



Programa de promoción de la Investigación, Formación y Divulgación sobre Riesgos del Trabajo

CONDICIONES Y MEDIO AMBIENTE DE TRABAJO DE LA ACTIVIDAD DE MENSAJERIA Y CADETERIA EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Autores

Martín DE LELLIS | Sabrina ARRILLAGA | Milagros BARREIRO PRANDI | Pamela CORTINA | Gisela MASCIALINO

Aval Institucional

Facultad de Psicología de la Universidad de Buenos Aires



CONDICIONES Y MEDIO AMBIENTE DE TRABAJO DE LA ACTIVIDAD DE MENSAJERÍA Y CADETERÍA EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

AUTORES

De Lellis, Martín

Arrillaga, Sabrina

Barreiro Prandi, Milagros

Cortina, Pamela

Mascialino, Gisela

TITULO:

CONDICIONES Y MEDIO AMBIENTE DE TRABAJO DE LA ACTIVIDAD DE MENSAJERÍA Y CADETERÍA EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

RESUMEN

El presente informe de investigación refiere las actividades y resultados desarrollados por un equipo perteneciente a la Cátedra de Salud Pública y Salud Mental I de la Facultad de Psicología de la Universidad de Buenos Aires, en el marco del proyecto aprobado por el Programa de Promoción de la Investigación, Formación y Divulgación sobre Riesgos del Trabajo de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo durante el año 2010, denominado *“Condiciones y medio ambiente de trabajo de la actividad de mensajería y cadetería en la ciudad de Buenos Aires”*

El enfoque complejo y renovado en torno a las condiciones y el medio ambiente de trabajo permite destacar factores psicológicos y sociales tales como las percepciones de riesgo y las conductas de los trabajadores, así como las modalidades organizativas y las relaciones de poder presentes en cada sector laboral que impactan sobre la salud y el bienestar subjetivo.

De acuerdo a este marco teórico, que ha orientado la formulación de los objetivos de la presente investigación describiremos la metodología de trabajo, basado en el relevamiento de datos cualitativos y cuantitativos obtenidos mediante entrevistas, mapeo del ambiente laboral, talleres de discusión participativa con organizaciones sindicales y observaciones estructuradas realizadas en el propio ámbito de trabajo (que tiene como particularidad ser la vía pública), y en el cual se relevan los principales factores de riesgo que caracterizan al sector laboral bajo estudio.

Seguidamente se exponen y discuten los resultados obtenidos, entre los cuales destacan los siguientes:

- a) Se trata de un sector con una alta siniestralidad laboral, y con modalidades de contratación precarizadas, entre las cuales debe señalarse el trabajo a destajo, la carga superior a las ocho horas diarias y la presión excesiva por cumplimiento horario, que conspiran contra la posibilidad de lograr adecuadas formas de protección.
- b) Los factores de riesgo ambientales a los cuales se ven expuestos los trabajadores del sector se hallan presentes en la vía pública, que representa al mismo tiempo un espacio de circulación que comprende la conducta de muchos otros protagonistas de la vida social (peatones, comerciantes, protagonistas de

manifestaciones, agentes de seguridad), y entre las cuales se han identificado las reglas de tránsito, las condiciones de la vía pública, la conducta de los peatones, los controles policiales y la escasez de áreas para el descanso y el aseo personal.

- c) Los factores de riesgo psicosocial que a partir de la observación sistematizada y de la encuesta han sobresalido como más importantes han sido los siguientes: i) Las modalidades de contratación, entre las cuales debe señalarse el trabajo a destajo, la carga superior a las 8hs diarias y la presión excesiva por cumplimiento horario; ii) La utilización indebida de medios tecnológicos de comunicación (Handy, celular). iii) La adopción de posturas incómodas que pueden perjudicar la salud; iv) El transporte de cargas forzadas; v) El uso y abuso de sustancias psicoactivas.

En síntesis, la presente aproximación exploratorio-descriptiva aspira a:

- a. Brindar información sistematizada acerca de la percepción y las conductas de riesgo, producto que la investigación aportará al desarrollo de futuras estrategias de prevención de la siniestralidad laboral en los trabajadores del sector.
- b. Contribuir al conocimiento científico de un sector laboral emergente muy escasamente estudiado y que, esperamos, pueda ser retomada como foco de interés por otras disciplinas científicas, abocadas al estudio de las condiciones y medio ambiente de trabajo y su impacto sobre la salud y el bienestar subjetivo.

Palabras Clave: Condiciones y medio ambiente de trabajo - Factores psicosociales - Percepción de riesgo - Sector de cadetería y mensajería

INTRODUCCION

El presente proyecto de investigación halla su justificación en las siguientes cuestiones principales:

- a) Los datos epidemiológicos relevados en nuestro país y que delimitan al sector motorista como un grupo de riesgo en relación a la ocurrencia de accidentes de tránsito.

La accidentología laboral y de tránsito constituye una de las principales problemáticas epidemiológicas en todo el mundo y, en tal sentido, se ha incorporado a la agenda de prioridades de la investigación sanitaria internacional, ya que como destaca un informe producido por la Organización Panamericana de la Salud “*Las lesiones causadas por el tránsito son una pandemia que cada año acaba con la vida de más de un millón de personas (hombres, mujeres y niños) y que actualmente es la décima (10^a) causa de muerte en todo el mundo...*” (OPS. 2004)

Como refiere el aludido informe, todos los años 1.200.000 personas en todo el mundo mueren por causas relacionadas con las lesiones no intencionales, determinando una tasa de mortalidad de 19 x 100.000 habitantes. En los países de bajos y medianos ingresos, la tasa es levemente superior a esta media, mientras que sólo el 10% de estas muertes se producen en los países de ingresos elevados.

Aún cuando en nuestro país se requiere fortalecer los sistemas de información y vigilancia que permitan conocer la incidencia de los distintos tipos de colisiones y lesiones, una revisión de distintos estudios producidos en nuestro país durante el reciente período nos alerta en torno a esta relevante cuestión sanitaria y su importancia epidemiológica, pues se estima que más de la mitad de los muertos por trauma en el tránsito son personas jóvenes entre 15 y 44 años.

En la Argentina, cada año mueren aproximadamente 4.000 personas por lesiones asociadas a trauma por colisión en el tránsito. En el año 2005, la mortalidad por dicha causa representó el 1.5% del total de muertes por causas definidas (3936 casos), habiendo ocurrido el 70% de estos fallecimientos en menores de 40 años y constituyendo la primera causa de muerte a partir del primer año de vida (Ministerio de Salud de la Nación. 2006).

Según datos del Sistema de Salud porteño y la Policía Federal respecto al tipo de vehículo implicado en los siniestros, hallamos que en los últimos años se registraron en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires más de mil accidentes anuales de moto.

Los datos producidos por el Hospital Fernández sobre los tres últimos años indican que en la Ciudad se produjeron:

- 1224 accidentes de moto, que representan el 22 % del total de accidentes de tránsito.
- Sólo el 33 % de los conductores accidentados llevaban casco.
- El promedio de edad de las víctimas fue de 26 años.
- El 25% de los damnificados debieron ser internados.

La Comisión Nacional de Programas de Investigación Sanitaria (CONAPRIS) dependiente del Ministerio de Salud de la Nación realizó un estudio en el que detalla que la duración media de la internación debida a lesiones ocasionadas por accidentes de tránsito es de 4,94 días para los varones y 3,82 para las mujeres (MSAL. 2006).

Según datos del Ministerio de Salud y de otros organismos, se observa una notoria diferencia según sexo (alrededor del 70% de las defunciones por accidentes de tránsito son masculinas); circunstancia que lleva a incorporar la categoría de **género** como variable de análisis con el objetivo de comprender estas diferencias.

La duración media de la internación es creciente con la edad, tanto para varones como para mujeres, siendo en casi todas las edades superior la masculina. Esto significa que los varones no solamente sufren más lesiones, sino que éstas son de mayor gravedad, lo que los lleva a permanecer hospitalizados por períodos más prolongados que lo que lo hacen las mujeres (Neira, J. 1997).

- b) Los escasos antecedentes de estudios sobre el sector y la imperiosa necesidad de identificar factores de riesgo que permitan la gestión preventiva de accidentes y otros daños a la salud.

La creciente demanda de servicios de mensajería y cadetería acontecida en los últimos 10 años ha generado un sector laboral específico compuesto por trabajadores que realizan envíos.

El sector de trabajadores de mensajería y cadetería utiliza como vehículo la motocicleta, variando el tipo de cilindradas (por sus ventajas en cuanto a rapidez), pero esta modalidad ha traído consecuencias expresadas en una significativa incidencia de accidentes laborales con graves consecuencias para el trabajador damnificado.

Ante esta situación, se articula la demanda expresada por las organizaciones sindicales y por diversos organismos públicos, que han señalado la importancia de efectuar la recolección de datos específicos del sector, a fin de contribuir al diseño de programas de prevención cuyo objetivo sea la disminución del número creciente de víctimas.

Una cuestión de fundamental importancia y que orientó la formulación de los objetivos del presente proyecto ha sido investigar acerca de las modalidades de percepción del riesgo, ya que la forma en que se actúa frente a un riesgo guarda relación con la modalidad de percepción en torno al mismo. La caracterización de los factores de riesgo percibidos permitiría además conocer el grado de conciencia que los trabajadores tienen respecto del riesgo asociado a las actividades que desarrollan, y constituir a la vez un insumo fundamental a la hora de diseñar programas de prevención.

c) La necesidad de regular de manera efectiva esta actividad laboral

Por lo que respecta a los objetivos de esta propuesta, los aspectos de seguridad y salud laboral de los motoristas, hemos de indicar que en el marco regulador de la actividad de estos empleados hemos advertido la existencia de: i) Normas por las que se regulan sus relaciones laborales o administrativas; ii) Normas sobre la prevención de los riesgos laborales que les afectan; iii) Normas que regulan la utilización de sus vehículos.

Resulta importante situar los hitos legales más relevantes para regular la actividad del sector, expresada en las leyes 1822 y la 3131 sancionada por la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires.

La Ley 1822, que fue sancionada el 27 de octubre de 2005, señala que deben inscribirse en el registro de habilitaciones y verificaciones a las:

a. Personas físicas o jurídicas que realicen la actividad de distribución mayorista o minorista de entrega a domicilio de sustancias alimenticias, efectuada por vehículos automotores, motofurgones, motocicletas, ciclomotores, triciclos y bicicletas, sea para terceros o como complementaria de su actividad principal y los vehículos por ellos destinados a tal fin. (incluiría delivery) e incluye y define al servicio de cadetería y gestiones en motocicletas, motofurgones, ciclomotores, triciclos no motorizados y bicicletas como la actividad desarrollada por personas físicas o jurídicas dedicadas al traslado, distribución, entrega y retiro de elementos y servicios varios realizados en algunos de los citados vehículos, excluidos los prestadores postales que se rigen por la ley nacional vigente.

b. Dispone la creación de un registro donde debían anotarse las empresas de mensajería y los restaurantes que ofrecen el servicio de entrega a domicilio. Los requisitos eran: a) Demostrar que estaban habilitados y que trabajaban en blanco, se exigía además un seguro contra terceros, que los alimentos fueran transportados en una caja térmica y que en ella figurara la

información del local; b) Por el lado de los motoqueros, debían estar contratados en blanco y se les exigía como requisito que tuvieran una libreta sanitaria y un permiso de habilitación del vehículo; c) Por su parte, los motos y ciclomotores debían estar en perfectas condiciones de limpieza y seguridad, y los dueños de los comercios estaban obligados a garantizar que los motoqueros contaran con casco, ropa de lluvia y elementos de seguridad.

