de Departamento
MEDICINA LABORAL
M. N. 45541

REGISTRO DE CONDUCTORES	
DOCUMENTO:	<input type="text"/>
TIPO: <input type="text" value="DNI"/>	
APELLIDO:	<input type="text"/>
NOMBRES:	C... A...
FECHA NAC.:	29/03/1954
FECHA EMISION:	01/05/2001
CODIGO CONCE:	13
FECHA VENCIM.:	30/04/2002
T.M.B.- TRANSPORTE METROPOLITANO	
TRACCION: LOC. COM. INT. BELGRANO SUR S.A.	

APTITUD
SICO FISICA

APTO

[Signature]
ALDO OSCAR LEGISTIA
Jefe de Departamento
MEDICINA LABORAL
M. N. 45541

12.10. – RECIBOS DE SUELDO

METROPOLITANO Transportes Metropolitanos Belgrano Sur S.A. Av. Santa Fe 4636 1º piso (1425) Capital Federal **DUPLICADO**

LEGAJO	APELLIDO Y NOMBRES		FECHA DE PAGO	
	C... A...		06/10/03	
CATEGORIA	PRIMER INGRESO	REMUNERACION	PERIODO ABONADO	
CONDUCTOR	7	1.050,00	Septiembre 2003	
CAJA DE JUBILACION	Nº DE AFILIADO	FECHA DE DEPOSITO	PERIODO	DOCUMENTO Nº
CONSIDERA	1	12/09/03	8/03	B.NACION
LUGAR DE PAGO	CENTRO DE COSTO	PUESTO LABORAL	ULTIMO INGRESO	FECHA EGRESO
EST. TAPIALES	TRANSPORTE E	COND. DIES	04/01/1996	
CANTIDAD	CONCEPTO	REMUNERACIONES	DEDUCCIONES	
	SUELDO	1.050,00		
7,00	BONIF. POR ANTIGUEDAD	42,00		
30,00	ENFERMEDAD	1.092,00		
30,00	AUSENCIA DIAS ENFERMED	-1.092,00		
26,00	SUPLEMEN. REMUNERATIVO	364,00		
30,00	PrAsyPuntualidad s/CCT	70,00		
1,00	BONIF. TRAFICO INTENSO	100,00		
	JUBILACION		106,82	
	LEY 19.032 3%		45,78	
3,00	CUOTA SOCIAL LA FRATER		45,78	
1,00	FONDO SECCIONAL		2,00	
	FDO. SEPEL. LA FRATERNID		10,80	
1,00	FDO. AY. SOL. O PROTES LP		15,26	
1,50	REPRES. INTERNA LP		22,89	
3,00	O. SOCIAL FERROVIAR.		45,78	
	DTO. PREST LA FRATERNI		113,00	
	REDONDEO ANTERIOR	0,26		
	AJUSTE POR REDONDEO	-0,15		
ACREDITADOS EN SU C/A Nro.				
NETO A PERCIBIR		1.218,00	1.626,11	408,11

UT: 30-6775316-8
Son Pesos: mil doscientos dieciocho

L.M. GUILLERMO SOVERO
APODERADO
p/a Empresa

METROPOLITANO Transportes Metropolitanos Belgrano Sur S.A. Av. Santa Fe 4636 1º piso (1425) Capital Federal **DUPLICADO**

LEGAJO	APELLIDO Y NOMBRES		FECHA DE PAGO	
	C... A...		06/11/03	
CATEGORIA	PRIMER INGRESO	REMUNERACION	PERIODO ABONADO	
CONDUCTOR	7	1.050,00	Octubre 2003	
CAJA DE JUBILACION	Nº DE AFILIADO	FECHA DE DEPOSITO	PERIODO	DOCUMENTO Nº
CONSIDERA	1	14/10/03	9/03	B.NACION
LUGAR DE PAGO	CENTRO DE COSTO	PUESTO LABORAL	ULTIMO INGRESO	FECHA EGRESO
EST. TAPIALES	TRANSPORTE E	COND. DIES	04/01/1996	
CANTIDAD	CONCEPTO	REMUNERACIONES	DEDUCCIONES	
	SUELDO	1.050,00		
7,00	BONIF. POR ANTIGUEDAD	42,00		
30,00	ENFERMEDAD	1.092,00		
30,00	AUSENCIA DIAS ENFERMED	-1.092,00		
26,00	SUPLEMEN. REMUNERATIVO	364,00		
30,00	PrAsyPuntualidad s/CCT	70,00		
1,00	BONIF. TRAFICO INTENSO	100,00		
	JUBILACION		106,82	
	LEY 19.032 3%		45,78	
3,00	CUOTA SOCIAL LA FRATER		45,78	
1,00	FONDO SECCIONAL		2,00	
	FDO. SEPEL. LA FRATERNID		10,80	
1,00	FDO. AY. SOL. O PROTES LP		15,26	
1,50	REPRES. INTERNA LP		22,89	
3,00	O. SOCIAL FERROVIAR.		45,78	
	DTO. PREST LA FRATERNI		113,00	
	REDONDEO ANTERIOR	0,15		
	AJUSTE POR REDONDEO	0,16		
ACREDITADOS EN SU C/A Nro.				
NETO A PERCIBIR		1.216,00	1.626,31	410,31

UT: 30-6775316-8
Son Pesos: mil doscientos dieciséis

L.M. GUILLERMO SOVERO
APODERADO
p/a Empresa

Transportes Metropolitanos
Belgrano Sur S.A.
Lima 1940 3er. Piso
(C1138ACP) Capital Federal

