

Estudio de las condiciones de seguridad y salud en los conductores de autobuses urbanos e interurbanos, detección de necesidades en materia preventiva y propuesta de medidas correctoras.

La primera parada, tu salud.



1. Introducción	08
2. Justificación, Motivación y Finalidad	10
3. Objetivos y Alcance del Estudio	12
4. Entidades Participantes	16
5. Puestos de Trabajo Evaluados	18
5.1. Conductor de autobús urbano	19
5.2. Conductor de autobús interurbano	41
6. Estudio del Sector	62
6.1. Presentación	63
6.2. Datos sobre la población estudiada	68
6.3. Riesgos particulares de la conducción de autobuses	72
6.3.1. Los horarios y los turnos	78
6.3.2. Condiciones particulares: embarazo/lactancia	85
6.3.3. El ritmo de trabajo, el control de tiempos	87
6.3.4. Las condiciones del trayecto o de la carretera	89
6.3.5. Las condiciones ambientales, la climatización	92
6.3.6. Los descansos durante la jornada de trabajo	96
6.3.7. Sobrecarga postural y movimientos repetitivos	101
6.3.8. Tareas añadidas a la conducción	104
6.3.9. Las comidas	107
6.3.10. Trastornos del sueño	110
6.3.11. El estado de los vehículos	113
6.3.12. El trato con el público	116
6.3.13. La inseguridad ciudadana	124
6.3.14. Consecuencias de los conflictos de inseguridad	128
6.3.15. Las necesidades fisiológicas	130

O Índice

6.4 Los efectos de la fatiga laboral	135	6.6.8. Respecto a la inseguridad ciudadana	218
6.4.1. Por sobrecarga de postura y movimientos repetitivos	139	6.6.9. Sentimientos de responsabilidad o de culpabilidad	219
6.4.2. Por las condiciones ambientales	142	6.6.10. La situación ante los conflictos	220
6.4.3. Fatiga a consecuencia el estrés	144	6.6.11. Sentimiento de “máquina” como parte del sistema	222
6.4.4. Percepción del incremento de errores por la fatiga	148	6.6.12. Opiniones sobre la adaptación del conductor al trabajo	224
6.4.5. Alteraciones del carácter	151	6.6.13. La influencia directa en la vida familiar	225
6.4.6. Efectos psicológicos, depresión	153	6.6.14. La opinión sobre la incapacidad laboral / la invalidez	227
6.4.7. Cambio de hábitos o de actividades	155	6.6.15. El concepto de su profesión / el reconocimiento de la profesionalidad	228
6.4.8. Efectos sobre la vida familiar	157	6.6.16. Imagen de la profesión en femenino	232
6.4.9. Trastornos el sueño	160	6.6.17. Influencia dentro del contexto social	233
6.4.10. La insatisfacción laboral	163	6.6.18. El papel que desempeña la empresa. Opiniones sobre las empresas	235
6.5 La prevención de riesgos o su ausencia	164	6.6.19. La empresa y el papel del sindicato en las relaciones	240
6.5.1. La adaptación de los horarios al ritmo biológico natural de la persona	167	6.6.20. La empresa y las relaciones entre los compañeros/as de trabajo	241
6.5.2. La presión de tiempos	169	6.6.21. El papel de la mujer en la empresa	242
6.5.3. La organización del trabajo en relación a la capacidad humana	171	6.7 Conclusiones y reivindicaciones de los trabajadores	245
6.5.4. Prevención de los problemas de inseguridad ciudadana	175	6.7.1. Respecto a los problemas de inseguridad ciudadana. Mamparas o cabinas de aislamiento	246
6.5.5. La prevención secundaria: detección de lesión y acciones correctoras	176	6.7.2. Derecho de protección frente a conflictos. Riesgo psicosocial	249
6.5.6. La ocultación de daños/ laborales	178	6.7.3. Actividades formativas respecto a trato con el público o en conflictos	250
6.5.7. El mantenimiento de los vehículos	183	6.7.4. Los horarios / los tiempos. La presión del tiempo	251
6.5.8. Condiciones ambientales	187	6.7.5. Los descansos	254
6.5.9. Condiciones ergonómicas	188	6.7.6. Mejora de las condiciones ergonómicas	255
6.5.10. Mantenimiento el estado psicofísico descansos	190	6.7.7. Disponibilidad de servicios higiénicos y vestuarios	257
6.5.11. Estudios del puesto de trabajo	191	6.7.8. Gestión de prevención de riesgos basada en la participación	259
6.5.12. La formación	193	6.7.9. Mejorar la organización del trabajo	261
6.5.13. La información de riesgos	197	6.7.10. Vigilancia específica de la salud	263
6.6 La percepción del problema. La visión de los trabajadores	198	6.7.11. La declaración de daños/ la gestión de enfermedad profesional	264
6.6.1. La opinión sobre las enfermedades profesionales	199	6.7.12. La declaración de daños y el reconocimiento de jubilación	265
6.6.2. Percepción de las causas de daños para la salud	200	6.7.13. Reconocimiento social de la profesión	266
6.6.3. La opinión sobre la fatiga laboral o la forma de apreciar el problema	203	6.7.14. Sobre el carné por puntos	267
6.6.4. Comparación con otros trabajos	206	Anexo: Normativa Sobre Prevención de Riesgos Laborales	268
6.6.5. Sobre el carné por puntos y sus consecuencias	208		
6.6.6. El trato con el público	209		
6.6.7. Respecto al trato con el público en aspectos de responsabilidad (positividad)	217		

1

Introducción

La ley de Prevención de Riesgos Laborales, fija como principal objetivo de la política a desarrollar, la promoción de la mejora de las condiciones de trabajo para elevar el nivel de protección de la seguridad y la salud de los trabajadores.

Garantizar la Seguridad y la Salud de los trabajadores a su cargo, constituye por tanto una obligación empresarial. Dentro de las herramientas preventivas que dispone el empresario para lograr este objetivo, la información, la formación, la divulgación, y la sensibilización son, entre otras, fórmulas empresariales adecuadas para alcanzar el objetivo de una necesaria seguridad y salud laboral. Además de todo ello se requiere el concurso activo de los trabajadores, ya que uno de los objetivos fundamentales de la formación en prevención de riesgos laborales, es promover la implicación de los trabajadores en los procesos de mejora de las condiciones de trabajo.

Con la realización del presente estudio se pretende, que los conductores de **autobuses urbanos e interurbanos** tengan una herramienta para la identificación de los riesgos presentes en su puesto de trabajo, la realización de estudios cualitativos del sector y la sensibilización de los conductores para que puedan participar activamente en la implantación de las medidas preventivas.

2

Justificación, Motivación y Finalidad.

Los conductores de autobuses urbanos e interurbanos realizan diferentes tareas que llevan asociadas una serie de factores de riesgo, hasta ahora no estudiados y analizados en profundidad.

Por lo tanto, se hace necesario acometer este estudio en profundidad, especificando las tareas que realizan los conductores profesionales dentro de las ciudades y en pequeños recorridos, teniendo en cuenta:

Las paradas frecuentes que realizan: movimientos repetidos y continuos.

La constante atención que deben de tener al tráfico rodado

El cobro de billetes y la atención al público

Los turnos de trabajo, que pueden ser continuos o partidos

La importancia que puede tener para el conductor la gran cantidad de riesgos ergonómicos y psicosociales: adopción de posturas forzadas, estrés, carga física, carga mental, conciliación del trabajo con la vida familiar, etc.

Es importante destacar como **justificación principal del presente proyecto**, la falta de estudios concretos sobre **riesgos psicosociales** en el sector y la necesidad de realizar estudios cualitativos de investigación, para detectar la importancia que pueden llegar a tener, en la seguridad y salud de los trabajadores, estos riesgos psicosociales.

3

Objetivos y Alcance del Estudio

Objetivos generales

Fomentar la cultura preventiva entre los conductores urbanos e interurbanos. Un aspecto fundamental de la prevención es la implicación efectiva de todas las personas que integran una empresa en la ejecución de las tareas preventivas encomendadas. Es por ello que la sensibilización y la implicación de todos ellos, debe ser uno de los objetivos de este trabajo.

Modificación actitudinal, para que el trabajador perciba la importancia de atender a los principios de prevención de los riesgos presentes en el trabajo, que sea capaz de asumirlos y de actuar en consecuencia para prevenirlos. Es importante transmitir a los trabajadores que una actitud favorable y comprometida con la prevención por parte de todos, puede acarrear la eliminación y/o reducción de accidentes y enfermedades profesionales.

La mejora de las condiciones de trabajo, lo que conllevará necesariamente una mejora tanto del clima laboral en la empresa como de la satisfacción laboral de los miembros de la misma, a través del incremento de la información y por tanto la participación de los trabajadores en las actividades preventivas de la empresa.

Reducción de los accidentes y/o enfermedades y por tanto de los costes derivados de la no prevención, a través de la sensibilización y concienciación de todos los miembros de la organización en la prevención de los riesgos laborales.

Determinar las condiciones de trabajo de los conductores de autobuses urbanos e interurbanos.

Proponer medidas correctoras a los riesgos detectados para darlos a conocer y difundirlos.

Objetivos específicos

Como objetivos específicos concretos del presente estudio se pueden destacar los siguientes:

- Descripción de las condiciones de trabajo.
- Riesgos más comunes derivados de estas condiciones de trabajo.
- Problemas de salud derivados de los riesgos detectados.
- Particularidades de los dos colectivos objetos del estudio: conductores urbanos e interurbanos.
- Conseguir una aproximación a la estructura preventiva de las empresas de autobuses urbanos.
- Repercusión que pudiera tener los riesgos laborales en la seguridad de terceros (seguridad vial).
- Propuestas de actuación. Medidas correctoras.

Alcance del estudio

El alcance que tiene el presente estudio se puede dividir en tres partes fundamentales:

- Elaboración de dos evaluaciones de riesgos laborales correspondientes al puesto de trabajo de **conductor urbano** y al puesto de trabajo de **conductor interurbano**.
- Estudio cualitativo sobre la situación real de las condiciones de trabajo de conductores urbanos e interurbanos. El desarrollo y las conclusiones obtenidas de este estudio se extraerán de los grupos de discusión y de las entrevistas en profundidad realizadas.
- Estudio cualitativo sobre las percepciones que los trabajadores tienen sobre sus condiciones de seguridad y salud de su puesto de trabajo, obtenido de las encuestas personales realizadas a cada trabajador.

4 Entidades Participantes

Las entidades participantes desde el punto de vista técnico y organizativo, en la ejecución del presente estudio son las siguientes:

- FEDERACIÓN DE COMUNICACIÓN Y TRANSPORTE DE CC.OO.
- FEDERACIÓN DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES Y MAR DE UGT.
- MAPFRE SERVICIO DE PREVENCIÓN.

5 Puestos De Trabajo Evaluados

Desde un punto de vista técnico, nos ha parecido conveniente que lo primero que debe aparecer en este manual sean las dos evaluaciones de riesgos, correspondientes a cada uno de los dos puestos de trabajo objeto del estudio:

- **Conductor de autobuses urbano**
- **Conductor de autobuses interurbano**

Se tiene que considerar que las **dos evaluaciones de riesgos que aparecen a continuación para cada puesto de trabajo**, son **GENÉRICAS** y que por tanto, quizás, no todas las **medidas preventivas** que en ellas aparecen, sean de aplicación en todas las empresas del sector. Por el contrario, puede que sean de aplicación alguna/s medida/s que no aparecen en estas evaluaciones. Serán las **Evaluaciones de Riesgos Laborales** efectuadas por cada empresa y la consiguiente **Planificación de la Actividad Preventiva**, la que complementará y delimitará las medidas complementarias, a las que aparecen a continuación.

5.1. CONDUCTOR DE AUTOBUSES URBANO

Descripción Del Puesto

Los **CONDUCTORES URBANOS** deben estar en posesión del carné de conducir correspondiente. Es conveniente que también tengan unos conocimientos mecánicos mínimos. Los conductores son responsables del vehículo mientras lo están utilizando. En algunas empresas tienen que rellenar un parte diario sobre el servicio realizado durante el día y sobre alguna posible incidencia o deterioro del vehículo.

El trabajo se suele realizar en un único turno de mañana o de tarde. Pero además, en algunas empresas, también existe un turno partido de mañana y de tarde. También se debe considerar el turno nocturno que realizan algunos trabajadores y las características especiales de este.

La conducción de autobuses se caracteriza por la influencia de factores de estrés psicológico y físico. Revisten especial importancia los relacionados con la densidad de tráfico en las grandes ciudades y la frecuencia de las paradas. En la mayoría de las empresas de transporte urbano, los conductores, además de las responsabilidades propias de la conducción, desempeñan tareas como venta de tickets, vigilan la subida y bajada de los viajeros y proporcionan información a éstos.

La actividad de conducir exige un estado de alerta y atención permanente, sobre todo en rutas urbanas. La velocidad a la que surgen los acontecimientos exige decisiones y respuestas rápidas. El conductor no puede distraerse ni concentrar su atención en otros problemas. La conducción, pues, solicita del trabajador una actividad mental intensa. Además, la conducción por la ciudad puede fomentar las situaciones de estrés debido a: atascos, obras, etc.

RIESGOS Y MEDIDAS PREVENTIVAS ASOCIADOS AL PUESTO DE TRABAJO DE CONDUCTORES URBANOS

Riesgos relacionados con la Seguridad

- Caídas al mismo nivel
- Caídas a distinto nivel
- Atropellos, golpes o choques contra vehículos/Accidentes de tráfico
- Incendios
- Acciones violentas o atracos
- Golpes y atrapamientos por objetos móviles

Riesgos relacionados con la Higiene

- Ruido Ambiental
- Condiciones Termo-higrométricas
- Exposición a Vibraciones

La primera parada, tu salud.

Riesgos relacionados con la Ergonomía y Psicosociología

- Fatiga visual
- Carga física estática. Adopción de Posturas Forzadas
- Carga Mental
- Estrés
- Carga Psíquica
- Trastornos alimenticios
- Trastornos del sueño
- Riesgos relacionados con la conciliación de la vida social y familiar
- Trastornos fisiológicos

CAÍDAS AL MISMO NIVEL

CAUSAS DEL RIESGO

- Por la presencia en el suelo de los garajes de manchas de carburante, grasa y desperdicios
- Falta de limpieza en general
- Lluvia y manchas producidas por hidrocarburos en el suelo que generan superficies deslizantes

PROPUESTAS CORRECTORAS

- En las zonas de garaje se deben mantener en correcto estado de orden y limpieza
- Andar dando pasos cortos y evitando saltar
- Cualquier derrame que se produzca en los garajes debe ser recogido inmediatamente
- Debe estar señalizado horizontalmente la zona de paso de peatones y la zona de tránsito de vehículos



La primera parada, tu salud.

CAÍDAS A DISTINTO NIVEL

CAUSAS DEL RIESGO

- Entrada o salida del vehículo o puesto de conducción
- Regulación manual de los espejos retrovisores

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Instalación de espejos retrovisores de accionamiento eléctrico
- Utilización de los pasamanos para acceder al vehículo
- Pisar sobre los escalones con toda la planta del pie
- No realizar movimientos bruscos al acceder o salir del puesto de conducción

ATROPELLOS, GOLPES O CHOQUES CONTRA VEHÍCULOS / ACCIDENTES DE TRÁFICO

CAUSAS DEL RIESGO

- El cansancio generado por el exceso de horas al volante, debido a largas jornadas de trabajo
- El estar bajo los efectos del alcohol o determinados fármacos
- Una velocidad inadecuada
- La distracción por el uso de medios de comunicación (móviles, emisoras...)
- No señalizar con los triángulos cuando el vehículo se encuentre averiado y no llevar el chaleco reflectante
- La falta de un mantenimiento adecuado del vehículo
- Atropellos cuando el vehículo se encuentra averiado y se está esperando la grúa
- Desconocimiento de las rutas por las que se debe conducir

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Debe evitar cualquier tipo de ingesta de alcohol y otras sustancias excitantes
- Antes de tomar cualquier tipo de medicamento consultar con su médico
- Respetar todas las normas de tráfico
- Utilizar el chaleco reflectante en caso de tenerse que bajar del vehículo y colocar el triángulo de peligro avisando de la avería
- No utilizar el teléfono móvil mientras conduce sino cuenta con un dispositivo de manos libres adaptado al vehículo
- Realizar un correcto mantenimiento del vehículo
- Pedir a la empresa la información adecuada sobre la línea por la que se transitará: paradas, obras, densidad de tráfico, cruces y/o vías conflictivas, etc.

La primera parada, tu salud.

INCENDIOS

CAUSAS DEL RIESGO

- La falta de un mantenimiento adecuado del vehículo
- Pérdida de combustible del vehículo
- Fallo en el circuito eléctrico del vehículo

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Llevar en el vehículo un extintor de incendios de acuerdo con la reglamentación vigente
- No fumar en el vehículo o en su caso apagar correctamente las colillas y vaciar los ceniceros en sitios adecuados para ello
- Realizar un correcto mantenimiento del vehículo

ACCIONES VIOLENTAS O ATRACOS

CAUSAS DEL RIESGO

- Las acciones violentas con el fin de sustraer el dinero de la recaudación
- Agresiones contra el conductor por retrasos en las rutas
- Agresiones producidas durante discusiones del tráfico
- El turno de trabajo nocturno

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Es conveniente estudiar la posibilidad de instalación de una mampara de protección en la zona del conductor
- Sería recomendable, instalar un GPS con dispositivo de alarma al 112 o a la policía local, para poder ser localizado de inmediato en caso de emergencia

La primera parada, tu salud.

GOPES Y ATRAPAMIENTOS POR OBJETOS MÓVILES

CAUSAS DEL RIESGO

- Fallos en el sistema de plataforma con el que suben al autobús personas con discapacidad
- Incorrecta utilización del sistema de plataforma
- Golpes con puertas y portones del vehículo

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Mantenimiento adecuado y periódico del sistema de plataformas
- Consultar el manual de instrucciones del sistema de plataformas antes de utilizarlo. De esta forma se realizará un adecuado manejo del mismo
- Informar a los conductores sobre los modelos de vehículos, los tipos de cerradura de accionamiento manual y/o mecánico, con explicación de la ubicación de los mandos

RUIDO AMBIENTAL

CAUSAS DEL RIESGO

- La contaminación acústica a la que se está expuesto diariamente el conductor (ruido del propio vehículo y ruido del tráfico). En algunos casos el mantenimiento deficiente, silenciadores defectuosos y el mal aislamiento del vehículo, pueden hacer subir el nivel sonoro en el puesto de conducción

PROPUESTAS CORRECTORAS

- En la medida de lo posible mantener la ventanilla cerradas
- Acondicionar todos los vehículos con una buena climatización para evitar la apertura de ventanillas
- Las trabajadoras en periodo de gestación no deben estar expuestas a un nivel de ruido superior a 80 dB (A) de nivel equivalente diario

La primera parada, tu salud.

CONDICIONES TERMO-HIGROMÉTRICAS

CAUSAS DEL RIESGO

- El hecho de estar toda la jornada o largos periodos de tiempo, con climatización en el vehículo, ante temperaturas externas que requieren poner en funcionamiento dicha climatización (verano/invierno)
 - Fallos en el sistema de climatización
 - La constante entrada y salida de personas, o los deseos del usuario de modificar la temperatura del vehículo

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Cuando nos encontremos con ambientes térmicos calurosos, es importante beber agua a lo largo de la jornada
- Las bebidas alcohólicas y estimulantes se deberán evitar, ya que aumentan la deshidratación y la excreción de orina
- Reducir las comidas con alimentos grasos en general, y sobre todo en épocas de verano
- Evitar la proyección del chorro de aire acondicionado directamente sobre el puesto de conducción
- Comunicar cualquier anomalía que se produzca en el sistema de climatización

EXPOSICIÓN A VIBRACIONES

CAUSAS DEL RIESGO

- El diseño defectuoso del asiento del conductor, que no absorbe las vibraciones
- El firme deficiente de algunas rutas y los badenes colocados por algunos ayuntamientos para evitar que se circule a velocidad elevada

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Mantener una postura adecuada en la conducción (no apoyar el codo en la ventanilla)
- Intentar mantener la espalda tan recta como sea posible
- Si un conductor no utiliza permanentemente un único autobús, solicitar que el puesto de conducción se pueda modificar por el propio conductor
- Realizar periódicamente un mantenimiento del asiento y de los sistemas de amortiguación

La primera parada, tu salud.

FATIGA VISUAL

CAUSA

- El reflejo del sol en los cristales y en el salpicadero del autobús
- El hecho de estar durante la mayor parte de la jornada en la misma posición
- Cambios repentinos de nivel de iluminación

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Sería recomendable disponer de lunas y cristales tintados en el autobús que eviten los reflejos durante la conducción del mismo
- Disponer de cortinas laterales (de material tal que no impida la visibilidad por el espejo retrovisor) y frontales, de fácil alcance y manejo
- Si le pican los ojos debe evitar frotárselos fuertemente, ya que ello podría favorecer la infección con la consiguiente aparición de una conjuntivitis



CARGA FÍSICA ESTÁTICA. ADOPCIÓN DE POSTURAS FORZADAS.

CAUSAS DEL RIESGO

- El hecho de estar durante la mayor parte de la jornada en la misma posición (sentado)
- Dimensiones del puesto de trabajo inadecuadas (generalmente demasiado reducidas)
- El trabajo sedentario
- Las largas jornadas de trabajo

La primera parada, tu salud.



PROPUESTAS CORRECTORAS

- Reducir la intensidad del trabajo en la medida de lo posible
- Intentar cambiar de postura de forma frecuente
- Informar a los conductores sobre las posibilidades de los distintos sistemas de regulación del volante, asiento, etc.
- Realizar ejercicios periódicos de estiramiento para no forzar la musculatura con esfuerzos estáticos
- Adecuar el asiento hasta que las rodillas estén levemente sobre el nivel de las caderas, para evitar puntos de compresión y facilitar la circulación de las piernas
- Los respaldos además de ser regulables en altura, deben presentar una suave prominencia para dar apoyo en la zona lumbar. También deben tener dispositivos para poder ajustar la inclinación
- Se debe apoyar la mayor superficie de la espalda sobre el respaldo
- El volante debe poder regularse en altura e inclinación para adecuarse a la estatura y la envergadura del conductor
- El volante no debe contactar con ninguna parte del cuerpo
- Retirar el contenido de los bolsillos para evitar la compresión de nervios y vasos sanguíneos de las piernas

CARGA MENTAL

CAUSAS DEL RIESGO

- El ritmo de trabajo diario
- El nivel de atención por el tráfico de la ciudad
- La fatiga visual por los esfuerzos de fijación continuados
- Nivel de atención y apremio de tiempo

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Mantener un buen estado físico de salud
- Hacer ejercicios regularmente
- En el caso de turnos nocturnos, se debería reducir en la medida de lo posible la carga de trabajo a lo largo de la noche, y realizar un descanso adecuado después de la jornada. Además, durante ese horario nocturno se debería evitar tomar comidas pesadas, alcohol y estimulantes en general
- Hacerse revisiones médicas periódicamente a fin de conocer si afectan las condiciones del trabajo nocturno a su salud
- Las trabajadoras en período de gestación no deben realizar trabajos nocturnos: desde las 22 h a las 6 h

La primera parada, tu salud.

ESTRÉS

CAUSAS DEL RIESGO

- El trato directo con los viajeros
- Falta de comunicación y relación con otros compañeros
- La gran repercusión que pueden tener sus errores al volante, ya que se pueden producir atropellos y accidentes
- Falta de organización de turnos de trabajo o cambios inesperados en los mismos
- La necesidad de cumplir unas frecuencias de paso por los itinerarios previstos

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Intentar facilitar la comunicación con los trabajadores
- Intentar mostrarse tan asertivo como sea posible, cuando se produzcan conflictos con los viajeros
- Realizar una correcta planificación de las rutas a seguir y permitir que los trabajadores puedan participar en la elaboración de las mismas
- Facilitar semanalmente los turnos de trabajo a los trabajadores, incluyendo: la hora de inicio y finalización, los horarios de cabeceras y los tiempos de descansos
- Facilitar a los trabajadores formación específica sobre resolución de conflictos
- Planificar los itinerarios de las rutas con tiempos adecuados, que permitan a los conductores realizar pequeños descansos (5 o 10 minutos para ir al servicio, cambiar de postura, permanecer de pie, etc.)

CARGA PSÍQUICA

CAUSAS DEL RIESGO

- La atención al público que lleva en el vehículo
- La atención a las paradas solicitadas mientras se está conduciendo
- El cobro de los billetes
- Los problemas personales y familiares que puede acarrear el trabajo a turnos, el trabajo a turno partido y el trabajo los fines de semana

PROPUESTAS CORRECTORAS

- En la medida de lo posible, debe realizarse un horario de trabajo que le permita mantener una vida familiar y social adecuada
- Mantener una actitud positiva ante la vida, ayuda a afrontar el estrés y otras manifestaciones psíquicas
- Intentar realizar otras actividades fuera del trabajo, que puedan distraer nuestra atención del mismo

La primera parada, tu salud.

TRASTORNOS DE LA ALIMENTACIÓN

CAUSAS DEL RIESGO

- Los turnos de trabajo de mañana o de tarde que impiden, una alimentación adecuada con respecto a las comidas
- El cambio continuo de los turnos de trabajo por parte de la empresa, que impiden planificarse la alimentación

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Consultar los turnos de trabajo con anticipación adecuada para poder planificarse las comidas
- Pedir a la dirección de la empresa los turnos de trabajo con suficiente antelación
- Mantener una dieta saludable y equilibrada. Evitar la ingesta de grandes de grasas
- Evitar consumir cantidades excesivas de café
- No tomar bebidas alcohólicas mientras trabaja

TRASTORNOS DEL SUEÑO

CAUSAS DEL RIESGO

- El exceso de trabajo y la fatiga crónica provocada por este, pueden provocar trastornos del sueño: principalmente insomnio
- El trabajo nocturno
- La falta de planificación de los turnos por parte de la empresa, que hacen que varíen los mismos, de una semana a otra o incluso dentro de la misma semana

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Pedir a la dirección de la empresa los turnos de trabajo con suficiente antelación, para poder organizarse los ritmos de descanso
- Intentar descansar lo suficiente antes de comenzar el trabajo para que no se presente la fatiga crónica
- Mantener un buen estado físico
- No se aconseja que los trabajadores de más de 55 años realicen trabajos nocturnos

La primera parada, tu salud.

RIESGOS RELACIONADOS CON LA CONCILIACIÓN DE LA VIDA SOCIAL Y FAMILIAR

CAUSAS DEL RIESGO

- Falta de organización de turnos de trabajo o cambios inesperados en los mismos
- Problemas socio-familiares por el trabajo a turnos y el alto ritmo de trabajo: insociabilidad, problemas de pareja, imposibilidad de planificar descansos, fines de semana y vacaciones, etc.

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Pedir a la dirección de la empresa los turnos de trabajo con suficiente antelación, para poder organizarse la vida social y familiar
- Intentar realizar otras actividades fuera del trabajo, que permitan la sociabilidad del conductor: practicar deporte, hobbies personales, etc.
- No trabajar todos los fines de semana para poder coincidir más con la pareja y con los hijos
- No estar durante todo el año trabajando en el turno de noche

TRASTORNOS FISIOLÓGICOS

CAUSAS DEL RIESGO

- Imposibilidad de realizar las necesidades fisiológicas con una periodicidad normal, debido a no poder parar por la alta frecuencia de paso por las paradas y/o por el hecho de no tener servicios disponibles.

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Parar en el principio o en el final de las rutas, para realizar las necesidades fisiológicas
- Solicitar a la empresa la implantación de urinarios para los conductores, en distintas ubicaciones de las rutas



La primera parada, tu salud.

5.2. CONDUCTOR DE AUTOBUSES INTERURBANO

Descripción Del Puesto

Los **CONDUCTORES INTERURBANOS** deben estar en posesión del carné de conducir correspondiente. Es conveniente que también tengan unos conocimientos mecánicos mínimos. Los conductores son responsables del vehículo mientras lo están utilizando.

El horario en algunas empresas de autobuses interurbanos está perfectamente definido y los trabajadores lo conocen con antelación, pero en otras se producen cambios en la ruta que debe realizar el conductor a lo largo de la semana.

La conducción de autobuses interurbanos se caracteriza por la influencia de factores de estrés psicológico y físico, aunque no tanto como en el caso de autobuses urbanos. En la mayoría de las empresas de transporte interurbano, los conductores, además de las responsabilidades propias de la conducción, desempeñan tareas como control de tickets, ayudan en la carga de los equipajes, etc.

La actividad de conducir exige un estado de alerta y atención permanente. La velocidad a la que surgen los acontecimientos exige decisiones y respuestas rápidas. El conductor no puede distraerse ni concentrar su atención en otros problemas. La conducción, pues, solicita del trabajador una actividad mental intensa.

RIESGOS ASOCIADOS AL PUESTO DE TRABAJO DE CONDUCTORES INTERURBANOS

Riesgos relacionados con la Seguridad

- Caídas al mismo nivel
- Caídas a distinto nivel
- Atropellos, golpes o choques contra vehículos/Accidentes de tráfico
- Golpes y cortes con objetos y herramientas
- Manipulación manual de cargas. Carga y descarga de materiales
- Caída de objetos por manipulación
- Incendios

Riesgos relacionados con la Higiene

- Condiciones termo-higrométricas
- Exposición al ruido ambiental
- Exposición a vibraciones

Riesgos relacionados con la Ergonomía y Psicología

- Adopción de Posturas Forzadas
- Fatiga visual
- Carga Mental
- Carga Psíquica
- Estrés
- Trastornos alimenticios
- Trastornos del sueño
- Riesgos relacionados con la conciliación de la vida social y familiar

La primera parada, tu salud.

