

# **SALUD Y TRABAJO EN UNA OBRA SOCIAL LA CONSTRUCCIÓN DE UN DIAGNÓSTICO: EL CASO DE LA «TENSIÓN NERVIOSA» EN LOS TRABAJADORES DE LAS CABINAS DE SEÑALAMIENTO DEL FERROCARRIL (\*)**

SUSANA MARGULIES

*«El problema que yo noto acá es que trabaja mucho el sistema nervioso, y ése viene siendo el problema que más repercute. Si acá hubo varios que terminaron medios medios...»*

(un señalero del Ferrocarril)

## **INTRODUCCION**

El Programa de Antropología y Salud ha tenido como uno de sus objetivos el de transferir los resultados que se obtuvieran a partir del desarrollo de su marco teórico-metodológico en el estudio -en este caso- de los procesos de atención de la salud-enfermedad. En este objetivo se inscribe la acción en salud que se analiza a continuación y que refiere a una propuesta de construcción de un conocimiento y una práctica diferenciados para el abordaje de las problemáticas de salud de los trabajadores en un servicio de salud.

## **REFERENCIAS INICIALES (o de cómo se constituyó el problema) REFERENCIA I**

El Instituto de Servicios Sociales para el Personal Ferroviario (en adelante, ISSPF) es una obra social de las denominadas de administración mixta, esto es, conducida por un cuerpo colegiado con participación del Estado como la parte patronal (Ferrocarriles Argentinos) y del sector laboral. Este está integrado por los sindicatos que representan a los trabajadores de la Empresa: La Unión Ferroviaria, la Asociación del Personal de Dirección de Ferrocarriles Argentinos, la Fraternidad y la

(\*) Presentado para su publicación en noviembre de 1990. El Programa de Salud Ferroviaria (PROSAFE) fue «desactivado» por las autoridades del ISSPF el 2 de mayo de 1991 a causa de la «emergencia económica»

Asociación de Señaleros, aunque no de manera igualitaria pues su participación en la conducción (participación con voz y voto) se limita a la Unión Ferroviaria a la Fraternidad (los de mayor representatividad numérica, poder de convocatoria y tradición) desde el decreto 3985/1969.

Las modalidades de atención puestas de manifiesto por la estructura asistencial ferroviaria expresan la separación constituida históricamente entre prevención y asistencia, o más bien, entre la enfermedad (vista como entidad supuestamente abstracta) y las condiciones de las cuales es emergente. Los pacientes son permanentemente referidos como consumidores de servicios médicos y lo que se discute son las condiciones de accesibilidad, las características de la demanda, las particularidades de la relación médico-paciente, la normatización para su cuidado.

Lo que interesa en esta perspectiva es, claramente, los modos prevalentes de manifestación de la enfermedad que se evidencian en individuos que demandan atención, desde una visión «que no parte de la condición de trabajador sino de 'individuo biológicamente enfermo'» (ZYNGIERMAN, P., 1989:12).

La «demanda» aludiría a la sumatoria de los sujetos, designándose los como consumidores, beneficiarios, pacientes o como grupos definidos según condiciones de «riesgo» asociados a su nivel o status socioeconómico o a las particularidades de su «estilo de vida». Resulta de este modo un «fenómeno de opacamiento» (MENENDEZ, E., 1990) por el cual el «afiliado ferroviario» es, bien un 'individuo biológicamente enfermo', bien (en el mejor de los casos) un sujeto con probabilidades diversas de desarrollar enfermedades en relación con sus características ocupacionales y/o con acceso limitado a los bienes y medios de subsistencia socialmente producidos. Este fenómeno de opacamiento es consistente con una división de funciones asistenciales (confirmada y refrendada por los representantes de los trabajadores al interior de la obra social) entre Empresa y su Servicio Médico como la instancia de consulta y demanda en torno de problemáticas de salud vinculadas al trabajo, por un lado, y los servicios de la obra social para la atención de familiares y para los problemas de enfermedad que requieren un abordaje de mayor complejidad o para las crónico-degenerativas en adultos jóvenes y mayores (sobre este punto, se ha efectuado un análisis de la demanda de atención a la obra social en «Sobre enfermedades y enfermos», Informe UBA 1989).

## REFERENCIA II

La idea de un programa de atención primaria de la salud para los 145.000 beneficiarios ferroviarios (titulares y familiares) que viven en el área metropolitana (Gran Buenos Aires) no era nueva en el ISSPF cuando en 1986 un equipo de profesionales médicos que, en su mayoría no pertenecían con anterioridad a la

institución, abordan desde la Coordinación Regional Metropolitana la planificación y puesta en marcha de lo que luego se denominaría Programa de Salud Ferroviaria (PROSAFE). Existía en ese momento (y existió durante casi tres años) una relación de fuerzas al nivel de la conducción de la institución que garantizaba (y garantizó), no sin fricciones, su viabilidad política (expresada en flujos de fondos, recursos y prioridades). PROSAFE iba a proponer como su objetivo fundamental resolver «la demanda creciente y el incremento desarticulado de los servicios» (PROGRAMA, 1986: 3) y mejorar la calidad de la atención de la salud de la población ferroviaria con recursos genuinos de la institución.