DUPLICADO

03-

LEGAJO		APELLIDO Y NOMBRES				FECHA DE PAGO
						04/12/03
CATEGORIA	GRUPO	PRIMER INGRESO	REMUNERACION	PERIODO ABONADO		
CONDUCTOR	7 10	04/01/1996	1.050,00	Noviembre 2003		
CAJA DE AJUARDACION	Nº DE AFILIADO	FECHA DE DEPOSITO	PERIODO	EN EL BANCO	DOCUMENTO Nº	
CONSOLIDADA	1	13/11/03	10/03	B.NACION	20-	
LUGAR DE PAGO	CENTRO DE COSTO	PUESTO LABORAL	ULTIMO INGRESO	FECHA EGRESO		
EST. TAPIALES	TRANSPORTE I	COND. DIES.	04/01/1996			
CANTIDAD	CONCEPTO	REMUNERACIONES	DEDUCCIONES			
	SUELDO	1.050,00				
7,00	BONIF. POR ANTIGUEDAD	42,00				
30,00	P.DIN.L.24557 A/C ART	981,84				
	AJ.P.D.L.24557 A/C EMP	322,90				
	AJ.P.D.L.24557 A/C ART	10.399,85				
30,00	AUSENCIA DS. ACCIDENTE	-1.092,00				
	AJ. AUS. DS. ACCIDENTE	10.973,63				
	ENFERMEDAD	10.102,43				
	AUSENCIA DIAS ENFERMED	10.102,63				
14,00	RESERVA DE PUESTO	-509,60				
27,00	SUPLEMEN.REMUNERATIVO	378,00				
208,00	A.A.C.	-834,98				
	JUBILACION		-16,49			
	LEY 19.032-34		-7,07			
3,00	O.SOCIAL FERROVIAR.		-7,07			
	ANT.A DTAR.(COMPLEM)	204,99				
ACREDITADOS EN SU						
NETO A PERCIBIR			-30,63	-30,63		

CURT:30-67773164

San Pedro:

[Signature]
Lr. GUILLERMO ROVERO
APODERADO

a/a Empresa

12.11. INFORME DE ACCIDENTE

Orden de Servicio
Informe del Personal
Nº 011

Fecha: 30/7/99 Hora: 18,44 A: OF. C.C.P.
Estación: Bepiales Tren Nº: 3 Loc. Nº: H.F. 702
Coche Nº: _____
Conductor: _____ Ayudante: _____ Guarda: De _____

Siendo la hora 18,44. En Km 1,300. Observo 2 personas al costado de la vía para alertar a los mismos hago uso del silvato con lo que las mismas tomaron distancia prudencial. Imprevistamente una de ellas estando el tren a una distancia de 15m, aproximadamente comenzó a transitar por zona de vías, por lo cual se aplicó aplicación de emergencia y uso de silvato no pudiendo evitar golpear a esta persona quedando la misma a un costado.

Recibido por: _____ Recibido por: _____
Legajo Nº: _____ Fecha: _____ Hora: _____ Legajo Nº: _____ Fecha: _____ Hora: _____

Firma: _____ Firma: _____

Conductor: Deberá emitir su informe y entregarlo en la estación de destino si observa dificultades en los pasos a nivel, señalización, accidentes y/o cualquier otra emergencia.

Guardatren: Deberá emitir su informe y entregarlo al final del recorrido en la Estación Base, en el caso de: apedreamientos, personas accidentadas, inconvenientes con pasajeros u otras novedades en el recorrido de su tren.

NUM 8-880091058-0

Formulario Interno

Orden de Servicio
Informe del Personal
Nº 011

Fecha: _____ Hora: _____ A: _____
Estación: _____ Tren Nº: _____ Loc. Nº: _____
Coche Nº: _____
Conductor: _____ Ayudante: _____ Guarda: _____

de la vía quedando en el lugar del accidente personal policial y brigadista. Se reanuda marcha. 18,50.

Recibido por: _____ Recibido por: _____
Legajo Nº: 26 Fecha: 30/7/99 Hora: 18,44 Legajo Nº: _____ Fecha: _____ Hora: _____

Firma: _____ Firma: _____

Conductor: Deberá emitir su informe y entregarlo en la estación de destino si observa dificultades en los pasos a nivel, señalización, accidentes y/o cualquier otra emergencia.

Guardatren: Deberá emitir su informe y entregarlo al final del recorrido en la Estación Base, en el caso de: apedreamientos, personas accidentadas, inconvenientes con pasajeros u otras novedades en el recorrido de su tren.

12.12. Ley 2.873

PRESCRIPCIONES PARA LA CONSTRUCCION Y EXPLOTACION DE FERROCARRILES ARGENTINOS.

BUENOS AIRES, 18 de Noviembre de 1891

El Senado y Cámara de Diputados SANCIONAN CON FUERZA DE LEY

Artículo 1º.- La construcción y explotación de todos los ferrocarriles de la República, así como las relaciones de derecho a que ellos dieren lugar, estarán sujetas a las prescripciones de la presente ley.

Art. 2º.- Para los efectos de esta ley, los ferrocarriles se dividen en Nacionales y Provinciales.

Art. 3º.- Considérase nacionales:

1. Los ferrocarriles de propiedad de la Nación;
2. Los que fueren garantidos, subvencionados o autorizados por ella;
3. Los que ligen la capital o un territorio federal con una o más provincias o territorios; y los que comuniquen una provincia con otra o un punto cualquiera del territorio de la Nación con un Estado extranjero.

Art. 4º.- Son ferrocarriles provinciales los construidos o autorizados por las provincias dentro de los límites de su territorio respectivo.

