

La intención de dar un nuevo enfoque al estudio de los accidentes de trabajo tropieza con una primera dificultad en la pobreza de las estadísticas, no solo en la cantidad de ellas, sino principalmente en su calidad. En efecto, los parámetros que tradicionalmente se toman para la elaboración de las mismas están basados en criterios de clasificación de los accidentes según sean, o no, producto de causas humanas. Estas clasificaciones se prestan a interpretaciones ambiguas en la mayoría de los casos, a la vez que las causas consideradas humanas son atribuidas, por lo común, a alteraciones del estado psíquico del trabajador. Estos elementos, con ser ciertos en muchos casos, no alcanzan a justificar que se los tome como punto de partida para evaluar los accidentes en ninguna rama de la producción. Queda planteado, entonces, un problema conceptual acerca de este azote de los trabajadores, de cuya respuesta dependerá, en buena medida, la orientación que se imprima a nuestra investigación.

En relación con la óptica adoptada, lo principal queda expresado en el título de nuestro proyecto: "Accidentes de trabajo y organización de la producción". Esto quiere significar que los accidentes de trabajo, en primer lugar, tienen que ver con el propio trabajo, más específicamente con las consecuencias humanas de un determinado tipo de organización de la producción, con el ambiente de trabajo y con los métodos de producción. Si abordamos un breve desarrollo ejemplificado de estas cuestiones, veremos algunos datos interesantes. Está comprobado que los accidentes de trabajo ocurren con una mayor frecuencia a determinadas horas de la jornada laboral, en los distintos lugares de trabajo. Este fenómeno se lo puede atribuir a una incorrecta selección de personal, lo que de hecho a veces ocurre, pero en realidad, pensamos que está vinculado a la verificación de niveles de fatiga por no adoptarse pausas en el trabajo, correspondientes a una recuperación física y psíquica. Como este ejemplo, hay muchos otros que pueden ser incluidos dentro de las que entendemos son las verdaderas causas del accidente. Si en una línea de producción, hay un determinado tiempo para cumplir una operación—con el agregado decisivo de que se premia a quienes hagan un exceso de producción en ese tiempo—ello determina ritmos de producción a veces infernales, todo sobre la base de una injustificable instrumentación de los déficits salariales.

Las horas extras, como un elemento más que ha incidido en la prolongación de

la jornada de trabajo, se inscriben con la misma dinámica que el premio a la producción, incrementando los niveles de fatiga.

Este es un pequeño listado de los factores que se pueden agrupar, junto a otros, dentro del amplio problema de la organización y los métodos de producción. Comúnmente, hay una tendencia a encarar estos problemas a nivel exclusivamente técnico, de modo tal que los métodos de producción son determinados únicamente por comisiones técnicas de las empresas. Esta coherencia revela un error de conjunto en cuanto a la imperiosa necesidad de que los propios trabajadores deban controlar en forma directa el método de producción, si se quiere que la prevención de accidentes no sea una simple verbalización sino un camino práctico a desarrollar. Dentro de un mismo terreno, están aquellos problemas relacionados con el ambiente de trabajo, el ruido, el calor, la polución de partículas en el aire, etcétera.

Este conjunto de parámetros, sumados a otros como el salarial, la vivienda y otras condiciones de vida en general, son la base de un criterio que pretendemos desarrollar, en particular en la industria naval, en una investigación interdisciplinaria con participación de médicos, ingenieros navales, sociólogos y técnicos de seguridad.