La respuesta de PROSAFE fue extender la cobertura en dos sentidos: del segmento de la población cubierta y de la amplitud y racionalidad técnica de los servicios ofrecidos, poniendo el acento en redistribuir la oferta, lograr la igualdad de acceso, la gratuidad, la responsabilidad de los efectores frente a la gran concentración burocrática mejorando el control sobre la gestión asistencial. Se procuró asimismo introducir una visión integral de las problemáticas de enfermedad, privilegiando la necesidad de la participación de los beneficiarios en las esferas de la planificación, puesta en marcha y evaluación, como garantía de la eficacia y corrección de rumbos. PROSAFE instaura a partir de diciembre de 1986 un sistema regionalizado que debía apoyarse en niveles de complejidad creciente y que abarca el área geográfica comprendida por los diecinueve partidos del conurbano bonaerense. Se integra con:

- médicos de familia (alrededor de 130) que atienden en sus consultorios y a domicilio, a quienes se retribuye por salario y que tienen a su cargo un grupo (máximo de aproximadamente 1000) de familias;
- un equipo de carácter multidisciplinario (médico en calidad de Jefe de Área, trabajador social, psicólogo y enfermero, además de un empleado administrativo) con funciones de coordinación y desarrollo de acciones de promoción y prevención sanitarias. Se creó un equipo para cada una de las doce áreas -con un número similar de beneficiarios- en que se dividieron las cuatro zonas geográficas: Sur, Oeste, Norte, Noroeste;
- un Jefe de Programa, a quien acompaña un Comité de Conducción y departamentos contable, estadístico y administrativo que funcionan en la sede del Instituto en la Capital Federal.

PROSAFE desarrolla, según sus profesionales, dos vías de acción fundamentales: «una hacia el sistema de salud que integra» (tres niveles de asistencia ferroviaria) y otra «hacia la comunidad de la que forma parte», al «integrarse y trabajar en todas las propuestas que vayan surgiendo del diálogo y la convivencia con la comunidad ferroviaria», incluidas «acciones de salud y trabajo con operarios ferroviarios» (BOVISIO, J., 1989).

## REFERENCIA III

Agresividad, irritabilidad, cansancio mental, problemas con el sueño, nervios: estos síntomas vienen siendo motivo frecuente de consulta en los consultorios de los médicos de familia de PROSAFE y en la preocupación de los propios ferroviarios.

Lejos de intentar abordar las complejidades de las diferentes teorías y prácticas científicas y sus modelos para la enfermedad y su curación, en lo que sigue se procura describir y analizar un padecimiento designado como «mental», designado por quienes lo padecen como «tensión nerviosa constante»

A mediados del año 1988 los representantes de una seccional de la Asociación de Señaleros de Ferrocarriles Argentinos presentaron a los profesionales de un equipo multidisciplinario de PROSAFE un pedido de diagnóstico de problemas mentales, vinculándolos de manera explícita a las condiciones de trabajo en las cabinas de señalamiento.

Esta demanda tenía por finalidad obtener una certificación técnica de un daño, certificación que podía luego servir como fundamento para discusiones con la Empresa.

El equipo aludido recibe y acepta esta demanda de los señaleros en cumplimiento de los objetivos programáticos en virtud de los cuales se debía «integrar al accionar médico la prevención y la promoción de la salud» y, en el área de salud mental, «atender, es decir, prestar atención a los sufrimientos, conflictos, inquietudes que se manifiestan en el área emocional de las personas» a través de «la participación de los trabajadores y el contacto con ellos llevando las acciones a sus lugares propios» (ABIRICHIA y colab., 1987: 4). Por otra parte, existía ya el antecedente en el Programa de una respuesta institucional caracterizada como exitosa frente a una demanda de otro grupo de trabajadores.

## LAS VISIONES DEL PROBLEMA

### Desde la Empresa:

«Los señaleros no tienen problemas para trabajar: tiran de palancas y atienden teléfonos... El único riesgo es que tienen que cuidarse de no cometer errores para no producir accidentes..., por eso necesitan una capacitación especial, por eso se les toma un examen psicofísico para poder ingresar. Se les toma el mismo examen a maquinistas y señaleros, pero el riesgo verdadero es de los maquinistas... Los señaleros no son testigos de los accidentes.»(1)

El problema planteado en la demanda de los trabajadores no parece existir como tal: es real únicamente aquello que se manifiesta y se ve: «eso sí, los baños dan pena». Los señaleros deben precaverse para evitar accidentes, pero si éstos ocurren ellos no los ven, no son testigos presenciales y, por lo tanto, no producen daño (2). Los trabajadores son vistos asimismo como agentes responsables y que toman decisiones autónomas, ajeno a la compleja estructuración de relaciones ligadas a la prestación del servicio ferroviario:

«Tienen que cumplir ocho horas de trabajo. Si no viene el relevo tienen la obligación de esperar que se haga cargo el inspector (de señaleros). Pero es común que opten por recargarse y trabajen hasta 16 horas.» (3)

Expertos del Ministerio de Trabajo se expidieron en el año 1974:

«La función agregada a la responsabilidad en la misma provoca (en el señalero) un estado de emoción emotiva que lo lleva a una fatiga psíquica que disminuye la velocidad del reflejo para decidir en forma inmediata y acertada. Esta fatiga se acentúa en las últimas horas de la jornada laboral normal y es donde aparece el riesgo potencial de errores en sus funciones. Esta fatiga puede, por su carácter permanente, provocar en terrenos predispuestos verdaderos estados de neurosis, de angustia o ansiedad cuyo diagnóstico se efectúa habitualmente después de un tiempo prolongado durante el cual el riesgo de errores funcionales crece en forma considerable. Estas consideraciones (son) de orden exclusivamente médicas.»

Al reconocimiento de un daño se une aquí una concepción de trabajador expuesto a «riesgo» psíquico, en especial en «huéspedes» «predispuestos» en un «ambiente» de trabajo en el que se deben cumplir funciones de responsabilidad. Ese riesgo es además progresivo: aumenta con la extensión de la jornada laboral. Aun cuando se identifican factores psíquicos y vinculados a las modalidades de organización del trabajo, se reproduce «la tríada ecológica del modelo médico dominante» expresado por la medicina del trabajo. De esta manera se sigue «poniendo la mirada en el individuo y no en el sujeto colectivo» y «en la actividad social del trabajo», destacando por lo tanto síntomas o síndromes que se manifiestan en personas «sin considerar los procesos de desgaste» (GRIMBERG, M., 1988).