Artículo 5º.- Son deberes de toda empresa o dirección de ferrocarril, desde que se abre la línea al servicio público:

1. Mantener siempre la vía férrea en buen estado, de modo que pueda ser recorrido sin peligro por los trenes, y cuidar, por consiguiente, de la inmediata reparación de todos los deterioros que sufriese y de la remoción de todos los obstáculos que impidieren el uso regular de la vía, debiendo entenderse la misma prescripción respecto de los almacenes, depósitos y demás accesorios del camino;
2. Conservar en buen estado el tren rodante, que será de calidad y cantidad suficiente para suplir a las necesidades del ferrocarril, en relación con la actividad ordinaria de las comunicaciones entre los diversos pueblos que ligare, debiendo sujetarse, en cuanto a la construcción de la vía y tren rodante, a los tipos establecidos en los respectivos reglamentos por el Poder Ejecutivo Nacional o el organismo en que el mismo delegue esta facultad;
3. Establecer los propios medios de comunicación y mantenerlos en toda la extensión del ferrocarril, para el servicio del mismo;

4. Mantener las estaciones iluminadas mientras sea necesario;
5. En los pasos nivel donde hubieren barreras de accionamiento manual, proveer el personal para su guardia;
6. Asegurar la vigilancia y oportuna maniobra de las agujas, en los cambios y cruzamientos de vías;
7. Cerrar la zona de vía en los lugares y en la extensión que se determine por el Poder Ejecutivo Nacional o el organismo en que el mismo delegue esta facultad;
8. Proveer conjuntamente con el organismo vial o comuna jurisdiccionalmente responsable de cada cruce ferroviario a nivel, el señalamiento que corresponda en función de las normas que dicte el Poder Ejecutivo Nacional para ese efecto, o el organismo en que el mismo delegue esa facultad;
9. Realizar los trabajos necesarios en los cruces ferroviarios, en coordinación con los organismos viales o comunas jurisdiccionalmente responsables, conforme a las normas que dicte el Poder Ejecutivo Nacional o el organismo en que el mismo delegue esta facultad;
10. Construir las alcantarillas y obras necesariamente para dejar libre el desagüe de los terrenos linderos. Los gastos que se originen con motivo de la construcción o instalación, conservación, mantenimiento y renovación de cercos o alambradas divisorias de la zona de vía con predios particulares a los fines determinados en el inciso 7, estarán a cargo de la empresa o dirección de ferrocarril y del propietario linderero por partes iguales, cuando se cerrase la propiedad de este último" En ningún caso le será dable a dichos propietarios exonerarse de la contribución que se establece en el presente artículo haciendo uso de la atribución de abandono que prevén los artículos 2723 y 2727 del Código Civil.

Quedará a cargo exclusivo de la empresa o dirección de ferrocarril, o del linderero, según corresponda, el restablecimiento a su estado normal, y soportar los daños que sufiere en sus bienes, cuando la destrucción o los deterioros de los muros o alambradas divisorias, provengan de hecho propio o de las personas de que se sirvan, de las cosas o animales de su pertenencia o de quienes hubieran contratado con ellos.

Art. 6°.- Sin perjuicio de las responsabilidades penales, las empresas están obligadas a ejecutar los trabajos necesarios para poner la vía en las condiciones del artículo anterior dentro del término que la Dirección de ferrocarriles determine; pero en caso de urgencia, y cuando aquéllos no diesen cumplimiento a lo ordenado esta dirección procederá a la inmediata ejecución de esos trabajos, a costa de la empresa respectiva.

Art. 7°.- Ninguna locomotora, tender o carruaje, podrá ser librado al servicio público sin previo reconocimiento pericial y autorización de la Dirección de Ferrocarriles.

Cuando, por reparación general o deterioro grave, se retirase del servicio alguna máquina o vehículo, no podrá restituirse al servicio sin nuevo reconocimiento y autorización.

Art. 8°.- La Dirección de Ferrocarriles hará reconocer, cada vez que lo estime conveniente, todo el material fijo y móvil de explotación de los ferrocarriles y hará excluir del servicio el que no ofreciese la seguridad necesaria.

Art. 9°.- En caso de no conformarse la empresa con el reconocimiento pericial, se someterá al juicio de árbitros técnicos, no pudiendo emplearse el material declarado en mal estado, hasta el pronunciamiento del fallo.

Art. 10.- Al conceder las autorizaciones mencionadas en los artículos anteriores, la Dirección de Ferrocarriles establecerá en lo posible la uniformidad de tipo en el material de la vía permanente y del tren rodante.

Art. 11.- Toda empresa deberá tener en las estaciones, en los trenes y en todo el trayecto del camino, de día y de noche, desde que empiece hasta que termine el movimiento diario, el número de empleados que fuese necesarios para que el servicio se haga con regularidad y sin tropiezos ni peligro de accidentes.

Estos empleados estarán provistos de las instrucciones y medios requeridos para el buen cumplimiento de sus obligaciones.

Art. 12°.- La formación y marcha de los trenes se ajustarán a los reglamentos que dicte el Poder Ejecutivo, en los cuales se establecerá especialmente el personal de cada tren, el número y clase de sus vehículos y el orden de su colocación; el número y sistema de frenos; las señales de avisos; el sistema de comunicaciones entre el maquinista, los empleados del tren y los pasajeros; la velocidad máxima y mínima que han de seguir los trenes; aparatos y útiles que debe llevar cada tren para casos de accidentes; y el sistema de alumbrado de los trenes.

Art. 13.- Las empresas deberán hacer conocer del público, por medio de los diarios y por avisos colocados en todas las estaciones el itinerario de los trenes y los horarios de salidas y llegadas.

Los cambios que en ellos se efectuaren, se harán conocer del público por los mismos medios indicados, por lo menos quince días antes de principiar a regir.

Los horarios serán establecidos con anuencia de la Dirección de Ferrocarriles, que intervendrá al efecto de asegurar la comodidad de los pasajeros y el servicio de combinación entre los trenes de líneas distintas.

Art. 14.- Los trenes deberán seguir en su marcha la velocidad y el itinerario que la empresa hubiere fijado de antemano.

Si a causa de accidentes o por evitar peligros, se alterase esa marcha, el conductor del tren deberá justificar el hecho, levantando un acta, que firmarán tres pasajeros a lo menos.

La falta de esta formalidad constituye a la empresa responsable por esa alteración.

Art. 15.- La Dirección de Ferrocarriles podrá autorizar en casos extraordinarios, la reducción del término fijado para la publicación de los avisos a que se refieren los artículos anteriores.

Art. 16.- Las empresas no podrán oponerse a que otro ferrocarril empalme con el suyo, pase por arriba o por debajo, con tal que los trabajos que se hicieren al efecto no interrumpa el servicio regular de los trenes de la línea primitiva.

