

VII Congreso Latinoamericano de Estudios del Trabajo
El trabajo en el siglo XXI. Cambios, impactos y perspectivas

GT 14: Violencias y riesgos en el trabajo

Prácticas de conductores de locomotoras. Aportes a la vulnerabilidad y a la confiabilidad del sistema ferroviario.

Natalia L. González (*)

Javier H. Cantero (*)

Investigador-docente – Universidad Nacional de General Sarmiento

RESUMEN SIMPLE

Prácticas de conductores de locomotoras. Aportes a la vulnerabilidad y a la confiabilidad del sistema ferroviario

Las últimas catástrofes ferroviarias ocurridas en Argentina reeditaron el debate en torno a la seguridad del servicio de transporte ferroviario. Ante las consecuencias en términos de víctimas fatales y heridos existe una mirada parcial que pone el acento en las vulnerabilidades técnicas, dejando en un segundo plano, o incluso ignorando, la interacción de los factores organizacionales, grupales e individuales de la que deriva todo evento catastrófico. Para superar los sesgos y limitaciones del enfoque epistemológico técnico-ingenieril se propone un estudio centrado en las prácticas cotidianas de los operadores de locomotoras. La perspectiva de análisis se anclará en la subjetividad de los trabajadores implicados en el proceso de trabajo, contemplando sus trayectorias laborales y experiencias de riesgo vividas, enfoque que pondrá en evidencia el impacto paradójico del factor humano sobre la confiabilidad y la vulnerabilidad de los sistemas a riesgo.

RESUMEN EXPANDIDO

OBJETO

En los últimos años ocurrieron dos accidentes de gran envergadura en la línea metropolitana del transporte ferroviario de pasajeros. Uno de ellos en febrero de 2011 y el otro en marzo de 2012. El primero en la línea San Martín operada por la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia (UGOFE) en un tramo de interoperabilidad¹ con la empresa Ferrobaires S.A. El segundo se produjo en la línea Sarmiento - Transportes Buenos Aires S.A. (TBA)².

El tren de Ferrobaires embistió a la formación de la línea San Martín que se encontraba detenida en proximidades de la localidad de San Miguel. Más allá de las menciones referidas a la laxitud en los controles, las condiciones del material rodante, las señales lumínicas y el sistema de frenos - ya que dos sistemas se encontraban anulados- la principal causa identificada por diversos actores (e.g. empresa, medios de comunicación, etc.) apuntó al factor humano: la distracción del conductor y su ayudante. (Fuente: Resolución Juez Yjal). Por otro lado, en la línea Sarmiento el tren no detuvo la marcha y embistió el paragolpe en la estación Once. Nuevamente, la distracción y la inoperancia del conductor son señalados como causantes del evento. Ambos accidentes dejaron una gran cantidad de víctimas con el consecuente impacto en la opinión pública.

En este marco, vuelve al centro de la escena el riesgo y la seguridad del servicio ferroviario de pasajeros, instalando el debate en torno al estado de las vías y material tractivo, la gestión de los concesionarios, los subsidios otorgados y el funcionamiento de las líneas.

En nuestro país las investigaciones y la información en torno a esta problemática son escasas. Por ende, nuestro interés se centró en estudiar las condiciones de riesgo laboral,

¹ Interoperabilidad es utilizado habitualmente para señalar la interacción de dos sistemas compartiendo información y conocimiento. En el ámbito ferroviario se comenzó a utilizar con la posibilidad de circular por la red ferroviaria sin detenerse en las fronteras para cambio de locomotoras y/o conductores (De la Garza y Poy, 2009).

² Luego del accidente el gobierno nacional, tras el decreto 793/12 publicado en el Boletín Oficial el 24/05/2012, le quita la concesión a TBA de las líneas Sarmiento y Mitre y se la otorga a una nueva unidad de gestión conformada por Ferrovías y Metrovías.

las representaciones de los trabajadores del ferrocarril y las prácticas que desarrollan para gestionarlo.

OBJETIVO

Nuestra intención es dar cuenta de las prácticas cotidianas del personal de la locomotora y su vinculación con la vulnerabilidad y la confiabilidad de la organización. A partir de una perspectiva anclada en la subjetividad de los trabajadores que están implicados en el proceso mismo de trabajo y teniendo en cuenta sus trayectorias laborales y experiencias de riesgo vividas, en qué medida y de qué manera las prácticas repercuten en la confiabilidad del proceso de trabajo

METODOLOGIA

El estudio se llevó a cabo a través de un análisis cualitativo de un estudio de caso. La elección de llevar adelante una investigación de tipo cualitativa se vincula principalmente a dos razones. Una de ellas responde a nuestro enfoque epistemológico y la otra a la relación entre nuestro objeto de estudio y los rasgos de la investigación cualitativa. En el primer sentido nuestra posición se relaciona con el paradigma interpretativo o constructivista (Guba y Lincoln, 1994; Vasilachis de Gialdino, 1992, 2003, 2006) que considera que la realidad es construida por las personas de la situación que se analiza y la forma en que puede ser conocida la realidad es a través de las representaciones. Respecto de la segunda razón hay una serie de rasgos y finalidades de la investigación cualitativa (Maxwell, 1996; Vasilachis de Gialdino, 2006) tales como comprender los significados que los actores dan a sus actos, entender el contexto en el que actúan y la particular solidez que radica en el conocimiento que proporciona acerca de la dinámica de los procesos sociales, del cambio y del contexto social que la hacen propicia para abordar nuestro objeto de estudio.

Hemos seleccionado para nuestro trabajo de campo el estudio de caso de la línea metropolitana Belgrano Sur (BS). Los estudios de casos son construidos a partir del establecimiento de límites por parte del investigador. Se centra en un número limitado de hechos y situaciones dando mayor importancia a la profundidad más que a la generalización de los resultados (Neiman y Quaranta, 2006; Einsenhardt, 1989).

El trabajo en el terreno tuvo un marcado carácter descriptivo que se complementa con instancias explicativas. El método de recolección de datos utilizado involucró entrevistas semiestructuradas individuales y grupales, conversaciones informales, y observaciones de situaciones de trabajo.

RESULTADOS

Las conclusiones permiten identificar que el factor humano no es ni el único ni el más importante factor de vulnerabilidad en las organizaciones y el análisis de accidentes como lo sostiene el *mainstream* de la literatura del análisis de accidentes. Paradojalmente, el factor humano es fuente de vulnerabilidad pero también de confiabilidad. Adicionalmente, otros factores vinculados a las condiciones de trabajo como los dispositivos organizacionales y la organización del trabajo (e.g. como el ambiente físico, tecnológico, de seguridad) y factores contextuales suman importancia a los componentes de vulnerabilidad de la línea férrea.

BIBLIOGRAFIA PRINCIPAL

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

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

CATINO M. (2008) "A review of literature: individual blame vs. organizational function logs in accident analysis", *Journal of Contingencies and Crisis Management* V. 16, Nro 1.

PERROW C. (1984) *Normal Accidents. Living with high-risk technologies*, Basicbooks, Nueva York.

REASON J. (2009) *El error humano*, Editorial Modus Laborandis, España.

WEICK K. (1995) *Sensemaking in organizations*, Sage Publications, California.

WEICK K. y ROBERTS K. (1993) Collective mind in organizations: heedful interrelating on flight decks, *Administrative Science Quarterly*, v. 38 : 357-381.

WEICK K., SUTCLIFFE K., OBSTFELD D. (1999) Organizing for high reliability: processes of collective mindfulness, *Research in Organizational Behavior*, v.21: 81-123.