Esta ley que fue abrogada por el art 4 de la ley 3131, cuyos artículos más relevantes permiten situar los principales aportes propiciados desde este marco legislativo.

La **Ley 3131 “Transporte de sustancias alimenticias y cadetería”** fue sancionada el 13/08/2009 por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, establece tanto para quienes transportan alimentos (Art 1) como para quienes realizan cadetería (Art 2) la necesidad de contar con un registro único de Trabajadores en Motovehículos y Ciclorodados (RUTraMyC) (art 8.5.16 8.9.6). Formalizada la inscripción, se extendería un certificado habilitante para la empresa, una credencial para cada vehículo registrado y uno para cada conductor, quienes deberán exhibirla a solicitud de la autoridad competente.

Los responsables de las empresas afectadas a la actividad, deberán proveer y asegurar la utilización por parte de los conductores de motovehículos y ciclorodados de los siguientes elementos i) casco homologado para conductores de motovehículos y ciclorodados; ii) chaleco fluorescente y reflectivo para utilizar en esos vehículos durante el desarrollo de esta actividad; iii) indumentaria apropiada para utilizar en días de lluvia y en época invernal.

MARCO TEÓRICO

En éste apartado trataremos de describir brevemente nuestra postura respecto de la concepción acerca de las condiciones y medio ambiente de trabajo y el aporte de la psicología a la noción de riesgo.

Resulta muy importante poder analizar el paradigma que subyace cada vez que se habla de la salud y el trabajo, ya que estas han cambiado a lo largo del tiempo y con ello su forma de conceptualizarlas y evaluarlas.

Hoy en día se nos presentan dos concepciones opuestas, una se refiere al enfoque tradicional y la otra se trata de una visión posterior, alternativa, que se conoce como enfoque renovador, impulsada en nuestro país por J. C. Neffa (1995; 1997), quien toma aportes sustanciales de la psicodinámica del trabajo desarrollada por C.Dejours

y que en nuestro medio se la reconoce bajo la sigla *condiciones y medio ambiente de trabajo* (CyMAT).

El enfoque tradicional floreció en el siglo XIX impregnado de un materialismo reduccionista que se hace predominante en las fases que siguieron a la revolución industrial. Se percibe al trabajador como un factor de producción compuesto por subdimensiones físicas y biológicas, es decir, como una simple fuerza de trabajo y los riesgos laborales se limitaban a lo que tradicionalmente se denomina higiene y seguridad.

El predominio de la concepción taylorista lleva a pensar la tarea solo como prescripta, se trata de aquella detallada y objetivada en manuales sin dejar espacio a la subjetividad y/o creatividad y en clara oposición a la actividad realmente ejecutada, lo que no ha permitido problematizar la habitual brecha que existe entre la tarea prescripta y la efectivamente implementada. Para esta concepción tradicional el riesgo cuenta como existencia física, es decir, lo que puede medir alguien que se sitúa en posición de exterioridad a la situación vivida por el trabajador (Neffa, J. C. 1997).

La noción renovadora de condiciones y medio ambiente del trabajo sostiene la idea de una multiplicidad de factores directos e indirectos que determinan la carga global del trabajo y a la *situación vivida* por el trabajador: diseño del lugar de trabajo y su medio ambiente, seguridad e higiene en el trabajo, organización del trabajo, imperativos de la productividad, sistema jerárquico, duración del trabajo, remuneración, relaciones de trabajo, expectativas personales, calificaciones, estado de salud. Se trata de un complejo entramado de factores que influyen sobre el bienestar de los trabajadores. (FUSAT. 2003)

La acción sinérgica y combinada de todos los factores que están comprendidos en las condiciones y medio ambiente de trabajo actúan de manera directa o indirecta sobre la vida, el bienestar y la salud de los trabajadores insertos en un colectivo de trabajo, y permite comprender los procesos de desgaste mental comprendidos en la carga de trabajo que el trabajador debe soportar y afrontar, generando un alto nivel de estrés (Cavagionini, L.C. 2009; Omar, A. 1995).

Una cuestión de fundamental importancia para comprender lo que implica el riesgo psicosocial es la percepción del riesgo, ya que este guarda una estrecha relación con las conductas de riesgo o de protección ante él.

En este punto tomaremos los desarrollos de C.Dejours (1990) quien habla de las ideologías defensivas que se desarrollan en forma grupal ante los riesgos del trabajo. Se trata de un mecanismo de defensa elaborado por un grupo social particular cuya función es enmascarar, ocultar la ansiedad que sobrevendría ante el reconocimiento del riesgo. Lo que plantea en el plano psicológico como novedoso es el hecho de que un mecanismo defensivo que se utiliza en general ante conflictos intrapsíquicos, es

decir, contra peligros imaginarios aquí nos demuestra su eficacia ante los riesgos reales.

Tal mecanismo defensivo merece ser analizado ya que da lugar a fenómenos insólitos como por ej. “resistencia a las consignas de seguridad” o “*resistencia al cambio*”. Coincidimos con Dejours (1998) que la estrategia de investigación debe combinar el esfuerzo de mediciones objetivas de los riesgos como de la percepción y vivencias de los trabajadores, por lo cual es fundamental una aproximación cualitativa que nos permita discernir que a menudo los trabajadores se ven llevados a disociar el trabajo del riesgo para otorgarle eficacia y operatividad a su trabajo.

En palabras de J.C.Neffa esto se trataría de un análisis descriptivo que permita visualizar las características objetivas de los puestos de trabajo (ej: condiciones físicas, remuneración, tipo de contrato) como desde una perspectiva cualitativa que permita comprender el trabajo desde los actores involucrados. “*La intervención de los actores del proceso del trabajo que son al mismo tiempo víctimas y sensores de los riesgos se convierten en un elemento decisivo para identificarlos, percibir sus consecuencias, poner medidas de prevención y asegurar equidad en el trato para todas las mujeres y hombres*” (JCNeffa 1995, op.cit).

Varios fueron los modelos utilizados para el análisis de percepción de riesgo desde un enfoque subjetivo. Desde la perspectiva de la psicología cognitiva, el modelo de análisis más utilizado es el de toma de decisiones y resolución de problemas. El mismo se centra en el análisis del modo de procesamiento de la información contextual que utiliza el sujeto, con el fin de adoptar una decisión y con ello reducir un riesgo y/o resolver un problema.

Si nos centramos en el análisis de situaciones de riesgo se podría decir que se prioriza la investigación del “*proceso de ejecución de conductas y/o proceso de toma de decisiones -frente a una situación amenazante para el sujeto- con el objeto de reducir el riesgo que ellas conlleva.*” Cabe señalar que el análisis de este proceso de toma de decisiones, conceptualiza estas conductas y el proceso de análisis como conscientes y racionales.

Frente a esta perspectiva acotada, surge otra perspectiva ampliada que considera el riesgo no como un estímulo, sino que lo complejiza al incorporar al modelo las respuestas singulares y contextualizadas del trabajador. Esta visión toma en consideración la estimación subjetiva llevada a cabo por la persona (Yates, J.F. y Stone, E.R. 1992)

Este modelo se propone como superador ya que no conceptualiza al “riesgo” tan solo como objetivo (peligro o riesgo real), sino que incluye la dimensión subjetiva, la cual

está definida por *“la valoración y/o percepción que el sujeto construye acerca de la situación de riesgo real.”*

Desde esta perspectiva acerca de la caracterización de la percepción de riesgo/s como den las conductas preventivas llevadas a cabo se distinguen los factores individuales (tanto cognitivos como psicodinámicos y/o subjetivos) y sociales (factores demográficos, culturales, históricos, económicos).

En síntesis, podemos decir que para nosotros los riesgos provenientes del ámbito laboral son un problema con una evidente implicación psicosocial, donde la percepción del riesgo y el comportamiento de los individuos juegan un papel primordial, implicando a los distintos grupos e instituciones que conforman el entramado social (Alonso Morillejo, E. y Hernández, J.M. 1998).

OBJETIVOS

Los objetivos que guiaron la formulación e implementación de la presente investigación han sido los siguientes:

Objetivo General

Proponer lineamientos para el diseño de un programa de prevención de accidentes de la actividad de mensajería y cadetería en base a la exploración de los factores de riesgo presentes en las condiciones y medio ambiente de trabajo del sector de mensajería y cadetería.

Objetivos Específicos

- a) Explorar las características propias de las condiciones y del medio ambiente de trabajo de la actividad de mensajería y cadetería.
- b) Identificar los factores de riesgos reales y percibidos desde un enfoque de riesgo psicosocial presentes en el medio ambiente laboral del sector.
- c) Establecer categorías e indicadores que permitan una caracterización cuantitativa y cualitativa de los factores de riesgo reales y percibidos del sector.

DISEÑO METODOLOGICO

Esta propuesta de investigación se basa en un diseño metodológico cuali-cuantitativo, que ha permitido explorar, describir y generar datos respecto del sector de mensajería y cadetería que trabaja en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. A tales efectos, resulta necesaria la exploración de las condiciones y medio ambiente de trabajo del sector así como los factores de riesgo vinculados a los accidentes de trabajo en la vía pública, desde un enfoque de riesgo psicosocial.

Diseño

Se realizó un estudio exploratorio-descriptivo con un diseño cuali- cuantitativo organizado en dos etapas:

- a) Una primera cualitativa de tipo etnográfico que nos permitió identificar variables e indicadores.
- b) Una segunda etapa cuantitativa que comprendió el diseño, aplicación de una prueba piloto de instrumentos estandarizados que permitieron la observación de las condiciones del medio ambiente de trabajo y el registro de las percepciones subjetivas específicas de los trabajadores del sector.

Etapas 1: Cualitativa

Universo:

Trabajadores motoristas de mensajería y cadetería de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Muestra

El relevamiento se aplicó a informantes claves y calificados que aceptaron participar en el estudio, los cuales fueron elegidos mediante la técnica *Bola de Nieve*, a través de personas conocidas que posibilitaron el contacto. La cantidad de participantes en esta etapa fue determinada por el criterio de Saturación del Campo (*muestreo teórico*).

Técnicas e instrumentos de recolección de datos

- a. Revisión de documentos y registros (datos secundarios)
- b. Identificación y selección de informantes
- c. Entrevistas Semi- dirigidas
- d. Realización de grupos focales
- e. Talleres de diagnóstico ambiental
- f. Observaciones participantes y no participantes del medio ambiente de trabajo

Plan de Análisis:

Cada una de las técnicas empleadas que generó información cualitativa fue tratada mediante técnicas de análisis de contenido y elaboración de sistematizaciones que permitieron la interpretación y la comparación de los datos aportados por cada unidad de información y/u observación. Se efectuaron evaluaciones parciales de los resultados, que permitieron finalmente generar insumos para el diseño de los instrumentos estandarizados aplicados en la siguiente fase de la investigación.

Etapas 2: Cuantitativa

Universo:

Trabajadores motoristas de mensajería y cadetería de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Muestra

En la primer etapa del relevamiento cuantitativo, se aplicó una guía de observación a una muestra aleatoria de trabajadores motoristas que circulaban por distintos puntos-muestra de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En la segunda etapa del relevamiento se aplicó una encuesta estandarizada a una muestra intencional de trabajadores motoristas, cuya accesibilidad se vio facilitada mediante las gestiones establecidas con los dirigentes de sendas agrupaciones sindicales.

Proceso de recolección de datos

- a. Diseño, ajuste y aplicación de una guía de observación sistematizada.
- b. Diseño, ajuste y aplicación de una encuesta estandarizada.