En caso de empalme o cruzamiento a nivel, la nueva empresa colocará en el punto de intercepción, una casilla y un guardacamino, dependiente de la empresa primitiva, encargado de hacer, a los trenes de ambas vías, las señales necesarias para evitar choques o contratiempos en el servicio.

Para poder verificar un cruzamiento a nivel será necesario permiso del Poder Ejecutivo, sin que esto importe un derecho adquirido.

Art. 17.- Las empresas o direcciones del ferrocarril no podrán oponerse a que sus vías sean cruzadas por caminos o calles públicas, siempre que se cumplan las normas que dicte el Poder Ejecutivo Nacional para ese efecto, o el organismo en que el mismo delegue esta facultad, aplicándose el mismo criterio cuando una nueva vía férrea cruce caminos existentes. Tampoco podrán oponerse a la construcción de canales o cauces artificiales de agua que atravesasen las vías, siempre que las obras que se hicieren con ese motivo no perjudiquen la solidez de la vía ni interrumpan de manera alguna el servicio regular de trenes.

Los gastos que ocasionare la habilitación o existencia de tales servidumbres serán obligados a las partes intervinientes, de acuerdo a lo que disponga el decreto reglamentario.

Art. 18.- Toda empresa de ferrocarriles está obligada a conducir:

1. La valija de correspondencia que gire por correos. La Administración Postal determinará los trenes en que debe hacerse esa conducción. La empresa, a ese objeto, deberá destinar en los vehículos un departamento especial para contener todas las valijas de correspondencia con las instalaciones adecuadas para el desenvolvimiento de las tareas de recepción y entrega de las mismas. Asimismo, en los vehículos que resultaren apropiados, deberá proporcionar las comodidades necesarias para el personal que los conduce.

2. Al personal que la oficina respectiva encargase de la conducción de la valija de correspondencia.

3. A los funcionarios encargados de la inspección y vigilancia de los servicios postales ambulantes.

4. A los funcionarios o empleados encargados de la inspección y vigilancia de los ferrocarriles.

5. A los funcionarios judiciales o policiales que fueran a practicar investigaciones sobre delitos cometidos en las estaciones o en los trenes, o sobre accidentes ocurridos en la línea.

Las partes convendrán las condiciones y forma de retribución del servicio mencionado en el inciso 1. del presente artículo. La conducción será gratuita en los casos determinados en los incisos 2, 3., 4. Y 5.

Art. 19.- El Poder Ejecutivo o las autoridades que él determine, tienen derecho preferente para transportar por ferrocarril las fuerzas militares y los materiales de guerra que quisieren, avisándolo al jefe de la estación respectiva dos horas antes de la salida del tren, y pagando por la tropa la mitad del precio del pasaje de última clase, por los oficiales la mitad del precio del asiento que ocupasen y por los materiales, la mitad del precio de la tarifa.

Art. 20.- El Poder Ejecutivo o las autoridades que él determine tendrán derecho para exigir el despacho de un tren extraordinario, avisándolo con anticipación de tres horas, y abonando la mitad de la tarifa ordinaria, según la capacidad del tren que hayan requerido.

Art. 21.- En caso de conmoción interior o invasión extranjera, el Poder Ejecutivo podrá tomar de su cuenta el uso de los ferrocarriles, abonando a la empresa una compensación, cuya base de avalúo será el término medio de lo que hubiere producido el camino en el último semestre.

Art. 22. Toda empresa está obligada a compartir el uso de cualquiera de sus estaciones con las otras compañías cuyas líneas se unieran a la suya, debiendo fijar de común acuerdo el precio y las demás condiciones de esta comunidad.

Art. 23.- Cuando se unan en algún punto dos o más ferrocarriles contruidos por diferentes empresas, los carruajes de carga y de pasajeros de cualquiera de ellas podrán traficar por la vía que pertenece a la otra, pagando el peaje, y con arreglo a las condiciones que establecieren por convenio mutuo.

Art. 24.- En caso que no tengan lugar los convenios a que se refieren los artículos anteriores, la Dirección, de Ferrocarriles fijará un plazo perentorio para su celebración, vencido el cual se procederá como lo determine dicha Dirección, ínterin se resuelva la cuestión por árbitros que las empresas nombrarán ante el juez respectivo.

Art. 25.- Las empresas están obligadas a combinar sus servicios de transportes, tanto de viajeros como de mercaderías, con las demás líneas enlazadas inmediatamente con ellas, aunque sean de distinta trocha.

Si las empresas no celebrasen los convenios necesarios para la combinación, la Dirección de Ferrocarriles fijará un plazo perentorio al efecto, transcurrido el cual la combinación se hará como lo determine dicha Dirección, ínterin se resuelva la cuestión por árbitros que las empresas nombrarán ante el juez respectivo

Art. 26.- Las empresas que exploten o construyan ferrocarriles nacionales, tendrán su domicilio legal en la República. Sus libros deberán llevarse en castellano, y serán rubricados con arreglo al Código de Comercio.

Art. 27.- Cualquiera que sea el lugar donde estén situadas las Direcciones o Administraciones de las empresas, éstas deberán tener constituido un representante en la capital de la República con plenos poderes para todos los efectos de esta ley y de las concesiones respectivas.

Art. 28.- No se reconocerá como gastos de Dirección y Administración de los Ferrocarriles Nacionales los que inviertan las empresas fuera de la República.

Art. 29.- Las concesiones de los ferrocarriles caducarán: Si no se formalizase el contrato respectivo dentro de un año, contado desde la promulgación de la ley que la autorice, y no se dieran principio a las obras dentro de los plazos señalados en la ley de concesiones o dentro de las prórrogas concedidas en los casos de fuerza mayor reconocidas por el Poder Ejecutivo.

Art. 30.- Los privilegios, exenciones de impuestos, primas o subvenciones concedidas a las empresas de ferrocarriles, caducarán igualmente en el caso de interrupción total o parcial del servicio de la línea durante seis meses, salvo los casos de fuerza mayor reconocida por el Poder Ejecutivo o declarados por tribunal competente.