CAÍDAS AL MISMO NIVEL

CAUSAS DEL RIESGO

- Por la presencia en el suelo de los garajes de manchas de grasa
- Falta de limpieza en general

PROPUESTAS CORRECTORAS

- En las zonas de garaje se deben mantener en correcto estado de orden y limpieza
- Andar dando pasos cortos y evitando saltar
- Cualquier derrame que se produzca en los garajes debe ser recogido inmediatamente
- Debe estar señalizado horizontalmente la zona de paso de peatones y la zona de tránsito de vehículos

CAÍDAS A DISTINTO NIVEL

CAUSAS DEL RIESGO

- Entrada o salida del vehículo o puesto de conducción
- Regulación manual de los espejos retrovisores

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Instalación de espejos retrovisores de accionamiento eléctrico
- Utilización de los pasamanos para acceder al vehículo
- Pisar sobre los escalones con toda la planta del pie
- No realizar movimientos bruscos al acceder o salir del puesto de conducción
- No saltar desde el puesto de conducción al suelo

La primera parada, tu salud.

ATROPELLOS, GOLPES O CHOQUES CONTRA VEHÍCULOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

CAUSA POSIBLE

- El cansancio generado por el exceso de horas al volante debido a las jornadas de trabajo excesivas
- El estar bajo los efectos del alcohol o determinados fármacos
- Una velocidad inadecuada
- Mala visibilidad
- Reflejos y deslumbramientos por luz solar o focos de otros vehículos
- La distracción por el uso de medios de comunicación (móviles, emisoras...)
- No señalizar con los triángulos cuando el vehículo se encuentre averiado
- No llevar el chaleco reflectante
- La falta de un mantenimiento adecuado del vehículo
- Atropellos cuando el vehículo se encuentra averiado y se está esperando la grúa

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Debe evitar cualquier tipo de ingesta de alcohol y otras sustancias excitantes
- Antes de tomar cualquier tipo de medicamento consulte con su médico
- El conductor debe aplicar correctamente el código de circulación
- Utilizar el chaleco reflectante en caso de tenerse que bajar del vehículo por avería. Colocar el triángulo de peligro
- No utilizar el teléfono móvil mientras conduce
- Realizar un correcto mantenimiento del vehículo
- Verificar, antes de utilizar el vehículo, la posición de los retrovisores, el funcionamiento de los limpiaparabrisas, bocina y dispositivos de alumbrado y señalización

GOLPES Y CORTES CON OBJETOS Y HERRAMIENTAS

CAUSAS DEL RIESGO

- Golpes por caída del portón de los maleteros
- Golpes y cortes en la utilización de herramientas manuales al realizar pequeñas reparaciones en el vehículo

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Realizar programa de revisiones y mantenimiento periódico para garantizar el adecuado funcionamiento de los dispositivos de seguridad
- Realizar la apertura total de los portones, hasta el tope de seguridad
- Realizar un mantenimiento periódico de las herramientas del vehículo
- Emplear cada herramienta para el uso que esté diseñada

La primera parada, tu salud.

MANIPULACIÓN MANUAL DE CARGAS. CARGA Y DESCARGA DE MATERIALES

CAUSAS DEL RIESGO

La carga y descarga de los equipajes o bultos de los viajeros

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Para levantar una carga correctamente, hay que seguir una serie de recomendaciones para que no se produzcan lesiones músculo-esqueléticas, como son:
 - Separar los pies para proporcionar una postura estable y equilibrada para el levantamiento, colocando un pie más adelantado que el otro en la dirección del movimiento.
 - Sujetar firmemente la carga empleando ambas manos y acercarla al cuerpo.
 - Doblar las piernas, y mantener en todo momento la espalda derecha. No flexionar demasiado las rodillas.
 - Procurar no efectuar giros bruscos, es preferible, mover los pies para colocarse en la posición adecuada.
 - Mantener la carga pegada al cuerpo durante todo el movimiento con esta.

CAÍDA DE OBJETOS POR MANIPULACIÓN

CAUSAS DEL RIESGO

- Manipulación de los equipajes o bultos de los viajeros
- Falta de la iluminación adecuada en las zonas de manipulación

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Utilizar las asas o agarres de las maletas para realizar su manipulación
- Realizar la manipulación de las cargas en zonas con adecuado nivel de iluminación

La primera parada, tu salud.

INCENDIOS

CAUSAS DEL RIESGO

- La falta de un mantenimiento adecuado del vehículo
- Pérdida de combustible del vehículo
- Fallos en el circuito eléctrico del vehículo

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Llevar en el vehículo un extintor de incendios de acuerdo con la reglamentación vigente
- No fumar en el vehículo o en su caso apagar correctamente las colillas y vaciar los ceniceros en sitios adecuados para ello
- Realizar un mantenimiento periódico del vehículo, conforme a las especificaciones del fabricante

CONDICIONES TERMO-HIGROMÉTRICAS

CAUSAS DEL RIESGO

- El estar toda la jornada o largos periodos de la misma con climatización en el vehículo, ante temperaturas externas que requieren poner en marcha dicha climatización (verano/invierno)
 - Fallos en el sistema de climatización

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Cuando nos encontremos con ambientes térmicos calurosos, es importante beber agua a lo largo de la jornada
 - Las bebidas alcohólicas y estimulantes se deberán evitar ya que aumentan la deshidratación y la excreción de orina
 - Reducir las comidas con alimentos grasos en general, y sobre todo en épocas de verano
 - Evitar la proyección del chorro de aire acondicionado directamente sobre el puesto de conducción
 - Comunicar cualquier anomalía que se produzca en el sistema de climatización

La primera parada, tu salud.

RUIDO AMBIENTAL

CAUSAS DEL RIESGO

- La contaminación acústica a la que se está expuesto diariamente (ruido del propio vehículo y ruido del tráfico). En algunos casos el mantenimiento deficiente, silenciadores defectuosos y el mal aislamiento pueden hacer subir el nivel sonoro

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Siempre que sea posible mantener las ventanilla cerradas
 - Acondicionar todos los vehículos con una buena climatización para evitar la apertura de la ventanilla
 - Las trabajadoras en periodo de gestación no deben estar expuestas a un nivel de ruido superior a 80 dB (A) de nivel equivalente diario

EXPOSICIÓN A VIBRACIONES

CAUSAS DEL RIESGO

- El diseño inadecuado del asiento del conductor, que no absorbe las vibraciones
- El firme deficiente de algunas rutas interurbanas
- Mantenimiento inadecuado de amortiguadores, ruedas y/o asiento

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Mantener una postura adecuada en la conducción (no apoyar el codo en la ventanilla)
- Realizar periódicamente un mantenimiento del asiento y de los sistemas de amortiguación
- Utilizar materiales absorbentes de las vibraciones en el asiento

La primera parada, tu salud.

ADOPCIÓN DE POSTURAS FORZADAS

CAUSAS DEL RIESGO

- El estar durante la mayor parte de la jornada en la misma posición (sentado)
- Dimensiones del puesto inadecuadas
- El trabajo sedentario

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Realizar ejercicios periódicamente en su vida cotidiana
- Reducir la intensidad del trabajo en la medida de lo posible y establecer pautas de descanso para combatir la fatiga
- Retirar el contenido de sus bolsillos para evitar la compresión de nervios y vasos sanguíneos de las piernas
- Adecuar el asiento hasta que las rodillas estén levemente por encima del nivel de las caderas, para evitar puntos de compresión y facilitar la circulación de las piernas
- Alternar las posturas de trabajo con otras
- Los respaldos además de ser regulables en altura, deben presentar una suave prominencia para dar apoyo en la zona lumbar. También deben tener dispositivos para poder ajustar la inclinación
- En los viajes de larga duración, cuando se precisen dos conductores, el segundo conductor dispondrá de asiento regulable con respaldo, también regulable, y en sitio tal que disponga de buen espacio para los cambios posturales de piernas
- Se debe apoyar la mayor superficie de la espalda sobre el respaldo
- El volante debe poder regularse en altura e inclinación para adecuarse a la estatura y la envergadura del conductor
- El volante no debe contactar con ninguna parte del cuerpo

FATIGA VISUAL

CAUSAS DEL RIESGO

- El reflejo del sol en los cristales y en el salpicadero del autobús
- El estar durante la mayor parte de la jornada en la misma posición
- Cambios repentinos de nivel de iluminación

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Sería recomendable disponer de lunas y cristales tintados en el autobús que eviten los reflejos durante la conducción del mismo
- Disponer de cortinas laterales (de material tal que no impida la visibilidad por el espejo retrovisor) y frontales, de fácil alcance y manejo
- Si le pican los ojos debe evitar frotárselos fuertemente, ya que ello podría favorecer la infección con la consiguiente aparición de una conjuntivitis

La primera parada, tu salud.

CARGA MENTAL

CAUSAS DEL RIESGO

- El ritmo de trabajo diario
- El nivel de atención al tráfico rodado
- La fatiga visual por los esfuerzos continuados
- Turnos de trabajo nocturnos

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Para el caso del trabajo nocturno se debería reducir, en la medida de lo posible, la carga de trabajo a lo largo de la noche, y realizar un descanso adecuado después de la jornada. Además durante ese horario nocturno se debe evitar tomar comidas pesadas, alcohol, y estimulantes en general
- Hacerse revisiones médicas periódicamente a fin de conocer si afectan las condiciones del trabajo diario a su salud
- Las trabajadoras en período de gestación no deben realizar trabajos nocturnos: desde las 22 h a las 6 h

CARGA PSÍQUICA

CAUSAS DEL RIESGO

- La atención al público que lleva en el vehículo
- Los problemas personales y familiares que puede acarrear el trabajo los fines de semana

PROPUESTAS CORRECTORAS

- En la medida de lo posible, debe realizar un horario de trabajo que le permita mantener una vida familiar y social adecuada
- Mantener una actitud positiva ante la vida, ayuda a afrontar el estrés y otras manifestaciones psíquicas
- Intentar mostrarse tan asertivo como sea posible cuando se produzcan conflictos con los viajeros

La primera parada, tu salud.

ESTRÉS

CAUSAS DEL RIESGO

- Tiempos muertos al tener que esperar a los viajeros cuando se realizan los servicios
- El trato directo con los viajeros
- La gran repercusión que pueden tener sus errores al volante
- El hecho de tener que trabajar los fines de semana y durante jornadas de trabajo superiores a ocho horas

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Intentar facilitar la comunicación con los trabajadores
- Intentar distraerse durante los tiempos de espera: fomentar la lectura, escuchar música, etc.
- Intentar mostrarse tan asertivo como sea posible cuando se produzcan conflictos con los viajeros
- Realizar una correcta planificación de las rutas a seguir y permitir que los trabajadores puedan participar en la elaboración de las mismas
- Facilitar los cambios de turnos entre los trabajadores

TRASTORNOS DE LA ALIMENTACIÓN

CAUSAS DEL RIESGO

- Los turnos de trabajo de mañana o de tarde que impiden, una alimentación adecuada con respecto a las comidas
- Los cambios continuos de los turnos de trabajo por parte de la empresa, que impiden planificarse la alimentación

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Pedir a la dirección de la empresa los turnos de trabajo con suficiente antelación
- Mantener una dieta saludable y equilibrada. Evitar la ingesta de grandes cantidades de grasas
- Aprovechar los descansos durante el trabajo para mantener una regularidad en las comidas
- Evitar consumir cantidades excesivas de café
- No tomar bebidas alcohólicas mientras se trabaja
- Mantener un buen estado físico de salud
- Hacer ejercicios regularmente
- Mantener una dieta saludable

La primera parada, tu salud.

TRASTORNOS DEL SUEÑO

CAUSAS DEL RIESGO

- El exceso de trabajo y la fatiga crónica provocada por este, pueden provocar trastornos del sueño: principalmente insomnio
- El trabajo nocturno
- Los cambios continuos de turnos de trabajo durante la misma semana

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Pedir a la dirección de la empresa los turnos de trabajo con suficiente antelación, para poder organizarse los ritmos de descanso
- Intentar descansar lo suficiente antes de comenzar el trabajo para que no se presente la fatiga crónica
- Mantener un buen estado físico
- No se aconseja que los trabajadores de más de 55 años realicen trabajos nocturnos

RIESGOS RELACIONADOS CON LA CONCILIACIÓN DE LA VIDA SOCIAL Y FAMILIAR

CAUSAS DEL RIESGO

- Problemas socio-familiares por el trabajo a turnos y/o el alto ritmo de trabajo: problemas de pareja, imposibilidad de planificar descansos, fines de semana y vacaciones, etc.
- Falta de organización de turnos de trabajo o cambios inesperados en los mismos

PROPUESTAS CORRECTORAS

- Pedir a la dirección de la empresa los turnos de trabajo con suficiente antelación, para poder organizarse la vida social y familiar
- No trabajar todos los fines de semana para poder coincidir más con la pareja, hijos o amigos
- No estar durante todo el año trabajando en el turno de noche

6 Estudio del Sector

La primera parada, tu salud.

6.1. PRESENTACIÓN

El trabajo de conducción de autobuses, dentro de lo que son los trabajos de conducción en carretera, y desde el punto de vista de la salud laboral, tiene ciertas particularidades, muy propias de esa actividad.

No obstante, en alguna medida se aprecian diferencias importantes en ciertos aspectos de la conducción de autobuses urbanos con respecto a los interurbanos, que radican básicamente **en las condiciones que aporta el tráfico** por una ciudad, y que, como se verá mas adelante, esto ejerce una importante influencia sobre el puesto de trabajo.

En los grupos de discusión que se han organizado en diferentes empresas, y en diferentes territorios del estado español, a pesar de ciertos matices, se aprecian comunicaciones de opinión de la situación sobre las condiciones de trabajo, con extraordinaria similitud entre unos y otros.

Esto nos quiere decir que, en general estamos viendo las circunstancias de salud laboral, o de gestión de prevención de riesgos, de una forma global muy aproximada a una realidad que están viviendo, y que este estudio puede representar, de forma bastante acertada, la opinión de los trabajadores del sector.

Pero al decir esto, antes que nada, hay algunos puntos que serían importantes de aclarar:

- Por una parte, el hecho de que la situación es preocupante en base a las consecuencias de una precariedad en los aspectos de gestión de prevención. Es decir, con puestos de trabajo de alto contenido de factores de sobrecarga, de estrés, y por consiguiente de fatiga laboral, sin que se tenga en cuenta la prevención mediante la actuación sobre los contenidos del puesto, la organización del trabajo o los descansos de recuperación.

- Sin excluir lo anterior, tal vez la situación no sea tan en extremo lamentable imitando a una gestión de riesgos a la deriva, como puede parecer en algunos momentos de la exposición de este trabajo. Exhibiendo ciertamente las carencias que se indican, es posible que se haya hecho un dibujo solo de los aspectos más preocupantes, o más problemáticos, y que al haber apuntado hacia allí en exclusiva da una información tal vez de apariencia más negativa. Hay que tener en cuenta que al ser un Sindicato quien recoge la opinión, ha podido haber una tendencia por parte de los trabajadores/as de forma natural a querer contar sus problemas demandando soluciones y/o mediación, como es nuestra tarea habitual. En definitiva, que muy posiblemente los trabajadores/as han acudido lamentando los problemas y exponiendo las preocupaciones mayores, es más de forma similar en

todos los sitios, lo cual ha dado la homogeneidad de resultados. Pero eso es lo que ha quedado reflejado, lo mas malo, lo mas preocupante, aunque tal vez aislado del resto de los contenidos. Esto es una posibilidad, aunque también es cierto que en alguna empresa/s, donde de forma excepcional se ha realizado alguna mejora o avance en prevención de riesgos, éste ha sido comunicado con satisfacción. Por lo tanto, de existir ciertas mejoras en el resto, se hubieran transmitido de la misma manera, con la misma oportunidad, y no ha sido así.

En definitiva, vamos a exponer principalmente la cara más negativa del problema de la salud laboral del trabajo de conducción de autobuses, pero que a su vez es lo que se ha apreciado como efecto más predominante, y con homogeneidad para el colectivo en general. Un problema compartido de forma similar en todos los territorios.

Esperemos que esto sirva para transmitir los puntos donde es necesario realizar más énfasis en la gestión de riesgos laborales, y que se reconozca el daño que padecen estos trabajadores/as tanto a nivel físico, en sus huesos y articulaciones, como a nivel psicológico, deteriorando su personalidad, y su forma de vivir cotidiana.

De forma paralela se detecta una tendencia por parte de las empresas a **ejercer un control abusivo sobre los tiempos y recorridos**, con objetivos imposibles sobre un conductor/a que sufre los agobios del tráfico, de los pasajeros impacientes por los retrasos y el estrés permanente en controlar situaciones que se le escapan, pues no están de su mano, ni bajo sus posibilidades, como las relacionadas con la inseguridad ciudadana y la tensión por la posible exposición a agresiones.

Por otra parte, **se ejerce una prevención escasamente basada en el mínimo cumplimiento de la legalidad**, pero que es totalmente ineficaz a efectos de gestión real en la práctica. Es decir, dentro del marco de una aparente y supuesta legalidad, se omiten actuaciones preventivas necesarias basadas fundamentalmente en la reducción de costes. Por ejemplo, el mantenimiento de un vehículo, que sea más o menos bueno, o pésimo, no es una cuestión de legalidad o no, pero ciertamente puede ser motivo de un accidente, por mala gestión del riesgo. Para entonces se convertirá en ilegalidad, pero mientras tanto, mientras se oculte el problema, no existe.

Por este motivo se aprecia una gran tendencia empresarial a esmerar un serio esfuerzo en dos sentidos:

■ Por una parte un esmero en la ocultación de las consecuencias de la no prevención, negando la declaración de daños y lesiones, es decir negando las contingencias. La negación es un acto, no estamos diciendo

La primera parada, tu salud.

que sea una omisión, pues no se puede demostrar que no se declaren las lesiones, ya que con la ayuda de las aseguradoras, las Mutuas, los factores de disuasión y derivación a contingencia común de los daños son ampliamente conocidos.

■ Y por otro lado, en algunas empresas esas actitudes de cierta ocultación o negación del problema, se complementan con actividades más o menos estudiadas de imagen, es decir, por ejemplo facilitando a los trabajadores/as y sindicalistas los medios para la formación en prevención, incluso la calificación. Las actividades formativas, aprobadas por todos con entusiasmo, son muchas veces utilizadas como imagen de que ahí están todas las soluciones en prevención, y además a cambio tienen a su personal agradecido y con tolerancia superior de los riesgos frente a los riesgos que serían más costosos de reducir.

Esta parece ser la cultura de prevención predominante en este sector, añadiendo una tendencia en cultura "legalista", es decir no basada en la adecuada gestión de riesgos, sino como se decía anteriormente, basada en solo el cumplimiento de lo legal, y así la forma de intervenir en las mejoras se activa **solo por las reclamaciones o las denuncias**. No importa si algo, o alguna condición de trabajo esté haciendo un daño, aunque este técnicamente demostrado, si ello es denunciado o no, y en eso se centra su proceder de forma inadecuada.

Y por último, la prevención de riesgos, en la salud laboral no está en absoluto integrada en la organización del trabajo de la empresa, pues claramente se diseñan unos horarios y unos contenidos de trabajo, y unos escasos descansos, totalmente alejados de las condiciones humanas, a las capacidades, a las limitaciones de la persona, a costa de su progresivo deterioro físico y psicológico, ocasionando progresivamente un envejecimiento laboral prematuro.

Llegados a este punto queda centrado el problema: **la necesidad de intervención sobre la organización del trabajo en su conjunto**, adecuando el trabajo a la persona y no al revés, porque ese intento de adaptación inverso al que se les tiende a acostumbrar con actitud muchas veces imperativa, revierte en el coste sobre su salud de forma irreparable, llevando a incapacitar prematuramente. Una incapacidad que, tras ser exprimidas las capacidades de la persona en un trabajo con beneficios a la empresa, no es reconocido su origen laboral y además transcurrirá como enfermedad común, percibiendo precarias pensiones, a costa de los ciudadanos. Una particular gestión dirigida a intereses concretos.

Mientras se oculten las causas de esa forma de incapacitar, las negativas de reconocimiento de las contingencias lo apoyen, y permanezca oculto el grave problema base de la fatiga laboral, con todos sus estragos físicos y psicológicos, se amparará la existencia de la no prevención, y encima de forma justificada, pues se oculta el problema.

Esto es lo que ha motivado la realización de este estudio para que al menos las voces de los trabajadores/as se hagan escuchar, para abrir la puerta de los que hay detrás y para reclamar soluciones inmediatas a unas condiciones de riesgo que no solo afectan a los trabajadores/as, sino a todos los ciudadanos, pues es a nosotros a quienes transportan en esos autobuses.

La prevención de riesgos laborales en los trabajos de carretera tiene difícil forma de intervenir, porque se trata de un riesgo cambiante, no predecible como otros de tipo industrial y similar. Solo se puede actuar mediante seguridad pasiva, es decir, por mecanismos de condiciones del vehículo que minimicen las consecuencias del accidente en caso de que ocurra, o por actuaciones concretas sobre el correcto estado de la persona. En definitiva, la seguridad en carretera radica fundamentalmente en el estado físico y psicológico de quien conduce, evitando que existan riesgos por fallo humano. La prevención debe enfocarse claramente y sin excusas hacia el mantenimiento de esas capacidades de la persona porque ahí radica la seguridad, la del conductor y la de todos.

Se trata de intervenir sobre unas adecuadas condiciones de trabajo, adecuando los tiempos de trabajo, los contenidos, el diseño del puesto, y los descansos, reduciendo los condicionantes de sobrecarga y estrés que conducen a la fatiga laboral con la consecuencia de enfermedades y/o de accidentalidad por fallo humano en un momento dado.

Se precisan actuaciones concretas, evitando los problemas derivados del trato con el público estableciendo formación adecuada para intervenir en situaciones de conflicto, así como mecanismos de emergencia o de apoyo en situaciones de inseguridad ciudadana como estudiar la posibilidad de mamparas de aislamiento, uso de sistemas de comunicación de emergencia con actuación, etc. También se destaca la necesidad del apoyo por parte de la empresa en caso de las víctimas de agresión que necesitan rehabilitación psicológica o de actuaciones judiciales, una protección en su defensa y cobertura de las consecuencias económicas, sin que redunden en el trabajador/a.

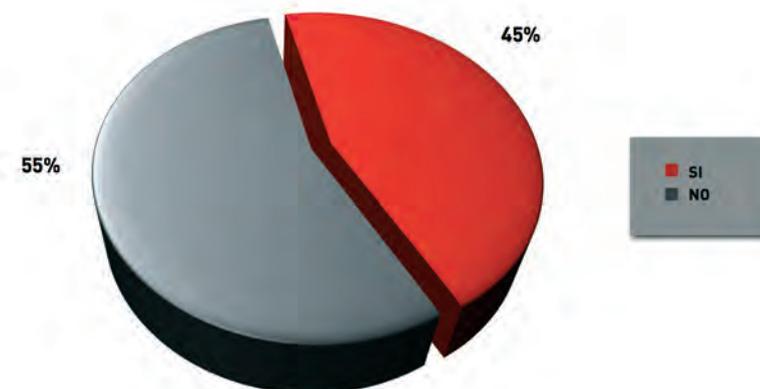
Sobre todos estos puntos nos extenderemos a continuación, detallando una panorámica desde diferentes ángulos de visión.

La primera parada, tu salud.

Se hablará al comienzo sobre las condiciones de riesgo, particularizando aquellas que tornan sus efectos sobre la fatiga laboral, ya que constituyen las fundamentales y casi las más significativamente asociadas a esta profesión. Después corresponde hablar de los mismos conceptos pero bajo la perspectiva de la prevención de riesgos, o mejor dicho, de las carencias más preocupantes, lo cual coincide con los datos recopilados de la escasez de órganos de gestión de prevención constituidos como Comité de Seguridad y Salud, o sobre todo de Servicios de Prevención completos abarcando las cuatro especialidades.

Esta situación es coincidente con los datos de resultados en cuanto al escaso funcionamiento de estos órganos. Esto se manifiesta por ejemplo, en que el Estudio de Riesgos, no se ha hecho o no se ha informado en más de la mitad de los casos (55%).

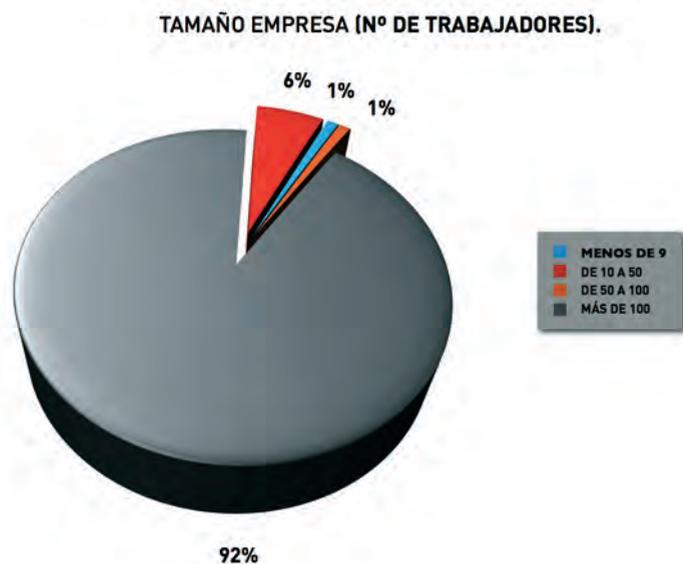
¿ TIENE INFORMACIÓN SOBRE EL "ESTUDIO DE RIESGOS" DE SU PUESTO DE TRABAJO?



6.2. DATOS SOBRE LA POBLACIÓN ESTUDIADA

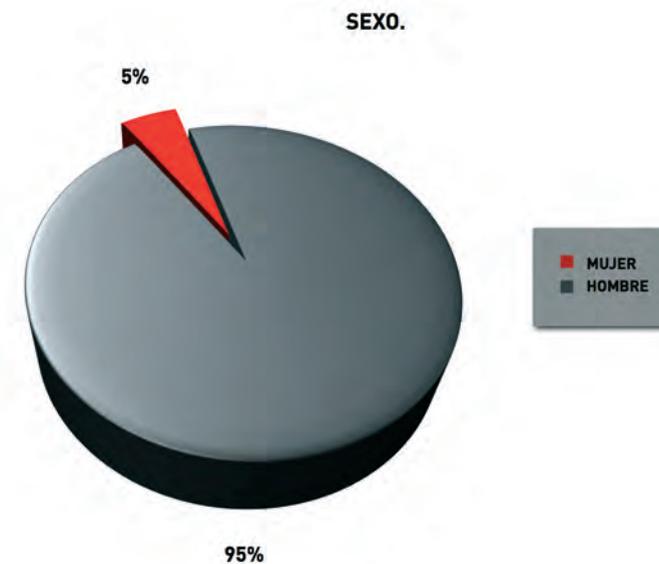
Este trabajo se ha realizado a través de diferentes empresas de los siguientes territorios: Madrid, Pontevedra, Sevilla, Vizcaya y Zaragoza. Se han realizado 8 grupos de discusión en diferentes puntos del territorio nacional, así como 200 encuestas. En las encuestas se realizaban preguntas sobre: el tamaño de las empresas, el conocimiento de los riesgos, la posibilidad de realizar descansos durante el trabajo, si se había contraído enfermedad por motivo del trabajo, etc.

La plantilla más representativa (92%) son empresas de 50-100 trabajadores/as.

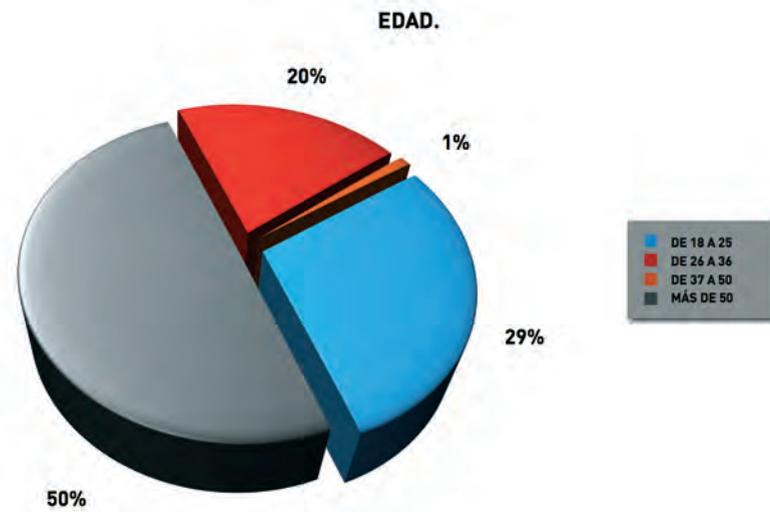


La primera parada, tu salud.

Se han especificado datos de la representación femenina, de forma separada pues se trata fundamentalmente de plantilla masculina con un 95%.



La edad predominante (50%) es de trabajadores/as de 37-50 años. El resto se reparte entre los mayores de 50 años (20%) y los menores de 27 que son el 29%. En este último grupo, los más jóvenes, de 18-25 años representaron un 1% del total.