Plan de Análisis:

Se elaboró en tabla Excel una grilla para el almacenamiento y comparación de los datos volcados en las guías de observación proveniente de los distintos puntos muestra, a fin de establecer el tratamiento cuantitativo de los mismos.

Se diseñó una base de datos para el procesamiento informático y el tratamiento estadístico de los datos relevados en la encuesta, a partir de la cual se efectuó el correspondiente análisis e interpretación de los datos que se hallan comprendidos en el presente informe. Para tal fin se utilizó el paquete estadístico SPSS 15.0.

Se ajustaron técnicas para la triangulación de la información cualitativa y cuantitativa generada en los dos momentos constituyentes del proceso de investigación, y para la elaboración de los resultados finales que se exponen en el presente informe.

RESULTADOS

CARACTERIZACION DE LA RAMA LABORAL BAJO ESTUDIO

Relevamiento de datos secundarios vinculada al sector bajo estudio y contacto con informantes calificados

La revisión de fuentes secundarias arroja por resultado la falta de datos específicos acerca de accidentes de tránsito en la población de trabajadores de Cadetería y Mensajería en la Ciudad de Buenos Aires.

La asociación civil Luchemos por la Vida publica en su página web¹ cifras sobre accidentes de tránsito en todo el territorio de la República Argentina, de las que se extrae que el 25% de las víctimas fatales del año 2009 corresponde a motociclistas, señalándolo como un incremento respecto de 2008.

El Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV), por su parte, publica² en referencia al año 2009 que, sobre un total de 4527 conductores partícipes en siniestros graves en el territorio de la República Argentina, el 36,7% corresponde a motociclistas, de los cuales el 62,8% corresponde a heridos graves y el 27,7% a muertos. En las conclusiones de su informe destaca que, detrás de las bicicletas, el rubro motociclistas tiene el mayor porcentaje de mortalidad, explicándolo, entre muchas otras causas, por “*la falta de regulaciones efectivas de correos y delivery*” (ISEV. 2005).

Cabe señalar inicialmente que no existe la ‘mensajería’ en el registro de actividades económicas. Dada la **ausencia de registro formal** de esta actividad laboral, los trabajadores de Delivery se encuentran actualmente desarrollando la actividad encuadrados bajo el convenio de ‘pasteleros’, el cual no contempla las condiciones especiales bajo las cuales se desarrolla dicha actividad, por ejemplo, el trabajo a la intemperie.

Según la información relevada en la entrevista con el representante de S.I.Me.Ca., si bien no existen datos oficiales por la **falta de categorización de la categoría “mensajería”**, se estima que en Capital hay actualmente 20.000 trabajadores del sector.

¹ http://www.luchemos.org.ar/es/index.php?option=com_content&view=article&id=783:cifras-sobre-accidentes-de-transito-en-argentina-2009&catid=48:generales&Itemid=54

² <http://es.calameo.com/read/00000480954be161bdb5b>

Finalmente, la Defensoría del Pueblo Porteño publica en su “Análisis estadístico de siniestros viales 2009”³ algunos datos más precisos. Allí se lee que, durante el año 2008, en el territorio de la Ciudad de Buenos Aires, el porcentaje de motociclistas involucrados en accidentes de tránsito alcanza el 33,6%. Informa también que el número de víctimas fatales disminuyó en 2009 un 25%, señalándolo como menor a la ocurrida en el resto de los vehículos. La cantidad de lesionados del sector motociclista, en cambio, creció un 5,15%, único rubro que registra aumento.

Concluye en su informe que *“las motos son el grupo que ha evidenciado una baja menor en el número de muertos. (...) Mientras el resto de los grupos presentan una tendencia a la baja, los motociclistas vienen presentando en forma constante desde el año 2008 un aumento del número de víctimas”*. Advierte además que *“El crecimiento continuo de motociclistas lesionados en los últimos años, debe advertir a las autoridades sobre la necesidad de implementar medidas de seguridad y políticas de prevención sobre este actor específico. (...) Este es un punto crucial para tener en cuenta al momento de planificar y diseñar políticas preventivas. Este tipo de datos permiten identificar que los motociclistas y peatones debieran convertirse en los principales destinatarios de las políticas de prevención en seguridad vial”*.

RESULTADOS

CARACTERIZACIÓN DEMOGRÁFICA DE LA POBLACIÓN ENCUESTADA

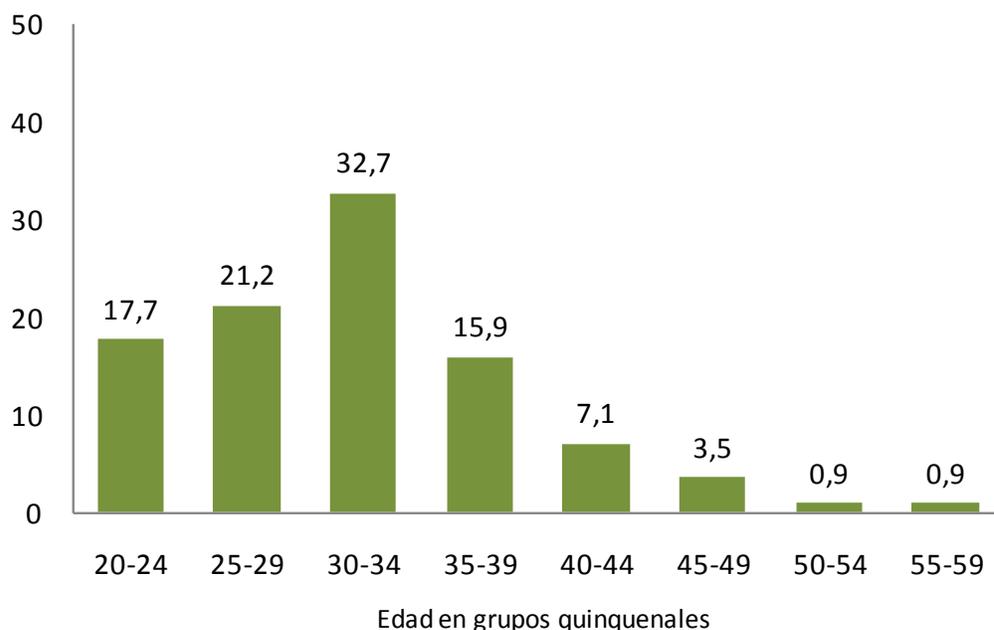
El estudio se llevó a cabo en personas entre los 20 y los 56 años de edad. La edad promedio fue de 32 años y la desviación típica de 7 años.

Por otra parte, durante las entrevistas realizadas con informantes clave de la agrupación SIMECA, los mismos comentaron que la franja etaria de trabajadores del sector suele estar conformada por jóvenes entre **20 y 30 años**, siendo aún más jóvenes aquellos que trabajan en delivery. Los referentes establecieron como edad promedio los 26-27 años, e incluso, un poco menos. Comentaron que ya a esa edad se empiezan a cansar. Se refirieron como “viejos” hacia 2 trabajadores de 33 y 45 años de edad.

Casi la tercera parte de la población tenía entre 30 y 34 años al momento de la encuesta, 32,7%, seguidos por quienes tenían entre 25 y 29 años de edad, 21,2%;

mientras que las personas de 40 años y más representaron menos del 15% (ver Gráfico 3).

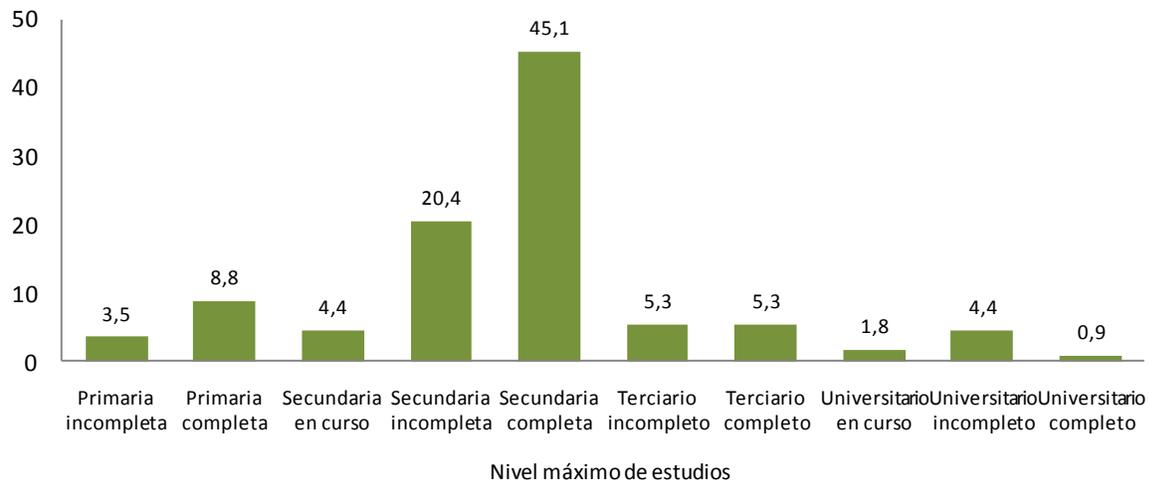
Gráfico 3: Distribución de la población según edad en grupos quinquenales



Si bien estos datos son los obtenidos a partir de las encuestas, esto concuerda con la población que participó tanto del taller. Cabe mencionar que aquellos trabajadores del sector que son mayores de 30 años de edad, son considerados “*viejos*” por los compañeros. Del mismo modo, se registra que la mayor parte de los trabajadores que realizan delivery, son más jóvenes y que muchos de estos jóvenes, trabajan en Capital y viven en Provincia de Buenos Aires. Siendo la secundaria, el máximo nivel de estudios alcanzado, en cerca de la mitad de la muestra, 45,1% y la edad promedio de inicio de trabajo en mensajería y cadetería con moto, de 23 años (desviación típica de 6 años); quien ingresó más joven fue a los 12 años, mientras que 46 fue la mayor edad de inicio de esta actividad.

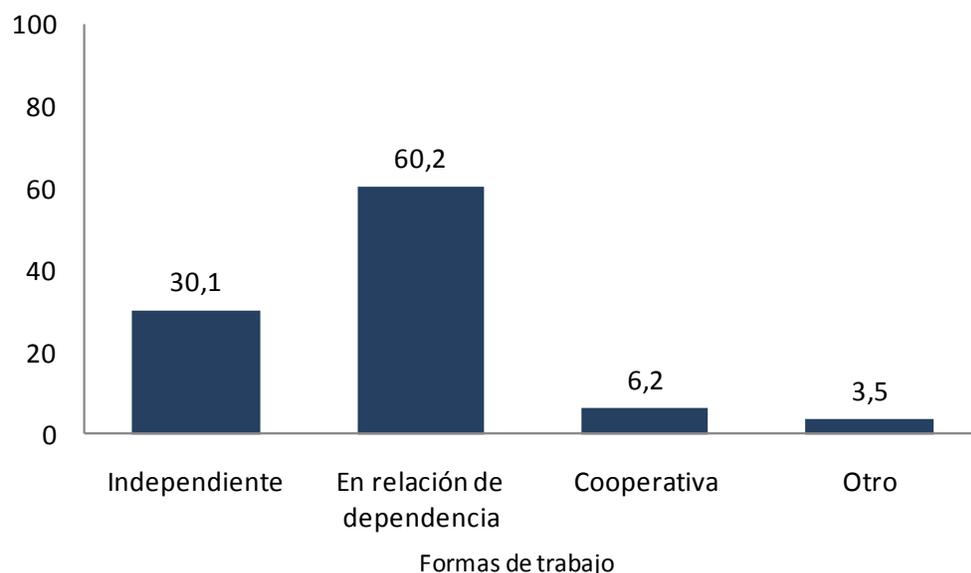
Con respecto al máximo nivel de estudios alcanzado, se encontró que cerca de la mitad de las personas, 45,1% habían terminado la secundaria, mientras que 20,4% tenían secundaria incompleta. Los demás niveles de estudio estuvieron por debajo del 10% de participación (ver Gráfico 4).