Art. 31.- Los gastos hechos por el gobierno por cuenta de las empresas garantidas o subvencionadas, en los casos previstos por esta ley, serán deducidos por la Dirección de Ferrocarriles de las primeras cuotas de garantía o subvención que presenten las empresas respectivas.

La Dirección cobrará judicialmente por la vía de apremio los gastos hechos en los mismos casos por cuenta de las empresas que no tengan subvención ni garantía.

Art. 32.- La obligación del Gobierno por garantía de interés se cumple entregando a las empresas la suma necesaria para completar la utilidad garantida, computándose como producto líquido el exceso de la entrada bruta de la línea explotada sobre el gasto de explotación reconocido por el contrato de concesión.

Cuando la ley de concesión no establezca la manera de determinar los gastos de explotación a los efectos de la garantía, se entenderá que ellos quedan fijados en el cincuenta por ciento de los productos brutos.

No se imputará a gastos de explotación los ocasionados por trenes expresos que no hayan sido solicitados por el Gobierno o el público, salvo los casos de servicio urgente previstos en los reglamentos del Poder Ejecutivo.

Art. 33.- Las tarifas relativas al transporte de las personas al exceso de equipajes deberán comunicarse a la Dirección Nacional de Ferrocarriles, y ponerse en conocimiento del público.

Deberán igualmente colocarse a la vista en todas las estaciones los reglamentos concernientes a los equipajes y a la admisión y obligaciones de los viajeros.

Art. 34.- En cada estación la boletería deberá abrirse por lo menos 30 minutos antes de la hora marcada para la salida de tren. La entrega de los equipajes podrá hacerse hasta dos minutos antes de la salida.

Art. 35.- Todo habitante de la República tiene el derecho de servirse de los ferrocarriles en explotación, con arreglo a la ley y a los reglamentos.

Las empresas tendrán el deber de no aceptar en los trenes y estaciones o expulsar de ellos a las personas que por su estado molestasen al público, que llevasen armas de fuego cargadas o no quieran sujetarse a los reglamentos, justificando el hecho en acta firmada por dos pasajeros a lo menos como testigos. La expulsión del tren deberá hacerse en la primera estación, con devolución del equipaje, pudiendo entretanto aislarse a esas personas en un compartimiento especial.

Art. 36.- Todo pasajero tiene derecho a continuar en el mismo coche hasta el término del viaje en cada línea.

Art. 37.- El viajero que por falta de carruajes se viese en la necesidad de entrar en uno de clase superior al designado en su billete, nada satisfará a la empresa por el exceso del precio del asiento.

Si, por el contrario, en virtud de la misma causa, el viajero tuviese que ocupar un asiento de clase inferior, la empresa deberá devolverle el importe íntegro de su billete a la terminación del viaje. Cuando, por ocupación de todos los asientos de la clase que expresa su boleto, el viajero tuviese que ir de pie, tendrá derecho a que se le devuelva la mitad de su pasaje, salvo convención en contrario.

Art. 38.- Todo pasajero que abone pasaje entero tendrá derecho a llevar sin cargo en calidad de equipaje, bultos cuyo peso total no exceda de 20 kilogramos; análogamente, el pasajero que abone medio pasaje tendrá el mismo derecho hasta un total de 20 kilogramos; debiendo las empresas darle una contraseña que sirva para la entrega en destino. Los bultos que no estorbasen al público podrán ser llevados en los coches de pasajeros.

Art. 39.- Las empresas deberán entregar a cada pasajero, inmediatamente después de llegar a su destino, todos los bultos que formasen su equipaje. En caso de extravío o deterioro de alguno de ellos, la indemnización se hará efectiva con arreglo a la tarifa de avalúos que se haya fijado en el reglamento respectivo, según la naturaleza y calidad de los bultos.

Art. 40.- La empresa no responde de los objetos que lleven consigo los pasajeros. Tampoco responde por las joyas, pedrerías, dinero, billetes de Banco, títulos de la deuda pública o hipotecarios, u otros documentos de la misma clase que se contuvieren en un equipaje que hubiese entregado para conducir, si no se manifestasen especial y determinadamente.

Art. 41.- En cada estación habrá un registro visado mensualmente por el inspector, en el cual podrán los pasajeros consignar sus reclamaciones, contra la empresa o sus empleados, como asimismo en los trenes de pasajeros.

Art. 42.- En cada estación habrá un botiquín provisto de medicamentos, vendajes y demás útiles que puedan necesitarse para casos de accidentes.

Art. 43.- En los trenes que condujeran pasajeros no podrán llevarse materias explosivas de ninguna clase. Esta disposición no se refiere a las pequeñas cantidades de pólvora que llevan los cazadores.

Art. 44.- Las empresas comunicarán a la Dirección Nacional de Ferrocarriles y publicarán las tarifas y reglamentos que establecieren para el transporte de mercaderías, en la forma indicada por la tarifa y reglamentos de pasajeros. Las tarifas relativas al transporte de pasajeros y mercaderías serán razonables y justas.

Art. 45.- Las empresas deberán registrar los bultos de mercaderías a medida que se presenten para ser despachados, extendiendo carta de porte si la exigiere el cargador, o dando simplemente, en caso contrario, un recibo que indique la naturaleza y peso de los bultos, el importe total del flete y el tiempo en que deba hacerse el transporte.

La expedición de las mercaderías se hará en el mismo orden de registro, sin preferencia para nadie, y su transporte será continuo desde el punto de despacho hasta el de destino, aunque el trayecto comprenda líneas de distintas empresas.

Art. 46.- No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, serán preferidos para la conducción:

1. Los frutos y provisiones destinados al consumo diario de las poblaciones que el ferrocarril comunique;
2. Los equipajes de los pasajeros y los bultos de encomiendas cuyo peso no exceda de 50 kilogramos;
3. Las valijas de correspondencia y encomiendas postales;

4. Los objetos destinados al servicio público para los cuales el Gobierno Nacional o Provincial reclamase preferente despacho por razones de urgencia.

Art. 47.- Todo cargador deberá hacer declaración previa del número, peso, clase y calidad de las mercaderías que remitiese.