La primera parada, tu salud.

La mayoría de las personas que han intervenido (75 %) tienen una antigüedad en la empresa superior a 5 años, y por lo tanto se supone que aportan cierta experiencia en los temas a tratar. Con esto queda hecha la imagen representativa de la población de conductores que han intervenido en este estudio.

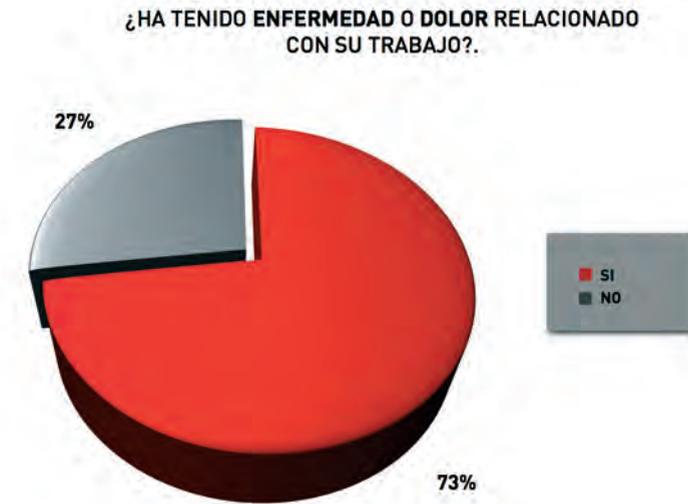
6.3. RIESGOS PARTICULARES EN LA CONDUCCIÓN DE AUTOBUSES

El trabajo de conducción de autobús, teniendo en cuenta las necesidades de gestión de prevención de riesgos laborales, es una actividad laboral que se diferencia de otros trabajos, de una forma muy peculiar, porque se reviste de características muy propias, muy diferenciales. Ciertamente la conducción en carretera aporta consideraciones muy específicas, pero en este caso además, existen incluso diferencias si se considera la comparación con otros trabajos de conducción. Es más, se aprecian ciertos contrastes entre los trabajos de conducción de autobuses urbanos y de interurbanos.

Estas características propias, son las que se pretende desarrollar a continuación, a través de las descripciones de los puntos de vista de los propios trabajadores/as, de su forma de sentir, y de sus preocupaciones. Se comentarán esas condiciones de trabajo marcadas por circunstancias como: el trato con el público, la dependencia de la conducción por ciudad, trabajar inmersos en un sistema organizativo diseñado más en función de las necesidades del servicio, o con objetivos fundamentalmente económicos. Y que además, teniendo en cuenta los criterios de considerar la adaptación del puesto de trabajo a la persona, no se aprecia la valoración de las limitaciones humanas en la concepción o diseño de las tareas, ni respecto a la seguridad, ya sea del tráfico o la relacionada con los problemas de inseguridad ciudadana, ni son consideradas en su medida las necesidades básicas humanas como las dificultades de poder acudir al servicio cuando lo necesiten. Estos elementos marcan en gran medida las opiniones que se van a desarrollar a continuación.

Claramente, la mayoría (73%) reconocen o identifican sus dolencias con un origen profesional, y describen diversas lesiones en huesos y articulaciones (hernias en columna, artrosis, tendinitis, etc.) fundamentalmente a diversos niveles de columna vertebral (sobre todo cervical y lumbar), y también en extremidades destacando las lesiones a nivel de rodilla, y hombro.

La primera parada, tu salud.



Estas lesiones osteoarticulares representan globalmente dolencias que afectan al 64% de los trabajadores en diferentes grados, con frecuencia combinadas varias lesiones de forma asociada, sobre todo lesiones de algún segmento de columna, generalmente dolor de espalda junto a otras, y el resto en variaciones diversas afectando a la práctica totalidad de conductores.



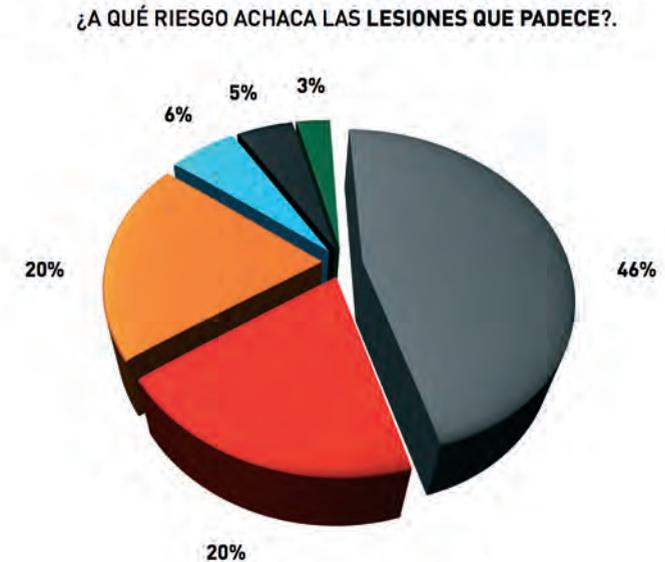
A este 64% de daños osteoarticulares, le siguen los que padecen dolores cervicales (16%), los que padecen problemas psicológicos como el estrés (5%), o dolores de cabeza 6%. Estos datos son muy importantes si se tiene en cuenta que causan valores superiores a la media poblacional, porque estamos viendo que un 6% de trabajadores ya detecta problemas psicológicos de alguna manera, y que los relaciona estrechamente con las condiciones de trabajo. Con una observación más, para muchos de éstos el problema psicológico se asocia a otro daño osteoarticular, es decir que la relación con el trabajo se demuestra más claramente.

Ya se informó que la mayoría relaciona sus lesiones con un origen laboral, pero hablemos de los riesgos, a qué riesgos lo achacan:

1. A la fatiga por mantener la atención, y a la sobrecarga de postura y movimientos, todo en su conjunto : 46 %
2. Al horario de trabajo: turnos partidos, nocturnidad: 20%
3. Al mal estado del vehículo, del asiento, de la amortiguación, ruidos,...: 20 %
4. Los problemas de la circulación, de baches,...: 6%

La primera parada, tu salud.

5. Problemas ambientales de calor excesivo, frío, contaminantes,...: 5%
6. Resto (3%): valores inferiores donde combinan estos datos junto con otros problemas como el trabajo nocturno con inseguridad, el trato con el público, etc.



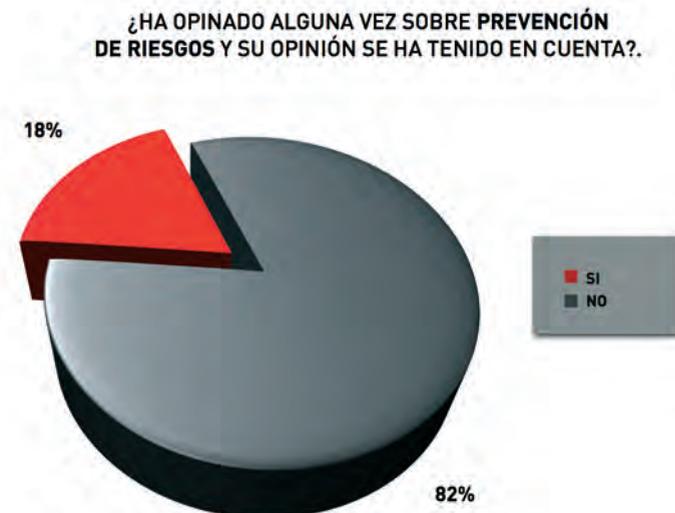
Con esto ya tenemos descrito hacia donde achacan sus principales riesgos, y por eso serán los temas sobre los que nos vamos a centrar en el presente estudio.

Pero antes de que se empiece a hablar de la prevención de éstos, anticipamos otro dato, que por sí mismo se comporta como un riesgo más para este tipo de trabajo. Se trata de **la falta de elección de los descansos**. Para la casi totalidad de los conductores/as (92%) es imposible la elección de un momento de descanso para cualquier necesidad. Frente a un dato tan preocupante se supone deberían haberse tomado las adaptaciones necesarios sobre el puesto, o las consideraciones que se determinen, pero no parece haberse implementado ninguna medida preventiva o de modificación alguna al respecto. Otra vez se imponen las condicionantes del puesto frente a las limitaciones humanas, impera la exigencia del cumplimiento en sí, sin humanización de las tareas.



La primera parada, tu salud.

Además se ha generado una cultura de que esta situación parece inamovible, marcada en todos los aspectos por la no existencia de participación alguna de los trabajadores/as sobre la prevención de riesgos, pues la mayoría (82%) no ha podido aportar sugerencias en ningún aspecto preventivo.



6.3.1 LOS HORARIOS Y LOS TURNOS

El problema fundamental parece radicar en el diseño inadecuado de los tiempos de trabajo, es decir de la relación de los trayectos, con sus horarios de paradas, padeciendo un desajuste continuo en función de las eventualidades propias de una ciudad.

“¿Cuál es el problema? Horario.” (ME1)

“uno de los más graves, es el estar sometido a unos tiempos de trabajo que desde luego no son reales, sino que son irreales, producto de los convenios que tienen con el ayuntamiento...”

Quizás lo más traumático sea la necesidad continua de supeditarse a factores externos, provocados por las características el tráfico de la ciudad, totalmente imprevisible y cambiante.

“Yo trabajo en el interurbano. No es lo mismo aunque la zona de Bayona casi, casi, tardas tanto tiempo desde San Andrés de Comesañ a Vigo que desde Bayona. Si hay 25 kilómetros pues 16 o 17 echas 20 minutos, pues echas 40 en un tramo de muy poquitos kilómetros.” (V)

Los riesgos no se pueden prevenir, pues no se pueden advertir previamente, a diferencia de lo que se haría en otro trabajo o actividad laboral, partiendo del conocimiento y valoración de las condiciones de trabajo, para aplicar medidas preventivas. Pero es más, es el propio trabajador el que se ve en la necesidad de cumplir con unos horarios diseñados, a pesar de las adversidades que surjan improvisadamente. Todo ello funciona a costa de la tensión que implica al trabajador/a superar las adversidades, improvisar continuamente desarrollando al máximo sus capacidades y experiencia profesional. Esta implicación en el trabajo hace que tenga que superar continuas circunstancias sobre las que no puede ejercer su total control, porque se trata fundamentalmente del tráfico, sobre todo en la ciudad. Por lo tanto, todo esto constituye una acción de elementos claramente estresantes, que pasarán factura sobre la salud, tanto a nivel físico, como psicológico.

“Vamos, el tema organizativo en nuestra empresa es un capítulo a parte, sería muy importante también de pararnos un poquito todos... Período escolar, el tema de verano etc., etc. Claro y los recortan o los amplían los horarios. Pero hay momentos que dices tú: “dios mío si es que esto no lo puedo hacer”. Y hay líneas que son continuas de llevar público hasta la

La primera parada, tu salud.

bandera, la línea 2, la línea 3, la línea C1, C2. Bueno hay muchas líneas que son ya continuas y llega un momento que tú, es que no tienes un respiro, y tú vas ya automatizado, y pum, y el tráfico, y esto.” (S)

“Es un convenio que se establece y que una empresa como esta pues cobra por kilómetros. ¿Qué quiere decir? En la empresa cuantos más kilómetros realiza más dinero ha cobrado. Entonces ¿Qué ocurre? La empresa cuando diseña unos horarios, los hace, diseña los horarios con una velocidad comercial determinada. Que la velocidad comercial lógicamente suele ser más alta de la que luego se puede cumplir. ¿Qué implica? Pues que como se hacen y se diseñan unos horarios con una velocidad comercial, sujetos a una velocidad comercial en vez de a una situación real que es la que manda todos los días, el tráfico que tienes en esta ciudad, pues te encuentras con el desquiciamiento de los trabajadores por poder cumplir esos horarios que de antemano saben que no se van a cumplir.” (Z)

A pesar de todo, la larga duración de las jornadas de trabajo incrementa aun más este riesgo, ya que estas circunstancias de tensión o simplemente requisitos para la seguridad como el de atención permanente, permanecen más en el tiempo. Transcurridas las primeras horas de trabajo, en esta situación, hace que el trabajo sea cada a vez más fatigante. Progresivamente se va incrementando la fatiga laboral. Es decir, se van perdiendo capacidades por fatiga a la vez que se va intentando sobreponerse a esa situación, para mantener los niveles de alerta necesarios. Son requisitos, en los que es difícil seguir manteniéndose en perfectas condiciones, especialmente cuando en el estado de la persona, radica la seguridad en carretera. Por lo tanto, en los diseños de duración de jornada no parece haberse tenido en cuenta estas características. Sobre todo se debe considerar que el carácter fatigante de las tareas, repercute sobre la seguridad. No parecen compatibles con duraciones de jornada de 7-8 horas de conducción permanente, pues no lo son con el pensamiento de creer que el rendimiento humano sería el mismo.

“Aquí para que te hagas una idea te sientas a las tres de la tarde en el autobús y hasta las diez de la noche no te mueves del asiento, ni moverte.” (Z)

“¿A que hora empezáis a trabajar? A las 4:36 de la mañana.” “Desde las cuatro y pico hasta las dos menos cuarto con la excepción de los viernes y los sábados que salimos a las dos.”

“...tenemos unos turnos programados, los cuales la empresa marca unos turnos, nos da unos horarios en los cuales marca unos descansos que no son reales, no son reales porque no hay forma de hacerlos, una por el tráfico y otra porque nosotros consideramos que el transporte urbano hay unas normas dentro de la ciudades que marca el ayuntamiento a nivel de tráfico que no debemos rebasar unos límites de velocidad. Creo que a parte la ciudad no se presta a ciertas velocidades que a veces tenemos que hacer para poder realizar este servicio, con lo cual estamos haciendo un perjuicio hacia el propio trabajador que va en tensión, que no va con las debidas medidas de seguridad, ni tampoco lleva medidas de seguridad el viajero.” (V)

En definitiva, la duración de jornada, y particularmente cuando la seguridad radica en el estado psicofísico de la persona, debería diseñarse en función del trabajo que se desempeñe, si se pretende ejercer una prevención de riesgos eficaz. Pues bien, con más motivo en estos casos, pues no se trata solo de la carga de trabajo, sino además del estado de la persona, que es lo que repercute directamente sobre la seguridad del puesto.

“... es que en algunas líneas, otras se han reformado, pero en la mayoría de ellas están los horarios muy desfasados. Entonces nos tiramos la jornada entera sin poderte bajar del vehículo” (MLL)

“El primer vehículo que sale aquí por la mañana es a las 5:15.” “ Yo por ejemplo vivo en Vallecas, tardo unos 15 minutos desde mi casa aquí, me voy levantando a las 4:15, 4:30.” Es que empalma, es que tenemos búhos por la noche. Entonces el que está de búho...tú sales antes de que el búho haya terminado algunas veces.” .. “ El servicio este por ejemplo que nosotros decimos de las 5:15 de la mañana, ese vehículo sale de aquí a las 5:15 de la mañana y cuando regresa son las 12:30 de la noche.” (MLL)

“Y luego lo que te digo, que como no tenemos tacógrafo, porque si tuviéramos tacógrafo. Aquí dicen que no te pasas conduciendo todo el rato, hay días que te pasas lo que es todo el turno, si son ocho o nueve horas seguidas conduciendo, que vas parando de parada en parada pero tú estás conduciendo y es que son ocho o nueve horas seguidas conduciendo. Ha habido veces que es que me he pasado nueve horas sin poderme bajar del autobús. Vas conduciendo llegas a tu parada, cargas, llegas a otra, cargas, llegas al final descargas, vuelves a cargar y te vas, o sea que yo estoy con-

La primera parada, tu salud.

duciendo todo el rato. Si tuviera tacógrafo cada cuatro horas me tendrían que hacer parar, pero como no tienes tacógrafo pues de eso también se valen.” (MLL)

“Los turnos es lo que peor se lleva porque hay turnos de mañana, de tarde y turnos partidos. Los turnos partidos suelen empezar a las cinco y media-seis de la mañana hasta las diez. Luego desde la una a las tres y media, a las cuatro o a las cinco incluso suelen hacer sobre ocho horas y media la mayoría de ellos. Los turnos seguidos, hay bastantes que pasan de las ocho horas, hay turnos hasta de nueve horas y media...” (MB)

Además de la duración de las tareas, otro problema importante se centra en el diseño y rotación de los turnos. Cada persona describe las amplias complejidades de sus turnos de trabajo, que se los aprenden y padecen resignándose a las inadaptaciones que causan: en las relaciones personales, con la familia, o sencillamente para tener normalizados unos horarios adecuados de comida o del tiempo para dormir.

“...yo en la línea que ando somos seis servicios cambiando de mañana o de tarde. Es igual porque nunca te coinciden las mismas horas, sino que están rotando los seis servicios. Unas veces llegas a casa a las 10:30 de la noche y otras veces llegas a la una cuando te toca de tarde. Cuando te toca el servicio de las diez a las once, estás en casa pero te toca el servicio de las doce y llegas a la una. Estamos rotando una serie de horas continuamente, no hay una estabilidad en el horario lo cual también te repercute porque es continuo, no es una cosa estable a lo cual te vas adaptando.” (V)

“Yo tengo turnos de seis horas veinte que entro a las siete cuarenta, no haces más de seis horas y pico. Esa semana, has hecho la semana anterior un turno largo pues te ponen un turno corto, que te puede coincidir turno largo de noche y turno largo de mañana, salir por la noche y a la semana siguiente cuando entras de mañana, entras en turno largo también, a lo mejor haces a las cinco de la mañana, eso depende en el cuadrante como esté el servicio” (V)

“Pero aquí los factores psicosociales, uno de los más importantes para nosotros es la turnicidad, los horarios y el trato con el público.” (S)

“Es que a lo mejor entras a las seis de la mañana, acabas a las diez de la mañana y después hasta las tres y media de la tarde no entras a trabajar.

Estás todo el día pendiente de la empresa con el consiguiente problema de estómago, de temas sociales, relaciones sociales etc., etc. Conciliación de la vida familiar y laboral, lo tienes complicado porque te pegas doce horas pendiente del trabajo. No efectivamente de trabajo, pero como tienes cuatro o cinco horas de intermedio, que te dan un descanso intermedio, evidentemente eso se ve primado a final de mes con la prima que regula este tipo de trabajos, el turno partido.” (S)

“Los turnos son rotativos.” (MLL)

“Yo conozco muchas empresas donde les obligan a trabajar a los trabajadores once, doce, trece horas pero que es lo que hay; o trabajas o te echan. Esta empresa en este aspecto, pues la gente que hay aquí que ha trabajado en el tema sindical ha conseguido otra serie de ventajas, se trabaja mejor pero luego hay algo con lo que no puedes luchar y es con la ciudad, con el tiempo...” (MB)

“...Si quedan de siete, pero siempre partiendo en parte de la semana y son cuatro días de mañana y tres días de tarde. Sigues trabajando siete días seguidos pero nunca de mañana todos o de tarde todos, parte a mitad de semana bien mañana, bien tarde. (B)

“Y el grupo cero ya es el remate, el grupo cero empieza a dar saltos un día se levanta a las cuatro de la mañana, otro día se levanta a las cinco. Un día come a las doce de la mañana (quizás algún día un poco antes), otro día come a las cuatro la tarde, otro día a las dos, otro día a las tres. El grupo cero es un caos total. Cuando uno es joven todavía le dan con un mazo para que se despierte y se levante de la cama pero ya cuando te vas haciendo mayor no hace falta ni despertador, un día te levantas a las cuatro de la mañana y ya prácticamente toda la semana te estás levantando. No te hace falta ni...lo pones por precaución.” (B2)

“Mi hermano tiene un turno, se levanta a la misma hora que yo, a las cuatro y media, pero es eso, que luego acaba a las cinco de la tarde. Tienen dos horas y pico libres.” (MB)

“Ahí nosotros estamos un mes de mañana y otro de tarde pero hay una serie de personal que está sin turno que lo mismo hoy está de tarde y termina a las dos y mañana a las seis le han metido de mañana.” (MB)

La primera parada, tu salud.

“Desde las nueve de la noche, nueve y media que terminan los primeros turnos hasta las dos de la mañana que terminan los últimos.” (MB)

Por otra parte, el mantenimiento de esa situación de conducción en tensión permanente, se combina negativamente con situaciones de apremio de tiempo.

Esto se percibe como un elemento agravante importante.

“El apremio de tiempo, la complejidad, la rapidez, la minuciosidad, la tensión, tienes que tener los cinco sentidos puestos en tu trabajo. Ahí no vale voy ahí un momentito, voy a quitarme del ordenador, voy un momentito al servicio o voy aquí, los cinco sentidos completos.” (S)

“Estamos diciendo que en ocho horas provoca tensión pues tú fíjate en diez, once o doce.” (MB)

Y todo esto es aún peor cuando las condiciones de trabajo se combinan con situaciones de inestabilidad de empleo.

“Estos compañeros que tienen contrato eventual y precario no disponen de ese calendario. Por lo tanto su...la relación social que cualquier conductor, cualquier trabajador, que está sujeto a turnos, y a trabajo en fines de semana, y a trabajo en festivos, tiene un rompimiento social, no puede disfrutar de sus familias o de sus hijos todos los fines de semana, o no puede tener relaciones de amistad en determinados días porque ese día tiene determinado turno.” (S)

“Es que yo no sé que nos pasa aquí que al día siguiente de entrar a trabajar en la empresa lo primero que te dicen es los horarios. Ya es una cosa que se te mete aquí y es que parece que tenemos que hacer el horario por encima de lo que sea, es una cosa que yo no he visto una cosa igual, con el paso de los años te das cuenta y dices pero bueno, el horario, el horario, que no llego, es una cosa que vas desencajado.” (G)

“Nosotros somos una plantilla relativamente joven, hay muy poca gente mayor y los pocos que hay se van jubilando con los contratos relevos y somos una plantilla bastante joven, la media andará 40 años, una cosa así. Contratos pues ha habido de todo, hay gente que está contratada ahora a 80 horas mensuales cuando realmente hace falta más porque a nosotros nos sobra de hacer horas...” (B)

La trascendencia y los efectos sobre la vida personal o familiar, tal vez se hacen en ocasiones más patentes en el caso de las trabajadoras, posiblemente por el papel que desempeñe la mujer en la familia, o por otros condicionantes, y siempre dependiendo de la situación de cada persona.

“Es que esos hombres llegan a su casa y les tienen todo hecho. A ti te ponen un turno partido, que es lo que me pasó a mí, y tuve que pedir la jornada reducida porque es que no puedo más. O me voy de aquí o hago algo porque llegabas a las seis de la tarde a tu casa y te apetece echarte pero ponte a recoger, mínimo la casa y hacer la comida. Tu marido recién levantado de la siesta y tú muerta desde las cinco de la mañana. Para una mujer esta empresa es terrible, mucho peor que para ellos” (MM)

“... que está claro que no está compatibilizado con la familia, para nada, aquí consenso familia-trabajo en mi caso es que me las veo y me las deseo” (MM)

“Los horarios: si estás de mañana madrugón, bueno si estás tú sola. Pero si tienes chavales a las cinco de la mañana ¿Dónde los colocas? Y si estás de tarde baños de luna como dicen, de las once a las doce” (MM)

La primera parada, tu salud.

6.3.2. CONDICIONES PARTICULARES: EMBARAZO/LACTANCIA

Un apartado muy especial, es cuando se mencionan condiciones particulares de embarazo o de lactancia. Pues si bien se ha hecho mención de que hay una falta de adecuación a la persona del puesto de trabajo, esto toma mayor relieve en caso de mujeres embarazadas. Efectivamente no se aplican las consideraciones adecuadas, o no están previstas, por ejemplo en las necesidades de repetir las idas al servicio, posibles molestias que sean incompatibles con la conducción, o el caso de la evolución del embarazo mismo. Es más, muchas veces estas circunstancias se resuelven por la “vía individual” es decir por la decisión de la trabajadora de dejar el trabajo, con el consiguiente perjuicio económico. Otras veces hay suerte y se puede acoplar a un cambio de puesto, pero de una forma aleatoria, no prevista.

“...Le dijo “sigue trabajando hasta que no quepas detrás del volante”

“...es que te da un mareo de esos que te dan,...” (MM)

“Fíjate embarazada, que tienes que estar todo el día en el servicio...” (MM)

“...ha habido dos embarazos y las dos chicas que han hecho, pedir un año de excedencia porque si no es imposible..... te vas a tu casa te apañas como puedes porque no estás cobrando” (MM)

“... imagínate que vuelves después de los tres meses y estás dando el pecho, y qué puedes pedir reducción de jornada. Normalmente se han pedido el año de excedencia o un tiempo y no han vuelto,....” (MM)

“No hay posibilidad de decir: bueno pues tú en un turno paras tu autobús media hora antes o después de la jornada, o empiezo media hora más tarde o empiezo antes. Es que eso no puede ser porque que hacemos con el autobús parado. Bueno pues a mitad de jornada cojo una hora lo aparco al lado de No es que eso no puede ser,....” (MM)

“... Pues yo lo solicito y me lo dieron. Cada día he trabajado acumulas horas: una hora cada siete días, un día”.... “Como yo empezaba a las cuatro le daba todas las tomas que podía y cuando volvía por la noche le despertaba, la última y por la tarde biberón.... Pero claro se me iban acumulando..... En esos meses me salieron unos 15 días,....” (MM)

Una cuestión muy llamativa es la falta de previsión en este aspecto, pues incluso no está diseñado un modelo de uniforme para el caso de embarazo. Aunque lo que es peor, es que tampoco está protocolizado cómo se cubre esa circunstancia, es decir desde el estudio de riesgos, qué riesgos puede padecer la trabajadora o su descendencia, y las medidas propuestas para evitarlo, mediante el cambio de tareas, la retirada del servicio preservando su salario, etc. Una vez más, se deriva la responsabilidad de las consecuencias sobre la persona, pero en el caso de embarazo, perdiendo los derechos que tendría cualquier mujer si estuviera en otro trabajo. Por lo tanto, las diferencias tan marcadas con otras actividades laborales también hacen diana sobre las trabajadoras, colocándolas en peores circunstancias.

“Es que no hay uniforme de mujer y para embarazada mucho menos”
(MM)

La primera parada, tu salud.

6.3.3. EL RITMO DE TRABAJO. EL CONTROL DE TIEMPOS

Tal como se ha indicado antes, el agravante de un horario extenso, combinado con una turnicidad, es vivir una circunstancia estresante, y por lo tanto fatigante de la presión de tiempos continua.

“La problemática del tiempo, la problemática que tenemos con lo de los tiempos es porque la empresa hace unos horarios con esos tiempos. Esos horarios se les entrega a los viajeros y el viajero dice que hay que cumplir ese horario. Los conductores en estos casos lo vemos imposible cumplir ese horario. Ni aún saltándonos los límites de velocidad porque hasta ahora vamos por encima de los límites de velocidad. Como ha pasado aquí en esta empresa que hay 34 compañeros esperando la retirada de carné por exceso de velocidad porque los tiempos no se llega. Qué pasa con eso, que tú llegas a la parada, llegas tarde, el viajero está allí esperando, a él no le importa si has cogido tráfico, si no has cogido tráfico, si te da tiempo, si no te da tiempo, eso al viajero realmente no le importa, lo que importa es que allí pone a las 8 de la mañana y si a las 8 no sale el autobús cuando llega el primer conductor que llega, que normalmente suele llegar media hora tarde, pues claro la bronca va para el conductor. Qué pasa con eso, que al conductor le van increpando todo el camino, eso está creando un malestar en el cual el conductor está corriendo un riesgo. Lo primero es que le agreden como ha habido muchísimas ocasiones donde los han agredido. Y lo segundo que cualquier persona que tenga que conducir con un estado de nervios, primero has tenido que llevar un vehículo en el cual estás llevando viajeros, una cantidad de 70 u 80 viajeros, que yo creo que no son condiciones porque ni los nervios ni los reflejos ya son los mismos.”
(MLL)

Está relacionado con ese diseño del puesto en función de la demanda, no de la persona, y hace que quede vulnerable a las consecuencias de los eventos que puedan surgir, sin poder de control sobre los mismos.

“Los tiempos están puestos, sobre todo en Moncloa, para que llegues justo, para que llegues cargues y te vayas. Y si te sobran dos minutos o cinco minutos tienes una cola de 150 personas pues las tienes que cargar y entre que las cargas no has podido...no tienes tiempo, nosotros no tenemos tiempo.” (MLL)

“...el estrés, condiciones de tráfico, el tiempo ajustado que siempre vamos con el tiempo bastante justo. Entonces uno de los puntos sería el

estrés que te causa estar ocho horas ahí seguidas pensando en el horario, la gente.” (G)

“Es una línea que no paras, son hora y tres cuartos, hora y tres cuartos, son tres horas y media sin bajar del autobús, es como ir de Bilbao a Madrid pero ir parando cada cinco minutos.” (G)

“Pero llegas tarde en el último servicio llamas y dices: “oye que voy pasado” y te dicen que el último servicio hay que hacerlo.” (B)

Las condiciones estresantes se hacen muy patentes a través del sentimiento de presión del tiempo, que se les va recordando con continuidad.