Gráfico 4: Distribución de la población según máximo nivel de estudios alcanzado



La mayor parte de los encuestados afirmó trabajar en relación de dependencia, 60,2%, seguidos de quienes trabajaban de manera independiente, 30,1% y el 6,2% dijo que trabajaba por cooperativa. Los demás trabajadores afirmaron que trabajaban a veces de forma independiente y otras en relación de dependencia (ver Gráfico 5).

Gráfico 5: Distribución de la población según edad de inicio de trabajo de mensajería o cadetería con la moto



La población que compone la fuerza de trabajo del sector y, por ende, aquella que participó durante todo el estudio, fue mayoritariamente masculina. El mencionado dato, fue obtenido con de los distintos instrumentos, a pesar que los porcentajes registrados en los distintos instrumentos utilizados, no son idénticos. A partir de las encuestas se registra, un 97,3% de participación masculina; de los cuales, la mayor parte, 55,5%, tenían entre 25 y 34 años de edad (25 a 29: 21,8%; 30 a 34: 33,6%); mientras que las 3 mujeres que formaron parte del estudio se encontraban entre los 35 y 44 años.

MODALIDAD DE TRABAJO

En relación a la modalidad de trabajo y la franja horaria en la que se realiza la tarea, se puede afirmar que la mayor parte de los encuestados, afirmó que la jornada laboral es diurna (90.3%) con un promedio de horas de trabajo diario, de 8 a 12 horas (47,8%) y que el trabajo es en "relación de dependencia" (60,2%).

No obstante, cabe señalar que esta modalidad de trabajo, si bien es denominada de este modo por los trabajadores encuestados, no responde a las normativas legales vigentes que permiten considerarlo de tal modo; dado que generalmente, los trabajadores trabajan para agencias que suelen administrar servicios de mensajería y, además, tercerizan servicios de empresas. Por este motivo, en el sector se hace referencia a la misma como “*relación de dependencia encubierta*”: le facturan al patrón y el patrón le factura a la empresa.

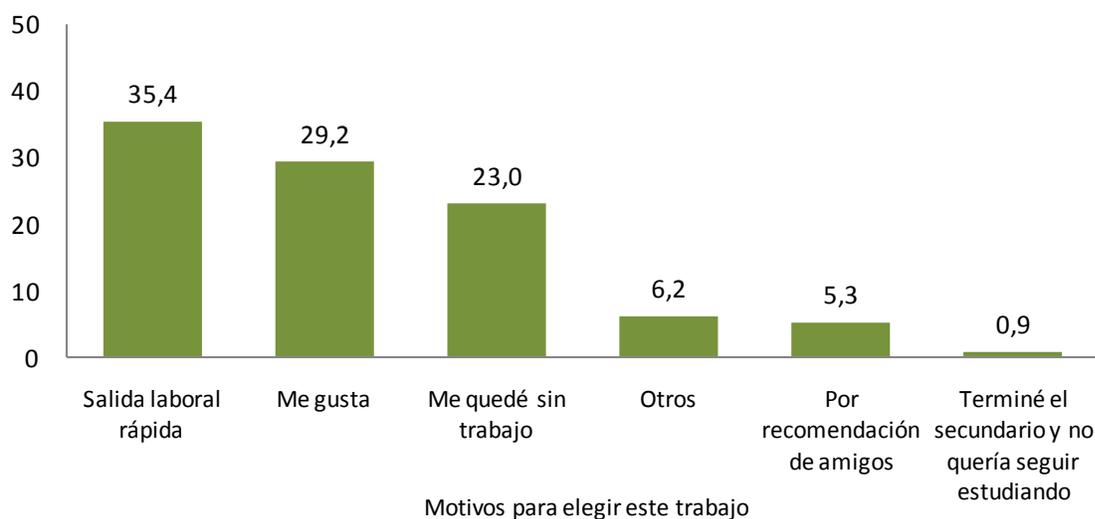
En relación a otras modalidades de trabajo del sector, se puede mencionar que en el porcentaje restante de los trabajadores no comprendidos en relaciones de dependencia los porcentajes más significativos (30,1%) son aquellos que trabajaban de manera independiente, y 6,2% dijo que trabajaba bajo la modalidad de cooperativa. Los demás trabajadores, afirmaron que trabajaban a veces de forma independiente y otras en relación de dependencia. También se ha detectado una modalidad de trabajo por “cuentapropia” que suelen trabajar de la siguiente manera: tienen un trabajo fijo para 1 ó 2 agencias o empiezan en una agencia pero después le ‘roban’ el cliente y trabajan directamente para él.

La modalidad de pago es el trabajo a destajo, es decir que obtienen un porcentaje del viaje realizado. Si bien más de la mitad de la población de trabajadores “están en blanco” y obtienen el medio jornal establecido normativamente para el gremio de los pasteleros: *estar en blanco* sirve, según los entrevistados, *para estar asegurado por la ART, la Obra social y realizar los aportes jubilatorios*.

Como se refirió anteriormente, la edad promedio de inicio de trabajo en mensajería y cadetería con la moto es de 23 años (desviación típica de 6 años) y según los datos obtenidos en relación a la edad de los trabajadores, se puede afirmar que el motivo de elección de este tipo de trabajo está relacionada con ser considerada una *salida laboral rápida*, 35,4% para los trabajadores que se encuentran entre los 30 a 39 años de edad. Esta razón, es seguida en porcentajes, por quienes afirmaron que “*les gustaba*”, 29, 2%, que son las personas más jóvenes del sector, de 20 a 29 años. Por último, los que lo eligieron porque “*se quedaron sin trabajo*”, 23%, son las personas de 40 años y más.

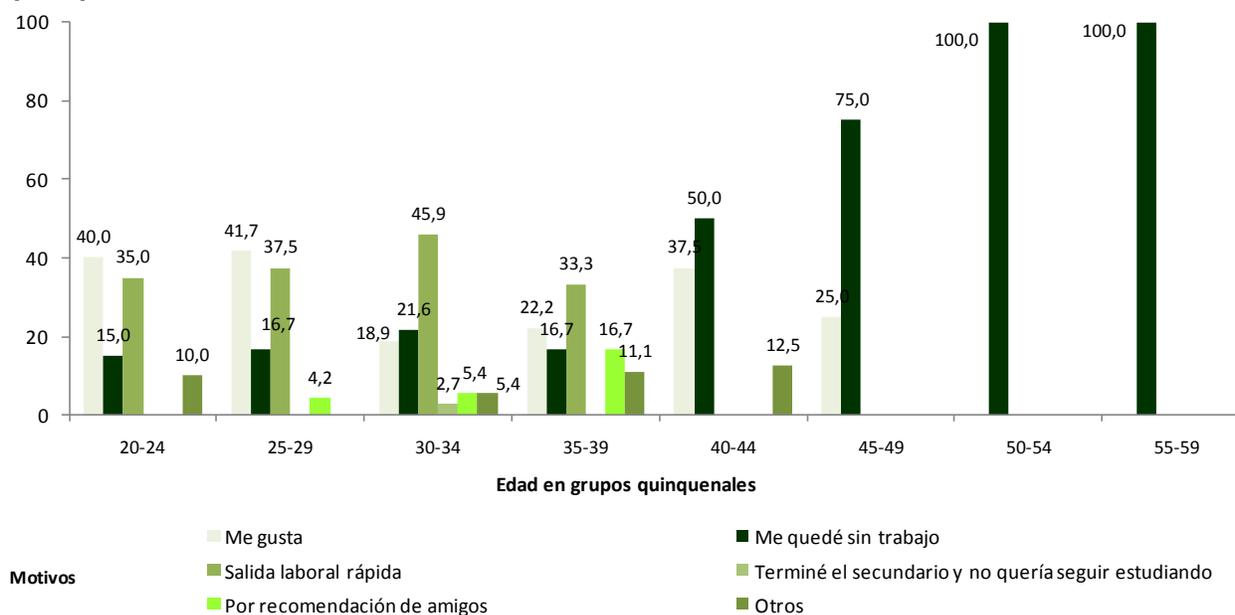
En cuanto a los motivos para elegir este tipo de trabajo, se presentó como principal razón la salida laboral rápida, 35,4%, seguida por quienes afirmaron que les gustaba, 29,2% y de los que lo eligieron porque se quedaron sin trabajo, 23%, las demás razones estuvieron por debajo del 10%. Entre los otros motivos, los encuestados manifestaron la facilidad de horarios para alternar con otras actividades y buen pago (ver Gráfico 1).

Gráfico 1: Motivos para elegir este trabajo



Con relación a la edad se encontró que el gusto por este trabajo fue la razón principal para las personas más jóvenes, de 20 a 29 años; mientras que para los de 30 a 39, el motivo más importante fue la salida laboral rápida y para las personas de 40 años y más, fue la pérdida de otro trabajo (ver Gráfico 2).

Gráfico 2: Motivos para elegir este trabajo según edad en grupos quinquenales



De acuerdo a las entrevistas reportadas, el ingreso al sector es relativamente fácil, si se compara con otros sectores laborales. Generalmente, se empieza con la realización de "Delivery" y luego se pasa a mensajería. Primero, suele comenzarse a pie o en bicicleta, después se compran una primera moto y luego la cuestión es ir progresando y comprando una moto mejor.

En líneas generales, el dinero para comprar la primera moto es conseguido mediante una indemnización de un trabajo anterior o por un préstamo de amigos que se dedican a esta actividad o algún familiar que contribuye. Un dato a destacar es que actualmente se identifica como una de las pocas oportunidades para hacer este pasaje de una moto a otra de mayor cilindrada, *"tener un accidente y comprar la nueva moto con la plata que paga el seguro"*.

Un gran porcentaje de los trabajadores del sector, en los grupos focales realizados, han afirmado que debido *"a la falta de oportunidades laborales para los jóvenes desde los años 90, comenzaron a trabajar en esta área que les brindaba a quienes habían terminado el secundario, una salida laboral rápida"*, y para *"los que no habían terminado el secundario, éste era un trabajo en el que se buscaba a mucha gente, no requería capacitación y sólo una pequeña inversión de dinero en la moto."* Es necesario aclarar además que, entre los otros motivos, los encuestados manifestaron *"la facilidad de horarios para alternar con otras actividades y buen pago"* que este trabajo les brinda.

MEDIDAS DE PROTECCION Y SEGURIDAD

La mayor parte de los sujetos entrevistados refiere mantener un vínculo estrecho con su moto y el estilo de vida que la misma conlleva. La moto, forma parte de su identidad: *"Es mi amiga, nadie me va a bajar de la moto"* *"La moto me daba libertad, flexibilidad, estaba en la calle, era rebeldía"*.

Las motos, que son su principal medio de trabajo, por lo general, son de su propiedad y la patronal no ejerce ningún control sobre las mismas. Los trabajadores, también se costean la nafta, el casco y el resto del equipamiento: no hay zapatos especiales, no reciben por lo general equipo de lluvia. So lo en contadas ocasiones las empresas les facilitan alguna vestimenta (de acuerdo a los testimonios relevados, probablemente pueda atribuirse más a una cuestión de publicidad o de imagen de la empresa que por la seguridad del empleado o beneficio del mismo).