Art. 48.- Puede rectificarse, a la llegada de los bultos, cualquier error que en el precio o en el peso haya cometido la estación expedidora; este derecho es recíproco entre las empresas y el público, y deberá abonarse en el acto de entregar la mercancía por quien y a quien corresponda el importe a que ascienda el error cometido.

Las dudas que surjan sobre el precio y peso, insuficiencia del embalaje o cubierta de los bultos y estado de la mercancía, deben someterse en el acto a la resolución de la inspección gubernativa.

Si no hubiese presente en la estación ningún inspector y el remitente no quisiera esperar la intervención de la Dirección de Ferrocarriles, se someterá la cuestión al juicio de dos arbitradores designados en el acto, uno por cada parte, con facultad de nombrar tercero en caso de discordia, pagando ambas partes por mitad los honorarios.

Art. 49.- Las tarifas serán uniformes para todos los que se sirvan del ferrocarril.

Sin embargo, la empresa podrá reducir los precios de tarifa, en favor de los cargadores que aceptasen plazos más largos que los que correspondiesen, según el orden del registro o de los que se obliguen a proporcionar, en períodos dados, un mínimo de toneladas de carga. La concesión a uno o muchos remitentes, será extensiva a todos los que la pidan, sujetándose a iguales condiciones, y no podrá hacerse sin previa aprobación de la Dirección de Ferrocarriles.

Art. 50.- Las obligaciones o responsabilidades de las empresas respecto a los cargadores, por pérdidas, averías o retardo en la expedición o entrega de las mercaderías, serán regidas por las disposiciones del Código de Comercio. Serán también aplicables a las empresas de ferrocarriles, las disposiciones de las leyes generales sobre transportes, en todos los puntos no previstos por la presente ley.

Art. 51.- Los objetos olvidados en los carruajes, en las estaciones o en la vía, o aquellos cuyos dueños, consignatarios o remitentes se ignore, se mantendrán en depósito por la empresa y se anotarán en un registro especial, con designación del día y lugar en que fueron encontrados y de sus principales señas.

Art. 52.- El depósito de dichos objetos se pondrá en conocimiento del público por medio de avisos fijados en las estaciones de la línea. Si nadie se presentase a reclamarlos dentro de tres meses, contados desde la fijación de los avisos, se precederá a su venta en remate público, poniéndose el

producto a disposición del juez competente, para que ordene su entrega al fisco, previa deducción de los gastos ocasionados.

Art. 53.- Si los objetos fuesen de fácil deterioro, serán inmediatamente vendidos en remate público, previa autorización de la inspección gubernativa, procediéndose, respecto del precio, como indica el artículo anterior.

Art. 54.- Los propietarios de terrenos linderos a las vías férreas, no podrán arrojar basuras ni obstruir en manera alguna las cunetas laterales, ni servirse de ellas como desagüeros, con excepción de aquellos cuyas propiedades, por su inclinación natural, tuviesen su desagüe en la vía.

Art. 55.- Está prohibido a toda persona extraña al servicio del camino, introducirse o estacionarse en él, a no ser empleados públicos en el desempeño de sus funciones. Se prohíbe igualmente conducir a lo largo del camino cualquier clase de animales, y sólo podrá atravesarse en los puentes destinados a este objeto, debiendo en este caso el conductor hacerlos salir al aproximarse el tren. Es extensiva esta medida a los conductores de carros u otra clase de vehículos.

Art. 56.- Sin la previa autorización de la Secretaría de Estado de Transporte, es prohibido a menor distancia de veinte metros de la vía:

1. Abrir zanjas, hacer excavaciones, explotar canteras o minas y, en general, cualquier obra análoga que pueda perjudicar la solidez de la vía;
2. Construir edificios de paja o de otra materia combustible;
3. Hacer cercos, sementeras, depósitos o acopios de materias inflamables o combustibles.

Art. 57.- Queda también prohibido, a menor distancia de cinco metros de la vía:

1. Dar a los muros o cierres que se construyan, salida sobre la vía, con excepción de aquellos fondos que el ferrocarril dividiere, en los cuales podrá darse esas salidas con permiso de la autoridad administrativa;
2. Hacer depósitos o acopio de frutos, materiales de construcción y cualesquiera otros objetos.

Art. 58.- Está prohibido igualmente:

1. Construir muros o cierres, a menor distancia de dos metros de la vía;
2. Hacer plantaciones de árboles a menos de doce metros de la vía.

Art. 59.- Las disposiciones de los artículos anteriores no son aplicables a los propietarios de los terrenos linderos con las calles públicas por las que pase un ferrocarril dentro del recinto de los pueblos y ciudades.

Art. 60.- Si alguna de las obras especificadas en los artículos anteriores existiese al tiempo de construirse un ferrocarril, a menor distancia de la expresada en dichos artículos, podrá ser expropiada, a solicitud de la empresa constructora. Si la expropiación no se verifica, no podrán ejecutarse en las obras otros trabajos que los necesarios para conservarlas en el mismo estado, siendo prohibida su reconstrucción cuando llegare a destruirse; pero en este caso la empresa estará obligada a indemnizar al propietario el daño resultante de la servidumbre impuesta.

Art. 61.- La disposición contenida en el inciso 2. del artículo 57 no es aplicable:

1. Al depósito de materia no inflamables, siempre que su altura no excediere a la de los terraplenes por donde pasare el ferrocarril;
2. Al depósito o acopio momentáneo de materiales de construcción o de objetos destinados al cultivo;
3. Al depósito o acopio de frutos de la cosecha mientras ésta se practica. En estos casos, la empresa no será responsable por la pérdida o deterioro que sufriesen los objetos, sin culpa suya o de sus agentes, a consecuencia del servicio del ferrocarril.

Art. 62.- Las distancias marcadas en los artículos anteriores se contarán horizontalmente desde la línea inferior de los taludes del terraplén de los ferrocarriles, desde la superior de los desmontes y desde el borde exterior de las cunetas, y a falta de éstas, se medirán desde una línea trazada a metro y medio del carril exterior de la vía.