“Yo no acabo nunca en 25 minutos en hacer esa línea, yo no bajo de los 30-35 Están acostumbrados a levantarse de la cama, coger el autobús y llegar justitos al trabajo. Yo voy como voy, no sé como va ese en su línea, yo en mi línea sé como tengo que circular, los demás tengo que andar con más cuidado por la cuenta que me trae. Como llegues cinco minutos más tarde ¿Qué ocurre?, que la gente de la línea habitual sale de Mundié, entra en la autopista y leña, mete el vehículo a 100 y arrea. Yo estoy acostumbrado a una línea diferente y una circulación totalmente diferente, yo llevo el coche 75-90, entras en Bilbao un poco más tarde y la gente pone unos morros de la leche. Cuando vamos algunos de los que no somos habitual y vamos más tranquilos vas oyendo el run, run, por ahí, que si yu, yu y mirando el reloj todo el mundo...” (B)

“Siguen con los mismos horarios pero con diez veces más de tráfico” (MM)

“ Encima aparece la voz ¿Dónde está usted? Que luego es eso, que vas a líneas que hay de todo. Hay gente que se lo toma más o menos con tranquilidad pero a un ritmo,.....pero hay líneas que van todos como locos..... porque hay calles.... Porque no se puede” (MM)

La primera parada, tu salud.

6.3.4 LAS CONDICIONES DEL TRAYECTO O DE LA CARRETERA

La dureza de las condiciones de trabajo se marca en la necesidad de tener que supeditarse siempre a factores externos. Entre éstos, son muy significativos los provocados por la situación de la carretera.

“...levantado Madrid por completo y que el día de mañana te aparece una obra de la noche a la mañana sin saber porqué un corte de calle y te hace un desvío tremendo pues eso tampoco está ajustado a los horarios, tampoco estaba contemplado. ¿Qué es lo que ocurre? Que al final se convierte en un galimatías y en un caos y el caos los usuarios no lo saben y si lo saben no lo quieren saber además por lógica. Si yo me tengo que ir a mi trabajo todos los días en mi autobús yo no tengo porqué saber cual es el problema, a mí me lo tienen que dar resuelto, el viajero no tiene porqué ser partícipe del problema...” (ME2)

“Es que bajabas la cuesta y no podías girar, no podías. Pisabas un trozo y ya iba medio metro pisándolas. Llegaban al día siguiente las ponían nuevas en cuanto llegaba yo o llegaba otro ya está.” (MM)

“Bueno y que no te pasen muchos problemas con el tráfico normal que va delante tuya o que va al lado tuya, que tengas suerte y a lo mejor por donde discurra la línea que no tengas que pararte cada dos por tres porque en la curva está aparcado, o que venga el camión, o que venga el de reparo, etc., etc., etc.” (S)

Aportan un sufrimiento de la persona al hacerla dependiente de los eventos que surjan, de una forma totalmente cambiante.

“....aquí te influye doble fila, te influye el viajero que quiere polémica, te influye que le has cerrado a uno por lo que sea y tienes...cualquier, cualquier factor influye en la frecuencia de paso con lo cual el concepto que tienen los viajeros que tiene que pasar cada X tiempo en un Madrid como el de hoy en día es totalmente imposible. O sea y entiendo de cierta manera a la empresa de que poner unas frecuencias, por ejemplo una línea ... que es emblemática es que es imposible porque la mínima cosa ya afecta se supone que tiene que pasar a cuatro o cinco minutos pero llega el reparto, llega el del camión, el otro que tal y ya tienes el retraso.” (ME1)

“...los atascos que está habiendo en Sevilla, Sevilla es una ciudad muy compleja. Sevilla se atasca por cualquier motivo. Hay una obra en una calle

y colapsa Sevilla entera, eso lo padecen no ya las líneas que pasan por esa obra, por ese atasco, por ese corte, sino las que están más alejadas, porque repercute en todo. Entonces a que viene esto, viene de que...claro la cara a la hora del usuario de la empresa es el conductor y paga todos los problemas y todas las quejas van al conductor. Normalmente no suelen ser la determinada cantidad de reclamaciones que se hacen por escrito, como las que se hacen a diario al propio conductor, que es lo que hace es llevar el estrés. A parte de que el conductor va aguantando los problemas de los usuarios, va aguantando las cuestiones horarias en relación al centro del control que te está metiendo...te está indicando continuamente que mantengas tu horario. O sea, que se exhiben presiones por todos los lados. Las horas que trabajas son presiones continuas. ” (S)

Del mismo modo, no le permiten al conductor, apenas ejercer la capacidad de poder intervenir sobre ellos, porque no es posible. De esta manera constituye un importante componente de estrés laboral, y por lo tanto responsable de la fatiga, o de sus correspondientes consecuencias.

“Luego tienes el problema del tráfico. Tenemos un ayuntamiento, una policía, que ven los follones se dan media vuelta y se marchan por la primera calle a la izquierda que ven. Entonces un autobús no es igual que una bicicleta que se mete por cualquier agujero, y tenemos calles, muchas de las líneas pasan por calles bastante estrechas y bastante comprometidas, pues no hay manera.” (Z)

“...hay un tramo en Que no podemos entrar porque te llevas los espejos...” (MM)

“Tienes aquí la acera, la marquesina., la gente aquí...” (MM)

“Y cuando no las terrazas con las sombrillas que se salen y más de una vez han pasado y han dado a la sombrilla. Es que no controlan que tenemos que pasar con el autobús” (MM)

“Y ya no es que haya tráfico es que te puede pasar cualquier cosa, que te pille delante el camión de la basura” (MM)

“En la línea 5, 6, 7 de Villaviciosa a Majadahonda tiene 97 saltos de estos que ponen en la calzada los ayuntamientos. 97 saltos en cada sentido calcularos si ese tío hace cinco viajes al día la cantidad de saltos que está soportando a pesar de tener un asiento bueno. Eso es indudable que con el tiempo machaca, quieras que no.” (MLL)

La primera parada, tu salud.

“...el problema que tiene el trabajo este que hay días que se pone mal la circulación y te puedes tirar cuatro o cinco horas sin moverte del coche y eso machaca. Luego el ruido del coche, el oído, se pierde mucha vista, se pierde mucho oído y eso es lo que más hay.” (MB)

“... ahora en Getafe están poniendo unos badenes que eso no son badenes son...y cuando te tiras ocho horas para arriba, para abajo, con tanto movimiento al final acabas con los riñones. Es que los badenes son impresionantes, ite das unos golpes! Y aunque llevamos los asientos que son muy cómodos pero se resiente de una manera el trabajo de estar un día y otro y otro.”(G)

“ Los mismos autobuses, el mismo horario, mucha más gente, mucho más tráfico, más obras.” (G)

“Claro debido a las obras y a los malos horarios que tenemos pues puedes terminar la jornada a veces más tarde del horario.” (G)

“Pero es desagradable empezar a trabajar lloviendo, que se empañan los cristales cuando empieza a montar la gente, no ves, tienes que ir así porque es una línea interurbana va por zonas de noche, no es como las urbanas que siempre es de día.” (B2)

Sufren condiciones impuestas de forma ajena, sobre las que se les hace sentir en la obligación de hacerse responsables. Son condiciones del trabajo en las que no ha intervenido el conductor, y que condicionan y complican las tareas de conducción.

“Aquí tenemos un problema de seguridad muy gordo, aquí llevamos gente por la autopista de pie. Eso está prohibido porque el Gobierno Vasco tiene competencias en tráfico y la Diputación hace la vista gorda y permite que vaya gente de pie, está autorizado. El día que pase algo en la autopista y dé vueltas de campana el autobús con 90 personas por ejemplo, que van 40 de pie. Yo creo que en Madrid o en Barcelona no pueden ir, no he visto ningún autobús que lleve gente de pie por la autopista.” (B2)

“...si tienes un accidente la responsabilidad es tuya no es de la empresa, si te pilla tráfico la responsabilidad es tuya, no es de la empresa. La empresa se va a lavar las manos en todo momento. (B)

6.3.5. LAS CONDICIONES AMBIENTALES. CLIMATIZACIÓN

El conocimiento de las condiciones ambientales del puesto de trabajo, aporta otros datos importantes para analizar, basados en conocer el estado de confortabilidad del vehículo, y del puesto de conducción. Por una parte serán las condiciones de temperatura y/o de climatización, y revisar su idoneidad. Pero no parece que estos problemas han sido resueltos aún, pues sufrir calor en verano o frío en invierno, es prácticamente el denominador común en todos los casos.

“El problema fundamental de la oruga es: primero que en verano el aire acondicionado aunque funcione no enfría el hábitat. Vas a 38 grados dentro si eso es con aire acondicionado a 38 grados pues no...y en invierno las calefacciones dejan mucho que desear también.” (MLL)

“...con orugas al respirar te cuesta, dentro del coche. Y segundo que si te sueñas parece que vienes de la mina, no de conducir, porque te salen mocos, hablando claro, negros. Negros de que estás respirando porquería. Bien o por partículas del tubo de escape o de carbono, como se quiera llamar, o del polvo en sí de las obras que ahora hay un montón de obras y cuando pasas se mete bien por el fuelle, o bien no sé por donde, o por las puertas porque tampoco las gomas ni están, ni ajustan. Y miras por el espejo y sobre todo al tras luz, ves una cortinilla de polvillo y al cabo del día te cuesta respirar. A parte de los olores que están dentro de los autobuses; uno es de gasoil, otros de aceite quemado, otros una mezcla.” (MLL)

“Luego llega el verano y la climatización. Por si acaso es poco agobio el que la gente te esté diciendo que vienes tarde, que vienes tarde, aguántate nueve horas en un coche a 38 y 40 grados dentro del vehículo.” (MLL)

“Hay coches, que como han renovado la flota vienen bien todos, pero los que tienen un poco más de tiempo ni enfrían bien en verano. Los que tienen aire y en invierno, pasa lo mismo hay muchos que la calefacción es prácticamente nula.”(G)

“En los autobuses MAN, no es que yo llevo en concreto, en los modelos anteriores pasas frío, literalmente pasas frío y luego pasa calor, o sea en verano pasas calor. Lo que yo no entiendo es que la empresa después de evaluar un montón de modelos y poner uno en funcionamiento en la calle, no tiene en cuenta a los trabajadores nunca, o sea a los que va dirigido ese vehículo, a los conductores que son los que van a estar allí siete horas tra-

La primera parada, tu salud.

bajando, no les preguntan sencillamente los ponen y se acabó. Sabiendo como saben que, sin ir más lejos, que la calefacción de los MAN es algo físico, sencillamente el aire caliente sube para arriba, entonces si el aire caliente ya está puesto a una altura superior a los pies evidentemente los pies no te los calienta, eso está muy claro y si no llevas los pies calientes llevas el cuerpo frío.” (ME2)

Otras veces, los errores en el diseño de la climatización son variados, y en cada puesto surgen diversas complicaciones.

“Cada autobús es un mundo porque el mío tiene la peculiaridad de que la calefacción calienta muy bien y es una peculiaridad por la siguiente razón: mis pies siempre van fríos y eso es porque le quitan el termostato al autobús para ahorrar desgaste y entonces ¿qué pasa?, que no llega a calentar lo suficiente para que llegue adelante donde estoy y. Los que van en los asientos van muy bien pero yo llevo los pies helados, siempre llevo tres o cuatro pares de calcetines y no sale suficiente calor a los pies y es que lo pies están con una chapita muy fina al aire libre. Después tengo la peculiaridad que en verano enfría muy bien el vehículo ipero tiene un ruido!, cuando arranca el compresor la gente también se queja.” (G)

“...los espejos retrovisores que no se desempañan y por las carreteras que andamos nosotros que son estrechitas, con curvas, siempre hay por la mañana niebla, se ponen enseguida empañados los espejos y no ves nada.” (B2)

Todo ello, también repercute sobre la salud, ya sea causando enfermedades respiratorias, otitis por abrir las ventanillas, u otros problemas orgánicos.

“...yo de hecho cogí una cuando era joven y a partir de ahí ya estás marcado para toda la vida con lo cual en este tiempo que nos entra, bajas la ventanilla, ya entra el calor, bajas la ventanilla y esas corrientes de aire otitis al canto, ¿Qué pasa?, que eso ya se te queda de por vida, me tengo que cuidar, si me meto al agua ya tengo que andar con tapones y luego ya cuando vienen las épocas me cuido, subo ventanilla porque sino vuelves a repetir. Yo estuve año y algo con el oído este izquierdo cuando cogí la otitis.” (B2)

Pero además las condiciones de salubridad, o de limpieza tampoco parecen ser las adecuadas.

“...luego las condiciones de tienen por dentro los autobuses en plan de

limpieza, que los limpian, que yo no echo la culpa a los de la limpieza, pero es la dejadez del mantenimiento en sí del coche, que queda a la vista, según entras da sensación de abandono total aunque estén limpios los cristales, aunque esté limpio el...pero es en general el autobús.” (MLL)

“...hay un problema de contaminación en los autobuses porque todo el humo con el que estamos trabajando, pues acaba entrando en el autobús. Es falta de ventilación.” (MLL)

Las condiciones de higiene, deberían extremarse al ser un transporte colectivo, en el que el trasiego de gente es permanente. Y muchas veces va asociado a un hacinamiento de personas, ya sea de pie apretados, como sentados con asientos ajustados al máximo. Un pequeño espacio lleno de personas, unas veces sudando por calor, otras, posibles enfermos aunque sea de simples resfriados, y otras diversas situaciones de dudosa higiene. Es molesto para los propios usuarios el hecho de sentirse apretados respirando indescriptibles situaciones. Parece una falta total de consideración desde la necesidad del básico respeto por el espacio personal del usuario, además de un serio problema de salubridad pública de amplios contenidos. Pero desde esto mismo, debemos centrarnos en el puesto del/a trabajador/a que debe soportar durante toda su jornada, mientras que debe cumplir con su misión de conducir en condiciones seguras. Ciertamente las molestias aportan efectos negativos sobre un trabajo ya fatigante, en lugar de haberse procurado al menos un habitáculo confortable que palié en cierta medida los efectos previstos de fatiga.

“...llenas un autobús de gente con el calor que despedimos y el aire acondicionado no es el idóneo. La gente va envenenada, se cabrea, te pone de mala leche y al final termina en bronca en jaleos y muchos terminan viniendo al servicio de prevención; “mire usted que no soporto más”, reventado mentalmente.” (ME2)

Si en otros trabajos hablan de que los equipos de protección laboral y uso de prendas es de tipo personal, sin traspasar de unos/as a otros, es entre otras cosas para evitar también la transmisión de enfermedades. Pues bien, en este caso el asiento de trabajo, mandos y demás, pasan de una persona a otra directamente, mientras el calor y sudor sobre algunos materiales constituyen un buen medio de cultivo bacteriológico, cuando no es retirado por procedimientos de limpieza o se higiene general.

La primera parada, tu salud.

Existe la probabilidad de transmisión de enfermedades, sobre todo aquellas cuyo mecanismo de contagio es vía aérea. Se trata de un habitáculo pequeño, con alta concentración del aire exhalado por los ocupantes. Lo mismo ocurre por la manipulación de moneda, y los elementos del entorno, barandillas, amarres y asientos tan manipulados y usados por toda la gente. El riesgo por contacto es superior a cualquier otro tipo de trabajos, ya que no disponen de la prevención necesaria, ni se ha considerado la existencia de este riesgo. Por ejemplo, en la manipulación de dinero como se realiza en otras actividades.

“...es que delante de ti pasan 500 o 600 personas todos los días, pasa de todo, hepatitis, estornudos, están esperando a subir al autobús para estornudar dentro del autobús, el humo del cigarro, yo fumo pero me molesta que me echen el humo del cigarro.” (G)

6.3.6. LOS DESCANSOS DURANTE LA JORNADA DE TRABAJO

Se analizan los descansos, en el sentido de que se consideran los aportes preventivos para una necesaria recuperación de la fatiga laboral. Es decir, si las condiciones o capacidades se han mermado en alguna medida debido a la normal fatiga laboral, se considera que éstas deben recuperarse mediante la aplicación de descansos adecuados. Pero además en este caso, son una necesidad ineludible para preservar la seguridad.

En este sentido no son considerados tales descansos, sino más bien dependen de las necesidades del servicio. En general son inexistentes en muchos casos pues ese control de tiempos, y ese inadecuado diseño de las tareas y recorridos, hace que no den cabida a estos tiempos recuperadores.

“... los descansos, aquí era increíble, yo terminaba de hacer una verbena a las dos de la mañana y al día siguiente tenía que estar a las cinco de la mañana a sacar otro coche. Eso suponía un trastorno en el sueño, en las comidas. Que parece que no pero tiene una incidencia y hace que mucha gente, a los que no echan se van porque no aguantan ese ritmo. Se ha regulado algo con el tema de las once horas, que no digo que el tema de las once horas del descanso sea la panacea.” (Z)

“Yo no sé, nosotros tenemos unos tiempos de descanso por turnos, tenemos muy poquitos turnos por no decir ninguno de su hora, casi todos son seis horas y todos con descanso, son cortos pero todos con descanso entre media y una hora. Es verdad que cuando llega la época del verano no es tan fácil llegar a tener el descanso completo pero si no es completo casi, casi, es decir si no descansas una hora descansas 45 minutos y el que tiene 45 descansa media hora, media hora dentro de las seis horas. Es un poquito diferente al urbano que son muchas horas seguidas.” (V)

Al menos, si las condiciones son duras, ese estado psicofísico del que depende la seguridad, se recuperaría algo, o esas circunstancias serían paliables, en parte, con descansos diseñados en función de la carga de trabajo ejercida. Pero parece que no se consiguen ubicar correctamente, o no llegan a conseguirlos, por las propias condiciones de trabajo. Otras veces los intentos por querer conseguir ese descanso, luchando contra las adversidades en el trayecto, generan nuevos factores estresantes.

“El tráfico, los horarios que te pone la empresa. Evidentemente no es lo mismo trabajar con un horario decente, llamo decente a que tú puedas

La primera parada, tu salud.

subir y bajar viajeros con una cierta comodidad, con tiempo suficiente, que cuando tú llegues a las cabeceras por lo menos, que menos tengas un poquito de tiempo para levantarte y estirar las piernas. La dirección general de tráfico dice que cada dos horas hay que levantarse, hay que tal, si tú no tienes tiempo y te tiras 7 horas conduciendo quien me dice que dentro de unos años no se me cree un trombo por ejemplo, las situaciones físicas en ese sentido son deplorables.” (ME2)

“Si yo tengo 12 turnos los impares trabajan el domingo, uno, tres, cinco, siete, nueve y once. Los pares trabajan el sábado, dos, cuatro, seis, ocho, diez, doce. ¿Cómo hacer para descansar? Dos y cuatro siempre el lunes, seis y ocho siempre el martes, diez y doce siempre el miércoles pero como los turnos son corridos esta semana el uno, el otro el dos, el otro el tres...como mucho me toca descansar el lunes dos veces pero después descanso el martes, después descanso el miércoles.” (V)

“Llegan las dos de la tarde veo que no me llega el compañero y sigo la línea y cuando llego a carretera de la línea me voy, busco un teléfono: –“oye mira que no me envían el relevo”– “pues mira resulta que tu compañero se puso enfermo y trajo el parte de baja pero no tenemos a nadie para mandarte” Y yo sigo, sigo ese día porque es un caso puntual se ha dado en aquel momento, pero mi empresa tiene la obligación de al día siguiente tenerme solucionada la papeleta, no me puede llegar a las dos de la tarde y decirme lo mismo. A las dos de la tarde al día siguiente no va a decirme es que tu compañero sigue malo y no tenemos a nadie, eso no es mi problema, yo tengo que tener doce horas entre turno y turno que me lo dice mi convenio. Entre la terminación de un turno y la incorporación al siguiente tengo que tener doce horas.” (V)

“Tenemos nuestra media hora, veinticinco minutos de descanso en la jornada de siete horas. Estamos luchando para que sea en la mitad de la jornada porque ahí algunas veces que te pegas cuatro horas de conducción o cuatro horas y media, incluso cinco horas y hasta esas cinco horas no te dan los 25 minutos reglamentarios para que descanses. Y eso es importantísimo, los veinticinco minutos, yo creo que no hay ningún compañero de esta empresa conductor que te diga que eso está mal, los 25 minutos te dan vida. Eso de bajarte poder ir al servicio, tomarte un cafecito, charlar aunque sea cinco o diez minutos con los compañeros, o incluso hacer una gestión enfrente al banco etc., etc., en 25 minutos que no te da tiempo a casi nada pero es importantísimo en la jornada diaria de un conductor.” (S)

Saben que necesitan los descansos, conocen su importancia para la seguridad del puesto.

“La mitad de los accidentes que ocurren, que dicen que ocurren muchos accidentes de autocares, camiones y todo eso es por exceso de no tener descansos en debidas condiciones.” “ Hay un cansancio impresionante por el tema ese.”” No se descansa en condiciones” ... (MB)

Otra finalidad del descanso es la prevención de enfermedades, de daños a su salud, ya sea por sobrecarga o porque un estado de fatiga puede causar fallos o errores con fatales consecuencias en la carretera. Las lesiones de fatiga laboral o de sobrecarga de trabajo, como son las lesiones en huesos y articulaciones, o cualesquiera debidas a fatiga crónica como los trastornos del sueño, los cardiovasculares, o los digestivos, pueden evitarse con la aplicación de periodos correctos de descanso. Porque muchas veces no es sólo la carga de trabajo, que aunque no fuera excesivo, la permanencia sin descansar tiene efectos dañinos, por no tener posibilidades de descanso, de recuperación. En ello radica el motivo de los daños fundamentales a la salud de estos trabajadores/as. El sistema osteoarticular se resiente aún más por la permanencia en la misma postura sedente durante todo el tiempo, si no hay posibilidad de levantarse del asiento, de moverse, de relajarse un rato.

“...y entre el atasco que hay para entrar a Bilbao, más los semáforos que hay otra vez de vuelta otros, 10 minutos de retraso, ya llevas 20 minutos acumulados. No te has levantado del asiento y así una vuelta, otra vuelta, hasta que ya tienes que levantarte para ir al servicio o lo que se.” (G)

El problema es aún más llamativo porque no disponen de tiempos cuando necesitan acudir al servicio. Es más, cuando se habla de descansos de recuperación del trabajo, se piensa en utilizarlos al menos para las necesidades más básicas. Un gran contraste con otras actividades laborales.

“... que si la próstata, que si tal porque hacemos el turno entero, tú coges el coche te sientas y hasta que terminas y no te paras a tomar un café, a ir al baño...” (G)

“Es que date cuenta que hay turnos que están todo el día ahí metidos en un atasco que cuando terminan ya no saben ni por donde mirarlo. Se te hace el día, vamos, no tienen ni un momento de tranquilidad, de poder estirar las piernas, se hace eterno el día.” (G)

La primera parada, tu salud.

“Por ejemplo el de las cinco menos cuarto es el primero que entra y te tienes que levantar a las cuatro de la mañana. Las líneas de aquí son las únicas que cumplen con tiempos y condiciones de descanso. Las líneas 12, 13 y 23 que cumplen en teoría porque en cuanto haya el más mínimo problema en la autopista se jodió lo que se daba, se perdió el cumplimiento, se perdió el tiempo de descanso. Y no te queda más remedio porque es que no te mandan a nadie o llegas a cabecera y te paras que es lo que deberías hacer, llegar a cabecera, parar y decir: ¡eh de aquí no me muevo en 45 minutos! Entonces estamos en pelea a ver si llegamos a tomar esa decisión.” (B2)

“Con lo veteranos...yo me bajo del autobús y les digo ¡eh andamos muy tarde y me voy a tomar un café! Y me voy a tomar un café. Es que ha llegado un momento que tienes que hacer eso, no tienes más remedio. Yo llevo nueve años en la línea y hay días que en seis horas y media no levantas el culo del asiento, seis horas y media seguidas, más lo que haces normal, pero seis horas y media seguidas sin levantar el culo del asiento porque es que no tienes tiempo.” (B)

La inexistencia de descansos, parece radicar en el mismo problema que se mencionaba antes: el diseño de las jornadas de trabajo, es decir, que se evidencia una vez más que se ha efectuado su programación en función de la demanda, en lugar de considerar la adaptación del trabajo a la persona.

“Nos han quitado tacógrafos para que no podamos ver el tiempo de conducción y descanso porque no llegamos a los 50 kilómetros y ese es un tema...” (B)

“...tú ponte en lugar de un viajero que lleva 20-25 minutos esperando en la parada y ves que llega el autobús y que el conductor se baja al bar de enfrente, es que no te paras a pensar si lleva seis horas sin hacer sus necesidades y hasta cierto punto es lógico; ese viajero quiere viajar ¿Qué conlleva eso? Los cabreos, los insultos y en ocasiones las agresiones. ¿Qué es lo que ocurre? Ocurre lo siguiente: tenemos los horarios que no están ajustados a la realidad y aunque los ajustáramos a la realidad sería imposible hacerlos también.” (ME2)

De esta manera llaman descansos a cualquier cosa, como si la permanencia en el autobús sin moverse, sin conducir, se le puede llamar descanso.

“...nos contaban el tiempo que estábamos parados en las paradas, en las paradas intermedias no en las cabeceras, en los semáforos etc., y eso no es real. Bueno sí, estás parado pero estás en tensión porque estás aunque sea con el freno auxiliar, si estás en la parada estás pendiente de que no se te vaya a caer nadie, no es un tiempo de relajación para el conductor quiero decir y en la cabecera que menos que poder dar un paseo alrededor del coche, para hacer una revisión ocular al coche, para estirar las piernas, para relajar y descargar un poco de tensión que has acumulado en una ciudad como Madrid.” (ME1)

La primera parada, tu salud.

6.3.7. SOBRECARGA POSTURAL Y MOVIMIENTOS REPETITIVOS

Aquí radica uno de los principales problemas de lesiones sobre este trabajo: la postura sedente permanente, asociada a los movimientos repetitivos de brazos y piernas junto a los giros de todos los segmentos de la columna vertebral.

“Que estás provocando problemas lumbares, problemas cervicales, al no moverte, al llevar una postura siempre inadecuada, porque realmente aunque los coches han mejorado bastante, no lo suficiente y yo creo que a las empresas se las debería obligar a poner a los conductores unos asientos debidamente en condiciones, los cuales te protejan tanto la parte lumbar como la parte cervical” (V).

“ Hay asientos que la gente alta como yo tenemos problemas porque nos pegan las rodillas en el volante. Yo voy así, en algún autobús voy encogido.. (B2)

“...los nuevos vienen con asientos elegantes pero hay asientos que se van moviendo y no los regulas bien a tu altura, es imposible...” (B2)

Realmente se entiende que las lesiones osteoarticulares típicas que aquejan los conductores, se corresponden con este origen laboral, y que surgen progresivamente a través de sus años de trabajo: las lesiones en rodillas, en columna vertebral, sobre todo en el cuello,...etc. Tal como lo van percibiendo como un destino inexorable, pero casi nunca reconocido a los efectos de contingencia profesional. Van asumiendo su deterioro como algo que acompañará a su antigüedad en el trabajo, sin que se cambien las condiciones de trabajo ni se introduzcan mejoras que lo eviten o al menos lo retrasen. Es posible que la no declaración de daños facilite o motive la no intervención sobre el riesgo actuando en prevención, pues para la empresa no existe. Para quien desempeña el trabajo, sufre diariamente el dolor, y evitando caer en las consecuencias de lo que llaman absentismo, y del que le se responsabilizará. Una actitud en este caso contraria a las necesidades de recuperación del daño, pero además de un daño que ha sido causado por el trabajo, y no evitado.

“Yo tengo una hernia discal.” (B2)

“...y las hernias discales la mayoría de los conductores las padecen, o dolores de espalda también.” (G)

“El hombro,... Claro porque te ponen la máquina a desmano.Estirar el brazo del todo. Estirar y si vas continuamente como si estuvieses en una cinta transportadora haciendo el trabajo así, forzando. ... Los autobuses, los últimos que han traído, los largos, los nuevos, ahora el asiento de maravilla, vas bien, no tengo ese problema y vas bien, no te dan las piernas en el volante pero ahora el problema está en la canceladora que tienes que estirarte y eso que yo tengo el brazo largo, pero tienes que hacer este movimiento. Ahora voy bien así, pero voy mal así y este movimiento al día lo hacemos ¿Cuántas veces? Pues imagínate, solo en dar cambios. ...” (B2)

“Así tengo la espalda, destrozada de un día y otro día y otro día. Los asientos vamos... (B2)

Se trata de un trabajo que no sólo se hace en posición de asiento, es que además hay exposición permanente a vibraciones con el consiguiente agravante del daño osteoarticular. Esto empeora la evolución y pronóstico de las lesiones en huesos y articulaciones.

“ La vibración...” “ Que votan o que no votan. Todavía hay autobuses con asientos bastante malos y para hacer nueve horas de conducción...” (B2)

“ ...es el tema de los saltos, esos badenes que están acostumbrados a poner los ayuntamientos, eso llevamos tiempo detrás de ello, lo hemos denunciado también y llevamos tiempo porque tenemos varios compañeros que han sufrido daño en la espalda. Algunos tienen hernias discales las cuales son provocadas por los asientos que son muy malos” (MLL)

Y asociado a los movimientos repetitivos. Estos movimientos, no sólo se deben al accionamiento de volante, pedales y palancas durante la conducción, además se añaden los relacionados con el uso de la máquina canceladora, las maniobras de cobrar al personal, etc. que repercuten aún más seriamente sobre el organismo.