La mayor parte de los encuestados afirmó utilizar una moto de entre 125 y 250 centímetros cúbicos de cilindrada, 77%, mientras que, quienes tenían motos de entre 50 y 110 c.c. representaron el 13,3%, entre 250 y 500 c.c. 8,8% y solo el 0,9% más de 50 c.c. Por su parte, más de la mitad de los trabajadores afirmó tener motocicletas de menos de 2 años de antigüedad, 57,5%, seguidos de quienes dijeron tenerla hacia 3 o 4 años, 29,2%; los que tenían una moto de 5 a 10 años, 12,4% y solo 0,9% afirmó tenerla hacia más de 11 años. La mayoría de los trabajadores, 74,4%, afirma que realiza "controles a las motos", mensualmente, mientras que 20,9% dijo que lo hacía de manera semestral y 4,5% anualmente.

En relación al equipamiento, considerando específicamente el uso de casco, la mayoría de trabajadores manifestó usarlo. Esto fue corroborado con los datos obtenidos en las observaciones (75% -90% dependiendo del sitio de observación). La mayor parte de los trabajadores utilizan los cascos de tipo cerrado, 59,3% mientras 7,1% lo utilizaba abierto, 3,5% tanto cerrado como abierto y 30,1% dijo utilizarlo de tipo rebatible. En cuanto a la utilización que se le daba al mismo, 73,5% dijo que lo usaba puesto y atado, 18,6% puesto y sin atar, 3,5% como sombrero y 4,4% rebatible. Por su parte, 70,8% tenía casco de menos de 2 años de antigüedad, 27,4% de 3 a 5 años y 1,8% de más de 10 años.

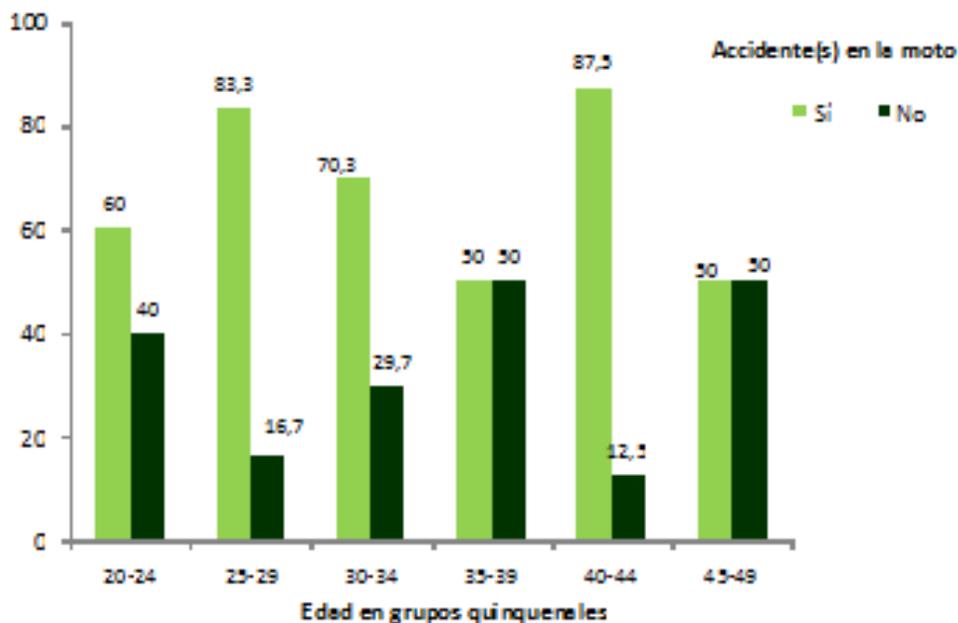
Los trabajadores refieren como un obstáculo para la utilización del casco, "*la no utilización del mismo por parte de la policía*" o "*la falta de capacitación a los trabajadores acerca de los beneficios de usarlo.*" Del mismo modo, se afirma que el "*proyecto de ley presentado por el actual Jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Mauricio Macri, acerca de las medidas de seguridad que deben ser utilizadas por los trabajadores del sector, como la utilización de chalecos, no da total respuesta a las necesidades de los trabajadores.*"

En relación a otras medidas de seguridad, se puede mencionar que la presencia de guantes, cubremanos, uniformes y pecheras se registró en un porcentaje que varían entre 10%-20% en los distintos lugares observados. Durante el taller, los trabajadores del sector manifestaron que les parecía importante controlar el equipamiento de seguridad en su trabajo.

IMPACTO SOBRE LA SALUD Y EL BIENESTAR SUBJETIVO

En cuanto a los accidentes en la moto, 69% de los trabajadores afirmó haber tenido al menos uno, sin ninguna tendencia según la edad, siendo los de 25 a 29 años, los de 40 a 44 y los mayores de 49 quienes presentaron proporciones mayores a 80% (ver Gráfico 6).

Gráfico 6.: Accidente(s) en la moto según edad en grupos quinquenales



Este dato se registró también a través de la participación de los trabajadores en los talleres y grupos focales: *-“Estoy todo roto, tengo puntos, los dedos no los tengo bien”; “Me rompí una pierna, tengo un oficio y de esto me voy a morir” “Volví y me pegué un palo en la moto hace un año y medio. Ahora estoy tirando Cvs”.*

Al ser consultado uno de los referentes del gremio del sector de mensajería y cadetería que actuó como informante, éste señaló: *“Si bien no existe un registro fehaciente de los casos de siniestralidad laboral en esta rama laboral, se contabilizaron numerosos accidentes laborales, en su mayoría, fatales (de acuerdo a informantes de las agrupaciones sindicales del sector); “En el año 2005, había ocho compañeros muertos por mes.”*

Además del riesgo de sufrir accidentes de tránsito, durante los talleres de discusión los trabajadores reconocen con facilidad otros aspectos negativos de la actividad laboral *-“lo más negativo es el smog, la policía, el tránsito, la gente, los peatones, la velocidad con la que andan los peatones, la alienación, el subte”-*. Presentan dificultad para encontrar aspectos positivos o agradables *-solo identificando como positivo, “los espacios verdes de la Avenida 9 de Julio para descansar o para comer”-*.

Según lo relevado en las entrevistas con referentes de SIMECA, el modelo de la moto repercute en el ruido y vibraciones que generan, lo que influye directamente en la salud del trabajador de este sector: *“el ruido más la intensidad del laburo hace que*

estés como aturdido, la sensación es así de abombado, no querés escuchar nada más. Apagás la tele, apagás todo, no querés saber más nada". En este sentido, los controles son importantes ya que el ruido depende del estado del motor, así como también depende del caño de escape que se utilice.

Otra cuestión importante es la amortiguación, por la cantidad de baches en las calles y el tipo de pavimento. Los referentes aclararon que hay 2 tipos de motos: las de calle y las de enduro (más parecidas a una motocross; tienen mejor amortiguación).

Si bien el ruido va a depender del estado del motor y los controles que se efectúen, otra cuestión a considerar es que, según el motor, hay motos de 2 tiempos y de 4 tiempos, y esto influye también en este aspecto. Las motos de 2 tiempos son las que más ruido hacen y las que más vibran. Se mencionaron específicamente la (...) y la (...) como las motos de 2 tiempos más conocidas y comunes, las más ruidosas. Es un tipo de moto más sencilla. Los comentarios al respecto fueron: *"Claramente la (...) y el (...) tendrían que estar prohibidas para trabajar, una moto con tan poca suspensión"* ; *"yo viví 6 años arriba de una de esas, te aseguro que mi columna no la extraña, ni mi hígado, ni mis riñones, ni nada"*.

En relación al tiempo sin trabajar debido a accidentes de tránsito, se puede mencionar que de las 78 personas que afirmaron haber tenido al menos un accidente en la moto, 55,1%(n=43) dijo haber tenido que dejar el trabajo por dicho suceso, de los cuáles 16,3%(N=7) de 1 a 4 días, 1 semana 7%(N=3), 15 días, 14%(n=6), 1 mes, 25,6%(n=11) y más de 1 mes, 37,2%(n=16).

Con relación a los controles de salud, el 11,5% dijo hacerlos semestralmente, 35,4% anualmente, 45,1% manifestó que no se los hacía y 8% se ubicó en la categoría otros, respondiendo principalmente que los hacía cada vez que era necesario, cada mes y/o una vez cada muchos años.

Como enfermedades laborales importantes, los entrevistados mencionaron problemas relacionados con la vista, los riñones (por el rebote del cuerpo en la moto), las rodillas, la espalda debido entre otras cuestiones, a las posturas incómodas o forzadas que se detectaron obedecían, en general, a llevar cargas demasiado voluminosas e incómodas. Del mismo modo, fueron registradas y/o posturas de encorvamiento en las observaciones sistematizadas efectuadas en distintos puntos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

CONDUCTAS Y PERCEPCIÓN DEL RIESGO

Conductas de riesgo

Con el fin de obtener un indicador de conductas de riesgo, se efectuaron 19 preguntas; 10 de ellas hacían alusión a conductas negativas, cuya escala de respuestas tomó los siguientes puntajes: Siempre 1, Casi siempre 2, Algunas veces 3, Casi nunca 4 y Nunca 5. Por su parte, para las 9 que expresaban las conductas positivas, los puntajes de las categorías se distribuyeron así: Siempre 5, Casi siempre 4, Algunas veces 3, Casi nunca 2 y Nunca 1. (ver Tabla 1).

Tabla 1. Agrupamiento de las conductas de riesgo

Conductas negativas	Conductas positivas
3.2 Hago zigzag en los carriles	3.1 Respeto semáforos
3.8 Llevo los paquetes entre mi cuerpo y el manubrio	3.3 Respeto normas
3.9 Llevo los paquetes en la parte posterior del asiento	3.4 Respeto límites de velocidad
3.10 Llevo los paquetes en mis manos	3.5 Utilizo retrovisores
3.11 Llevo los paquetes colgando de mis brazos	3.6 Utilizo luces giro
3.13 Llevo el bolso entre mi cuerpo y el manubrio	3.7 Utilizo casco
3.14 Llevo el bolso en la parte posterior del asiento	3.12 Llevo los paquetes en caja/baúl
3.16 Hablo por Handy y/o celular mientras conduzco	3.15 Llevo el bolso en el accesorio preparado para ello
3.18 Tomo alcohol durante mi jornada laboral	3.17 Estaciono para hablar por celular o Handy
3.19. Fumo durante mi jornada laboral	

Con la clasificación anterior se pudo obtener un puntaje total, con el cual se estableció una frecuencia única de las conductas de riesgo. Quienes presentaron el menor puntaje (19x1=19) fueron los que tuvieron todas las conductas negativas siempre y nunca las conductas positivas; mientras que los que obtuvieron el mayor

puntaje ($19 \times 5 = 95$) fueron quienes respondieron nunca en las conductas negativas y siempre las positivas (ver Tabla 2).