### **Desde los trabajadores:**

«El trabajo específico de la cabina... es de permanente atención. El

**cumplimiento de múltiples funciones requiere de una atención continua sincronizada... y tiene al señalero en constante tensión psíquica... En las horas pico el sistema se restringe al máximo y ello ocasiona más atención de lo normal a lo cual la evaluación del desgaste psicológico requiere de un test profesional que dé el grado exacto de esta función del señalero.» (4)**

Aquí los trabajadores reproducen en parte la visión técnica: atención constante, simultaneidad en el cumplimiento de las funciones, mayor exigencia en el horario de mayor circulación de trenes. El trabajo, afirman, «tiene» al señalero en «tensión nerviosa constante lo cual produce desgaste:

**«... hay momentos en que parece que el corazón revienta,... a veces es satisfactorio hasta sentarse en el tren para volver a casa»**

A la explicitación de esta «merma psíquica» que se manifiesta también en lo «físico», en la medida en que «el cuerpo se va deteriorando cada vez más», se une el pedido de intervención técnica con el fin de «medir» el daño. El objetivo es orientar futuras acciones, ligadas en especial al llamado a cubrir cargos largamente vacantes así como a la reducción de la jornada de trabajo.

Pero a su vez se reconoce:

**«... es que hay que venir viendo y olfateando la situación real del trabajo... Eso de la capacidad psíquica, eso está todo comprobado. ¡Nosotros lo sabemos de memoria! Por eso acá se pone énfasis en el psicólogo que tiene que controlar esto.» (5)**

Es en la dinámica concreta de las relaciones sociales en el trabajo en donde el técnico podrá constatar ese proceso de desgaste mental.

Por todo esto, la demanda no parte del desconocimiento («¡lo sabemos de memoria!») y sí del reconocimiento (y puesta a prueba) de la posibilidad de legitimación de sus reclamos desde la intervención diagnóstica de un grupo de profesionales de su obra social, ámbito institucional que -aun distante, burocratizado e ineficaz- identifican como propio.

## **PROPUESTA DIAGNOSTICA**

Para el diagnóstico de la «tensión nerviosa» en trabajadores señaleros se

convino en:

1) partir no de individuos con dolencias sino de un «sujeto colectivo» que manifestaba sufrimiento;

2) tomar el padecimiento, y otros malestares, síntomas o daños que se determinaran como manifestaciones de un proceso de desgaste colectivo que en el caso que nos ocupa debía ser referido a las especificidades o «modalidades fundamentales» de las condiciones de trabajo propias del puesto de señalero, vinculadas además al proceso más amplio de producción del servicio ferroviario (GRIMBERG, M. y WALLACE, S., 1989). Por otra parte, los procesos de trabajo y los de consumo se relacionan a través de las formas de ingreso, en este caso, el salario, que «sintetiza no sólo lo que es el (su) trabajo, sino lo que se puede obtener con ese dinero fuera del trabajo» (MENENDEZ, E., 1987:39). Este posicionamiento suponía en fin priorizar el análisis de las condiciones de trabajo como «el punto de mirada desde donde interpretar y articular las condiciones de vida y de salud» del grupo en estudio (GRIMBERG, M., 1989).

3) Desde este marco interpretativo, se propuso abordar «la emergencia de la enfermedad» en términos de «procesos transaccionales» (MENENDEZ, E., 1981:500). Se apuntó así a la descripción y el análisis de los procesos de interacción entre distintos actores sociales (trabajadores, Empresa, profesionales de la obra social), interacciones a través de lo cuales se asignan, se comunican, se negocian y se cuestionan sentidos y abordajes respecto de los síntomas, padecimientos, problemas y daños y su relación con el trabajo. En otras palabras, la «tensión nerviosa» y otros padecimientos que se señalaran intentaron ser explicitados en términos de representaciones (modos de percepción, categorización y significación) y prácticas articulados en un proceso de condicionamiento recíproco, tomando como ámbito acotado las cabinas de señalamiento de una línea ferroviaria.

A partir de las anteriores consideraciones se estableció la necesidad de efectuar una aproximación a:

- las condiciones de trabajo de los señaleros en las cabinas de la Línea;
- las causas principales de demanda de atención médica de estos trabajadores;

para finalmente abordar

- las representaciones y las prácticas en torno del proceso salud-enfermedad, la relación salud-trabajo y más específicamente sobre el síntoma en cuestión, la «tensión nerviosa constante».

Las cabinas de señalamiento y sus correspondientes sistemas de cambios y

señales fueron nuestras unidades de análisis.

Para estos fines se implementaron las siguientes técnicas: observación con participación, entrevistas colectivas en cabinas (estructuradas, semi-estructuradas y abiertas) y entrevistas semi-estructuradas a trabajadores activos y pasivos en sus domicilios.

El relevamiento de las primeras causas de consulta no pudo ser realizado en la medida en que no se tuvo acceso a los archivos del Servicio Médico de la Empresa y se dispuso de sólo unas pocas historias clínicas de la obra social.

## **LAS CONDICIONES DE TRABAJO**

### **Funciones del señalero**

El señalero desempeña durante su jornada de trabajo múltiples funciones, muchas de ellas en forma simultánea:

- cambia y verifica el cambio de vías y señales, asegurando la correcta circulación de las formaciones;
- atiende «blocks» que otorgan vía libre en sección (tramos adyacentes a las estaciones), función que supone la entrega en mano a maquinistas o ayudantes de maquinista, de vías libres telegráficas -de papel-, en casos de mal funcionamiento de los instrumentos;
- entrega el «palo testigo» también en mano de maquinista o ayudante, que otorga vía libre en trayectos de vía única o sin señalamiento;
- opera barreras, atendiendo el tránsito de automotores y personas;
- asienta en el libro de registros los horarios de los trenes, según diagrama;
- registra novedades en el libro correspondiente;
- otorga paso a los trenes de pasajeros y de cargas, decidiendo preferencia entre tren entrante y saliente y efectuando cambios de vías;
- atiende teléfonos por los cuales recibe órdenes, comunica novedades y ordena el tráfico general y de cargas;
- interviene en maniobras (invierte máquinas, da entrada y salida a depósitos, talleres o playas), controlando los movimientos de la pilota de maniobras;
- efectúa la limpieza de sus cabinas cuando la Empresa no la provee;
- tiene en ocasiones a su cargo el entrenamiento de aprendices;
- confecciona informe sobre su desempeño en caso de irregularidad o accidente.