“Los movimientos, como hay que cobrar, parece que no pero tenemos unos movimientos continuos incluso de cadera, yo empiezo a padecer de la cadera porque me han hecho una radiografía y me lo achacan precisamente a estos movimientos, los movimientos de que tienes que estar cobra y coloca, cobra y coloca.” (V)

La prevención aplicable en este caso estaría al menos basada en un

La primera parada, tu salud.

diseño adecuado del asiento, evitando en lo posible la exposición a vibraciones, y con un diseño ergonómico además de regulable a las medidas de cada empleado/a. Pero parece que en general esto no es así, y tampoco se ha tenido en cuenta en la mayoría de los casos.

“Hay asientos que están destrozados, que se mueven, no van bien asentados, cogiendo muelle. El tema de los asientos es un tema muy importante.” (B2)

“No puedes ir para atrás. No puedes echar el asiento para atrás porque atrás tengo una mampara que separa al viajero, y claro esa mampara el viajero que va atrás va muy cómodo, pero yo voy incómodo por el viajero. Esa mampara tendría que estar más para atrás para yo poder tirar el asiento más para atrás y poder estirar las piernas.” (B2)

“...el estado de los autobuses, porque el estado es nefasto y todas las consecuencias, todo se va ampliando. El puesto de conducción, lo primero que el habitáculo es estrecho, los habitáculos que tienen los vehículos nuestros son habitáculos bastante reducidos.” (MLL)

Y también se requiere un adecuado diseño de los contenidos, de las tareas y las funciones, evitando la repetitividad. En el diseño del puesto de trabajo, también parece que se ha hecho prevalecer más el objetivo de la función, en estado puro, sin abordar en absoluto el conocimiento de las características humanas, de quien tiene que manejarlo, y durante toda la jornada sin que sufra daño.

“El problema es de la canceladora que se pone después porque el autobús viene de la casa, pues me imagino que habrán investigado los de Irizar o quién sea, pero luego al poner la canceladora no tienen el hueco preestablecido para la canceladora, la colocan donde mejor les viene y a veces coincide y otras veces no.” (B2)

6.3.8. TAREAS AÑADIDAS A LA CONDUCCIÓN

Hay que recordar que se trata de un trabajo en el que no sólo interviene la conducción. La conducción del vehículo es su principal función, y la de mayor responsabilidad, y ya es en sí misma responsable de una carga de trabajo considerable. Pero además, en este caso se asocian otras tareas añadidas no menos fatigantes, las cuales son importantes, y se deben tener en cuenta cuando se procura analizar la carga de trabajo con la finalidad de determinar cuál es la prevención que se necesita.

“... Hombre si tenemos que cambiar una rueda o si el autobús no es de plataforma baja normalmente tenemos que ayudar a algún pasajero a subir y a meter la silla. Pero ayudar no es misión tuya porque yo llevo rampa y me tengo que bajar a ayudar a subirlo muchas veces con rampa y todo. Normalmente algún viajero te ayuda. Y después no es solo la persona, es la silla de batería, esas sillas son pesadísimas, icomo no te eche algún viajero una mano...! Esas sillas, Las eléctricas. Que llevan batería y son pesadísimas.” (V)

En muchos casos, aunque no es extensible a todos, se ocupan además de funciones de mantenimiento del autobús. Todo esto debe ser incluido en el estudio del conjunto de riesgos que les pueden afectar, y en la valoración de la carga de trabajo.

“Y nosotros lo que tenemos que hacer primero es llegar por la mañana y mirar el aceite al coche, mirarle el agua y luego lo que tenemos que hacer es la limpieza por fuera y por dentro. Por dentro tenemos que pasar la fregona, barrerlo, limpiar los cristales y por fuera lavarlos. Ahora pusieron unos rodillos que lo arrimas al rodillo y por cierto como el pavimento no está liso, tienes que hacer más fuerza que la leche, te dan ganas de lavarlos a mano porque tiene que hacer mucho esfuerzo.” (V)

Otras veces, muy frecuentemente, realizan funciones añadidas como la carga y descarga de materiales de transporte y maletas, etc.

“Después cobrar a la gente. Cuando viene gente con alguna silla de niño abrir el maletero que si es manual hay que abrirlo manualmente. Ahora están empezando a meter coches en la línea que abres el maletero desde el habitáculo pero hay muchos autobuses que no, te tienes que bajar, bajarte y abrir el maletero y lo malo es que tienes que dejar la caja allí sola con el dinero de cobrar, no vas a recoger todo para que no se lo lleve la gente.” (V)

La primera parada, tu salud.

También las tareas de atención a funciones de cobrar y revisión de billetes aportan componente fatigante psicosensoorial y de fatiga muscular, particularmente relacionada con los esfuerzos en los movimientos repetitivos. Todo ello en su conjunto redundando en componentes de fatiga laboral asociados a los propios de la conducción en carretera. Por todo esto se tiende a saturar los límites de las capacidades humanas, particularmente para requisitos tan importantes como la necesidad de mantenimiento del estado de atención y de alerta para conducir. Y estos requisitos, que son los imprescindibles para mantener la seguridad del puesto de trabajo y de los ocupantes que transporta, así como para el mantenimiento de la seguridad vial en general, resulta que son los que se colocan en precario cuando hay estados de fatiga. Por consiguiente, si no se adecua la prevención en este sentido hay un importante compromiso de la seguridad.

“...pero es que aquí resulta que un conductor lleva tres ordenadores a bordo, el pupitre que es el que da los billetes, la canceladota que es la que pica los billetes, el ordenador del autobús que lleva un ordenador a bordo de todas las averías que pueden surgirle a la máquina que llevas.”

“El pupitre que es el que da los billetes cada dos por tres se atasca, tienes que estar pendiente, si se ha atascado tienes que parar en una parada y sacar el rollo y meter el rollo y prepararlo y si ese pupitre no va, tienes que coger unos billetes antiguos que llevas en el bolso, sacar los billetes, sacar la hoja y apuntar toda la numeración y empezar a vender billetes de esos.” (MB)

“Sí hay un creditrans que se usa en casi todos los medios de transporte de Vizcaya entonces esto es muy útil para nosotros, muy bueno. ¿Cuál es uno de los problemas? Pues que fallan mucho o la gente los trata mal, se estropea la banda y no funcionan ¿eso que te da? Pues más trabajo pero tampoco es algo que llevemos excesivamente mal. Pero vamos el creditrans nos ayuda mucho...” (B)...”El billete lo emitimos nosotros, llevamos pupitre y emitimos billete. Depende en las zonas que trabajas pues se usa más creditrans o más billete. En la zona que trabajamos nosotros se da muchísimo billete, en otras zonas prácticamente no utilizan billete ni utilizan dinero. También nosotros movemos cantidades de dinero bastante considerables. Hay fines de semana que llegamos a 300 euros por turno.” (B)

También hay quejas con las funciones relacionadas con la atención al

público o de información. Todo lo cual redundará, con un fuerte componente de estrés y por consiguiente incremento de fatiga laboral.

“Cobrar, aguantar a la gente, informar. ¿Este autobús va a tal sitio? Y tienes un letrero grandísimo que pone que no va a ese sitio, la gente no lee los letreros.” (B2)

“...es otro trabajo que tenemos que desempeñar. No hemos sido contratados para eso, con el mismo horario, el mismo sueldo porque nosotros cuando entramos aquí a trabajar éramos conductores, era para conducir un autobús, no para manejar rampas y ya el día de mañana te ponen un minibar y tienes que manejar el minibar; póngame un copita y también vas a servir la copita. El señor que conduce un tren no se dedica a eso, si tiene que subir la rampa la sube pero no se mueve de su puesto de trabajo. Son cosas que nos implantan.” (G)

Precisamente el trato con el público merece comentarios tratando el tema directamente, y por lo tanto más adelante se retomará este punto aisladamente.

La primera parada, tu salud.

6.3.9. LAS COMIDAS

Si antes se mencionó la escasez de descansos, en la misma medida es muy llamativo en estos trabajos la dificultad que tienen con los horarios de comida. O mejor dicho, no se mantienen los horarios, pues el diseño de los turnos hace que tengan que alterar continuamente las horas de comer, o se realicen en horarios inadecuados o no coincidentes con los entendidos como habituales. Se hacen incompatibles con su vida personal, además de alterar las condiciones biológicas de su organismo.

“...cada día comes a una hora, eso también supone...yo he tenido problemas de estómago porque no sé comer a una hora y después a otra, como cuando me apetece comer, el cuerpo se resiente.” (Z)

“Luego las horas de comida. El sistema que tenemos de trabajo una semana comes a una hora, otra semana comes a otra, otra semana cenas a otra, es continuamente así. No tenemos unos horarios fijos de decir un día comes a esta hora y mañana también vas a comer, aquí periódicamente cambiamos tanto de horario como de servicio, lo cual conlleva problemas estomacales y problemas de sueño porque, unas veces tienes que madrugar y otras veces tienes que trasnochar, semana sí y semana no. Es un sistema de trabajo que yo lo veo inadecuado para la salud.” (V)

“A parte de ello también tenemos unos turnos que son pésimos. Los turnos de mañana pueden terminar hasta las cinco de la tarde con lo cual no comes, el estómago lo pierdes completamente cuando te pegas un tiempo sin comer a esa hora y hay muchas cosas así.” (S)

“... las horas de comida incluso de un día a otro ya son totalmente diferentes.” (MLL)

Hay una clara repercusión sobre el sistema digestivo, de diversas formas, dependiendo de cada persona.

“Hernias de estómago.” (MLL)

“.....las hernias de estómago es una cosa que, prácticamente hernias de estómago y las hernias discales la mayoría de los conductores las padecen, o dolores de espalda también.” (G)

Porque en algunos casos la hora de comer cambia radicalmente,

debiendo comer incluso en horarios muy discordantes. Se alteran los horarios de la digestión, con la consiguiente repercusión sobre este ritmo biológico, con la consecuencia de diversas formas de enfermar.

“....las comidas, como cambiamos los turnos todas las semanas, entonces una semana lo mismo tienes que comer a las doce de la mañana y a la semana siguiente comes a las cuatro y media o las cinco, es un cambio brusco entonces el estómago eso lo nota.” (G)

“Y luego ocurre también al contrario, hay líneas que hacen el relevo a las doce y media, tienes que ir a trabajar a las doce de la mañana pues una de dos o te llevas el bocata o comes a las once de la mañana y cuando sales a las cuatro y media meriendas o...se hace muy largo.” (B2)

Se alteran los hábitos o las formas de comer, por exceso o por defecto, pues cambian las horas. Es decir, que según el horario se hace un tipo u otro de comida, muy diferentes si se trata de desayuno, comida, merienda, cena etc. Los contenidos, como el tipo de alimentos deben variar según el horario. En estos/as trabajadores/as al alterar el horario se alteran los contenidos de sus comidas con anomalías en el tipo de comidas. Por ejemplo, si al regresar del trabajo la hora de comer coincide con horario de merienda, la selección del plato sería seguramente incorrecta dietéticamente hablando. La consecuencia se manifiesta en que además de problemas digestivos, o enfermedades, úlceras y similares serán tendentes a otros trastornos de obesidad, de anorexia, etc.

Se modifican los hábitos de las comidas, y además afecta el entorno personal, pues la comida central del día, con frecuencia no será coincidente con el horario entendido como normal, el de los demás.

Al final esto repercute sobre un organismo que ya está sufriendo las consecuencias del estrés de la conducción. El hecho de permanecer en el asiento tanto tiempo, sin ejercicio físico general, junto con un estado de tensión constante en alerta para reacciones y mantenimiento de reflejos, es un factor de riesgo destacable por las consecuencias de lesiones cardiocirculatorias, además de las relacionadas con la biomecánica postural. En definitiva se perpetúa el problema, y se acrecienta.

“Tienes todo el cuerpo descontrolado.” (B2).... “Claro. Y bueno pues comes como el burro los gitanos, cuando puedes, comes a las doce, come a la una, según el relevo que haya que hacer de tarde o cuando sales de tarde comes a las tres, a las cuatro y media, se puede comer hasta las cinco la tarde.” (B2)

La primera parada, tu salud.

“Depende del horario que tengas y donde tengas que hacer el relevo. Los que están en el grupo cero que son los hacen todas las líneas o los que están de sustitutos de línea, esos pueden comer un día a una hora, dos días a otra, tres días a otra. Los que somos fijos de líneas pues el cambio es a la semana. Yo por ejemplo la semana que viene empezaré con el servicio seis, pues si empiezo a la tarde tendré que comer a las once y media, doce menos cuarto o un desayuno fuerte porque no puedes ir con el estómago lleno a la tarde porque te entra el sueño.” (B)

“Sí, sí, de comer mal, de comer a deshoras, de que llegas y un día entras a trabajar a las doce y cuarto y te tienes que comer un bocadillo y hasta las once no acabas y a la tarde tienes hambre. Pero comes cada día a una hora.” (B)

“Los correturnos no tienen horario” “Comes a las dos o las cuatro o a las diez de la mañana cuando tienes el turno partido” (MM)

Además de que, por diversos motivos, todo ello hace que los contenidos de la comida no sean los adecuados, existen otros problemas relacionados con las dificultades en el tratamiento de enfermedades. Se trata de que existe una alteración cuando deben tomarse medicamentos con las comidas, o que se necesite tomar la dosis de forma regularizada. La evolución de cualquier patología estará deteriorada o afectada por las dificultades en la toma de medicación.

Otro punto interesante radica en las dificultades que tendrán quienes tengan que seguir una dieta determinada, especialmente aquellos/as que tienen que comer fuera de casa.

“O no comes, porque cuando llegas a las cinco de la tarde a casa a ver quien se mete un plato de lentejas, te apetece más un cola-cao y un bollo” (MM)

Es un trabajo que requiere un tipo de dieta determinada, que compense sus circunstancias. Pero no se ha considerado así, sino que por el contrario aporta condiciones laborales que alteran dietas y contenidos alimentarios. Y en el peor de los casos, si ya han aparecido lesiones cardiocirculatorias, u otras como obesidad, etc., con dificultad se seguirán las medicaciones y dietas recomendadas. Por lo tanto, la higiene alimentaria: el tipo de alimentación, la necesidad de dietas determinadas, y los problemas relacionados con ello, toma un papel importante en este tipo de trabajo.

6.3.10. TRASTORNOS DEL SUEÑO

Junto con la alteración de las comidas, la alteración biológica de los ritmos del sueño es una característica típica del personal que realiza turnicidad. Es más preocupante, pues tiene inferencia en el mantenimiento de la seguridad.

“...y problemas de sueño porque unas veces tienes que madrugar y otras veces tienes que trasnochar, semana sí y semana no.” (V)

“Qué ocurre que esos momentos no coinciden con los momentos de la luminosidad del día, hay trabajadores que entran muy temprano o salen muy tarde y ocurre también con los procesos del medio día en montones de compañías; al optimizar las plantillas, los vehículos en la calle, con la afluencia potencial de público en la hora punta, provoca que los trabajadores no puedan seguir el ciclo de tipo biológico natural que otros ciudadanos pueden seguir y por lo tanto tienen una afección directa con la alimentación y con sus períodos naturales de descanso tanto de sueño, como de relación.” (S)

“Y las horas de dormir, igual tan pronto te estás acostando a las tres de la mañana, a las cuatro de la mañana, que te estás levantando a las cinco de la mañana y no transcurren ni cuatro días. Entonces yo lo noto sobre todo en el sueño, cuando hay esos cambios duermes fatal, pero fatal.” (MLL)

Los horarios a los que se ven obligados a madrugar repercuten de forma importante sobre las capacidades de la persona, por alteración de los biorritmos naturales del organismo. Si es muy temprano el organismo no ha despertado la misma capacidad de reaccionar a los estímulos, o de alerta que son necesarias para la conducción.

“La persona que realiza el turno ese, sale a las 4:30 de la mañana de tu casa para llegar aquí pues eso....te levantas a las 4:30 para estar aquí a las 5:15 y cuando vuelves a tu casa otra vez pues son las 4:30 de la tarde.” (MLL)

“Los madrugones. Nos tendrían que dar una medalla por los madrugones que nos pegamos” (MM)

“Es que no es por la mañana, son las cinco de la mañana y dices: buenas noches, porque todavía es de noche” (MM)

La primera parada, tu salud.

“....a la semana siguiente vas a estar de tarde y ya el madrugón que te pegabas la semana pasada ya no te vale, ya tienes el sueño cambiado y a lo mejor con una diferencia de dos días, incluso un día no tiene nada más para acostumbrarse el cuerpo a eso. Entonces, sobre todo los lunes falta gente porque se ha quedado dormida. El lunes es un día tremendo porque si han estado de tarde hasta el viernes, el fin de semana han librado y llega el lunes y la gente se queda dormida porque es que cambian. A lo mejor de acostarte el viernes y terminar tu turno a las dos de la mañana a empezar el lunes a las 6 de la mañana. Entonces es que te cambia totalmente.” (MLL)

Pero sobre todo es que tanto el estrés como la alteración horaria, causantes de fatiga laboral, son responsables de diversas alteraciones del sueño, como insomnio, determinados tipo de apnea del sueño, o sencillamente acortamientos del tiempo de sueño. Todo ello tiene clara repercusión sobre las capacidades de recuperación de la persona.

“...casi todos suelen tener los problemas de la tensión. Y de insomnio, yo tengo 30 años y tengo problemas de insomnio, yo hasta hace poco me estaba tomando pastillas para dormir porque no era capaz de dormir por la tensión que llevas acumulada que no eres capaz de soltarla.” (MLL)

“Yo ya me he acostumbrado y no duermo más de seis-siete horas.” (MB)

“Son muy pocas horas a veces las que dormimos sobre todo los cambios del sábado al domingo, cuando cambiamos de turno. Estamos de tarde y el domingo cambiamos, pasamos a estar de mañana, estás hasta tarde y tienes que madrugar al día siguiente, duermes pocas horas, pero muy poquitas.”

“El último acaba los domingos a las doce y media de la noche. Muchos madrugones, acabas muy tarde en algunas ocasiones.” (B)

“Pero cuando estás de tarde acabas el sábado de tarde y empiezas el domingo de mañana, ahí no se cumplen los tiempos de descanso para nada. Hay veces que duermes justo cinco horas.” (B)

“Yo por ejemplo este sábado voy a hacer el servicio 33, acabo a las doce y media en cocheras cuando llego a casa pues como pronto la una de la mañana. Llega el sábado te acuestas, pues de una y media a dos te acuestas. Tengo que estar en cocheras a hacer el servicio una de la mañana, el

servicio una de la mañana es el de las ocho y media, tengo que estar en cocheras a las ocho, me tengo que levantar a las siete, cinco horas de descanso.” (B)

El sueño es el más importante elemento recuperador de la fatiga laboral, tanto física como sobre todo la psicológica, necesario para el correcto mantenimiento de las facultades.

“Cada día tienen que anotar donde va y a que hora son los relevos y todo porque cada día come y cena a una hora diferente.” (B)....” Cada día te levantas a una hora, no sabes ni para donde vas, ni...” (B)

“los horarios laborales pues porque al final producen de todo, son horarios excesivos, se juega con nosotros como si fuéramos relojes que ahora te doy te despiertas, que ahora te doy y te acuestas. En el caso de los corre- turnos hoy empiezas a una hora, mañana empiezas a otra, lo cual produce problemas de sueño, de estabilidad emocional de todas las clases porque al final son un montón de horas y no te permite conciliar el sueño como Dios manda.” (ME2)

“Madre mía si nos tendrían que premiar solamente por madrugar” (MM)

La primera parada, tu salud.

6.3.11. EL ESTADO DE LOS VEHICULOS

Otro punto igualmente importante para valorar, porque compromete la seguridad del puesto, se centra en el conocimiento del estado y mantenimiento del vehículo.

Salvo excepciones, en general los conductores se quejan de que el mantenimiento necesario no es correcto, o que no se toma tan esmeradamente como se debiera.

Todo ello parece enmarcado en un fondo de evitar gastos por parte de la empresa. Una actitud de ahorro que parece peligrosa en muchos casos.

“Mantenimientos que se retrasan, que no se hacen, un cachondeo y todo es cuestión de recortes económicos. Y eso que hemos mandado una carta a Diputación quejándonos de ese tema y comunicándole que está haciendo la empresa; cómo ha recortado el personal de cocheras, cómo el personal que está eventual le pone solamente a cuatro horas diarias para hacer refuerzos y luego no se queda en cocheras, cómo si va y hay un problema en la autopista o en cualquier sitio la gente no va a poder cumplir los tiempos de conducción y descanso y no hay personal de cocheras para ir a relevarle,...” (B)

“Lo de las luces es ya un cachondeo total llevas velas y alumbran más. Depende del vehículo que lleves hay velas que alumbran más que los focos que llevamos nosotros. Volantes que no se mueven y que no lo puedes poner a tu medida, asientos que no levantan o que no bajan, asientos que aunque tú les quieres fijar no se fijan y según vas se van levantando solos y tienes que bajar hasta abajo porque luego te vuelve a subir y para arriba otra vez, y andas así todo el día.” (B)

“Que te quitan la protección al final. Cuesta creerlo pero hay autobuses que realmente como tengas que hacer una frenada forzosa no la vas a poder hacer porque el autobús no frena. El mecánico te dice el autobús frena, a lo mejor no te frena en 50 metros pero te frena en 100, pero frena. Luego con tirar del volante, tiro del volante, tiro del volante y ahí vas, por algo hay viajeros que piensan que nosotros somos camicaces. Que se le va a hacer si no me dan otra cosa.” (B)

“Problemas de frenos tenemos, problemas de ruedas tenemos. Ahora están haciendo ajustes económicos y los ajustes económicos se han trasladado en que las ruedas traseras se están royendo.” (B)

Las reclamaciones a la demanda de los trabajadores/as parecen insistentes, pero no encuentran respuestas aceptables a esa situación.

“Pues que sepas que ha habido problemas con un compañero hace un mes. Estaba con ese autobús dos días seguidos, era el 41 me parece, con temas de frenos y se venía quejando dos días seguidos; ¡oye!, no me pongáis este coche a la mañana que no salgo con él que no va, que no funciona el autobús, que frena mal. Llega a la mañana siguiente y le ponen el mismo coche y dice: ¡no salgo con ese coche!, cámbiame el coche que con ese coche no salgo. Se negó a ir con ese coche, se lo cambiaron, le pusieron otro y a capilla. – ¡Qué quién es él para decir que no sale con ese coche! – ¡Cómo que quién soy yo!, si me pego la hostia con ese coche el responsable soy yo ¿verdad?, no sois vosotros, soy yo. Si yo digo que ese coche no va, no va.” (B)... “Según el jefe de personal tiene que pararlo el jefe de taller, que nosotros no tenemos potestad...” (B)

Es más, no aceptan en muchos casos las observaciones del trabajador/a cuando solicita la corrección advirtiendo del riesgo.

“Cuántas veces has trabajado sin tacógrafo, por el velocímetro.....” ... Y depende de los vehículos por el cuenta revoluciones. Tú miras el cuenta revoluciones y más o menos sabes como vas.”...”...” Porque está averiado (velocímetro), porque se está reparando y en vez de tener ese vehículo parado te hacen salir sin velocímetro y sin tacógrafo.” (B)...” Es una avería así como muy dada.” (B)

“.....deben tener un fallo electrónico y hay momentos en que los frenos no funcionan. Hace un año o año y medio hubo el mismo fallo en la parada y mató a un señor y debió ser lo mismo. El conductor iba a hacer la parada, frenó y el coche no frenó encima se revolucionó y el coche salió disparado.” (B)

“Cuando lo cogí yo, el coche venía con tres partes anteriores de lo mismo.” (B)

La respuesta en muchos casos es solo de disuasión del tema, pero en otros muchos es aplicada con actitudes de presión, para que se acaten las circunstancias y sin que salga al exterior cualquier comentario que cuestione la seguridad. Tal vez se presiente como que se transmite esta preocupación también por el hecho de comentarlo en este trabajo.

La primera parada, tu salud.

Quede claro que la finalidad que se plantea es la de mejorar la prevención.

“...Sí están teniendo ese problema. Nosotros de momento no tenemos ese problema. A ellos sí les están abriendo expediente por hablar con la gente.” (B)

En definitiva, que existiendo una legislación que protege al trabajador advirtiendo de un derecho de no continuar con una actividad laboral en la que detecte una situación de riesgo inminente, que incluso en carretera puede ser mortal, no parece un terreno en el que pueda ser ejercido ese derecho en su amplitud, pues parece ser desviado de formas diversas.

6.3.12. EL TRATO CON EL PÚBLICO

Anteriormente ya se ha introducido algún comentario sobre los condicionantes de carga de trabajo y de estrés que aporta el trato con el público, en el sentido que debe tenerse en cuenta al analizar las condiciones de trabajo. Tal como se indicó, merece la pena centrarse específicamente en este aspecto.

Cualquier profesión donde interviene el trato con el público es susceptible de analizar los componentes de estrés que este trato genera. Pero ahora en este caso se combinan dos situaciones relevantes, conducir y atender todo lo relacionado con el público: las paradas, abrir/cerrar las puertas, cobrar, supervisar, informar, y hasta suavizar o controlar los conatos de quejas, ante los que los conductores constituyen la cara de la empresa.

“Pero el viajero es complicado. En la Avenida de América se lo están diciendo por megafonía que está la nacional II atascada o que ha habido un accidente a la salida del túnel, se lo están diciendo y la gente está montando el Cristo y te están diciendo: “¡pero por qué no salís. Y se lo están diciendo por megafonía.” (ME2)

“...de tipo psicológico que es el más grave, la tensión permanente que un conductor lleva pues es terrorífica. Presión que influye en el carácter, no solo con los viajeros que obviamente nos comportamos mal con ellos y ellos se comportan mal con nosotros y eso es un toma y daca, quién es más y quién es menos pues dependiendo de cómo te vaya el día y de cómo se te haya presentado el conflicto.” (ME1)

“Nadie va a quejarse al ayuntamiento, se quejan al tonto de turno que es el que abre la puerta: “Oiga que llevo media hora esperando en la parada”. (Z)

“¿Cuál es el problema? El que introduce el creditrans y le falla, yo le tengo que emitir un billete a precio de creditrans pero no puedes hacerle el descuento que le hacía la máquina directamente, entonces se genera un conflicto con el viajero. Llamas a la empresa para ver qué haces y te dicen, pues nada, dale un billete normal y sino el libro de reclamaciones. Pero tú de momento tienes que lidiar con el pasajero.” (B)

Esta forma de afectar es vivida siempre como algo negativo, una presión más a padecer, junto a un sentimiento de culpabilidad y de víctima

La primera parada, tu salud.

paralelos. Lo que ocurre es que el pasajero se queja, y sus molestias las dirige hacia la imagen visible de la empresa que tiene más próxima. Quien está ahí es el conductor/a. Ahí es donde apunta la diana de sus disparos verbales contra cualquier situación de queja.

“Estás totalmente desprotegido en tu puesto de conducción. Yo no soy de peleas entonces no repelo la agresión pero tampoco la puedo repeler puesto que estoy sentado y mientras quiero repeler una agresión me han puesto por todos los lados. En segundo lugar por miedo a la sanción. Entonces yo creo que tendrían que poner medidas de seguridad, no sé cuáles, si mamparas, si agentes pero mucho más protegidos porque según va cambiando la sociedad, avanzando para adelante, creo que va a ser completamente necesario. Mientras no se eduque a las personas en ese sentido, vamos a seguir teniendo roces continuos, no es ya solamente que tardemos más o menos en llegar a las paradas sino que te suben con cincuenta mil objetos que no pueden subir, entonces ya es una forma de enfrentarse a ellos cuando tú les niegas el acceso porque no pueden subir o incluso cuando se lo comentas, les dices: “oye que no puedes con ello”, porque estás negando la accesibilidad a las mismas personas, pues no lo entienden, sencillamente suben, no te hacen caso, imponen su autoridad y tú te tienes que callar. Eso hace que te sientas como un muñeco de pím, pam, pum, para que hagan contigo lo que quieran.” (ME2)

Se va generando una actitud de rechazo, de temor a la agresión, a la crítica, reactivando permanentemente una tensión interna de que no ocurra algo. En este sentido, recordemos otras profesiones, en donde cumpliendo con su deber, si además han tenido que sortear algún problema, el cliente elogia, agradece, toma una actitud comprensiva con las circunstancias a pesar de que hubiera un retraso de resultados, o incluso aplaude, como ocurre por ejemplo con un piloto tras aterrizar después de que hubiera algunas complicaciones de vuelo, o recuerda su habilidad cuando todo ha transcurrido bien como en el caso de un cirujano.

Pues en la conducción de autobuses, no obtendrán casi nunca este tipo de aprobación ni consideración, se considera su deber casi sin apreciar que tras el volante hay una persona. La gente sube y baja mecánicamente sin establecer relación profesional, pero cuando un problema cualquiera interfiere en la normalidad, como un posible atasco con retrasos, o un cambio de rutas o de horarios, sí recuerdan que está ahí para lanzar las críticas sin piedad. Es demasiado para soportarlo como individualidad, además sabiendo que si hay trascendencia de cualquier hecho.

hasta puede ser sancionado por la empresa. Esto hace que muchos conductores sienten un desamparo total.