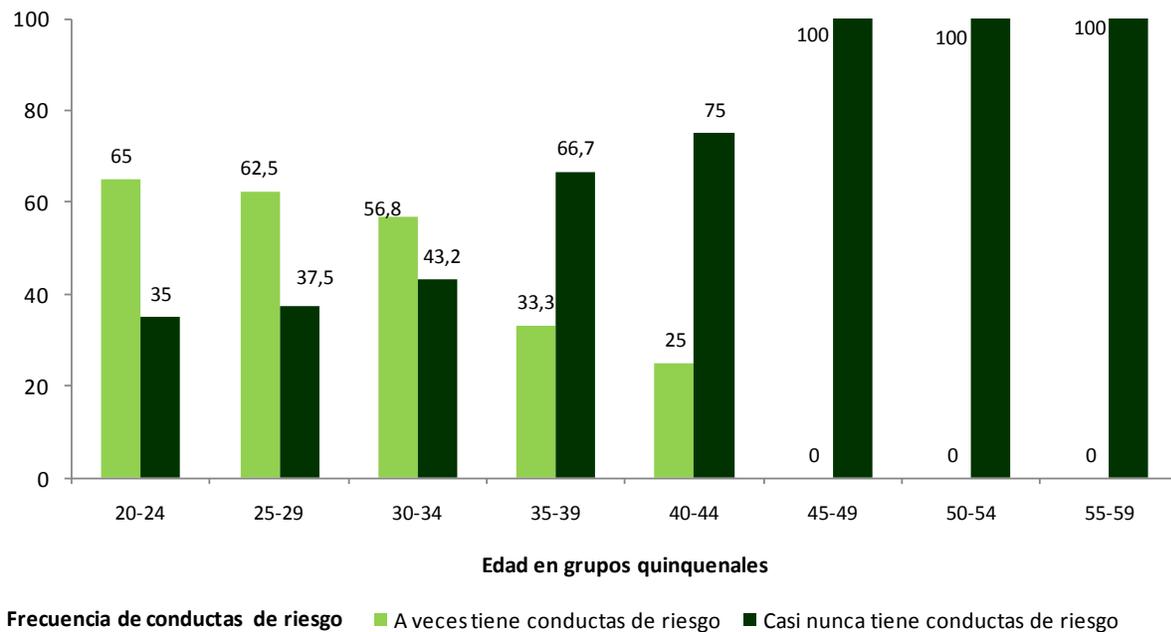
Tabla 2. Score de conductas de riesgo

Escala	Puntaje
Nunca tiene conductas de riesgo	95
Casi nunca tiene conductas de riesgo	70-94
A veces tiene conductas de riesgo	45-69
Casi siempre tiene conductas de riesgo	20-44
Siempre tiene conductas de riesgo	19

Los resultados obtenidos al respecto fueron: 50,4% ($n=57$) de los encuestados se ubicaron en el rango de 45 a 69 puntos, es decir en la categoría a veces tiene conductas de riesgo; mientras que 49,6% ($n=56$) restante, tuvo puntuaciones entre 70 y 94, opción casi nunca tiene conductas de riesgo. El valor promedio obtenido fue 69 (desviación típica de 10), correspondiente a la categoría a veces, además ninguno de los trabajadores tuvo puntajes inferiores a 45 y el valor máximo fue de 91.

Con relación a la edad se encontró que a medida que aumenta la edad, disminuye la frecuencia de conductas de riesgo, es decir, quienes tenían entre 20 y 34 años se ubicaron principalmente en la categoría a veces, mientras que los de 35 años en adelante presentaron la categoría casi nunca tiene conductas de riesgo en mayor proporción.

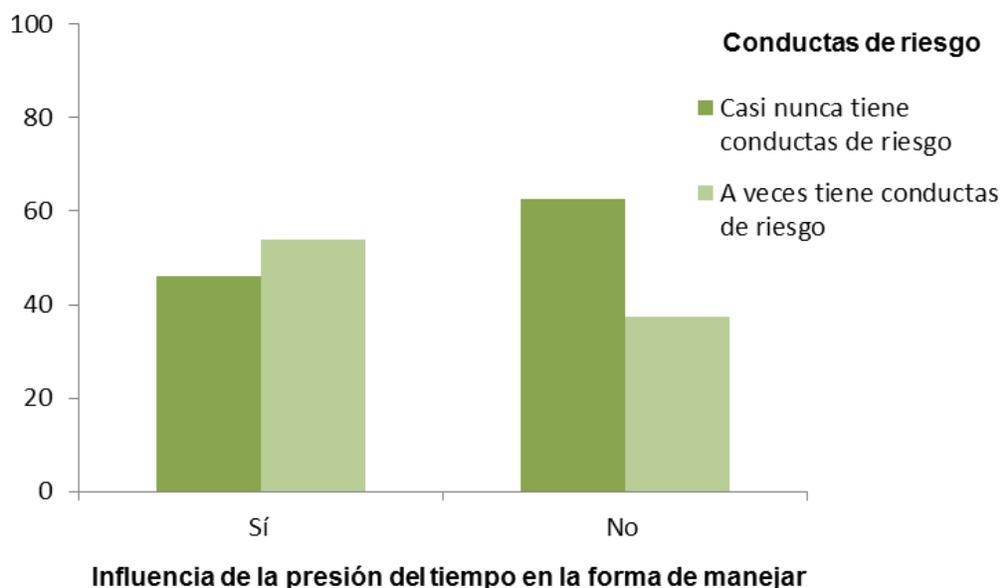
Gráfico 9. Frecuencia de conductas de riesgo según edad en grupos quinquenales



PERCEPCIÓN DEL RIESGO

Cuando se preguntó acerca de la influencia de la **presión del tiempo** en la manera de conducir, 78,8% de los encuestados dijo que sí influía, mientras que el 21,2% manifestó que no. La mayor parte de quienes respondieron de manera afirmativa tenían conductas de riesgo algunas veces, 53,9%; mientras que de los que dijeron que no influía la presión del tiempo en la forma de conducir, la mayoría casi nunca presentaban conductas de riesgo, 62,5%. (ver Gráfico 10).

Gráfico 10. Frecuencia de conductas de riesgo según influencia de la presión del tiempo en la forma de manejar.



Todos los participantes del taller manifestaron ser conscientes del estrés y el riesgo que acarrea este tipo de ocupación laboral. *“Convivimos con la muerte, la llevamos sentada atrás”*; *“Este trabajo te altera, te lleva al desequilibrio mental”*. *“Es que somos una tribu. El factor de riesgo más importante es estar arriba de la moto”*, *“No tenés garantía de que no te pisen, aunque no estés circulando”*, *“Somos lo mismo ‘yo y la moto’: tenemos que volver los dos al final del día”*

Poco más de la mitad de los encuestados, 50,4% (n= 57) se ubicaron en la categoría a veces tiene conductas de riesgo; mientras que el 49,6% (n= 56) restante, en la opción casi nunca tiene conductas de riesgo. El valor promedio obtenido se corresponde con la categoría a veces. Es importante referir, que además ninguno de los trabajadores tuvo puntajes en los extremos, en las categorías nunca y siempre. Concurrente, a esta información obtenida en las encuestas durante los talleres una de las frases que expresó uno de los participantes y que toma relevancia en este tema es *“La conducta del motoquero es violar las reglas.”*

En la encuesta se encontró que a medida que aumenta la edad, disminuye la frecuencia de conductas de riesgo, es decir, quienes tenían entre 20 y 34 años se ubicaron principalmente en la categoría a veces, mientras que los de 35 años en adelante presentaron la categoría casi nunca tiene conductas de riesgo en mayor proporción.

A continuación se reflexionó durante el taller acerca de los riesgos percibidos por los integrantes del sector de cadetería y mensajería y las conductas que ellos pueden **adoptar frente a los mismos**, los cuales pudieron caracterizar como controlables, parcialmente controlables y no controlables.

Perciben dentro de su control:

- a. Los horarios: “controlar los horarios: prefiero organizar mi trabajo para cuidar mi vida.”
- b. La policía: “Se pueden evitar problemas teniendo todo en regla y ya está”; “depende del trato que vos les das”.
- c. La prudencia: “Necesita prudencia, para ver si pasa o no pasa. El imprudente muere más fácil porque es más arriesgado” “Siendo prudente se puede manejar mucho más el riesgo. Hace dos años que no choco.”

Perciben que no está dentro de su control

- a. Peatones - “No se puede controlar”.

Parcialmente controlables:

Estos factores fueron aquellos que despertaron mayor grado de problematización y discusión al interior del grupo, pues en opinión de algunos participantes se trata de factores controlables mientras que para otros participantes no lo son:

- a. Tránsito - “¡No da!”, “*Sí, podés manejar bien y respetar las normas, lo hacés vos*”. Otro participante reflexiona que “*Al tránsito lo hacés vos también con tu forma de manejar*”.
- b. Alienación- Uno de los mayores dijo: “*Te podés evadir pero la alienación sigue y encima tenés hambre*”. Un participante del grupo de menos experiencia comentó: “La alienación también está por las condiciones del trabajo. Si trabajáramos bien, no a destajo, con un buen sueldo... Si yo gano 8 lucas, voy a 50 y respeto”.

A continuación se caracterizan los factores de riesgo asociados a la salud y seguridad de los trabajadores del sector vinculados con factores ambientales y a la conducta del trabajador:

MEDIO AMBIENTE DE TRABAJO

Los siguientes factores han sido identificados a través de las técnicas de observación sistematizada en puntos clave de la Ciudad de Buenos Aires.

- a. El **nivel de ruido**, que ronda los 80 o 90 dB, cuya fuente es fundamentalmente el tránsito vehicular no sólo de automóviles sino también de colectivos y camiones. Este nivel sonoro, tiene un efecto lesivo en los seres humanos. Ocasionalmente, se agregaron, como fuente de ruido las perforadoras de rocas, alcanzando así los 110 dB, nivel caracterizado como sumamente lesivo.
- b. El **volumen de los ruidos** mencionados, presentaban una intensidad que osciló entre media y alto, de frecuencia grave o aguda según se trate de ruido de motores o de bocinas y sirenas, y, a pesar de que disminuye un poco, cuando el tránsito se detiene en semáforos, se registra de modo continuo.
- c. Las **fuentes de vibraciones**, fueron fundamentalmente motocicletas, camiones y colectivos, agregándose ocasionalmente taladros, y el subte.
- d. La **iluminación** de luz natural, de intensidad variable determinada por las condiciones climáticas, a saber: excesiva en los días de sol y escasa, en los nublados.
- e. Las **condiciones higrotérmicas**, la temperatura registrada en períodos de observación osciló en general entre 22° y 32° C, y la humedad entre el 42% y el 70%. Se registraron lluvias y el viento fue leve.
- f. La **radiación**, se ha registrado la exposición a rayos solares intensos, en la mayoría de los puntos de observación.
- g. Los **químicos**, se vio presencia principalmente de gases y humos provenientes de los caños de escape de los vehículos.
- h. **Factores biológicos**: animales (perros y palomas), insectos y vegetación (árboles y plantas).
- i. Ocasionalmente, presencia de **desechos y residuos** en bolsas de basura, que despiden olor desagradable.
- j. **Las condiciones de la vía pública**: Por ejemplo, el mal estado de las bocas de tormenta cuando llueve; la frecuencia de baches y pozos que se constituyen en fuente de inestabilidad para el conductor de la moto y del vehículo con el cual este eventualmente entra en relación.

Por otra parte, durante los talleres y a través de las técnicas de grupos de discusión se identificaron los siguientes factores:

- a. **Los peatones:** El grupo con mayor experiencia incluye al factor humano como un factor de riesgo, en los talleres dicen *“La gente”, “las mujeres manejando”, “los nenes que cruzan a lo loco la calle, los pisás.”*
- b. **Los controles policiales:** Los trabajadores del sector, en los talleres refieren los controles policiales como un factor que incrementa las condiciones de riesgo. Al entrevistar a las personas con mayor antigüedad en el área de trabajo del sector estos hicieron referencia a los controles policiales, señalando que *“el riesgo es si no tenés los papeles, sino no.”* Si bien este aspecto lo relacionan con la propia conducta, refieren que esto es riesgoso pero que *“depende del trato que le das.”* A su vez dicen *“no generan seguridad, cuando te paran no sabés cómo te van a tratar, te tiran la moto encima.”* Los trabajadores con menor experiencia en el área de trabajo, también refieren a los operativos policiales: *“el riesgo de que nos saquen la moto y no podamos trabajar.”*
- c. **Escasez de áreas para el descanso y aseo personal:** Los mensajeros refieren que no suelen tener baños en sus trabajos pero sí los tienen los administrativos de las empresas de mensajería. Los trabajadores creen que los patrones tampoco quieren que se amontonen en la agencia para que no se organicen entre ellos. De hecho, muchas agencias no tienen espacio físico para ellos y, si lo tienen, tratan de que no estén mucho tiempo ahí.