### **Medios e instrumentos de trabajo**

Las cabinas analizadas están ubicadas en estaciones, en zonas de acceso a estaciones y de cruce de vías. Sostenidas por pilotes, están construidas en general con

cemento y tienen techo de chapa o de tejas, a excepción de una cabina de chapa. Su tamaño es de aproximadamente quince metros cuadrados, aunque el espacio para la circulación interna varía en relación con el sistema con que se opera en cada caso (menor en las cabinas con sistema mecánico).

La mayoría de las cabinas de nuestra Línea opera mediante sistema mecánico, en el que cambios y señales se efectúan mediante palancas manuales. Otras operan mediante sistema eléctrico que funciona desde una mesa de comando con indicadores lumínicos y manivelas. (No hemos conocido cabinas con sistema computadorizado.) Se cuenta además con aparatos mecánicos para bloquear o conceder vía libre en sección a los trenes provenientes de las estaciones inmediatas; en algunos casos se han instalado mesas para control automático de secciones que funcionan mediante electricidad.

Los señaleros se comunican a través de un sistema telefónico mediante el que se efectúa el control de movimiento de trenes (pasajeros y cargas), reciben órdenes de la Oficina Central de Movimientos y disponen con los cambistas la realización de maniobras en estaciones y playas. Existe además una línea interna que vincula con las demás cabinas.

Las normas y procedimientos están contenidos en el Reglamento Interno Técnico Operativo (RITO), que ordena con sucesivas modificaciones el área operativa del Ferrocarril desde 1967 (establece, por ejemplo, los códigos de comunicación entre señaleros, las pautas para formar los trenes, para otorgar prioridades en la circulación, para el transporte de mercaderías, medidas ante accidentes).

La frecuencia de trenes de pasajeros es baja: uno cada aproximadamente 20 minutos, en ambas direcciones; debe agregarse también la circulación de trenes de carga en un número y frecuencia no precisados. Las formaciones son impulsadas por locomotoras diésel-eléctricas, sirviendo a una extensa zona urbana y semi-urbana del oeste bonaerense.

## **La organización del trabajo**

En el momento del estudio registramos en la Línea una dotación de aproximadamente treinta señaleros. La mitad tenía entre 23 y 35 años; había ingresado a la Empresa en especial después de 1983 directamente como aspirantes de señaleros. La mitad restante tenía entre 43 y 58 años: había ingresado al Ferrocarril mayormente como peones, guardabarreras o cambistas. La demanda al equipo de PROSAFE se había originado entre los «más viejos», entre ellos los delegados de la Seccional, siendo su interés por el estudio paralelo a su preocupación por «enseñar a los jóvenes que no los engañen», a «defenderse» y a valorizar su puesto de trabajo.

Los señaleros deben aprobar un examen de ingreso a la especialidad que consiste en una prueba psicológica en la que son testeados con una batería de tests

psicométricos y de personalidad añadidos a entrevistas individuales y una prueba de aptitud física. También los maquinistas deben aprobar estas pruebas para su ingreso.

Sólo después de aprobar este examen puede el trabajador acceder a la categoría de aspirante de señalero, a la espera de que se convenga alguna vacante. Una vez obtenida esa vacante se atraviesa la siguiente carrera ocupacional: señalero 1ra, especial A, intermedia, U (única), única especial, encargado única, inspector. Estas eran al menos las categorías existentes en la Línea analizada.

En lo que respecta a la capacitación, hemos relevado experiencias personales disímiles. Al parecer entre 1983 y 1985, la Empresa dictó un curso de duración variable (68 horas, según algunos; 30 días, para otros) y con contenidos eminentemente teóricos. La parte práctica se efectuaba en las cabinas en calidad de aprendices. En el momento de las entrevistas no se dictaba curso de ninguna naturaleza para el personal que ingresaba a las cabinas de la Línea.

Solamente en una de las cabinas la dotación era de dos personas por turno, en el resto las tareas se efectuaban en forma solitaria. Esto suponía que el señalero debía desatender el servicio cuando entregaba el palo testigo o la vía libre telegráfica (cuando no funcionan los instrumentos) o incluso simplemente cuando iba al baño (éstos, en su mayoría retrete y lavabo sin sistema de agua caliente, están ubicados en algunos casos fuera del ámbito de la cabina).

El trabajo en la cabina se presta de manera ininterrumpida y está organizado en tres turnos de ocho horas: 5 a 13 horas, 13 a 21, 21 a 5. Durante la noche se trabajan esas mismas ocho horas por cuanto se ha dispuesto el otorgamiento de un franco compensatorio por la hora adicional de trabajo nocturno. La rotación se efectúa de la siguiente manera:

«De noche paso a la tarde, de tarde a la mañana y de la mañana a la noche. Así continuamente cada 21 días hace un turno y vuelve a repetir la historia». (6)

Se ha observado sin embargo que es habitual que los señaleros trabajen más de ocho horas, recargándose otro turno (e incluso más horas), que se paga como sobretiempo. Por otra parte, la Empresa premia a quienes se recargan: «cada 21 días de recargo tiene tres días que tienen que darle». La Empresa «invita» al recargo y en caso de negarse algunos señaleros han referido sanciones (directas, bajo la forma de suspensiones; indirectas, a través de la negativa del Servicio Médico de conceder licencias por enfermedad). Ocurre, además que con los recargos y los diagramas de turnos, no se respetan las doce horas de pausa entre jornada y jornada, estipuladas por la Ley Nacional de Contrato de Trabajo.