“Como tenemos los tiempos muy ajustados tú puedes venir más o menos bien, llegas a la entrada de Bilbao y se jodió lo que se daba, horas punta, atascos a cuenta de las obras y lo que quieras, llegas a la parada tarde. Entonces como llegas a la parada tarde en nuestra línea se da una circunstancia que tienes 20 pasajeros esperando o 60 porque nosotros somos dos líneas que hacemos prácticamente el mismo recorrido, hasta Guernika vamos dos líneas, la línea de Guernika y la línea de Bermeo y luego de Guernika en adelante seguimos nosotros y qué ocurre: pues que como tú llegues un poquito tarde se te acumulan los tuyos y los de los 15 minutos de después que es la línea de Guernika y claro todos quieren montar con nosotros porque nosotros pasamos también por allí. ¿Qué ocurre? Que la gente de Bermeo que es la más alejada se queda sin sitio...” (B)

“Yo por ejemplo la zona de viajeros de Mundié no la quiero por nada del mundo. Yo por ejemplo he tenido posibilidades de ir a la línea Mundié que es mucho mejor que la nuestra pero por los viajeros yo no quiero ir, prefiero estar en la mía. Porque son viajeros que ji, ji, ji y te meten la cuchillada por detrás a la mínima. En la línea de Mundié, cada dos por tres están llamando a la Diputación y es que encima tienen un servicio que no pueden quejarse, tienen el mejor servicio de todos y son la leche, no los quiero ni regalados.” (B)

“Las agresiones, tú sabes que la mayoría de las veces vienen por los problemas de abrir o no abrir fuera de parada. Yo estoy hablando de las agresiones de los usuarios no de los problemas de circulación.” (Z)

“Me ha hecho perder semáforos, yo me paraba en la paradas a dejar y coger a la gente y él se paraba delante de mí, yo cuando arrancaba, arrancaba él, o sea, ¡ha sido terrible!...Entonces la gente se le ha echado encima y en un semáforo me le he puesto a la par y le he dicho: “pero qué te pasa, qué te he hecho” Y el señor me ha dicho: “es que has dejado a mi mujer en la parada y ya dos veces llevas dejándola en la parada” –“Pues si a tú mujer es la primera vez que la veo hoy”– Ha habido un señor que ha cogido la matrícula y dice: “ahora voy a llamar a la policía y le voy a poner una denuncia que se va a cagar”...encima el tío frenándome y me decían todos: ¡tú dale, tú dale! Y he pasado miedo. Y luego he estado toda la mañana con un nerviosismo en el cuerpo y un malestar, es que me han entrado hasta

La primera parada, tu salud.

ganas de llorar. Pero es que yo estoy haciendo mi trabajo, yo no he hecho nada malo... Gracias a las personas estas que llevo tres meses haciendo la 28, que me conocen, que saben como conduzco y todo, y me han apoyado todos.” (Z)

Todo esto va haciendo que se perpetúe esa situación de tensión emocional con reacciones a la defensiva ante cualquier situación improvisada. Por otra parte, el tipo de público que transcurre diariamente, es muy diferente del que se podría encontrar en otros transportes, por su enorme variedad. Y es que dentro de esas variaciones se incluyen los del transporte nocturno, en lugares con gente subida de copas o de otras sustancias, otras veces hay grupos violentos, o sencillamente pasajeros enfadados por cualquier causa, o sin resquicio de educación.

Es evidente que un altercado podría comprometer la seguridad, pero el conductor/a está carente de autoridad para intervenir con decisión como lo podría hacer el capitán de un barco, o un piloto, etc. Del mismo modo, no impera el mismo respeto hacia su persona, y encima se verá en soledad y vulnerable.

“tuve la experiencia de un pobre viejo, que yo tengo mucho respeto hacia esa sociedad, porque el día de mañana seremos nosotros, pero me dio un garrotazo en la cabeza y simplemente porque le gasté una broma.” (ME1)

Es una realidad que la posibilidad de agresión se hace patente.

“Yo el domingo tuve un problema, incluso se llamó a la policía, la policía no apareció para nada, un viajero que le dio por meterse con la gente, rompiendo los asientos, yo le llamé la atención que por favor se comportara correctamente, el tío empezó a marañar todo lo que quiso, la gente le empezó a llamar la atención, la policía no apareció, estaba muy ocupada parece ser con la alcaldesa y luego lo único que te dicen en la empresa es que debes de evitar todo problema con los viajeros, que no puedes retenerlo dentro del coche bajo ningún concepto, que no puedes retener a nadie, que pase de todo.” (V)

Siendo responsables de la seguridad, no pueden ejercer el control.

“El controlador te dice: –vete vacío y no abras hasta dentro de siete paradas–. Pero las personas de atrás las tiene que llevar alguien. Ahora viene el compañero de atrás y evidentemente no todo el mundo coge su bonobús o

su billete de un viaje, ibuenas tardes!, no, y la gente entra diciendo: – ies que no hay vergüenza!, ies que no hay derecho que se ha ido vacío, que no me ha abierto, que no se qué! –. Y tú allí a aguantar el chaparrón. Y eso es un vasito que se va llenando poquito a poco, una gotita, otra gotita, otra gotita.” (S)

“...es una empresa que está lejana y por lo tanto descargan su mosqueo, su queja, descargan con nosotros directamente y eso es típico en toda empresa que tiene relación con una masa de público.” (S)

En general, estos contenidos estresantes van ejerciendo una seria repercusión sobre la salud, física y sobre todo psíquica. A la vez que se cuestiona la seguridad, pues repercuten sobre el estado de la persona que tiene que manejar el volante. Un ser humano no es una máquina a quien se le pida igual rendimiento durante toda la jornada pase lo que pase, no se puede esperar que las capacidades físicas y psicológicas sean óptimas ante cualquier sobrecarga de horarios, viviendo las presiones del tiempo, del tráfico, del público, ...etc.

“El tema del estrés que llevamos aquí en este trabajo, pues es un estrés inmenso, no sé si llegarás a estar a gusto. Podría ser agradable el trabajo este, pero es que tiene muchos factores que no pueden ser agradables, porque ya puedes ser una persona toda lo buena que quieras y todo lo tranquila que quieras. Yo tenía en Villaviciosa un compañero que se ha jubilado ahora y es una persona buena, buena, es un trozo de pan y había veces que terminaba mal, terminaba mal porque puede salir todo lo bien que salga, lo mismo del primer viaje uno te llama hijo de puta, el siguiente lo mismo te llega uno con 50 euros y se lo tienes que cambiar por narices y se lo tienes que cambiar porque es la ley y se lo tienes que cambiar y todo así. Lo mismo llegas a un cruce que se mete uno o se cruza otro, un turismo porque le da la gana cruzarse y encima si le dices algo te llama de todo el otro conductor. Y más, y más y más y todo así. Por eso te digo que podría ser un poco más agradable si el tema fuese distinto.” (MB)

“El público, esa es otra. Hay gente buena, gente mala, hay que aguantar muchísimo, mucho y entre el estrés y el nerviosismo, sobre todo con los borrachos de los domingos por la mañana que se montan y arman bronca, eso no hay quien lo aguante. Hace poco han acuchillado a uno aquí en Sestao. Dijeron que iban a poner mamparas y no se que y parece que se les ha olvidado. Y es eso que cuando hay fiestas, cuando viene la gente un

La primera parada, tu salud.

poco pasada de vueltas pues vas con la mosca detrás de la oreja. Yo me levanto por la mañana los domingos pensando a ver que es lo que me va a pasar ahora por la mañana, a ver si voy a tener suerte o si me va a tocar alguno que me va a buscar aquí bronca y eso claro ya vas nervioso a trabajar. Luego cuando ya pasa todo eso, que ves que en el viaje no ha pasado nada parece que ya respiras iuf que a gusto! Pero luego resulta que en otro viaje que no tendría porqué pasar nada a mí me ha ocurrido que me ha pasado en otro viaje, cuando no había borrachos ni había nadie.” (B2)

En definitiva, todos estos condicionantes constituyen un fuerte generador de elementos de estrés laboral. Muchas veces en el conductor urbano aparecen situaciones similares a las de rechazo al público. Es más, otro tema será el caso de pasajeros, que conociendo la situación se aprovechan de la misma con afán de obtener indemnizaciones. Hay casos conocidos que manipulan ese derecho a indemnización por lesiones en el autobús falseando los hechos, para obtener dinero. No les importa que a veces sea a costa del trabajador/a, quien siempre temerá la sanción.

“Pegué un frenazo porque casi atropello a un tío, pasó y ni miró para atrás ni se dio cuenta, iba yo para arriba y el otro miró a los que bajan y se calló uno, de mi edad 40 o 50 años, se cayó al suelo y se hizo daño. Lo típico –oye mira que tenemos para que vayas a reclamar, la ambulancia, esto lo otro– “pero que no, que no me ha pasado nada” –oye mira aunque sea te voy a dar un teléfono por si te pasa algo mañana si ahora no quieres reclamar– “que no, que no, que no”. Que el tío no quería reclamar.. A los dos días me llaman y me dicen: –oye ¿tú has tenido un accidente? y me dicen que es que está reclamando una señora que estaba de pie y que le dolían las cervicales, otra señora. Yo pregunté ¿le ha pasado algo a alguien más?. Me dicen que esta señora trabaja en el juzgado y que está reclamando. Bueno estos se las saben todas. Hay gente que se aprovecha y aquél que le pasó realmente, no quiso saber nada.” (B2)

“Luego busca testigos porque buscas testigos y la gente pasa,..” (MM)

“Solo con que esa persona diga: “¡ay!, me caí en el autobús! Ya van a por ti” (MM)

“Llevas el síndrome de que nadie se caiga” (MM)

“.....es el trabajo más ingrato que he tenido nunca. Mentalizar un poco al

viajero, yo creo que con cuatro trópticos en los coches sería fácil. Al menos recordarle al tío. Cuantos no hemos tenido problemas por cerrar la puerta, venir gente corriendo ioye ábreme!, y después que la has abierto te han dicho tal, te han dicho cual y te dicen encima que él tiene razón y que él sabe la norma. Pues algo tan sencillo como: una vez que el coche cierra las puertas continuará su viaje. En fin, cosas así que se pueden resumir en trópticos cortitos y que al menos al viajero se lo recuerde, que encima te esté diciendo que el que no sabe la norma eres tú y que a él no le vas a enseñar la norma.” (ME2)

Retomando el tema de las agresiones, o el miedo a que surjan, con esa sensación de estar solo ante cualquier altercado, donde siempre pueden ser más, para una trabajadora, podría ser aun más problemático. Aunque para cualquier trabajador, al encontrarse solo sería lo mismo, pues se entiende que entre los contenidos de cualificación del puesto no se incluyen habilidades como la defensa personal, las cuales son necesarias para otros trabajos relacionados con la seguridad ciudadana, pero no para éste.

“Con el público es increíble. Yo conozco a gente que ha tenido que defender a la mujer que estaba conduciendo, a la compañera que estaba conduciendo han tenido que defenderla porque es que se la comían. Pero yo pienso que es porque la gente se piensa que somos sus sirvientes, sus esclavos, alguna cosa de esas y te tratan como tal y a una mujer pues más porque es más débil y van a por ella, a sacudirla por todos los lados.” (ME2)

“Y esa mujer en la parada cogerla de una pierna, subirla un escalón, cogerla de la otra y subirla para arriba. Yo ese le veo y digo: hoy se me cae. Cuando veo a ese hombre en la parada tiemblo porque antes de que llegue al asiento se me ha caído, que no es el primero que se ha caído con el autobús parado. Ese es otro de los problemas que nos afecta y no solo psicológicamente, sino también afecta a la seguridad laboral, porque claro el que se caiga una persona de esta naturaleza, que es lo más normal, supone que te pueden retirar el permiso de conducir, con lo cual está en peligro su propio puesto de trabajo”. (ME1)

En todo este contexto del trato con el público, las mujeres además sufren a veces críticas relacionadas con actitudes de discriminación. Otra particular forma de sufrir al público.

La primera parada, tu salud.

“... ya ha llegado un momento que voy, hago mi trabajo y me voy a mi casa porque es lo que tenemos que hacer. Es que hay rumores para todo, si tienes tetas, si tienes más culo, si eres más guapa, si eres más fea, si eres más simpática, es que rumores.... Estamos en una empresa muy grande” (MM)

“Porque luego tenemos los comentarios del público porque esto es un poco lo que se vive en la empresa. Sales a la calle, y a mí hubo una mujer que es que no me di la vuelta porque iba con corbata y te quedas así mirándola y me dijo: que bien lo haces por ser mujer. Esos comentarios sales a la calle y están a la orden del día, pero si eso te lo echas a la espalda llegas a la empresa, y la espalda pesa, porque pesa y aburre” (MM)

“Y los traqueteos. Tu ponte que llevas a la gente de pié y encima, se piensan que como eres chica es porque eso que los llevas como borrego.,Señora si es que este trasto no da para más.” (MM)

6.3.13. LA INSEGURIDAD CIUDADANA

Ha quedado reflejado que el trato con el público genera tensión permanente y consecuencias sobre el estado psicológico del trabajador/a. Del mismo modo, como se ha comentado, la actitud del público va desde la queja verbal, en todos sus grados, hasta llegar incluso a las agresiones, que surgen en no pocas ocasiones. Esto se debe fundamentalmente al tipo de entorno laboral en el que se desempeña este trabajo. Se trata de un público en muy diversas situaciones: desde las normales al acudir al trabajo, colegios, etc. Hasta el que transcurre en fiestas, salidas nocturnas, o el paso por otros altercados en la calle.

Pero es sobre todo en las grandes ciudades donde se hacen más importantes los problemas de inseguridad ciudadana, y que hacen su particular mella sobre el trabajador/a. Por este motivo interesa hacer comentarios concretos en este sentido, por ser la expresión más preocupante de la conflictividad de esa tensión debida al público.

En este caso, más allá de hablar de ser un fuerte componente de estrés, se trata de un riesgo de padecer lesiones físicas por efectos de la violencia, con las correspondientes secuelas psicológicas que aporta.

“.....pero hay una serie de elementos exógenos, que al menos en Sevilla, y entendemos que en cualquier gran ciudad, están teniendo gran incidencia en el desarrollo de tu jornada laboral. Es el tema de la inseguridad ciudadana.” (S)

Parece ser que sobre todo hay problemas en los horarios de salidas.

“....sobre todo en la línea nocturna y en las líneas de los búhos. Tú imagínate una línea por ahí a las tres de la mañana que vienen de juerga con tres o cuatro copas de más; uno que no paga, le dices algo y se te vienen encima. De día existe ese conflicto pero de noche se multiplica por siete.” (ME1)

“Lo que no es aceptable es que digan: ino, es que llegue el autobús hasta no sé donde! No porque haya obras o porque esté cortado o porque haya un incendio, sino que la organización del trabajo no está bien hecha, porque a ese chico que le han agredido ha sido por una cosa de esas.” (ME1)

Aunque otras veces la violencia surge a cualquier hora del día.

“El último caso que hemos tenido es un intento de apedreamiento al conductor con persecución incluida por el hecho de haber atropellado a un

La primera parada, tu salud.

perro, el perro no murió en el incidente, pero el compañero fue atacado y también fue perseguido hasta aquí con motos. Venía de un barrio de los que se llaman marginal. “ (S)

“No hace mucho vino un compañero de una línea, que sin mediar palabra un viajero subió y le pegó un puñetazo porque llevaba un retraso de tres cuartos de horas y ya está. El problema es que muchas de estas agresiones no trasciende.” (ME2)

En ocasiones grupos de jóvenes se “divierten” con actividades destructivas deteriorando el autobús. Hay que pensar qué ocurre con la seguridad de quien conduce, o de los demás ciudadanos.

“Por ejemplo hoy mismo he estado hablando con un compañero. Hay unos chavales que se dedican a quitarnos los extintores del autobús. Como los extintores los tenemos en la parte delantera, en la plataforma delantera, claro como se sabe, pues te lo quitan en un segundo, que para eso está diseñado para que en caso de intervención pues lo puedas coger con la mayor rapidez. Pues claro los chavales se están llevando el extintor. Pero es que algún compañero conductor le han echado el extintor, le han pulverizado dentro de lo que es la plataforma delantera.” (S)

“Hace 15 días o 20 días hubo una pelea dentro con navajazos y todo. Entonces ese es un problema muy gordo que estamos teniendo y es que tampoco quieren hacer nada, ni ponernos seguridad dentro, ni llamar a la policía para que estuviese en Moncloa. El problema es que nosotros cargamos toda la gente en Moncloa y luego la vamos repartiendo, o sea que si no va alguien constantemente con nosotros para que nos vaya protegiendo no vamos a poder hacer nada. Y en el búho tenemos bastantes problemas últimamente.” (MLL)

“A mí lo que me preocupa es que aquí no se preocupan nada más que de los medios de comunicación, que pongan transporte público para que los chavales vayan a emborracharse, eso de esta muy bien, pero nadie habla de la seguridad de los conductores, de eso no habla nadie porque el entrar, si te insultan, eso es lo de menos. Tienes que estar, encima de estar trabajando, tienes que estar aguantando eso.” (MB)

“Yo he trabajado de noche, yo he sufrido la línea 520 cuando estaba la discoteca aquí en Polvoranca, hemos tenido que sufrir infinidad de cosas;

compañeros que le han pegado con un cuchillo, compañeros que les han cortado las manos, les han tirado piedras, han roto lunas y cosas así, pues eso termina uno minándole, teniendo un estrés en el cuerpo que no se puede aguantar muchas veces y hay veces que te aguantas y te puedes morder porque hay cien personas y se lanzan todos contra ti, que aunque estén viendo que está mal una cosa no te defienden a ti porque le estás llamando la atención, al revés te echan la bronca a ti, siempre se alían con el otro aunque esté haciendo algo malo y eso es una cosa que te va corroyendo por dentro siempre.” (MB)

“...venía a pegarme golpes en el espejo y cojo y digo, ahí te quedas, con tan mala suerte que llevaba un DAF. Tenía girada toda la dirección y le pasó la rueda por encima del pie. Le veo tirado ahí en el suelo, pero pienso que no le había pasado nada El pie roto. A los 15 días sanción de la empresa automáticamente.” (ME1)

Cuando un autobús es objeto de actos vandálicos, o hay pintadas, materiales rotos, etc. Al verlo da la impresión de que viene de cualquier lugar marginal, pero es un hecho que ya no se aprecia como extraño en cualquier lugar. La vivencia de ello seguro que fue una terrible influencia sobre un conductor que nada pudo hacer para controlar un grupo violento, pues no está capacitado para ello, ni procede. Este conductor, se encuentra en soledad para intervenir, solo puede conocer cómo comportarse para esquivar ser atacado, o que las consecuencias sean mayores.

Pero por otro lado, se sienten responsables del vehículo, a la vez que les influye el persistente temor a ser sancionados por la empresa. Saben además que existen esas personas con intención de manipular los hechos para luego poder pedir indemnizaciones. Por lo tanto tendrán miedo a intervenir, y encima deben asumir ese impacto psicológico.

“Aquí responsabilidades son muchísimas y es mejor que no te pase nada. Cuando sales de tu casa vas pensando en qué pasará hoy, es mejor que no pase nada, pero si pasa algo ya tienes todos los problemas del mundo. Yo llevo 31 años en la empresa, y se me calló un señor, además un señor que iba todas las noches conmigo, nos llevábamos de maravilla, era panadero y una noche se calló, sin frenar el coche ni nada, se calló y le digo: “da el billete al inspector, que te coja los datos el inspector con el billete y mañana te hago yo el parte”. Vino que se había hecho daño y habló con la familia o con quien fuera: “tú denuncia que sacas dinero”...al otro día me llaman de la empresa y me dicen: “oye que ha venido la policía en busca tuya

La primera parada, tu salud.

que se te cayó anoche un señor” y digo: “Claro el panadero” y me dicen: pues pásate por la comisaría. El abogado mío pagaba el resto si pedía una indemnización de ciento treinta mil pesetas para que no me retiraran el carné, porque el decía que yo había dado un volantazo y se había caído.”

“..Hay una señora en la línea 2 que se cae con todos los conductores porque vive de eso, vive de iay me he hecho daño! Se va al médico la duela la pierna, está un montón de tiempo, la dan un dinerillo de indemnización y así con todos los conductores que están en la línea 2. Lo sabe todo el mundo pero ¿Qué haces con ella? ¿Qué haces?” (MB)

“.....en el gremio nuestro pues cada uno es de una manera. Hay a lo mejor quien contesta de una manera pues que no debería contestar y ya tienes la bronca, o sea que no siempre la bronca viene por el viajero Porque tú, por lo que sea vas cabreado ese día y has contestado al que menos culpa tiene. Pero ese no es el gran problema de seguridad, el gran problema de seguridad es por la noche, que los chavales cuando salen de la discoteca se meten de todo y ya no saben lo que hacen.” (MB)

“A un compañero le meten una paliza, llegan y le atracan y no es que quiera decir que sea un plato de buen gusto pero es que a nosotras no nos atracan, a nosotras a lo mejor nos agraden de forma sexual. Creo que la diferencia es grande” (MM)

6.3.14. CONSECUENCIAS DE LOS CONFLICTOS DE INSEGURIDAD

Que hay que actuar en prevención es un hecho probado. Pero además debe plantearse con carácter de urgencia, sobre todo en las grandes ciudades, o en las que sufren este problema con más intensidad. Por esto analizamos cuáles son las consecuencias de este riesgo, sin olvidar que la trascendencia puede ser importante, como para comprometer la vida a consecuencia de un acto de violencia. Además, también influye sobre la seguridad de los ocupantes. Ciertos relatos comentando que han recibido golpes, o que se conocen casos de apuñalamientos en situaciones de atracos y similares ilustran el punto más trágico de este problema.

“Yo sabía que los juzgados existían por la serie de Peri Masón, pero yo no he conocido nunca un juzgado hasta que entré en esta empresa. Yo me llevo una temporadita que me encontraba tres o cuatro veces en un juzgado bien por un tema, bien porque a lo mejor llegabas media hora tarde a la parada y ya la mujer o el hombre me había denunciado porque había llegado media hora tarde a la parada. Y desgraciadamente hace poco tuve un juicio que me ha costado cerca de un millón y medio de pesetas de mi bolsillo. La empresa se ha desentendido totalmente. Gracias a los compañeros.” (S)

“Bueno por el día pasa cualquier cosa pero por la noche ahí vas a lo que quieran hacer contigo, si se quieren llevar la pasta se la llevan, y si quieren te dan dos hostias, que esa es ahora la diversión de los niños de hoy meterse, con el conductor. Aquí en esta empresa cortamos los servicios, estuvimos más de ocho meses sin dar servicio al polígono porque teníamos problemas con la gente, con los chavales, porque cogieron la moda de subirse al autobús, a este que se ha ido, a ese le pincharon simplemente porque se querían llevar la pasta y puso la mano encima de la pasta y le pincharon la mano como un tenedor. Pero simplemente porque la diversión era cuando salían del polígono a las diez y media de la noche, los chavalitos de 15, 16, 17 años, pues la diversión suya era seguir metiéndose con el conductor, rompiendo las lunas, haciendo las virguerías que querían. Ahora mismo en el polígono por la mañana no hay más problemas porque muchos de ellos pasan sin pagar. Cuando pasa uno sin pagar y le llamas la atención “pues ahora me meo aquí porque me da la gana” y ¿Qué haces? Les dejas que meen y lo están haciendo por las mañanas cuando salen de ahí del polígono.” (MB)

“Por la noche es más fácil que te asalten sobre todo a un conductor que lleva el dinero aquí, que saben que lleva la cartera porque nosotros tene-

La primera parada, tu salud.

mos casos que robaron a un conductor, le dieron dos puñaladas y se le llevaron la cartera por 30.000 pesetas que iba para su casa, es que la noche es oscura y es más fácil.” (MB)

“El problema que he estado contando, que me pasó a mí...Yo fui amenazado con pistola en mano y cosas de esas pasan por ahí.” (MB)

En general, el trabajador/a no se ve protegido por la empresa, quien por otra parte puede tener actitud sancionadora. Otro problema es la soledad con que afrontan el problema de la violencia, sobre su persona y sobre su entorno de trabajo.

“...hubo juicio y salió culpable el agresor pero se declaró insolvente por lo tanto no le pagaron las gafas porque le rompieron las gafas. Además estaba cumpliendo con su trabajo; el señor no quería pagar su billete y el conductor le dijo que tenía que abonar el billete y le pegó una patada y le rompió las gafas. El agresor perdió el juicio pero se declaró insolvente, entonces nadie le abonó las gafas y la empresa decía que había habido un juicio, una sentencia y un culpable que ellos no Tres años nos ha costado para que la empresa le pague las gafas a ese señor y no le ha pagado el cien por cien sino, que le ha pagado el 60% de las gafas.”

6.3.15. LAS NECESIDADES FISIOLÓGICAS

Para ir concluyendo con los riesgos propios del trabajo de conducción de autobuses, abordaremos uno muy diferente, que no se da de la misma manera en otros trabajos, y que cierra el marco de esa particular forma de trabajar que tiene este colectivo.

Una de las particularidades de este trabajo más significativas, es la falta de disponibilidad para ir al servicio a hacer sus necesidades. Es decir, que unas veces porque hay un retraso en la llegada a un destino, otras veces puede ser por un problema de salud debido a diarrea, a cistitis, etc., o sencillamente por necesidades femeninas, pues la necesidad de cambiar un tampón o compresa puede no coincidir con la duración de un trayecto, arriesgando sufrir la consecuencia bochornosa de dejar manchas de sangre en la ropa.

“No hay tiempo, es que es estresante. Cuando te tienes que bajar al baño te lo piensas y dices venga, en este viaje no me bajo me voy a bajar en el siguiente y te pueden pasar tres horas después y no has bajado. Y si te tienes que cambiar porque estás con tus días de período, ya apaga y vámonos. Pero vamos, lo que es orinar y bajar a tomar algo, es que es eso, que al final tienes que llegar a un viaje, que ya puedes ver la gente que veas y puedes estar hasta arriba, que te tienes que bajar” (MM)

“En casi todas las líneas están concertados los bares en el final. En los finales el bar. Va la empresa les da unos bonobuses, bueno habla con ellos para que nos dejes entrar y que el conductor que entre no tenga que tomarse nada.” (Z)

“Que si te tienes que ir al servicio, es porque tienes que ir. Si fuera por la empresa te tirabas las ocho horas o las nueve sin bajarte para nada, para nada.” (MLL)

“Que ya no me voy a tirar nueve horas conduciendo sin bajarme del autobús porque es que es llegar aquí y es que vas al servicio, después de nueve horas sin bajar del autobús, y es que te pones a orinar y es que estás a punto de reventar. Y todo por no coger más retraso porque vas retrasado todo el día.” (MLL)

“... Hay mucho problema de próstata. Es un chaval joven, no puedo decir que nombre le han dado a lo que tiene en la vejiga, le han dicho que se lo produce el mismo estrés que tiene y no me acuerdo, un nombre de estos raros que dan a las enfermedades que es en la vejiga y que es del estrés

La primera parada, tu salud.

que le produce. Porque tiene temporadas que le han estado observando y cuando él está tranquilo, que trabaja tranquilo y no tiene problemas, pero en el momento que tienen algún problema se le agarra a la vejiga y tiene problemas.” (MB)

“...se ha estado tardando 30 minutos en subir al Alto de Extremadura desde Príncipe Pío. Tienes que venir dando siempre dando caña al coche. Luego llegas aquí y la gente está en la parada, no te da tiempo ni ha bajarte a hacer tus necesidades y ocho horas al día y otro día pues termina quemando a la gente.” (MB)

“Si tú estás en una caravana y en esa caravana tú te estás orinando y tienes que estar en esa caravana 30 minutos es que no te puedes parar, cómo dejas el autobús cargado de gente y te bajas a un bar o lo haces en la rueda, es que es imposible no puedes hacerlo.” (MB)

“Yo he llegado, he dejado el autobús con gente y he salido corriendo.” (B)

Lamentablemente, no les resulta tan fácil buscar un argumento para parar, sobre todo en trayectos de carretera, pretenden seguir sea como sea, hasta llegar a destino. Otras veces, deben actuar disimulando, haciendo que van a revisar algo, como si se vieran en la situación de tener que ocultarlo. En general, se debe al temor del comentario negativo del público que está siempre presente.

“Y si simplemente te orinas pues disimulas, te bajas, abres el maletero. Yo eso lo he hecho, abres el maletero, que por tiempo no hemos podido parar y estaba el servicio cerrado y era de noche, paré un momento como que fallaba algo, abrí el portón atrás y lo haces allí.” (B)

“Hay momentos en el turno que no te puedes bajar del coche por el tema ese, por el tema de horarios que llevamos e incluso el tráfico, de ocho o nueve horas que no da tiempo, de echo yo he visto compañeros en la carretera, parar en la carretera, irse para atrás y orinar en la carretera porque para cuando llegan a cabecera no les da tiempo. Hay personas que no bajan y vuelta y vuelta que no paran, y ya te digo que he visto compañeros que paran en la carretera a hacerlo por detrás, con el autobús lleno de viajeros.” (G)

“.....y no puedes hacer otra cosa no llego, no llego, no llego y ¿Qué

haces? No puedes hacer otra cosa y llegas y saben de sobra que te han sobrado 20 minutitos, y llegas tarde y ya tienes allí a la gente; –un momentito que voy a estirar las piernas, que voy al servicio– ¡que voy a llegar tarde! –Hombre que acabo de llegar ahora yo también soy persona, no me lo voy a hacer encima– y ya tienes las malas caras. ¡Este chaval, es que no se que! A mí me comen, porque soy joven y me comen.” (B)

Mientras algunos de ellos se quejan de problemas prostáticos, ellas no lo tienen tan fácil con eso de salir al aire libre como ellos a hacer sus necesidades. Aunque es una acción que no debiera ser admisible ni para el personal masculino, parece que lo asumen dentro de lo normal.