Art. 63.- Sin perjuicio de la pena respectiva, los contraventores a los artículos precedentes estarán obligados a restablecer las cosas al estado anterior y a responder por todos los perjuicios ocasionados. Si en el término señalado por el juez ante quien se entablare la queja, no hubiera el infractor restablecido las cosas a su estado anterior, podrá hacerlo la empresa a costa de aquél, previa autorización del juez.

Art. 64.- Las empresas combinadas debe ser consideradas como una sola empresa para todos los efectos de la contratación en materia de transporte, sin perjuicio de las acciones que puedan corresponder entre sí a las respectivas compañías, por consecuencia de las bases de la combinación.

Art. 65.- Es deber de las empresas velar porque todos sus empleados sean diligentes e idóneos. Su responsabilidad hacia los pasajeros y cargadores por daños resultantes de faltas de sus empleados, se extiende a todos los actos ejecutados por éstos en el desempeño de sus funciones.

En caso de accidentes, incumbe a las empresas probar que el daño resulta de caso fortuito o fuerza mayor.

Art. 66.- Son nulas todas las cláusulas establecidas en los reglamentos, cartas de porte y billetes por los cuales queden exoneradas las empresas de las responsabilidades que les imponen las leyes.

Art. 67.- Queda absolutamente prohibido a las empresas de ferrocarriles que sirvan una misma región, celebrar entre sí convenios destinados a mantener determinadas tarifas o a formar un fondo común de los productos para repartirse en cualquier proporción las utilidades, y en caso de celebrarse tales convenios, cada día de su vigencia se juzgará como una infracción distinta.

Art. 68.- Las empresas que fijan sus tarifas sin intervención del Gobierno, ni podrán alterarlas con el objeto de hacer competencia a otras empresas de transportes por tierra o por agua, posteriormente establecidas, durante cinco años, a contar desde el principio de los trabajos necesarios para el establecimiento de estas empresas posteriores.

Art. 69.- Derogado por Decreto Ley 8.302/57

Art. 70.- Derogado por Decreto Ley 8.302/57

Art. 71.- Derogado por Decreto Ley 8.302/57

Art. 72.- Derogado por Decreto Ley 8.302/57

Art. 73.- Derogado por Decreto Ley 8.302/57

Art. 74.- Derogado por Decreto Ley 8.302/57

Art. 75.- Derogado por Decreto Ley 8.302/57

Art. 76.- Derogado por Decreto Ley 8.302/57

Art. 77.- Derogado por Decreto Ley 8.302/57

Art. 78.- Derogado por Decreto Ley 8.302/57

Art. 79.- Derogado por Decreto Ley 8.302/57

Art. 80.- Los directores, administradores, empleados, depositarios, arrendatarios, agentes y demás personas que obren a nombre de la empresa, serán consideradas culpables por las infracciones a esta ley, sea que las ejecute individual o colectivamente, o que induzcan o consientan algo prohibido o declarado ilícito u omitan algo ordenado en ella; y sufrirán por cada infracción la pena de arresto que no excederá de un mes, o multa de cien mil pesos.

Art. 81.- Todo individuo que destruya intencionalmente una barra carril, o emplease otro medio para detener o entorpecer la marcha de un tren, o para hacerlo descarrilar, será castigado con una pena de tres meses a un año de arresto.

Si el fin que el delincuente se propuso se hubiese producido, la pena será de un año a tres años de prisión.

Si el hecho hubiese ocasionado contusiones, heridas o fracturas en alguna persona, la pena será de tres a ocho años de presidio o penitenciaría.

Si el accidente hubiese ocasionado la muerte de una o más personas, la pena no bajará de ocho años de presidio, pudiendo los tribunales aplicar hasta la última.

Art. 82.- La amenaza verbal o escrita, de cometer algunos de los delitos especificados en el artículo anterior, cuando se haga con el fin de que los empleados de un ferrocarril, abandonen el servicio, será castigado con arresto de uno o seis meses, o con una multa de cincuenta a cien pesos nacionales.

Art. 83.- Todo individuo que por imprudencia, negligencia o inobservancia de los reglamentos, causare involuntariamente un accidente del que haya resultado herida de una o más personas, será castigado con arresto de un mes a un año, o una multa de cien a mil pesos nacionales, sin perjuicio de la reparación del daño causado.

Si el accidente hubiera producido la muerte de una o más personas, la pena será de prisión de uno a cinco años.

Si el causante del accidente fuera empleado de la empresa, ésta responderá por los daños y perjuicios causados, de acuerdo con el artículo 65.

Art. 84.- Los mecánicos, conductores o guardatrenes y demás empleados que abandonaren su puesto, o se hallasen ebrios durante su servicio respectivo, serán penados con arresto de un mes a un año, o con la multa de cien a mil pesos nacionales.

Si a consecuencia del abandono del puesto o del estado de ebriedad, ocurriesen accidentes que causasen la muerte o heridas a alguna persona, la pena será, en el primer caso, de tres a ocho años de presidio o penitenciaría y, en el segundo, de un año a tres de prisión, sin perjuicio de las indemnizaciones a que la empresa queda obligada.

Si el abandono o la embriaguez se hiciese con intención criminal, el culpable será castigado con las penas señaladas en el artículo 82, aumentadas en un tercio cuando no fuere el caso de aplicar la última pena.

Art. 85.- Todo el que intencionalmente cortase los alambres del telégrafo destinados al servicio del ferrocarril, arrancase o destruyese los postes, o ejecutase algún otro acto tendiente a interrumpir la comunicación telegráfica, será castigado con arresto de dos meses a un año. Si del hecho hubiese resultado accidentes en los trenes, la pena será de un año a tres de prisión. Si de esos accidentes resultase herida o muerte de alguna persona, la pena será de tres a diez años de presidio o penitenciaría.

Art. 86.- Todo ataque o resistencia violenta a los agentes o empleados de los ferrocarriles, en el desempeño de sus funciones, será castigado con arresto de quince días a tres meses, o con una multa de cinco mil a cincuenta mil pesos moneda nacional.