MODALIDADES DE CONTRATACION

- a. **El trabajo a destajo:** Los trabajadores del área de mensajería y cadetería relacionan las propias conductas de riesgo asociadas a las condiciones y medio ambiente de trabajo. Es importante destacar que atribuyen el pago o trabajo a destajo a la conducta que ellos adoptan de *“apurarse”*. Los trabajadores refieren al trabajo a destajo, como un factor de riesgo ya que cuando hay trabajo tratan de sacar la mayor cantidad de viajes posible. En el testimonio de uno de los entrevistados, se registra: *“vas viniendo por la Panamericana y llamas para preguntar: ¿tenés otro viaje?”* Lo cual incrementa el estrés por presión de la carga laboral y no permite cumplir con las medidas de precaución y control requeridas para el manejo de los vehículos en los cuales se trasladan.
- b. **Carga horaria y presión de tiempo:** Los trabajadores refieren que la jornada laboral mayor a 8 hs, es un factor de riesgo en su trabajo. Encuentran la razón

de esto en las condiciones de trabajo *“la precarización que rige esta actividad que impide un adecuado control sobre la extensión horaria de la jornada”*. Relacionado con el punto anterior, uno de los factores de riesgo percibido como más relevante por los trabajadores es el que refiere a la presión de tiempo. En la encuesta, cuando se preguntó acerca de la influencia de la presión del tiempo en la manera de conducir, 78,8% de los encuestados dijo que sí influía, mientras que el 21,2% manifestó que no. La mayor parte de quienes respondieron de manera afirmativa tenían conductas de riesgo algunas veces, 53,9%; mientras que de los que dijeron que no influía la presión del tiempo en la forma de conducir, la mayoría presentaba conductas de riesgo casi nunca, 62,5%. Esto se corresponde con lo visto en los talleres. Refieren *“Somos los desorientados del trabajo, vamos donde nos mandan... La otra vez vine desde Martínez al centro en 12 minutos.”* Otro trabajador, refiere *“hay que tomar decisiones rápidas”*. Los trabajadores con menor experiencia en el área refieren conductas de riesgos en relación al *“reloj, los horarios, el tiempo”*. En relación con esto, los trabajadores con más experiencia en el área de trabajo dicen: *“No llego, bueno no importa, prefiero priorizar mi vida”*. Reflexionan que *“el primer síntoma del tránsito es la personalidad violenta. Los pibes saben que se van a morir si hacen algo como ir muy rápido, pero igual lo hacen.”* Finalmente, cabe señalar aquí otro ejemplo que ilustra lo anterior: durante el taller una de las personas con menor experiencia en esta área dice *“yo voy atrás de la ambulancia”* y un trabajador con mayor experiencia en el área le responde: *“así te pegás un palo”*.

CONDUCTAS DEL TRABAJADOR

- a. **Uso del handy/teléfono celular:** Los trabajadores del sector, en las entrevistas, refieren el uso del handy como uno de los factores de riesgo. El uso del handy aparece como un elemento de presión y, al mismo tiempo, de distracción o de distensión. Además de constituirse en una herramienta de trabajo, resultaría ser un estresor positivo o negativo, de acuerdo a las circunstancias laborales. Refieren que los patrones les dejan llevarse el handy luego de la jornada laboral pero cuando hay muchas comunicaciones entre ellos, cortan la conexión. Lo anteriormente referido por los trabajadores se corresponde con los datos obtenidos en las observaciones. Mientras conducen, la principal conducta observada fue *“el hablar por handy o celular”*, en porcentajes cercanos al 10%; mientras que en zonas de descanso este porcentaje alcanza el 40% de los trabajadores observados.

- b. **Uso de auriculares:** Los trabajadores refieren el uso de MP3 ó 4 como un factor de riesgo, de modo análogo a lo que sucede con el manejo del handy. Refieren que utilizarlos, no les permite atender las señales del tránsito y adoptar las maniobras adecuadas durante el manejo del vehículo y las conductas de protección que evitarían la ocurrencia de accidentes laborales. Esto se corresponde probablemente con algunas de las conductas de riesgo observadas, en cuanto a la forma de conducir, las variables *“no respetar el semáforo”*, *“no usar luces de giro”* y *“no respetar el carril”* aparecieron en todos los casos, aunque en porcentajes muy variables. En general, *“el cambio de carril”* y *“el no uso de luces de giro”* fueron las más frecuentes. También pudo observarse en algunos pocos casos *“ir en contramano”*, *“detenerse sobre la senda peatonal”* y *“utilizar mal el casco.”*
- c. **Consumo de alcohol y drogas:** Otro factor de riesgo percibido por los trabajadores es el consumo de alcohol y sustancias psicoactivas. Durante los talleres, alguno de los participantes (que se reconocían entre quienes no acostumbraban consumir alcohol en el horario de trabajo) reconocen que son un gremio con muchos problemas de alcohol y drogas. Refieren a su vez que la patronal no ejerce ningún control, y relacionan esta permisividad a las condiciones laborales a las que se hallan expuestos. Refieren conocer las consecuencias negativas de consumir alcohol y drogas. Se observó a su vez *“el consumo de distintas sustancias (tabaco, marihuana y alcohol)”* mientras se conduce que no alcanza al 10% en la muestra total observada. Se relevó que este porcentaje se eleva en los puntos de descanso.
- d. **Carga transportada:** Las conductas de riesgo también se observaron en relación a la carga transportada, se observó que los paquetes son llevados en su gran mayoría en la parte posterior del asiento, aunque en ocasiones también entre el cuerpo y el manubrio. Los bolsos, en cambio, se reparten entre la parte posterior del asiento y el brazo y, en ocasiones, entre el cuerpo y el manubrio. También fue observado el uso de mochilas.
- e. **Posturas incómodas o forzadas:** Las posturas incómodas o forzadas que se detectaron obedecían, en general, a llevar cargas demasiado voluminosas e incómodas. También fueron observadas posturas de encorvamiento.

ADOPCION DE MEDIDAS PREVENTIVAS Y EDUCACION VIAL

Es de destacar que los trabajadores del área relacionan, entre otras cosas, los accidentes con las conductas que ellos adoptan al manejar y, principalmente, con la

prudencia. Uno de los chicos más jóvenes en el taller comentó: *“Siendo prudente evitás muchos accidentes. Yo, hace 2 años que no choco: calculo las distancias, no freno de golpe, voy por el lugar debido”*. Otro trabajador: *“no voy a velocidad indebida, no voy muy rápido ni despacio”*. Uno de los representantes gremiales, comentó: *“Es innegable que manejando con prudencia se reducen posibilidades”, “Prudente es el que más vive. El imprudente muere más rápido”*. Uno de los jóvenes participantes al taller comentó en respuesta: *“No necesariamente, en este trabajo no es seguro porque viene otro y te choca”*.

La mayoría de los encuestados dijo que no había participado de ninguna charla o curso sobre prevención de accidentes, 64,6% (n= 73).

Sin embargo, en el taller realizado con integrantes del sector de mensajería y cadetería, la mayoría de los participantes coinciden en la necesidad de la educación vial, ya que la misma es insuficiente: *“No se da. Es una necesidad la educación vial. Vivimos al límite, no podemos dudar”, “se pide la educación vial desde chicos”, “No tenemos educación vial, tendría que estar desde el jardín”*.

A su vez, la poca educación vial que reciben no la consideran ni eficaz ni suficiente. *“Lo que aprendés cuando sacás el registro no sirve para estar en la calle.”* En cuanto a cursos, un referente gremial en el área de mensajería y cadetería dice: *“Sí en 5 días no enseñan nada, les digo que no pierdan tiempo, que no vayan.”*

Denuncian la falta de regulación y la facilidad en la obtención de la licencia para conducir motos, entre otros vehículos, *“compran ‘legalmente’ el registro, la educación vial no sirve”, “Cualquier pibe con 20 años y registro saca la moto, pero no sabe trabajar. Te dan la moto con un casco que no sirve. En realidad ni siquiera saca el registro, ¡con 4 gambas te dan un acoplado!”*

IMAGEN DEL TRABAJADOR DE MENSAJERÍA Y CADETERÍA

En entrevistas con los referentes gremiales del área de mensajería y cadetería, denuncian que los medios de comunicación reflejan los prejuicios existentes en torno a la actividad laboral de quienes integran esta rama laboral: *‘dicen que tenemos tendencia suicida’*.

Prima, por lo general, una perspectiva que se centra en la accidentología resultante (de tránsito y, por ende, de trabajo) en el cual el trabajador aparece a menudo como co-responsable de numerosas situaciones, sin que se efectúe un examen atento y minucioso de las condiciones y medio ambiente de trabajo que actuarían como determinantes directos de los casos que devienen en accidentes. Se añade ahora la cobertura mediática de temas policiales en los cuales aparecen conductores de

motocicletas como responsables de delitos (hurtos menores, robos con utilización de armas de fuego en salideras bancarias) acrecentándose la desconfianza o percepción de inseguridad de parte de peatones u otros conductores de vehículos por quienes se desplazan en la vía pública a través de motocicletas.

Lo anteriormente mencionado por referentes gremiales, fue corroborado en los talleres realizados con trabajadores del sector. Fue reiterada la referencia, a estas cuestiones: *“Los robos, la inseguridad, que te impliquen como ‘el motochorro’, si es de alta cilindrada la paranoia de que te van a robar. La gente cierra la ventanilla, es una discriminación encubierta. A muchos trabajadores les robaron la moto. A uno 4 veces, a otros, una vez, son pocos a los que no les robaron ninguna vez”* *“o que te impliquen como ‘motochorro’, no diferencian. Hay mucha paranoia, te cierran las ventanas de los autos cuando te ven al lado en el semáforo”*, *“vivimos estigmatizados y eso no deja de afectarte”*, *“sí, a todos nos robaron al menos una vez la moto”* a lo cual otros refirieron: *“a mí 2” “a mí 1” “a mí 4”*.

Fue interesante, para contrarrestar con lo referido anteriormente en cuanto a la imagen que ellos creen que la gente en general tiene de ellos, reflexionar acerca de las características que ellos consideran debe, idealmente, tener un motoquero. Los trabajadores con más experiencia en el área consideraron importante que el motoquero manifieste atributos de solidaridad, respeto, paciencia, rebeldía, educación, valores humanos, proyectos de vida, lucha por igualdad.

El grupo con menor experiencia en esta área de trabajo refirió lo siguiente. Al solicitársele, como respuesta a una consigna trabajada durante un taller grupal de reflexión, el grupo de motoqueros sintetizó mediante un acuerdo general las siguientes características ideales del motoquero: *“Es comprometido con sus pares, educado, peronista, solidario, responsable, sindicalizado (en Simeca), audaz, veloz, prudente, rockero.”*

DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

La presente investigación, de carácter exploratorio-descriptivo ha permitido avanzar en el conocimiento de una rama laboral incipiente, con escasos antecedentes de investigaciones volcadas para su adecuada caracterización.