Lo que ocurre es que no se dispone de lugares para ir al servicio, especialmente en el caso de la conducción de autobuses urbanos. Además lo normal es que no dispongan de tiempo. Como no es fácil, si hay una situación apremiante, se ven obligados/as a parar y buscar un bar. Y este es otro tema preocupante, pues cualquier trabajador/a, por ejemplo en una oficina interrumpe su trabajo para acudir al servicio, sin más. Mientras que estos trabajadores/as tienen dificultad para buscar el momento, y encima tienen que ir al bar. No se trata de criticar el tema de que tomen o no alcohol, que evidentemente en situación de trabajo no procede, sino del hecho del porqué se tienen que tomar una consumición para justificar el uso del servicio. Encima tienen que gastar dinero para algo tan normal para los demás que es ir al servicio. Y además, las condiciones higiénicas en las que suelen estar muchos servicios de carretera o de algunos bares a veces son realmente penosas.

“En muchas ocasiones tenemos que ir a cualquier cafetería y ese es otro de los problemas que tenemos, lo de los servicios. Así que yo he tomado la determinación que cuando llego a Bermeo decirles a los viajeros: ¡eh!, será tarde o será todo lo que sea pero me voy a tomar un café y me voy a tomar un café. En vez de estar 20 minutos estoy 7 pero me tomo un café y voy al baño.” (B)

“Yo no sé, en todos los trabajos se tienen necesidades fisiológicas, yo cada cierto tiempo tengo que hacerlo y no tengo ningún sitio donde hacerlo”

“Cuando digo que no tengo ningún sitio para hacerlo la empresa se remi-

La primera parada, tu salud.

te a “no, puede ir usted al bar más cercano” – “perdone pero yo no tengo porqué ir a ningún bar. Yo no tengo porqué ir a ningún sitio a orinar porque tú me tienes que facilitar los medios”, pienso yo para poder hacer eso. Yo no tengo que estar como un perro en la calle orinando que es lo que estoy haciendo, me parece algo deplorable además que está castigado por la ley porque a mí me ven y me sancionan.” (ME2)

“Luego, llegas a una parada y en la cabecera tienes que bajar al baño, es que tienes que bajar,... porque es que las cabeceras están fatal para las chicas. Hasta las mismas casetas de baño están fatal. Pero claro bajas a ese bar de cabecera y tienes esa cola esperándote pero tú necesitas bajar. Y te toca escuchar comentarios: te pueden decir de todo menos bonita. (MM)

“Hay días, sobre todo cuando nos va a venir la menstruación, es horroroso, porque es que te tienes que cambiar, si te pones un tampax mal porque es horroroso tener eso tantas horas ahí, si te pones una compresa malo porque es que tienen ahí todo el foco y también es horroroso, tienes que tener mas higiene y te tienes que bajar más.” (MM)

“Es que al bar entras y siempre tienes la obligación de consumir” (MM)

“...tomarte un café por lo menos una de las veces que entras y hay veces que dices: no quiero, ¿porqué me tengo que tomar un café obligatoriamente?” (MM)

Desde el punto de vista de la organización de la empresa, no siempre se entiende este problema, o no se quiere entender, pues la presión de tiempos de trabajo invade hasta para limitar en este extremo.

“...., yo el otro día me iba de largas, bueno ya que me voy de largas voy a aprovechar y me manda un mensaje de que llame al SAE y cuando llamo me dice: ¿Qué ha pasado? “Que he bajado al baño” ¡Pues te has tirado un buen rato!. Es que tengo que ir a un bar que no está en la cabecera que es que está allá arriba” (MM)

“Yo iba de largas, me bajé y cuando subo llamo al SAE, llamo y dice: oye después de que te mando de largas, llegas tarde, te bajas y estás el tiempo que te da la gana. “No vamos a ver, el tiempo que me da la gana no, el tiempo que me ha hecho falta”. Debe ser el mismo borde.” (MM)

Cuando se ha dicho que las condiciones de trabajo no han sido analizadas respecto a situaciones de embarazo y lactancia, debe añadirse que en caso de embarazadas, desde el comienzo hay un aumento de necesidades de ir a orinar. Ya se citó que no disponen de uniformes adecuados, ni de protocolos de cambios de puesto o similar para situaciones de embarazo. En conclusión, todo un conjunto de ausencias en las adecuaciones de prevención de riesgos necesarias.

La primera parada, tu salud.

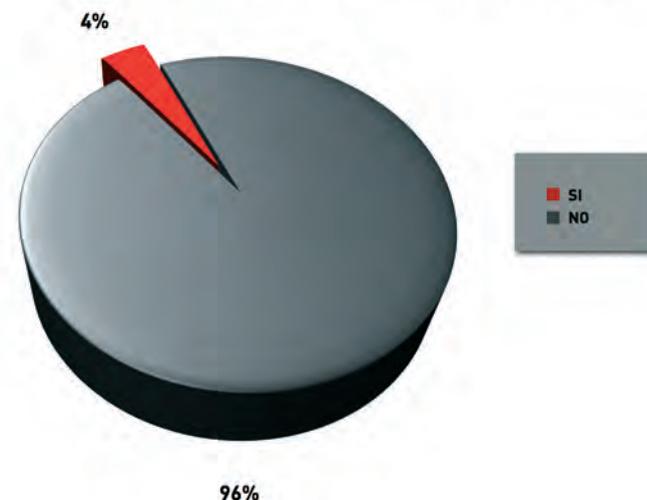
6.4. LOS EFECTOS DE LA FATIGA LABORAL

De toda la descripción de los riesgos del trabajo de conductor, efectuada en el apartado 6.2, se deduce que todos confluyen en la determinación de agentes de riesgo que conducen a la **fatiga laboral**. La fatiga laboral es el riesgo más importante al que llevan muchos otros riesgos ya mencionados anteriormente.

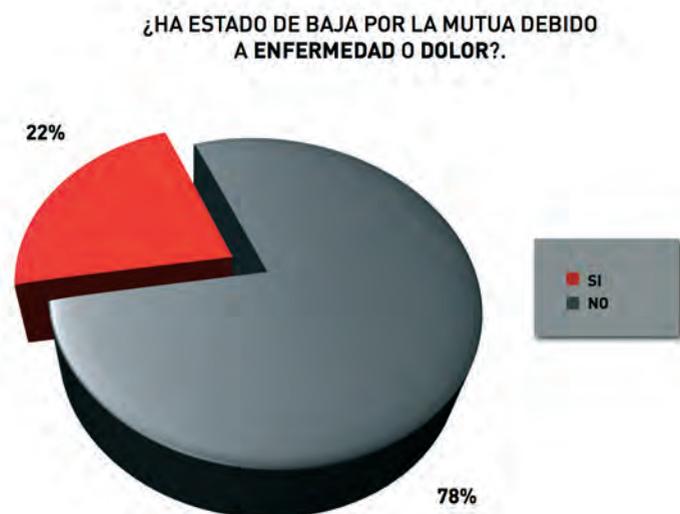
Los conductores si que dicen relacionar problemas de salud como: enfermedades de huesos y articulaciones, trastornos del sueño o problemas psicológicos con su puesto de trabajo. El 73% así lo han afirmado. Por lo tanto, no siendo ajenos a conocer ese origen laboral, no hay conciencia de que es la fatiga o la sobrecarga el determinante en todos los casos, el denominador común de sus lesiones.

Pero el problema mayor es que sabiendo que hay un origen laboral de las lesiones, la contingencia como enfermedad profesional solo ha llegado a un 4% de los conductores entrevistados. Por lo tanto están consideradas a efectos estadísticos como enfermedades comunes, sin que se reconozca que se deben al trabajo.

¿TIENE DECLARADA ALGUNA ENFERMEDAD PROFESIONAL?.



Podemos achacar a actitudes disuasorias de las Mutuas en este sentido esquivando la declaración y no solo por los relatos que nos lo comunican, y es que hay datos contradictorios entre sí como el hecho de que solo han estado de baja relacionada con el trabajo el 22% de los casos.



La primera parada, tu salud.

En este sentido, ahora que se han conocido los principales agentes de riesgo, veamos las principales enfermedades que han padecido recientemente, por ejemplo en los dos últimos años:

Lesiones cervicales	12%
Dorsales/lumbares	10%
Dolor de cabeza	9%
Trastornos de sueño	8%
Enf. Respiratorias (vías altas)	8%
Trastornos Psicológicos	6%
Digestivas	6%
Visión	5%

Combinación de lesiones anteriores con enfermedades osteoarticulares, junto a hipertensión y otras Cardiocirculatorias, o enfermedades renales en proporciones menos representativas cada variación.



Por lo tanto, se evidencia la estrecha relación de estas consecuencias sobre la salud, con la concentración de factores causales de la fatiga laboral. Se deben a la sobrecarga del organismo frente a los agentes de riesgo que se han citado. **El nexó causal es evidente.**

Realizaremos a continuación un repaso de esos agentes de riesgo laboral desde el concepto de la fatiga laboral. Vamos a ver cómo sienten esos efectos de la fatiga, la forma de convivir con esas condiciones de trabajo.

Anteriormente describíamos el puesto de trabajo de conductor en su conjunto de particularidades, algunas muy específicas de esa tarea de conducción del autobús de transporte de pasajeros. Ahora, vamos a ir viendo como esas particularidades causan un tipo muy característico de daños sobre los trabajadores/as. Todo lo cual evidenciará además que hay clara correlación del tipo de riesgos con su peculiar forma de dañar la salud, y que tienen una vinculación predecible. **En efecto, pues si hubiera habido una aplicación de la prevención necesaria, se hubiera evitado que se manifestaran estos daños previstos.** Aunque parece ser más bien, como se ha indicado, que permanecen ocultos bajo el etiquetado de contingencia común, no como profesional.

La primera parada, tu salud.

6.4.1. POR SOBRECARGA DE POSTURA Y MOVIMIENTOS REPETITIVOS

Como se ha visto anteriormente, parece que es el principal problema de salud, pues afecta al menos a un gran número de los conductores encuestados, ya sea de forma aislada, con una lesión concreta, o bien como ocurre en la mayoría de los casos, con varias lesiones a diferentes niveles.

Esto es debido a que la columna vertebral se resiente por trabajar en postura sentada, con giros repetitivos, ya sea de cuello en la conducción, o a otros niveles en las tareas de atender al público, cobrar, etc.

También son importantes los movimientos repetitivos propios de la actividad de conducción en el accionamiento de pedales, volante, mandos y demás instrumentos del panel de trabajo. Estos movimientos se repiten constantemente a lo largo de toda la jornada. La sobrecarga de un movimiento causa un desgaste en esa articulación, que concluye en lesión. De ahí las típicas lesiones en extremidades inferiores, sobre todo en rodillas, etc. En cuanto a las extremidades superiores además de accionar el volante y los mandos correspondientes, en autobuses urbanos se añaden tareas de cobrar que aportan un refuerzo en esa sobrecarga articular, dañando a diferentes niveles, como hombros y codos.

“.....porque he terminado baldado, me dolían todos los huesos y no sé porqué.” (MB)

“Yo tengo una hernia discal.” (B2)

“Yo la espalda, la tengo destrozada. Eso en los conductores no falla espalda y cervicales.” (B2)

“Yo ya voy echando años y rodillas en el transporte. Pero puede ser porque hayas tenido alguna vez algún tipo de lesión o alguna cosa que coincida un poquito más con articulaciones, hombros y codos. Aquí por ejemplo que trabajamos mucho, tenemos automáticos, pero a veces el problema es que utilizas la mano derecha para otra cosa y usas más la izquierda para asistir al volante.” (B2)

“Te estás provocando problemas lumbares, problemas cervicales, al no moverte, al llevar una postura siempre inadecuada, porque realmente aunque los coches han mejorado bastante, no lo suficiente y yo creo que a las empresas se las debería obligar a poner a los conductores unos asientos debidamente en condiciones” (V)

El dolor y deterioro es progresivamente incapacitante, mientras se van dando cuenta que son esos movimientos y posturas de su trabajo las que los están causando. La saturación del esfuerzo al realizar determinados movimientos, dañan e incapacitan esa articulación precisamente para esa función.

“Enfermedades, las que más conozco yo de todas es la lumbar. Hay muchos conductores, hay algunos que tuvieron que marcharse, arreglarlo con la empresa, jubilaciones anticipadas porque no podían. Bajaban del coche por ejemplo de estar sentados y al bajar no podían ponerse de pie derechos.” (V)

“Y hay compañeros míos, dos o tres que ya están retirados por eso. Retirados por un convenio, jubilaciones anticipadas y eso.” (V)

“Yo sobre todo lo que más me interesa es el tema de la columna. Yo ya estoy operado una vez de dos hernias discales y tengo aplastamiento de las vértebras. Yo no soy el único compañero porque en la misma línea hay otro chaval, que ahora mismo está de baja por el mismo problema porque tiene dos hernias discales y es sobre todo por los badenes estos que han puesto, por los saltos o por lo que sea pero que con el tiempo, con el paso de los años, te van aplastando las vértebras una con otra y se te van haciendo las hernias.” (MLL)

Parece que la inexistencia de un estudio ergonómico adecuado que evidenciara los problemas de biomecánica postural, así como la ausencia de medidas preventivas, a lo largo del tiempo, van dañando la conductor de forma inexorable, agravándose con la antigüedad.

“...pero es que ahora ves chavales con treinta y tantos-cuarenta años operado de tres hernias, metido con clavos, la rodilla desecha. Te pones a pensarlo: ¿que está pasando aquí? O chavales con treinta y pico años en manos de un psiquiatra, tomando antidepresivos, una familia hecha una mierda porque no ha podido soportar, no ha podido el pobre soportar la presión que da un autobús en una gran ciudad como Madrid.” (ME2)

“...pero es que es todo el día, si es que no hay tiempo, no hay tiempo, y claro la espalda y los riñones lo sufren también. Estás aguantando para ir al servicio a lo mejor cuatro horas seguidas, pues al cabo del día te duelen los riñones, te duelen los hombros. No por eso, los hombros te duelen por la forma de conducir que como vas en tensión te duelen.” (MLL)

La primera parada, tu salud.

“Contracturas. Yo tengo una bola aquí que ya me dijeron que no se quita. Yo el tema de ansiedad no, pero lo que es el tema de la circulación, las piernas. Las rodillas lo notan de estar sentado tanto rato. La rodilla derecha me ruge cuando me levanto porque hay días que no te puedes bajar. Y hay días que me levanto con la rodilla entumecida. Y luego el lumbago. Hay días que termino con el culo como una pandereta.” (MM)

La confortabilidad del puesto puede ser mejorada. Mientras que en algunos autobuses se ha mejorado, en otros, no hay intenciones de gastar en nada, ni renovarlos. El ahorro redundará en más daño a la salud de quien conduce en peores condiciones.

6.4.2. POR LAS CONDICIONES AMBIENTALES

Los conductores conocen el sentimiento de un estado de fatiga debido a las condiciones de trabajo, que muchas veces sobrellevan aguantando cambios de temperatura entre el interior y el exterior del autobús cuando se abren las puertas, junto con una inadecuada climatización del interior del vehículo.

“Por las temperaturas, por la luminosidad, por la idiosincrasia de esta ciudad cuando te vienes a dar cuenta estás durmiendo tres horas, cuatro hora, con lo cual cuando llevas tres días pues esa fatiga aparece sobre todo en el turno de mañana. Y como decía Paco los problemas que se están teniendo, que parece ser se van resolviendo en cierta medida con el aire acondicionado, pues también están generando mucha fatiga. A parte de los problemas de enfrentamiento con los usuarios, los problemas de la temperatura generan mucha fatiga. Y eso que lo hemos mejorado a raíz de la reducción de jornada a siete horas, que no te hablo cuando teníamos nueve horas no hace mucho tiempo.” (S)

Otras veces el motor, y los mecanismos de puertas y rampas etc., que accionan están emitiendo un ruido intenso o molesto ante el que no existe protección, pues no deben llevar protección auditiva como se hace en otros tipos de trabajo, pero además no se ha planteado reducirlo. En algunos casos, el ruido es desagradable hasta para el mismo público que transporta.

Otro problema es la visión dañada por conducir con el sol frente a los ojos. Esto provoca el cierre reactivo de la pupila, como defensa para reducir la cantidad de luz que entra en el ojo. El músculo ciliar del ojo se encarga de ello, y se abre o dilata la pupila cuando hay oscuridad, para percibir más luz. Pues bien, este pequeño músculo del ojo también se cansa como los demás, es decir se fatiga si permanentemente está contraído por tener el sol de frente. En otros trabajos, se desviaría el campo visual para mirar en otra dirección, pero en este caso, la conducción no lo permite, pues deben seguir por el mismo trayecto. Las gafas de protección ultravioleta tienen otra función, y aunque pueden suavizar el problema, la miosis de la pupila del ojo está activada de todos modos. Si ese músculo se cansa de permanecer cerrando la pupila, ocurre la llamada “midriasis traumática”, es decir no puede más y se dilata, se abre, con el consiguiente deslumbramiento, el cual puede tener serias consecuencias en el caso de conducción.

Otra forma de evidenciarse este deterioro, es que ante la reiteración de

La primera parada, tu salud.

este esfuerzo, la pupila va perdiendo su capacidad de reaccionar, lo cual es problemático ante circunstancias de cambios de luz, como puede ser al entrar o salir de un túnel quedando cada vez más vulnerable a los deslumbramientos. Otras formas causantes de fatiga ocular es la permanencia de la visión en el horizonte alterada por las vibraciones de la carretera, o las formas de cansancio ocular relacionados con la conducción nocturna. Todo ello conduce a problemas de visión diversos. **Y recordemos que la visión correcta es uno de los requisitos imprescindibles para la seguridad en carretera, del conductor y de los pasajeros.**

“Uno gana en experiencia pero pierde en oído, en vista.” (B2)

“Vas por inercia y cuando sube ese solillo en primavera ahora que empieza a amanecer a las mañanas es horrible, lo pasas fatal. El problema es que pasamos por encima de puentes y vas abajo, ese es el problema. Que no ves, que vas como los burros, voy por inercia. Parece que llevas un piloto automático en el autobús porque es que no ves lo que vas haciendo, llevas lo ojos abiertos pero no te percatas” (B)

6.4.3. FATIGA A CONSECUENCIA DEL ESTRÉS

Aquí se hace un pequeño inciso para aclarar las diferencias entre el concepto de fatiga laboral y el estrés, ya que frecuentemente llevan a confusión. Realmente hay similitudes en cuanto a las consecuencias de enfermedades, pues pueden llevar a padecimientos similares.

Cuando estamos ante un puesto de trabajo con importantes elementos estresantes: atención a la conducción en carretera, el trato con el público, circunstancias de inseguridad ciudadana,...etc. Todo ello redundando en una sobrecarga psicosensorial y física de la persona, que repercute sobre la calidad del trabajo y/o del rendimiento, pues la fatiga hace que la tarea sea cada vez más difícil. Es un trabajo en el que no se puede ejercer un control total sobre muchos de sus contenidos, el estrés aparece en reactivación permanente. Por lo tanto, el estrés es una causa más de la fatiga laboral.

Esto hace que en la persona, vayan claudicando sus capacidades y necesite esforzarse más para las mismas tareas. Así hay una progresión aun más fatigante.

“Pues se nota porque a la persona le falta el sosiego, la paz interior, la tranquilidad. Esa auto presión que se genera, un día lo haces y tú podrás decir “sí tranquilo que me tengo que poner las pilas” pero llega un momento en que los acontecimientos te van cargando, te van cargando y te pasa como a cualquier ser humano.” (B2)

“...con poco tiempo para ir, lo cual hace que vayas nervioso, que vayas en algunos aspectos cabreado y no dando la atención que tienes que dar a la gente y sin prestar la atención que tienes que prestar muchas veces...porque vas pendiente del tiempo.” (B)

“Como vas estresado; iváyase usted a la mierda! Y ya esa falta de respeto conlleva a otra serie de circunstancias que radicaliza la conversación. Yo básicamente el horario lo veo súper, súper, básico y todo a raíz de ahí derivan todos los problemas.” (ME1)

Después de estas situaciones de estrés, llegará la enfermedad, ya sea de forma física relacionada con las tensiones musculares, o con trastornos digestivos, etc. También pueden aparecer de tipo psicológico, con alteraciones del carácter, del estado de ánimo, hasta depresiones.

“Aquí ahora mismo hay 30 tíos de baja, dicho por la mutua, hay 30 con-

La primera parada, tu salud.

ductores de baja por ansiedad y estrés en el trabajo. Y eso que dicen que es la mejor empresa en la que se trabaja, pues ahora mismo hay 30 señores dados de baja por ese motivo” (MB)

“Este es uno de los problemas, a parte que con el tiempo la gente va quemada, todo el día quemada y estresado.” (MLL)

También es preocupante la repercusión sobre la vida personal o familiar. Estas situaciones van acompañadas de cambios de hábitos, de actividades, etc.

“...y muchas veces te encuentras con unas circunstancias que te ha generado una tensión dentro del cuerpo que llegas a casa y lo pagas con quien no tiene la culpa. Yo creo que eso ocurre en otros sectores igual, todo lo que sea de cara al público le va a ocurrir, ahí no podemos decir ni bien ni mal porque es una cosa generalizada.” (V)

“...tienes que conducir, tienes que ir pendiente de lo que haces tú y de lo que hacen los demás porque a lo mejor tú vas bien pero tienes que evitar un golpe con uno que viene mal. No es suficiente con que tú hagas las cosas bien, tienes que ir pendiente de lo tuyo y de lo de los demás. Es un trabajo complicado y estar ocho y diez horas todos los días centrado y no tener ningún despiste, ir por encima de los despistes de los demás es muy difícil. Salimos cuatro o cinco horas a la ciudad y a lo mejor evitamos cuatro o cinco accidentes, imagínate la persona que está todos los días una media de ocho o diez horas en la ciudad. Es un trabajo que genera mucho estrés.” (V)

“La presión que realiza la empresa es muy importante porque yo llevo aquí nueve años y cuando entré pues entras como los toricos; allí yo puedo con todo, llego a los horarios, si me tengo que saltar un semáforo pues lo apuro, los pasos de cebra, etc. Intentas cumplir con los horarios para cumplir con el trabajo que te manda la empresa. Pues esto al final, como los horarios son tan malos que no llegas, pues te crea nervios. Luego claro llegas al final y acabas malo; me duele esto, me duele lo otro y es de los nervios que has ido haciendo. Entonces resulta que un día tienes que ir al médico porque te tienen que hacer una prueba de estómago, que creo que se la han tenido que hacer a muchos compañeros aquí, y dicen: – ¿Usted dónde trabaja?.” (Z)

“En si no puedes atender al público tampoco porque es que vas fulto de

tiempo, entonces vas cabreado y en cuanto te salta alguno saltas tú igual que él. No puedes ni prestar una atención al viajero de decir, bueno voy relajado el tío me pregunta algo y le respondo. ¿Cómo puedo ir a tal sitio o tal? No se lo puedes explicar, no te puedes enrollar a decirle a un tío “pues mire usted puede ir hasta tal sitio, tiene que coger tal coche y tal...” Eso aquí, eso es un tabú.” (MLL)

“Eso de ir todos los días en tensión no va a ningún sitio bueno, porque es que no.” (MLL)

“...todo eso genera muchísimo estrés en el conductor, el tráfico, la circulación, las rotondas, los arceles. Todo eso es lo que nosotros creemos que es lo que nos hace sentirnos así. Yo soy una persona que he tenido hipertensión hace unos años y creo que tiene mucho que ver con el ambiente de la conducción, vas siempre con 30, 40, 50, 60 personas a bordo y atento a la circulación, atento a llegar a la hora, todas esas cosas, todas esas incidencias que tienen las empresas, pues todo esto te machaca. Vas aguantando pero esto es como un baso, llega un momento que se va llenando, que te rompes y eso sucede con los 30 o 40 compañeros que tenemos de baja, que muchos llevan 17 años y se ha roto ahora.” (MB)

En definitiva, ocurre que el estrés es otro causante de fatiga laboral, y refuerza los daños por esta causa.

“... es que el cansancio no se genera por el hecho de estar sentados...es que no estás en reposo. Yo he estado conduciendo hasta el uno de diciembre, ahora no puedo, y el pie izquierdo no le utilizamos para nada. Yo ahora al estar de pie o sentado en otra posición me duele muchísimo el izquierdo y el codo derecho me ha empezado a doler aquí a los quince días de dejar de conducir y digo ¡porqué me duele!, fui al médico y me dijo que son dolores posturales, es de la postura de ir conduciendo.” (MB)

“Yo creo que es el cansancio psíquico no físico. Mira yo el día que libro suelo ir al pueblo, pues a lo mejor el día que voy al pueblo, que tengo una huerta allí, me pego una paliza a picar, a esto, a lo otro y vienes que te duelen los huesos pero es de no estar acostumbrado a eso, te acuestas, te relajas y duermes tranquilo y descansas, pero el día que estás machacado aquí, que no estás cansado del esfuerzo físico, sino del esfuerzo psíquico no descanso igual.” (MB)

“Los horarios, que hay tanta variedad de horarios en esta empresa, pues

La primera parada, tu salud.

trastoca mucho, también es verdad que ahora tengo un turno fijo, que no es como un corretornos que entra hoy a las tres, mañana a las cuatro, tiene más variedad, pero el sueño sí se nota, se trastoca. Es un trabajo muy monótono también, siempre la misma línea, la misma gente. Esa rutina puede llevar también a depresiones que se están dando también con compañeros, a mí no me ha llegado el caso pero hay compañeros que esa misma monotonía, les hace caer en depresiones y fobias hacia el viajero.” (ME1)

Parece que se ha hablado de estrés más que de fatiga porque ha sido socialmente más extendido, y también más admitido eso de tener un trabajo estresante, más que el hecho de llamarlo fatigante. No es más que una forma de desviar el criterio de fatiga laboral como agente de riesgo, pero al final se habla de las mismas enfermedades. Hace ya un tiempo que existe el reconocimiento de la fatiga crónica, como enfermedad pero no se ha extendido tanto como hablar de estrés.

6.4.4. PERCEPCIÓN DEL INCREMENTO DE ERRORES POR LA FATIGA

Un estado de fatiga, obliga a centrarse en lo más básico, y concentrar la atención en la tarea principal que es la de conducir, y desatender el resto. La fatiga es responsable de diversos efectos sobre la persona, un deterioro de las capacidades físicas y psíquicas, que se traducen en cometer fallos o errores y por consiguiente se traducen en riesgo de accidentabilidad. Veamos cómo se manifiestan a través de lo que viven los trabajadores/as.

“...Y veo que eso, que la monotonía, la cabeza trabaja mucho, cuántas veces nos ha pasado que nosotros nos hemos equivocado, que levante la mano el que no se haya equivocado de trayecto porque cambiamos mucho de línea,, porque vas pensando lo que vas pensando: en lo que vas a hacer esta tarde.” (S)

La cuestión no es quedarse dormido, sino el hecho de no recordar por donde ha pasado conduciendo.

“...muchas veces. No sé si me he quedado dormido, o he ido así obnubilado, pienso ¿me habré dejado alguien ahí atrás? Me he pasado las paradas y no sé si había gente o no.” (B2)

A veces es una sensación de desactivación que está generada por efectos de desorientación.

“A ese tuvieron que recogerlo porque iba para Carmona e iba cargado de gente. Y la gente llamando por el móvil “por favor, por favor, que este hombre donde nos lleva” Y cuando lo fueron a recoger le dicen: –pero Manuel ¿Dónde vas?– ¡Yo que sé!, yo no se ni donde voy.” (S)

Existe dificultad para atender varias cosas a la vez, y se centra la atención en menos.

“No me extraña que algunos conductores se salten los semáforos, se salten un ceda el paso sin darse ni cuenta, porque llevan en la cabeza todos los ordenadores que lleva en el coche dentro metidos. Luego va una persona preguntando, otro que tenía que haber parado en la otra parada y no ha parado, es que una barbaridad, la cabeza es un cacao impresionante, ya te digo yo en lo que va a terminar; va a terminar con mucha gente de baja y más que nada los jóvenes porque aguantan menos, porque han llevado otro ritmo de vida.” (MB)

La primera parada, tu salud.

La fatiga es causa de accidentes por desorientación. Entre estos están los debidos a salida de la calzada. Se trata en este caso de una desorientación debida a un trastorno del equilibrio de la persona causado por una alteración en los canales semicirculares que se encuentran en el oído, que es el órgano del equilibrio. Estos canales están llenos de líquido, y en base al estado o movimientos del mismo, manda información de la posición: las aceleraciones y las curvas. Pero este órgano está diseñado para el movimiento humano, no para la velocidad de una máquina. Por este motivo puede fallar. Por ejemplo, una bajada en aceleración con giro de la carretera mantenido puede ser causa de un engaño al cerebro, y sobre todo en estado de fatiga manda información falsa, o mejor dicho contraria. Es decir que si a continuación surge una curva en sentido inverso, es posible que no de tiempo a percibir que ese líquido del órgano de equilibrio cambia de posición, y el cerebro “cree” que la curva va al lado contrario. Por eso en estos accidentes, una vez interrogado el conductor, no recuerda haberse salido, pues en su memoria estaba el hecho de tomar la curva correctamente. Por otra parte, no hay volantazo previo, pues no se ha dormido ni despistado, y suele haber aceleración en la salida, evidentemente porque creía tomar la curva, aunque lo hace en sentido contrario, y por lo tanto se sale de la calzada. Pudiera considerarse que las causas son inexplicables, pero tienen este mecanismo lógico de producirse. La fatiga laboral causa accidentalidad con formas propias de fallos, además de que se pueden analizar los factores previos de fatiga que han podido intervenir en el accidente, como el horario de trabajo o los contenidos.