Art. 87.- Si durante el viaje de un tren se cometiere algún delito, el conductor deberá tomar las medidas necesarias para asegurar la persona del delincuente, que será puesto a la disposición del Juez respectivo, en la primera estación que se tocara, acompañándole de un parte detallado del hecho criminal, con expresión de las personas que lo presenciaron. Para el cumplimiento de este deber el conductor tendrá las facultades y autoridad que son inherentes a los agentes de policía.

Art. 88.- Los jefes de estaciones, los conductores de trenes y demás empleados encargados de velar por la seguridad del tráfico, pueden requerir el auxilio de la fuerza pública y de los particulares, para hacer efectivas las reglas relativas a esa misma seguridad como también para la aprehensión de los delincuentes.

Art. 89.- Las infracciones de la presente ley, cometidas con voluntad criminal, y que no tengan pena especial señalada, serán castigadas por los Tribunales con arresto de uno a seis meses o multa de cincuenta a mil pesos nacionales, por denuncia de los inspectores, de los pasajeros o de las empresas, o a solicitud del Ministerio fiscal.

Art. 90.- La policía de orden interno de las estaciones y de los trenes se establecerá en un Reglamento especial formado por las empresas y aprobado por el Poder Ejecutivo nacional o provincial, según que se trate de ferrocarriles nacionales o provinciales.

Art. 91.- Las empresas de ferrocarriles son responsables por los actos u omisiones contrarios a la presente ley y a los reglamentos dictados en su consecuencia, sin poder declinar su responsabilidad en sus empleados.

Art. 92.- Cada infracción cometida por las empresas será castigada con multa de quinientos a diez mil pesos, debiendo considerarse como una infracción distinta cada día que dejen transcurrir sin ponerse en las condiciones de la ley después de la orden que al efecto hubieran recibido de la inspección gubernativa.

Art. 93.- En caso de reincidencia, la multa autorizada por el artículo anterior, se duplicará.

Art. 94.- El Poder Ejecutivo establecerá las multas que correspondan para castigar las infracciones de los reglamentos que dicte o apruebe, especialmente las que importen falta o desatención hacia los pasajeros y cargadores, por parte de las empresas y sus empleados.

Art. 95.- El importe de las multas que se impongan con motivo de la aplicación de esta ley a los ferrocarriles nacionales será destinada a formar

un fondo especial para la fundación y sostenimiento de una escuela de maquinistas y foguistas.

Art. 96.- Toda cuenta por garantía que deba pagar el Gobierno Nacional deberá ser presentada a la Dirección General de ferrocarriles para que ésta la eleve al Ministerio del Interior con el resultado de las operaciones que le incumben por el artículo 70 inciso 3.

Art. 97.- Los empleados de las empresas que presten sus servicios en las estaciones y en los trenes y todos los que por la naturaleza de sus funciones se hallen en comunicación necesaria con el público y con las autoridades deberán hablar el castellano.

Art. 98.- Cuando un ferrocarril atraviesare ríos navegables deberá ser construido de manera que no embarace la navegación. Si atraviesare otra clase de ríos, esteros o canales de riego, las obras se ejecutarán de manera que no perjudiquen el uso de las aguas.

Art. 99.- Queda derogada la ley de ferrocarriles de 18 de Septiembre de 1872 y todas las disposiciones que se opongan a la presente ley.

Art. 100.- No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, continuarán vigentes las prescripciones relativas a la formación y marcha de los trenes, hasta que el Poder Ejecutivo dicte los reglamentos necesarios para cumplir esta ley en esa parte.

Art. 101.- Mientras se dicta una ley especial sobre transportes por agua, éstos se regirán por las disposiciones de la presente ley que les fueren aplicables.

Art. 102.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

12.13. Guía temática, un instrumento para los Relatos de Vida³²

Consideramos los Relatos de vida como una técnica de recolección de información relevante. Subrayamos el valor de la experiencia de los sujetos como protagonistas del problema estudiado y tema de nuestra tesis.

Los criterios generales:

³² Instrumento elaborado para el trabajo de campo

- El protagonista debe ser representativo del colectivo de trabajadores y su relato deberá expresar lo propio y lo grupal.
- El Relato de vida tendrá como eje la historia laboral del trabajador y sus vicisitudes. La información y el intercambio con el investigador apuntarán a reflejar el contexto histórico, social y laboral.

Los tópicos

- El relato describirá el puesto de trabajo, su organización y su evolución a lo largo de la vida laboral.
- Jornada de trabajo. (Turnos)
- Trabaja solo o con ayudante.
- Características del corredor ferroviario y tecnología.
- Cambios tecnológicos en los servicios ferroviarios.
- Cambios en la administración ferroviaria.
- El trabajo como un factor constitutivo de la identidad.
- Implicancias subjetivas, familiares y sociales en la inserción laboral.
- El Relato de vida tomara en cuenta los efectos del trabajo en el proceso de salud/enfermedad/atención del protagonista, su familia y como integrante de un colectivo laboral, en particular los accidentes con arrollamiento de personas.
- Ha participado de este tipo de accidentes
- Respuestas grupales y gremiales al evento
- Respuestas empresariales al problema
- Prestaciones médico sociales frente al posible evento.

El Relato de Vida tendrá en cuenta el contexto familiar y sus vinculaciones con la historia laboral y las repercusiones del problema sobre ella.

- Estructura familiar. Arraigo. Implicancias de los accidentes en la flia.
- El R. de Vida incluirá la experiencia frente a los accidentes. El suceso como un evento vital. Sus efectos emocionales. (Categoría analítica: Daño Psíquico).
- Disparador o consigna amplia intentando facilitar la expresión de recuerdos, vivencias y emociones.
- Describirá la experiencia frente al empleador, los compañeros y los servicios de medicina que le brindan cobertura. (Categoría analítica: soporte social).
- El relato debe incluir las respuestas de sus compañeros frente al evento.
- La política empresarial en relación a las condiciones y medio ambiente de trabajo.
- La atención de los servicios de salud.