Es habitual también que los trabajadores acumulen francos, licencias y vacaciones (muchos habían pasado tres y hasta cuatro años sin tomarse las vacaciones

anuales reglamentarias). En el momento de efectuarse este estudio existía en la Línea sólo un inspector de señaleros y no había equipo de relevantes, que son quienes está estipulado deben hacerse cargo de los reemplazos en casos de enfermedad u otras licencias. En la medida en que la Empresa no convocaba a concursos para cubrir estas vacantes, reemplazar a un titular que se ausentaba suponía que un trabajador de otro turno (titular o ayudante) debiera recargarse o bien que la cabina quedara clausurada.

Los trabajadores suelen aceptar estos recargos y las tareas en días de licencia o vacaciones a fin de aumentar el salario de bolsillo, aun a pesar de que se reconoce que:

«Acá no se puede hacer horas extra como en una fábrica. Si un señalero, como un maquinista, llega a cometer un accidente en un recargo no lo defiende nadie, ni el sindicato, porque está violando el convenio». (7)

La tarea en las cabinas se caracteriza por su repetitividad y automatización; «se hace casi de memoria, pero ligero», «no puede haber la duda». Sin embargo, en este contexto de monotonía se cierne permanentemente la amenaza de alteración de la rutina:

«lo que pasa es que cuando todo va bien, todo va bien. Cuando hay problemas, bueno, sálvese quien pueda». (8)

Esa alteración implica la posibilidad de que se produzcan retrasos de los trenes y también accidentes en el que estén involucrados el material rodante, las vías y también vidas de personas:

«Hay días en que se le rompen las máquinas... que se le paran los trenes... que se le rompe algún cambio... que se le ocupa algún circuito de vías». (9)

Hablan también de descarrilamientos, de cuasi-choques, de choques.

Por otra parte, existe la amenaza de ser objeto de una sanción o suspensión, e incluso de un proceso judicial, cuando en casos de accidente el trabajador no presenta un descargo adecuado. Esto fue expresado dramáticamente por un trabajador:

«... en cada paso del tren a uno le va estar en libertad o no, porque uno descarrila, mata a cien personas, cincuenta, diez y va preso... Eso lo sabemos todos, entonces es una cosa que uno va poniendo en juego su individualidad». (10)

A la repetitividad y automatización del trabajo se añade entonces la responsabilidad expresada además en términos de responsabilidad personalizada en el trabajador, quien termina identificándose con el propio desempeño de sus instrumentos y materiales:

**«Se me rompe», «se me ocupa», «descarrilo». (11)**

Más aún, la obsolescencia y la falta de mantenimiento, unidas a la desorganización y la decadencia de la Empresa, reducen a un mínimo la seguridad:

**«La suerte está siempre en contra», «acá no hay que confiar en nada y en nadie». (12)**

Por eso lo único en que se puede confiar y que garantiza el servicio es el trabajo del propio señalero. Todo parece estar en sus manos, incluido el control no sólo de sus propias acciones sino también de las posibles fallas de los instrumentos. Por eso también, porque no existe seguridad, porque existe desconfianza en los mecanismos y temor a las fallas y los errores, es que los señaleros manifiestan una obsesión permanente por confirmar las maniobras que efectúan con la realidad.

«En este sentido», afirmaba el psicólogo del equipo de PROSAFE,

«el montante de energía psíquica necesario para controlar y tomar precauciones en la realización de las funciones, expresado por los trabajadores en términos de **esfuerzo** y **desgaste mental**, es mayor en aquellos lugares de trabajo donde lo que garantiza el recorrido de los trenes es el esfuerzo individual, léase responsabilidad individual: **tensión constante**. Esta tensión suele derivarse en la mayoría de los casos en controles excesivos de los instrumentos de trabajo y también de las acciones por ellos realizadas, pudiéndose escuchar que la suspensión de estos actos de control supone la emergencia de **angustia**».

La interpretación de la «tensión nerviosa» o «desgaste mental» se vinculó, de esta manera, al análisis de las condiciones de trabajo de los señaleros. Este puso de manifiesto que:

- pese al reconocimiento del carácter riesgoso de las tareas, no están aseguradas las condiciones para un trabajo colectivo: muchos señaleros trabajan solos con responsabilidades múltiples;

- en caso de accidente, la responsabilidad del señalero siempre es puesta en cuestión, siendo esto más grave en las cabinas de tipo mecánico en las que el trabajador

no cuenta con ningún tipo de reaseguro (ni enclavamiento automático de señales ni grabador);

- los materiales e instrumentos de trabajo están obsoletos o no tienen adecuada reparación o mantenimiento;

- la formación profesional es inadecuada o inexistente;

- se retienen licencias por vacaciones y se reduce el tiempo de descanso (a causa de los recargos y cargos vacantes), disminuyendo la capacidad del trabajador para dar respuesta a las exigencias de la tarea, situación que se agrava aún más dado el carácter rotativo de la tarea;

- finalmente, el salario básico se mantiene permanentemente bajo y se incrementa fundamentalmente a través de bonificaciones (refrigerio, presentismo, mayor productividad, tráfico intenso, atención barreras mecánicas, etc.) o el pago de sobretiempos (trabajo en día franco, recargos, relevos), modalidades de retribución que en su mayoría suponen mayor esfuerzo y por lo tanto también mayor desgaste.

## **MALESTARES, SINTOMAS, DAÑOS, ENFERMEDADES Y ACCIDENTES**

La información sobre morbilidad de que disponemos proviene únicamente como se ha explicitado de los padecimientos referidos por los propios trabajadores. En lo que sigue se presentan asociados a las condiciones materiales y de organización del trabajo con la que fueron vinculados.

### **CALOR - VENTILACIÓN ESCASA**

### **CEFALEAS**

En días de calor y sin viento, la ventilación parece insuficiente para mantener ambientes de trabajo adecuados en las cabinas, agravado este hecho por irregularidades en la provisión de ventiladores.