Por todo lo realizado durante el período el equipo de investigación considera que ha podido darse cumplimiento a los objetivos planteados en la propuesta originalmente presentada.

El análisis mediante triangulación de los datos procedentes de diversas estrategias metodológicas (ej: observaciones sistematizadas, realización de talleres de discusión

con representantes del sector, entrevistas a informantes clave, revisión de fuentes secundarias y toma de encuestas al personal que reviste en el sector) ha permitido caracterizar las principales problemáticas que afectan a las condiciones y medio ambiente de trabajo del sector de mensajería y cadetería, y la identificación de indicadores que permitirían establecer una vigilancia sistemática de riesgos para la salud en este específico colectivo de trabajadores.

En dicho análisis se destacan particularmente los siguientes aspectos:

- a. En comparación con otras ramas laborales, el sector de cadetería y mensajería se encuentra representada en su mayoría por trabajadores jóvenes y de sexo masculino; aún cuando segmentos de la población que se encuadran entre los adultos jóvenes son calificados como “viejos” de acuerdo a las representaciones que priman en el sector, por lo cual cabe reflexionar en torno al prematuro desgaste que puede afectar a los trabajadores del sector.
- b. Dicha actividad ha surgido durante la década de los ´90, en virtud de las transformaciones que se produjeron en el mercado de trabajo (desocupación, recesión, privatizaciones e incremento de la informalidad y precarización laboral), y ha continuado expandiéndose, fundamentalmente por el incremento de las demandas que caracterizan al sector terciario de la economía y el ciclo económico expansivo que ha atravesado nuestro país desde el año 2004 hasta la fecha.
- c. En relación a otras medidas de seguridad, se puede mencionar que se constató un uso mayoritario de cascos, si bien la presencia de otras medidas de protección (ej: guantes, cubremanos, uniformes y pecheras, calzado especial) fue notoriamente minoritario; mientras que un porcentaje alto de encuestados refirió la adopción de controles habituales respecto del vehículo utilizado.
- d. En virtud de los datos relevados a través de las encuestas y entrevistas a informantes clave, se constata una alta siniestralidad laboral (aún cuando deban mejorarse notoriamente los registros que permitan caracterizar este impacto sobre la salud y la seguridad de los trabajadores) y una serie de efectos sobre el bienestar físico y psicológico que invita a considerar medidas de vigilancia más efectivas para la prevención y atención oportuna de los casos. Cabe señalar que los mencionados aspectos, no parecen ser un impedimento para elegir y volver a la actividad laboral -en caso que hayan tenido que dejarla por alguna cuestión, como un accidente-.
- e. Si bien los trabajadores del sector plantean un registro más espontáneo de las características físicas del medio ambiente de trabajo, también exhiben un

registro de las variables psicosociales que se constituyen en factores de riesgo para la salud y el bienestar subjetivo.

- f. Aproximadamente, poco más de la mitad de los encuestados, 50,4% (57) se ubicaron en la categoría a veces tiene conductas de riesgo, fundamentalmente atribuidas a cierta transgresión respecto de las reglas vigentes para la circulación en la vía pública, y se constató que conforme aumenta la edad, disminuye la frecuencia de conductas de riesgo.
- g. Al indagarse sobre la percepción del riesgo en el medio ambiente de trabajo, se ha observado que un importante conjunto de factores identificados como “de riesgo” son descritos como controlables (los horarios, la relación con la policía, el comportamiento vinculado al hábito de conducir), y que se establece una reflexión crítica respecto de las conductas “escapistas” que son resultado de las condiciones alienantes de trabajo y que no permiten la modificación de las condiciones de trabajo o la adopción de medidas adecuadas de prevención y control.
- h. Respecto de la caracterización de los factores “de riesgo” ambientales, cabe señalar que estos han sido triangulados con la observación sistematizada efectuada en puntos clave de observación, a partir de lo cual se han podido detectar los siguientes elementos fundamentales como predictores del riesgo de accidentes y/o daños a la salud: a) Circulación del tránsito, b) El nivel y volumen de los ruidos; c) Las fuentes de vibraciones, d) La iluminación; e) La radiación; f) Los gases y humos provenientes de los caños de escape de los vehículos.
- i. La mayoría de los participantes coinciden en la necesidad de la educación vial, ya que la misma es insuficiente, denunciando además la falta de regulación y la facilidad en la obtención de la licencia para conducir motos, entre otros vehículos.
- j. La mayoría de los encuestados dijo que no había participado de ninguna charla o curso sobre prevención de accidentes, 64,6%(73).
- k. Los trabajadores no se reconocen suficientemente como sujetos de derechos, lo cual conspira contra las posibilidades de remover las condiciones asociadas a la vulneración de sus derechos laborales. Como ejemplo de lo anterior, en reiteradas ocasiones y, como consecuencia de la precarización de las relaciones contractuales en el seguro de vida, como beneficiario, figura el patrón.

RECOMENDACIONES FINALES

No obstante la importancia que a nuestro juicio revisten los hallazgos empíricos, en virtud del carácter exploratorio-descriptivo de la presente investigación, queda de manifiesto la complejidad de caracterizar exhaustivamente los múltiples determinantes que obran en la presente rama laboral, ya que no se trata de la exploración de un ambiente delimitado (cuyos riesgos resultan más fácilmente observables y sujetos al monitoreo permanente) sino de la vía pública; lo que vuelve más compleja la tarea de su delimitación y control.

En virtud de ello, a título de recomendaciones se plantean dos estrategias complementarias que en el futuro inmediato podrían trazarse para profundizar la presente investigación.

- a. En primer lugar, si bien la investigación permite asociaciones entre ciertas variables demográficas (por ej: edad) y la percepción del riesgo, resultaría oportuno profundizar en los factores culturales, psicológicos y sociales que permiten enriquecer cualitativamente la descripción de dichas relaciones, dado que ello podría permitir mejores procedimientos de selección, entrenamiento y evaluación de la fuerza de trabajo comprendida en esta rama laboral. Por ejemplo, diseñar una investigación longitudinal que permita efectuar un seguimiento de dos grupos (estudio de cohorte) y explorar la incidencia de la/s variable/s que sean identificadas como de particular interés (por ej: grado de capacitación de los trabajadores, carga horaria, zona de la ciudad en la que realizan los itinerarios laborales, modalidad de contratación), y su relación con la tasa de siniestralidad laboral.
- b. En segundo lugar, sería necesario indagar en profundidad la probable relación entre la percepción del "otro como semejante" (es decir, el registro de los otros que circulan por la calle tales como conductores, peatones, motoristas o motociclistas-) y la presencia y magnitud de conductas de riesgos por parte de los trabajadores del sector de mensajería y cadetería. Es decir, cabe preguntarse si, entre otras cuestiones, existe cierta correlación entre el "registro que se efectúa de las demás personas que comparten la circulación en la vía pública (ej: conductores, otros trabajadores motoristas, peatones y motociclistas) - con el porcentaje de infracciones y conductas de riesgo por parte de los trabajadores del sector de cadetería y mensajería. Las técnicas utilizadas en el presente proyecto (grupos focales, entrevistas en profundidad, actividades de sensibilización) podrían ser aplicadas al examen de dimensiones cualitativas que permitan su estudio en profundidad.

- c. Por último, cabría señalar que dado que la presente investigación ha sido realizada en un medio urbano populoso y con una muy intensa circulación de tránsito en la vía pública. Cabría analizar de qué modo se comportan las variables analizadas en contextos urbanos distintos al que se tomó para su realización. Por ello proponemos las ventajas asociadas a generar una iniciativa que congrese a diversas instituciones localizadas en diversos centros o emplazamientos geográficos (que podrían tipificarse según se trate de aglomeraciones urbanas populosas -del tipo megalópolis como la Ciudad de Buenos Aires-, metrópolis desarrolladas pero a una menor escala -ej: capitales de jurisdicciones que cuenten entre 100.000 y 1.000.000 de habitantes- y centros urbanos que no sobrepasen los 100.000 habitantes). Es muy posible que en cada uno de dichos centros y/o localidades se plantee una configuración distinta de relaciones entre las características de los conductores, las condiciones físicas de la vía pública, las reglas que enmarcan la actividad de conductores y peatones, la intensidad en la circulación de tráfico y otras variables que sería particularmente interesante poder analizar comparativamente.

Por último, y más allá de la necesidad de continuar profundizando ciertas líneas de investigación que complementen aquellas que se iniciaran durante el presente proyecto, consideramos que la información obtenida en el presente estudio brinda insumos para el diseño de actividades preventivas destinadas a mejorar la calidad de vida laboral del sector estudiado.

BIBLIOGRAFIA

Alonso Morillejo, E. y Hernández, J.M. (1998). La prevención de riesgos laborales y su implicación psicosocial. (p.p. 109-114) En: R. De Diego y Valdivieso, J. (coords.) Psicología del trabajo. Nuevos conceptos, construcciones y aplicaciones. Madrid. Pirámide.

Cavagioni, L.C., Pierin, A. M. G.; Geraldo y cols (2009). Agravios de la salud, hipertensión arterial y estrés en conductores de camiones, Revista Enferm USP 43 (spe2): 1267-12712009

Cvetkovich, G. y Earle, T.C. 1988. Decision making and risk taking of going drivers: conceptual distinction and issues. Alcohol, drugs and diving. 4: 9-19.

Defensoría del Pueblo de la Ciudad. Análisis estadístico de siniestros viales. 2005. En: www.defensoria.org.ar

Dejours, C. (1990) Trabajo y Desgaste Mental. Una contribución a la Psicopatología del Trabajo. SECYT. Editorial Humanitas.

Dejours, C. (1998) Trabajo y Desgaste Mental. En: Dessors, Dominique Guiho-Bailly Marie-Pierre (comps.) Organización del Trabajo y Salud. De la Psicopatología a la Psicodinámica del Trabajo. CONICET .LUMEN. 1998.

FUSAT. (2003) .Colección de módulos: La Salud y el Trabajo, Buenos Aires.

González, A. (2000). Accidentología de tránsito desde una perspectiva de género. Mimeo.

Ministerio de Salud y Ambiente. (2006) Comisión Nacional de Programas de Investigación Sanitaria. Aspectos demográficos y sociales de los accidentes de trabajo en áreas seleccionadas de Argentina. Buenos Aires.

Ministerio de Salud y Ambiente. (2006) Dirección Nacional de Estadísticas e Información en Salud. Estadísticas vitales. 2005. Buenos Aires.

Neira, J, (1997) “Investigación sobre la magnitud de los accidentes y la atención médica de emergencia en la Ciudad de Buenos Aires”, Revista del S.A.M.E., vol. 5, punto 8.

Neffa, J. (1995) Las condiciones y medio ambiente de Trabajo (CyMat) Presentación de la concepción dominante y de una visión alternativa. PIETTE. Agosto.

Neffa, J., Escobar, J., Vera Pinto, N. Víctor (1997) Riesgos del ambiente físico de trabajo. ¿Perder la salud para ganarse la vida? PIETTE-CONICET.

Omar, A. G. (1995). Stress y Coping. Buenos Aires: Lumen.

OPS (2004) Lesiones no intencionales. Legislación de América Latina sobre programas preventivos y responsabilidades. Colisión y atropello por vehículos, caídas, quemaduras y ahogamientos. Washington DC.

Somavía, J. (1999). Trabajo decente . Memoria del Director General. OIT.

Yates, J.F and Stone, E.R. The risk construct. (pp. 1-25). En: Yates, J.F. Risk-taking behavior. England. John Wiley & sons.