### **FRÍO - CAMBIOS BRUSCOS DE TEMPERATURA**

### **TRASTORNOS DE VÍAS RESPIRATORIAS (BRONQUITIS, CATARROS)**

Para la época invernal, las cabinas cuentan con salamandras o estufas de cuarzo. Estas calientan el restringido espacio de trabajo, pero el trabajador sufre cambios bruscos de temperatura cuando debe descender por los motivos antes especificados. Por otra parte, ocurre en ocasiones que no se provee leña en cantidades

adecuadas o que las estufas no funcionen. Los problemas relacionados con la temperatura son aún más graves en la cabina construida íntegramente con chapas.

#### **ILUMINACIÓN DEFICIENTE ATENCIÓN VISUAL**

#### **DISMINUCIÓN VISUAL CANSANCIO VISUAL**

La iluminación de las cabinas, de las mesas de trabajo y de las mesas de comando se hace con lamparitas comunes a las cuales los trabajadores han adosado pantallas de cartón o similares para evitar deslumbramientos. No existe iluminación de emergencia, no obstante efectuarse tareas nocturnas. Asimismo se ha referido que las luces rojas y verdes de los indicadores lumínicos de la mesa de comando de señalamiento eléctrico, a la noche, con la luz blanca, «hacen como un arco iris» cuando se intenta fijar la vista.

#### **RUIDO**

#### **DISMINUCIÓN AUDITIVA -NERVIOS (TENSIÓN NERVIOSA)**

El ruido no parece ser considerado una problemática grave pero sí es referido como una «molestia», algo que perturba. De hecho, cuando se comunican telefónicamente lo hacen en voz muy alta siendo que se escucha a un nivel normal. Las pilotas que hacen maniobras «ahí abajo de la cabina», «los vagones y las máquinas que golpean, bum, bum», los teléfonos que suenan, los timbres de llamada, las palancas que entrechocan, la necesidad de estar atentos al sonido que anuncia la llegada de una formación sobre todo en días de escasa visibilidad y dada la poca confiabilidad habitual de los instrumentos: todo esto configura una carga auditiva que «en la medida que van pasando los años, se va agravando cada vez más».

#### **VAPORES - GASES CONTAMINANTES**

#### **SE PRESUMEN DAÑOS PULMONARES**

Los señaleros de más antigüedad relatan que el vapor y el polvo eran un problema grave en la época de las máquinas de vapor (las locomotoras de vapor se utilizaron regularmente hasta el año 1964 y para prestar servicios secundarios o de apoyo hasta 1976, fecha en que fueron susituidas definitivamente por las diésel-eléctricas). Se desconoce, sin embargo, la existencia de daños por este motivo y nunca se han investigado. En la actualidad se detecta posible inhalación de gases contaminantes a causa del estancamiento en zanjas del Ferrocarril (y su evaporación durante los

meses de calor) de desagües provenientes de fábricas vecinas.

#### **UBICACIÓN INADECUADA DE LA CABINA**

#### **TRAUMATISMOS - CONTUSIONES OTRAS LESIONES**

Algunas cabinas se encuentran ubicadas a muy escasa distancia de las vías: en estos casos existe el riesgo de que un descarrilamiento o movimiento brusco del tren provoque su desmoronamiento, particularmente en los casos de edificaciones precarias. Tal situación no es inédita en el Ferrocarril.

#### **ESFUERZO FÍSICO**

#### **LUMBALGIAS - TRAUMATISMOS Y FRAC- TURAS DE MIEMBROS SUPERIORES**

Los señaleros han referido el esfuerzo físico que supone operar palancas de gran tamaño y peso, así como el riesgo de lesiones y quebraduras debidas a la velocidad con que las palancas retornan a la posición inicial. A esto debe añadirse la acción de levantar y bajar barreras mediante una rueda con manivela.

#### **OTROS ESFUERZOS MUSCULARES TERRENOS INUNDABLES**

#### **FRACTURAS Y OTROS TRAUMA- TISMOS DE MIEMBROS SUPERIO- RES E INFERIORES**

Se ha señalado como problema el ascenso y descenso rápidos de las escaleras cuando el señalero que trabaja solo en una cabina debe entregar el palo testigo que otorga vía libre o la vía libre telegráfica (muchas veces con el tren en movimiento) e incluso para ir al baño. Esto teniendo en cuenta que las escaleras se encuentran en ocasiones en condiciones precarias. En épocas lluviosas, además, deben transitar por zonas de vía inundables.

#### **ESPACIO DE TRABAJO RESTRINGIDO POSICIONES INADECUADAS**

#### **CERVICALGIAS - LUMBAL- GIAS - FATIGA**

«Uno cuando está cansado se sienta, a veces se para. A veces nos colgamos contra la pared y no sabemos cómo ponernos... Puede trabajar sentado si quiere, después se cansa y entonces se levanta... Lo que es incómodo es que uno no puede estar caminando mucho. Acá prácticamente

parece que uno está en una cárcel, de acá para allá». (13)

Al espacio restringido en especial en las cabinas con sistema mecánico se une la inexistencia de sillas ergonómicas que ofrezcan condiciones adecuadas para la recuperación de la fatiga. Los señaleros trabajan normalmente de pie, desplazándose entre los distintos puestos de trabajo (mesa de control, mesa de anotaciones, etc.).

**CARÁCTER ROTATIVO  
DE LA TAREA**

**PROBLEMAS CON EL SUEÑO. DE RELACIÓN  
FAMILIAR. AGRESIONES EN ITINERE**

**EXIGENCIAS DE LA TAREA**

**TENSIÓN NERVIOSA CONSTANTE-  
HIPERTENSIÓN**

Las problemáticas señaladas hasta aquí no son ubicadas por estos ferroviarios como «su principal preocupación en el trabajo». Esta fue referida en todo momento a causas relacionadas con exigencias de la tarea, que configuran lo que los trabajadores han designado como tensión nerviosa, vinculada, por otra parte, por algunos de ellos a enfermedades hipertensivas.

## **REFERENCIA para el análisis I:**

La Empresa Ferrocarriles Argentinos, sujeta como ha estado a los vaivenes de las políticas del Estado para las empresas públicas, tuvo treinta y cinco administraciones diferentes en los años que van desde 1955 a 1988. Frente a criterios enfrentados: «si como una empresa de servicios públicos o como una empresa comercial» de transporte (CRAVELLO, C., 1986:23), su única continuidad la marca el desempeño decadente.

La competencia e intereses ligados a las empresas de transporte automotor, la ausencia crónica de inversiones que ha llevado a la obsolescencia de sus recursos, el levantamiento de ramales, la falta de mantenimiento y renovación del material rodante y el vaciamiento de talleres y depósitos, las contrataciones a empresas particulares para tareas que podrían haberse llevado a cabo por personal de la Empresa, la burocracia administrativa, la pérdida de productividad y eficiencia en la prestación, son algunos aspectos que refieren a esta trayectoria de deterioro y desresponsabilización. Enmarcados los Ferrocarriles Argentinos en la Ley de Reforma del Estado de 1989, en la actualidad se ha iniciado el proceso de concesión de líneas y servicios a empresas privadas, y existe además la perspectiva de clausura de ramales, talleres y depósitos así como de despidos y licenciamientos masivos.

La Línea a la que hemos hecho referencia otrora sirvió a una amplia zona de producción agropecuaria y hoy presenta muy escasa intensidad de tráfico. El inicio de su abandono lo marca la gestión desarrollista en la década del sesenta, no habiéndose producido desde entonces ningún intento para su reactivación: «Después de la huelga grande del 61... sacaron los trenes para afuera, no quedó ninguno»; «...estos coches tienen treinta años... y hace treinta que no se renueva nada. Acá como viaja la gente no habría que cobrarle boleto... Esos vagones marrones tienen como ochenta años... Eso desmoraliza a los empleados, al público, a todos desmoraliza...».

## CONCLUSIONES SOBRE EL FINAL

Desde una visión que ha focalizado estrictamente en la dimensión sincrónica y en el ámbito acotado de las cabinas de señalamiento de una Línea ferroviaria, hemos relevado modalidades de trabajo caracterizadas por

- el no reconocimiento de la capacitación requerida para la tarea,
- el trabajo solitario,
- la reducción del tiempo de descanso,
- la responsabilización del trabajador,
- la continuada profundización del deterioro de los medios e instrumentos añadida a la amenaza de cierre de la fuente de trabajo y de despidos y licenciamientos masivos, y
- los bajos salarios.

Los síntomas, padecimientos y daños tanto somáticos como psíquicos manifestados por los trabajadores señaleros y relevados por el equipo de salud pudieron ser entendidos en términos de un proceso vinculado a la especificidad de las condiciones de trabajo en las cabinas.

Sin embargo, esas condiciones laborales deben asimismo ser referidas al proceso más amplio de producción-consumo de los servicios del Ferrocarril.

## REFERENCIA para el análisis II:

La empresa Ferrovios Argentinos provee lo que se ha denominado un «servicio de consumo» (SINGER, P., 1971), entendiendo por tal a un conjunto de prácticas que hacen posible o facilitan el consumo de determinadas mercancías o valores de uso. «El proceso de trabajo comprendido en el servicio... 'produce' un determinado valor de uso que, al ser agotado inmediatamente después de ser consumido, es incapaz de producir plusvalía» (CORDEIRO, H., 1984: 291). El hecho de no constituir una actividad que produzca directamente plusvalía no supone, sin

embargo, que no constituya una actividad económica ya que el servicio ferroviario expresa una determinada racionalidad económica, la de la estructura productiva y el modelo de acumulación que favorece.

El trabajo ferroviario 'produce' entonces un servicio, entendido como valor de uso que está ligado de manera indisoluble al trabajador que efectúa la prestación. Es la actividad del propio trabajador lo que consume el usuario al utilizar los servicios de transporte ferroviarios. Esta característica se pone de manifiesto toda vez que el cese de la actividad del trabajador (en especial en el caso de señaleros y también maquinistas) detiene la posibilidad de brindar el servicio. Radica aquí en parte su capacidad de presión y conquista gremial y política en el pasado y en el presente. Recordemos, por ejemplo, que en las primeras décadas de este siglo La Fraternidad y la Unión Ferroviaria tenían el poder de paralizar las exportaciones, resorte vital de la economía de la época.

En referencia a las modalidades de trabajo en las cabinas y tomando como eje analítico esta característica de inmediatez del proceso de producción-consumo del servicio ferroviario, podemos proponer:

- del lado de la 'producción': la amenaza de descalificación e incluso de pérdida de la identidad colectiva, manifestada dramáticamente en el discurso de los trabajadores como «despojo de sí mismos» ante la inevitabilidad del «trabajo mal hecho» y la necesidad de enseñar a «los más jóvenes» a valorizar su puesto de trabajo

y, vinculadamente,

- del lado del consumo: la difusividad del mecanismo de responsabilización manifiesta en la reacción de los usuarios ante retrasos o suspensiones de trenes, incluidas eventualmente agresiones directas a trabajadores.

## ALGUNOS CABOS SUELTOS

Un aspecto más a considerar en el análisis de las condiciones de trabajo es que «la actividad social del trabajo» expresa correlaciones de fuerza variables en los distintos contextos históricos de que se trate.

En la perspectiva de los trabajadores señaleros, el mejoramiento de las cabinas y los instrumentos de trabajo debería suponer en la mayor parte medidas sencillas y de poco costo económico. Sin embargo, es poco lo que se hace:

«La Empresa no da nada»; se tira al máximo de contención de gastos», (14)

máximo que supone situaciones de trabajo cuyo deterioro se agrava constantemente.

Las modificaciones llegan únicamente por la vía del reclamo gremial:

«se pasan reclamos y reclamos y no pasa nada. Entonces, llegado el caso, nos negamos a tomar servicio. Si no hay estufa, si no arreglan el baño, no se toma servicio. Sólo con la presión es que ellos agarran y arreglan. A veces... hay que pasar cuatro o cinco cartas... hacer actas... y poner plazos». (15)

Pero también se manifiesta:

«Uno igual puede tirar» o  
«... Uno siempre empieza algo y no sabe lo que le espera... Cada uno tiene que aceptar su trabajo... (aunque) las condiciones no (sean) las que corresponden». (16)

El desempeño cotidiano en las condiciones laborales que impone la Empresa requiere que los trabajadores «accepten» no sólo permanecer en cabinas en estado deplorable y operar con medios e instrumentos deficientes, sino también que se recarguen y trabajen en días francos y en vacaciones, que «interinen» vacantes incluso de categorías superiores, que no posean la capacitación adecuada, que trabajen en soledad.

Sin embargo, a la par de esta aceptación cotidiana, se han observado otros modos de hacer frente a estas condiciones.

Desde la actitud de resistencia individual que puede manifestarse en el

«cierro la cabina y me voy a sentar a la estación»;

cuando no hay leña, o agua, o el aire se vuelve irrespirable; hasta las propuestas más formales, aunque organizadas con dificultad de reclamo a la Empresa:

«... hay que pasar cuatro o cinco cartas... hacer actas... y poner plazos». (17)

Corresponde asimismo incluir aquí la vía también institucional de demanda a un equipo de salud de la obra social. Como ya se ha dicho, ésta ha venido cumpliendo funciones asistenciales que han supuesto el «enmascaramiento» o negación sistemática de las problemáticas de salud vinculadas al trabajo.

En este sentido, cabría pensar la acción a la que se ha hecho referencia como: - un intento de producir una práctica y un conocimiento diferenciados en el marco de

un vínculo constituido históricamente entre profesionales de la salud y trabajadores, - una intervención especializada en un campo construido desde relaciones de fuerza (imposición-aceptación/enmascaramiento/cuestionamiento). (\*)

## **BIBLIOGRAFÍA**

ABIRICHIA, Claudia y colab.. « Impacto emocional de los accidentes ferroviarios en el conductor de trenes». Mimeo, Buenos Aires, 1987.

BOVISIO, Joaquín. Documento interno PROSAFE, Mimeo, Buenos Aires, 1989. PROSAFE.

CORDEIRO, Hesio. «Empresas médicas: bases teóricas para el estudio de las transformaciones capitalistas de la práctica médica». *Estudios Sociológicos*, II: 2-3, 1984.

CRAVELLO, C.. «La calificación laboral y su relación con el avance tecnológico». Mimeo, Bs.As., 1986.

GRIMBERG, Mabel. «Saber médico, saber obrero y salud: los trabajadores gráficos». *Cuadernos Médico Sociales*, 45, Rosario, 1988.

GRIMBERG, Mabel. «Internalizar y resistir: práctica y demandas de salud entre trabajadores gráficos». *Cuadernos Médico Sociales*, 49-50, Rosario, 1989.

GRIMBERG, Mabel y WALLACE, Santiago. «Condiciones de salud y respuesta social. Area Salud de los trabajadores». Ponencia presentada al Primer Congreso de Parasitosis, Cultura y Medio Ambiente, La Plata, 8-9 y 10 de junio, 1989.

MENENDEZ, Eduardo. *Poder, estratificación y salud. Análisis de las condiciones sociales y económicas de la enfermedad en Yucatán*. Ediciones de la Casa Chata/ CIESAS, México, 1981.

MENENDEZ, Eduardo. «Trabajo y significación subjetiva, continuidad cultural, determinación económica y negatividad». *Caluculco*, Tercera época, 19, México, octubre-diciembre, 1987.

PROGRAMA DE SALUD FERROVIARIO (Bases programáticas), ISSPF, diciembre de 1986.

SINGER, Paul. «Fuerza de trabajo y empleo en Brasil: 1920-1960». Cuadernos Cebrap, San Pablo, 1971.

ZYNGIERMAN, Paula. «Condiciones de trabajo y salud en la industria gráfica: revisión bibliográfica y patrones de movilidad». EXPOBECA SECyT/UBA, Buenos Aires, 1989.

## NOTAS

- (1) Testimonio de un gerente de la Empresa Ferrocarriles Argentinos.
  - (2) Coherentemente, es habitual que el servicio médico de la Empresa se niegue a conceder licencias por causas no estrictamente somáticas.
  - (3) Mismo funcionario de la Empresa.
  - (4) De una presentación escrita de un delegado gremial al equipo de PROSAFE.
  - (5) Testimonios de trabajadores.
  - (6) Testimonio de un señalero.
  - (7) (8) (9) Testimonios de trabajadores.
  - (10) (11) (12) Testimonios de trabajadores.
  - (13) Testimonio de un señalero.
  - (14) Testimonio de un delegado.
  - (15) Testimonio de un delegado.
  - (16) Testimonio de un trabajador.
  - (17) Durante el período de relevamiento de la información, la Asociación de Señaleros organizó al nivel nacional huelgas, quites de colaboración y movilizaciones: en todos los casos los reclamos fueron el aseguramiento de la fuente de trabajo (cese de la política de privatizaciones) y aumentos de salario. En un caso se exigió la reanudación de las prestaciones de la obra social en un momento en que habían sido paralizadas.
- (\*) El Equipo de PROSAFE, al que se ha hecho referencia estuvo integrado por los siguientes profesionales: Dr. F. Silva Nieto y los Lic. M. Velurtas, A. Farb y Z. Robles, y contó con la colaboración del Ing. C. Vaca.