“Yo cada vez que leo el periódico cuando hay accidente en España o en otro país, supongo muchísimas cosas; supongo que ese conductor es un buen conductor pero ha tenido un accidente y es un conductor fenomenal pero ha tenido un accidente porque llevas horas a la espalda en cantidad. Y dicen ¿Cómo va a volcar un autocar?, pues es muy fácil, un autocar puede volcar en décimas de segundo por un despiste porque va harto de horas y de todo y luego si vuelca un autocar, como pasó aquí hace unos años que hubo un muerto y varios heridos, pues en todos los periódicos de tirada nacional: que si el conductor iba borracho y resulta que ese conductor no probaba ni el vino y las mentiras que ves en los periódicos son impresionantes.” (MB)

Otro de los efectos de fatiga es la incapacidad para la toma de decisiones o retardo en las mismas, sensaciones de dudas, de inseguridad, etc.

“... hay un carril que va para Santander y otros dos que van para Bilbao y otro para otro sitio, yo sé por donde me tengo que meter, porque estoy harto de pasar por ahí, estoy aburrido de ir por ahí, pues a veces me quedan dudas por donde tengo que ir, por donde tengo que entrar, me quedo que me pego un susto ise me ha olvidado!, cualquier día me tiro para Santander...” (B2)

Trabajar con sensación de automatismo, mecánicamente.

“Una especie de automatismo. Eso ocurre en las líneas como la nuestra. Tú vas circulando, yo tengo auténtico miedo a la primavera, ahora que empieza la primavera yo lo paso muy mal. De mañana cuando tienes que pegarte los madrugones, empiezas el lunes a madrugar, el lunes vas bien, el martes vas bien, miércoles empiezas a notar cansancio, jueves vienes conduciendo de Bilbao y yo en la zona entre la Morerietta y Bilbao, yo me pongo cardiaco. Me pongo cardiaco porque ya sé lo que me pasa, estoy llegando a Bilbao, estoy llegando a la altura de Basauri por encima de los puentes y vas como un autómatas, vas viendo y no ves. Pierdes referencia y pierdes todo, efecto túnel, vas por inercia.” (B)

“Del cansancio, me ha pasado muchas las paradas, y seguramente he mirado, pero pienso: ¿he mirado o no he mirado la parada? Yo creo que automáticamente todos por inercia antes de que lleguemos a la parada, tú vas circulando y vas con el rabillo del ojo mirando y no hay nadie y sigues, pero lo haces de manera tan automática que has pasado la parada y luego dices: ¡hostia he pasado la parada he mirado o no he mirado! Miras por el retrovisor a ver si ves algo y siempre te da la imaginación de que parece que se ve algo y seguro que he dejado ahí a uno.” (B)

También se producen fallos en el cálculo de distancias, en la percepción de los indicadores del panel, accionamiento de botones o mandos.

“Yo por ejemplo he dejado a mí mujer y a mí hija a 200 metros de la parada porque no las he visto, es decir cuando te subes al autobús solo tienes dos obsesiones y es mirar el espejo de la derecha y de la izquierda y el de arriba, no ves a nadie. Es tal obsesión que eres capaz de ver un gato que se mueve pero no distingues si es un gato o es un perro, ver una persona si es hombre o es mujer, es tal concentración la que llevamos en los dos espejos que es obsesión.” (ME1)

“Hasta el punto que pasas con tu coche por la línea y cuando vas llegando a la parada te arrimas a la derecha para pararte.” (ME1)

La primera parada, tu salud.

6.4.5. ALTERACIONES DEL CARÁCTER

Lo más conocido son las alteraciones del carácter. Ese mal humor que causa la fatiga laboral. También existen otros elementos que empeoran esa patología, como la presión del tráfico, del público, etc.

“La presión de los horarios, que eso repercute psicológicamente, te hace mella a ti, lo que es en tu personalidad, psicológicamente te están hundiendo. (ME2)

Surgen cambios de costumbres, de hábitos,....

“...tenía la costumbre de tomar un café a las ocho de la mañana y en el viaje del café vas pendiente de tomar el café y si te ha cogido una caravana, pues ya se ha fastidiado. Así que yo hace muchos años que corté lo del café, por ese tema, porque tenía que recoger dinero y me costó el cortarlo, corté y estoy tan ricamente ahora, se me ha quitado esa mala leche y lo veo en otros compañeros que si han pillado caravana ya no pueden, ya tienen que tomar café en el próximo viaje y llevas malestar.” (MB)

Sienten que va cambiando el carácter, y que además repercute en su entorno social.

“.....Cambia. Aquí empezó a trabajar un amigo mío un año antes que yo, nos conocemos de toda la vida y más o menos no es un tío borde ni nada, y al año de estar trabajando, yo me montaba con él en el autobús y a veces es que me avergonzaba de las contestaciones que daba a la gente. Y le pregunté, ¿cómo puedes ser tan borde?, y me dijo: “Ya verás”. Y empecé a trabajar yo aquí, no he llegado a su grado, pero yo soy una persona que tiene mucha paciencia y ayer a un tío le tuve que mandar a tomar... y yo no suelo tratar a la gente así. Es que te cambia el carácter, te cambia, al final antes de que te den, ya vas tú a dar porque lo sabes, porque en cuanto vas a abrir la puerta ya sabes que te van a venir tocando las narices y te cambia, es cierto que te cambia. Y ese ejemplo es que siempre me sale porque decía: “si es que tú no eres así, cómo te pones así tan borde”. Además es que cambiaba, cuando bajaba del autobús y se iba se relajaba un poco y estaba más normal.” (MLL)

“Yo te digo nada más que una cosa, yo llevo un año de vacaciones y tú no sabes lo que se nota el llegar a casa por las tardes, ir cabreado todo el día, llegar a casa y pagarla con el primero que pillas, con la mujer, con el otro, estás todo el día de bronca. Ahora llevo un año de vacaciones y se han aca-

bado las broncas. Tenemos broncas por otras cosas, pero yo ahora llego a casa y no llego con la mala leche que llegaba antes, con la cosa que llegaba a casa y tiraba todo, no tenía ganas de hablar con nadie.” (MB)

“Entonces yo creo que el individuo, yo por lo menos, soy una persona que siempre he sido jocosa, alegre y divertida, y tengo la suerte de que cuando tengo un problema, lo expulso y si hace falta pegar un puñetazo a la mesa lo pego y se acabó. Pero hay personas que son más tímidas, son más introvertidas, tienen un carácter más abocado, se lo van tragando, se lo van tragando y al final explotan.” (Z)

“.....como vienes ya escaldado, cualquier cosa que te dice la mujer o cualquiera de los hijos enseguida te irritas. Pero te irritas porque ya traes esa represión que tienes dentro de tí, porque no la has podido soltar en la calle, porque sabes que te vas a buscar un problema ante el público, con la empresa, porque la empresa luego te va a recriminar, porque claro somos personas que estamos cara al público. Y ¿Quién lo paga?, tu propia familia que es la menos indicada para pagarlo, que tú trabajas precisamente para dar un bienestar a tu familia, que es la que se lo merece, sin embargo es la que se lleva todos los palos. A mí me lo ha dicho la mujer muchas veces, cambiaste mucho, te cambió mucho el carácter y yo tenía otra forma de ser y voy cambiando poco a poco. Hoy empiezo a cambiarlo otra vez porque como me dicen que pase, pues tengo un temperamento, la sangre que tengo es la misma que tenía, a lo mejor con menos fuerza, pero la misma que cuando nací y nadie me va a cambiar de cómo soy...” (V)

Los trastornos del sueño junto con la falta de descanso necesario, agravan más el problema.

“..... no tengo problema para dormir, pero ese cansancio no sé porqué. Yo pienso que el estrés también influye. Yo ayer por la tarde tuve un ríñ-rafe con una persona y yo creo que de eso, yo he dormido bien, pero le he estado dando vueltas toda la mañana al tema y yo creo que de eso es el cansancio. Fue directamente con el jefe y la tuvimos gorda por teléfono y no sé, le dije lo que me dio la gana y me quedé más a gusto que nada, pero luego se conoce que el subconsciente me ha estado dando vueltas y esta mañana y cuando he terminado de comer, yo normalmente lo que hago cuando termino de comer es hacer la hoja y dejar preparada la cartera para mañana, he terminado de comer y la he dicho a la mujer a las cuatro y media me llamas, me he tumbado en el sofá y me he quedado frito, porque es que venía machacado y no es de los días que se haya trabajado mal.” (MB)

La primera parada, tu salud.

6.4.6. EFECTOS PSICOLÓGICOS. DEPRESIÓN

Podría decirse que es la expresión más avanzada de los problemas de carácter. En este caso los trastornos depresivos tienen un origen más complejo, basado en un conjunto de factores:

- Por un lado se trata de un trabajo bajo presión: el tráfico, la gente....
- Por otro, están las consecuencias de la turnicidad, de desembocan en depresión por un mecanismo fisio-patológico demostrado.
- Y un entorno de factores relacionados con el deterioro personal y social, como pueden ser la precariedad o la inestabilidad de empleo, los problemas familiares a consecuencia del trabajo, etc.

“Hay una psicología, que no nos damos cuenta todo el mundo, pero que se va asimilando, yo no conozco muchos casos que ocurra, pero no es raro que al paso de una serie de años haciendo este tipo de servicios, yo no era así. Yo antes era más jovial, me gustaba más relacionarme, pero llega un momento que te vas auto aislando...” (S)

“...lo hace un turismo y bueno es un turismo y la hace igual. Pues con los autobuses pasa igual imira el del autobús! Pues todo eso repercute en la gente. Hay quien lo aguanta y hay quien ese problema se lo lleva a casa y por eso hay mucha gente de baja. Bueno ahora mismo, la semana pasada que estuvo aquí el compañero, esto dicho por la mutua, 36 compañeros de baja por depresión, estrés y ansiedad en el trabajo.” (MB)

“...porque aquí hay que ver la cantidad de gente joven que hay con depresiones. Gente que lleva dos, tres, cuatro años aquí en la empresa y un montón de gente con depresiones. Aquí la gente que menos problemas tiene sobre ese tema son la gente ya de cincuenta y tantos años que llevamos aquí un montón de años y hemos echado costra como los galápagos y te da todo igual, pero gente joven hay un montón y gente que viene y que a lo mejor está ocho días, está aprendiendo y cuando va a empezar solos, dicen que no empiezan solos. Hay alguno que no piden ni la cuenta simplemente dicen: “oye que ya no vuelvo más por la empresa”. (MB)

Se comenta algún caso, aunque excepcional en el que la depresión terminó en consecuencias trágicas.

“Hubo un chaval, lo que pasa que a lo mejor no está relacionado, porque se suicidó por el tema del estrés y de otros problemas, porque aquí estaba mal, porque no lo aguantaba y se quiso ir a otro sitio, y pensaba que iba a

ser de otra manera, al final volvió y acabó suicidándose el chaval. Yo no sé si tendría otros problemas por fuera o no tendría otros problemas por fuera, pero hablando con la familia lo achacaban más al tema del trabajo, porque estuvimos en su entierro y estuve hablando con la familia y lo achacaban más al tema del trabajo que al tema familiar. Sondeando al suegro y al padre y decían que era un tío que vivía normalmente a nivel familiar. Y decían “no entendemos, no entendemos esto”. Y fue por el cambio ese, que si se iba a trabajar a otro sitio, que si no aguantaba, que si..... Se metió un tiro. (MLL)

La primera parada, tu salud.

6.4.7. CAMBIO DE HÁBITOS O DE ACTIVIDADES

Estos cambios se producen sobretodo por los turnos, o por los horarios de trabajo, ya que se ven obligados a cambiar de costumbres. Les afecta principalmente al ocio o al tipo de dedicaciones en tiempo libre.

La fatiga causa una tendencia al individualismo, tal vez por la dificultad para supereditarse a los horarios normalizados de los demás, las amistades, los hijos, etc. Y por tener que modificar los horarios de las comidas, del sueño, etc.

“Cambia el individuo totalmente, cambia el individuo físicamente, cambia el individuo emocionalmente, porque al cambiar emocionalmente te quita ganas de hacer cosas. Si eres una persona dinámica que te ha gustado jugar al fútbol, que te ha gustado ir al monte, si no estás bien anímicamente no estás bien para nada.” (Z)

“Y hay un comentario muy generalizado entre los conductores, no se si eso lo vivís en otras empresas, pero para mí es sintomático e importe; “yo no era así cuando entré aquí”, ese es un comentario muy generalizado entre los conductores desde el punto de vista social. “ (S)

“La tendencia es que no quiere ver aglomeraciones, no quiere ver mucha gente que le habla a la vez, no quiere relacionarse con mucha gente porque necesita estar aislado. Porque en su trabajo diario no está aislado, está con público pero también está con tráfico, está con unos ruidos enormes. Una de las cosas que está afectando a la psicología del aislamiento es que no quiere escuchar ni ruidos porque el día a día está escuchando un ruido enorme, pitadas, malos gestos, entonces necesita aislarse y se aísla incluso en su vida social. Es decir, busca el aislamiento y eso está afectando a las relaciones, lo tenemos todo el mundo que tratamos con público, con nuestro entorno familiar, parejas, amistades sociales, familiares. Que cuando se escucha mucha bulla, nos está recordando a la bulla del autobús, a la bulla de la bronca. “ (S)

“Si estás trabajando diez u once horas cuando llegas a casa es que estás hecho polvo, no puedes hacer nada de ejercicio ni estudiar porque no tienes ganas de nada.” (MLL)

“...y es verdad que llegas a casa, llegas cansado, pero no llegas en el estado físico de cuando yo estaba en la otra línea, en la más potente que hay en esta empresa que es l. de Moncloa a Majadahonda, que cuando ter-

minabas de hacer un turno incluso más corto de los que yo estoy haciendo ahora, es que llegabas destrozado. Por la noche soñaba con el autobús, no descansabas bien, por la mañana te levantabas destrozado, es que no eres capaz de descansar. Y luego que no te da tiempo a hacer deporte porque para poder relajarte y para poder hacer cualquier cosa haces un poco de deporte, te relajas, pero es que no tienes tiempo, no tienes tiempo, entre turnos partidos y las jornadas tan largas no te da tiempo a hacer nada.” (MLL)

“Trabajando tampoco fumo mucho porque no me sobra tiempo para fumar y bajo en Bilbao y es comerte el cigarro, te lo comes.” (B)

“La verdad es que es un trabajo que te absorbe demasiado y luego llegas a casa y tienes cosas que hacer y tienes poco tiempo. Yo tengo algunas amigas que hace que no veo ni se sabe el tiempo.” (MM)

La primera parada, tu salud.

6.4.8. EFECTOS SOBRE LA VIDA FAMILIAR

Se comprueba claramente que este trabajo, repercute sobre la vida personal de una forma u otra. Las consecuencias de unas condiciones de trabajo toman aquí trascendencia sobre la vida personal, sobre el entorno social, o sobre los propios hijos. Muchas veces el problema radica en no poder coincidir con los horarios del resto de la familia.

“Es decir, el día que yo tengo para disfrutar con mi familia, para llevar una vida familiar, resulta que ese día no termino a las dos como todos los días, ese día me pueden poner un turno partido y terminar a las cinco de la tarde con lo cual mis hijos ya no han podido salir ese día porque claro yo llego reventado a mi casa, quién es el guapo que se ducha y sale con la familia. Con lo cual tú familia está sufriendo a la par tuya los problemas que tú traes. Pero además si encima tú llegas como una moto, nervioso, porque te han llamado hijo de mala madre toda la mañana, te han estado diciendo que eres un impresentable, que eres un camionero y además inclusive la palabra que tienen en Madrid para el conductor de la empresa municipal de transportes es ¡autobusero!, ni tan siquiera señor conductor, sino autobusero.” (ME2)

No es rara la tendencia a ruptura de pareja, de amistades,...

“Entonces yo pienso que en el momento que te afecta emocionalmente pues eso va a todo, va a tu vida familiar, En estos años hemos podido ver que una cincuentena de compañeros se han separado, independientemente de lo que haya podido pasar en cada pareja, ahí no me voy a meter, pero habría que analizar...” (Z)

La fatiga causa unas alteraciones de carácter que influyen negativamente en el entorno social.

“...ese estado de ansiedad, de tensión, de crispación lo lleva a la familia, lo lleva a su casa, lo lleva a sus amigos. En definitiva a veces nos convertimos en un ser asocial por eso cuando la mujer nos plantea que quiere ir al Corte Inglés porque se está toda la semana en casa pues el conflicto es la leche; yo no voy al Corte Inglés así me maten porque ya estoy harto de los viajeros, de Madrid, de todo, con lo cual eso es una olla de presión y no en vano hoy tenemos un porcentaje muy elevado de bajas por problemas de ansiedad entre los conductores, pero muy elevado.” (ME1)

“...por el comentario que te hacen muchos compañeros, se huye de las reuniones familiares numerosas, de las reuniones de amigos numerosas, llego a casa y no quiero salir con mi mujer a ningún sitio, con mi compañera o compañero. Yo lo tengo más que comprobado por mi experiencia, a parte de las vacaciones sindicales que he tenido, mi experiencia me demuestra que al cabo de tres o cuatro años hay una caída social, psicológica y mental tremenda.”(S)

“-Las relaciones familiares ¿Cómo son? Difíciles porque es que con la cantidad de horas y los turnos partidos tan separados, hay noches que llegas a tu casa y es que no ves ni críos ni nada y tu mujer porque te acuestas con ella.” (MLL)

“El problema es que al tener los turnos rotativos si tu mujer no trabaja pues más o menos tienes menos problema porque a la hora que vayas, vas a poder verla pero los chavales te va a costar más. Pero si encima tu mujer trabaja, tú que estás rotando cada dos por tres, ella que trabaje, cómo dé la casualidad que ella no libre todos los fines de semana para coincidir uno si, uno no, que más o menos libramos, pues te puedes pasar temporadas casi sin verla. Y que no estás saliendo al extranjero ni nada que estás aquí. Y luego lo que te digo como la jornada es muy larga y aunque estés de mañana, vale estoy de mañana puedo la tarde puedo hacer algo, pero si te has levantado a las 5 de la mañana, y llegas a tu casa a las 5 de la tarde, y tienes que comer y todo cuando terminas de comer a las 5:30 o 6 de la tarde pues tienes realmente unas ganas de hacer nada que no puedes con tu alma.” (MLL)

“.....divorcios? Sí hay. Aquí hay bastantes. Sí, hay bastantes. Sí pero es que es lo que te digo, antiguamente cuando empezaba a trabajar él a lo mejor las mujeres trabajaban menos y estaban más en casa, pues lo que te digo las relaciones se podían a lo mejor mantener. Pero yo ahora mismo en mí caso mi mujer trabaja, tengo la suerte que ella libra todos los fines de semana que por lo menos una vez cada quince días poder disponer de un tiempo fijo para los dos. Pero mi primo su mujer trabaja igual, los días no los tiene fijos para librar, pues hasta que coinciden ellos mismos un fin de semana, o ya no te digo un día entre semana, para que coincidan para poder hacer algo pues está mal la cosa..”

“Total que llegas a casa algunos días que muerdes y como se ponga la parienta a tiro la muerdes el cuello, así de claro. Llegas desquiciado, hay

La primera parada, tu salud.

días que llegas como motos porque te ponen cardiaco, hay días que aguantas mejor y días que aguantas peor.” (B)

De una manera especial repercute el trabajo en las relaciones con los hijos, sobre su educación, estar ausentes en momentos importantes o decisivos de la familia. Sienten especialmente esta situación cuando afecta en las relaciones con los hijos.

“Tengo una niña de siete años, yo estoy de mañana porque pienso que es mejor estar de mañana porque por la tarde estoy con ella pero qué pasa, que si yo estoy de mañana entro a las cinco entonces claro mi niña yo no la puedo llevar al colegio, yo no la puedo levantar y dejarla sola a esas horas. Conmigo ya no puede dormir, después de darla de cenar y bañarla me la tengo que bajar donde mi madre, dormir tiene que dormir allí porque es mi madre la que la puede llevar al colegio y yo me siento, entre comillas, afortunado de que a las cuatro de la tarde más o menos casi siempre, no siempre, puedo estar a la puerta del colegio. Pero mi hija no tiene esa vida familiar conmigo porque no existe, es que no está porque yo a las cinco de la mañana tengo que salir y mi marido tampoco está y tiene que dormir fuera, yo eso lo llevo muy mal.” (MM)

“Sí, yo al principio, muy al principio, decía esto es un lujo. Yo el poder ir a recoger a mis hijos al colegio, que mi niña acaba de hacer cinco años, lleva en la guardería desde que tenía uno y jamás había ido al colegio a buscarla y empezar este curso y empezar a ir a buscarla para ella era una fiesta, pero es que para mí se me caían lagrimones así. De ir a buscarla y decir a la señora que es mi madre, no conocía ninguna amigueta suya, no conocía a ninguna de las madres, o sea yo es que era como un fantasma, se sabía que yo existía, que la madre vive, que la madre ejerce como tal pero a mí nadie me había visto. Entonces para mí eso es algo grandísimo que no lo cambio por nada. Yo ahí he notado mucho cambio pero para mejor, muchísimo.”

“Yo por ejemplo llevo nueve años, mi turno es partido y termino a las cuatro y media, con lo que llego a mí casa a las cinco y media o seis de la tarde, con lo cual la niña ni la llevas ni la recoges, ni comes con ella, ni la levantas, ni nada, porque tú empiezas el turno y la niña está durmiendo. (MM)

6.4.9. TRASTORNOS DEL SUEÑO

Posiblemente, las alteraciones del sueño son el punto más pernicioso de los efectos de la fatiga cuando se trata de trabajos en conducción.

Los turnos de trabajo, y en particular el turno nocturno son reconocidos causantes de trastornos del sueño: hipersomnia, insomnio, sueño inestable, apnea de sueño, etc.

“...”Sí duermes, pero sigues en tensión, tú te levantas y te levantas peor porque estás en tensión. Y de hecho estuve una temporada tomando relajantes para dormir...” (MB)

“Duermo bien pero poco.” (ME1)

“Mira, hay un compañero en mi línea que está dado de baja por eso. Porque el chaval tiene tal fatiga, entre que no duerme y entre que cuando se levanta está hecho polvo, trabaja tres días y se tiene que dar de baja porque cuando ha terminado de trabajar esos días, no es capaz de moverse de la paliza que tiene encima.” (MLL)

Los cambios de horario causan alteraciones de los descansos.

“Entonces yo lo noto sobre todo en el sueño, cuando hay esos cambios duermes fatal, pero fatal. Y las horas de las comidas, igual es que te saltas comidas porque no tienes tiempo para hacerlas en unas horas determinadas, porque no las puedes hacer.” (MLL)

Par adecuarse a las modificaciones, a veces necesitan tomar pastillas para dormir, pero esto lleva la consecuencia de tener que tomar también estimulantes según los cambios horarios.

“Yo he estado tomando pastillas para dormir, es que con los cambios no duermes.” (V)

“Yo por ejemplo duermo conectado a una máquina por la apnea del sueño.” (V)

El cansancio aporta ese miedo a quedarse dormido por la mañana, que la fatiga impida oír el despertador, y surge diariamente un nuevo esfuerzo para ir al trabajo con sensación de falta de recuperación.

La primera parada, tu salud.

“Yo duermo y veo casi todas las horas de la noche por miedo a quedarme dormido. Me gusta cumplir con mi trabajo y con mi horario y yo a cada momento ¡pum!, vuelvo a mirar y veo dar las dos, las tres, las cuatro. Miro el despertador por la obsesión de que vas a llegar y te vas a quedar dormido.” (V)

“...te puedes quedar un día dormido o se te puede pinchar una rueda o has bajado corriendo para coger el autobús que te lleva y resulta que lo perdiste y claro ya tienes unas circunstancias donde llegas a trabajar y llegas un poco exaltado.” (V)

“Yo tengo tres despertadores.” (V)

“El problema es quedarte dormido, acostarte y que luego tardes veinte minutos o media hora para que logres dormirte. Hay veces que te acuestas y pasa una hora y dos y no duermes, pero es un problema que traes de atrás porque depende del día.” (V)

“El tema del sueño se resiente también porque cambiar de turnos de tarde, servicios partidos, de no saber lo que tienes al día siguiente si tienes fiesta, si trabajas, si no trabajas, eso me ha supuesto un cambio, un cambio que me ha hecho, o planteármelo a la tremenda o tomármelo con relajación. No creo que todos tengamos la misma capacidad de habernos planteado qué es lo que queremos hacer aquí. Hay mucha gente que está muy mal, yo veo compañeros por ahí que van muy mal. Hay gente que está ida totalmente, conduce sin percatarse de nada, despreocupado de todo, gente que está sufriendo y tiene que coger bajas porque no puede aguantar.” (Z)

Los problemas del sueño no se han considerado bajo la contingencia profesional. Hay una tendencia común de las aseguradoras a rechazar el origen laboral.

“Sí, me consta que hay compañeros que tienen ese problema. Tienen ese problema, me parece que los tienen que dormir con la máquina.” (S)

“Aquí ha habido mucha gente, bastantes casos, con el problema este del sueño, no se como se llama la enfermedad esta que se quedan dormidos, pues porque te están cambiando cada dos por tres los horarios y al final es que no duermes. Y ha habido compañeros que se han quedado dormidos en el volante y todo. Hay uno dado de baja total por el tema este. Es que el

problema de los turnos rotativos y el estrés, es que nos lleva a eso, a todas esas enfermedades. Lo que pasa es que luego no te las reconocen en ningún sitio.” (MLL)

Es un puesto de trabajo en el que los trastornos del sueño pueden tener trágicas consecuencias, una alteración del sueño, con la consiguiente falta de descanso recuperador, provoca el riesgo de que trabajando surjan lapsus de sueño. Aunque fueran mínimos, en este puesto pueden ser altamente peligrosos.

“Y aquí hay una cosa que es el exceso de horas, hay gente joven que no saben lo que están haciendo porque hacen refuerzos por la cosa de la necesidad del dinero. Aquí el exceso de horas mata en cantidad, perjudica a la larga, perjudica al pasajero, perjudica a la circulación en general, perjudica a todos. Ahora ya se van haciendo menos horas, pero hace unos años, han tenido que ir agarrando a los conductores y tocándolos un poquito por atrás los pasajeros que iban todas las mañanas con ellos para que no se durmieran, porque se dormían por la carretera, además el conductor se lo decía: “despiértame, habla conmigo para que no me duerma”. Eso cuando estaba yo trabajando por la carretera de la Coruña, porque ahora estoy en la carretera de Extremadura. Ahí algunos decían: “oye tócame que me voy a quedar dormido”, desde Majadahonda hasta Moncloa. A esto había que darle un poquito más de publicidad, no se sabe nada de esto.” (MB)

“Para que veáis el trabajo que es este. Es un trabajo que no te puedes quedar dormido, si te quedas dormido te vas a quedar dormido y ya las cosas van mal. Si en otro puesto de trabajo abres 10 minutos más tarde no pasa nada, aquí abre 5 minutos tarde la secretaria y no pasa nada, pero tú no te puedes quedar dormido. Tú te quedas dormido y ya va todo encadenado mal y luego repercute a todos, repercute a todo el mundo que coge el autobús, repercute a los viajeros que luego esos te crean problemas.” (MB)

La primera parada, tu salud.

6.4.10. LA INSATISFACCIÓN LABORAL

Todo en su conjunto es confluyente hacia una situación definible de insatisfacción laboral. Se manifiesta de diferentes formas según cada persona. Los conductores no dudan en exteriorizar su malestar.

“.....pero hay gente que está en casa y sigue machacando el tema y a lo mejor está por la noche y está pensando en qué pasará mañana. Porque la mañana que venimos en el coche de personal hay que gente que dice: ¡a ver como se nos da la mañana!...” (MB)

“Yo es que no veo mi futuro aquí. Yo entré aquí por una cosa puntual y porque necesitaba un trabajo estable puntual, pero no me veo aquí. Cuidado que lo mismo soy aquí la más mayor y sigo al volante, no lo sé, pero no me veo aquí. ¿Qué voy a luchar por todos los medios por cambiarlo? Seguro.” (MM)

“Pero yo estudio cuando voy conduciendo. Yo siempre llevo mi carpetita aquí y siempre voy que la gente se piensa que estoy loca. Yo no tengo tiempo de estudiar porque entre los madrugones, llegas a tu casa y tienes todo por hacer. Yo me apunté a un instituto y lo tuve que dejar a los dos meses. Es imposible y menos si tienes hijos.” (MM)

Hemos visto que aunque no identifiquen la fatiga laboral como problema eje, ésta se hace manifiesta a través de sus dolencias, de su forma de expresar y transmitir los problemas de las condiciones de trabajo, y se manifiesta en su sufrimiento cotidiano. Todo ello trasciende sobre su vida personal, sobre los suyos, invade su vida de forma silenciosa y compromete su seguridad al volante cotidianamente.

No hay duda que el problema trasciende, más allá del colectivo de trabajadores, sobre todas las personas que son transportadas, y quienes circulan alrededor.

6.5. LA PREVENCIÓN DE RIESGOS O SU AUSENCIA

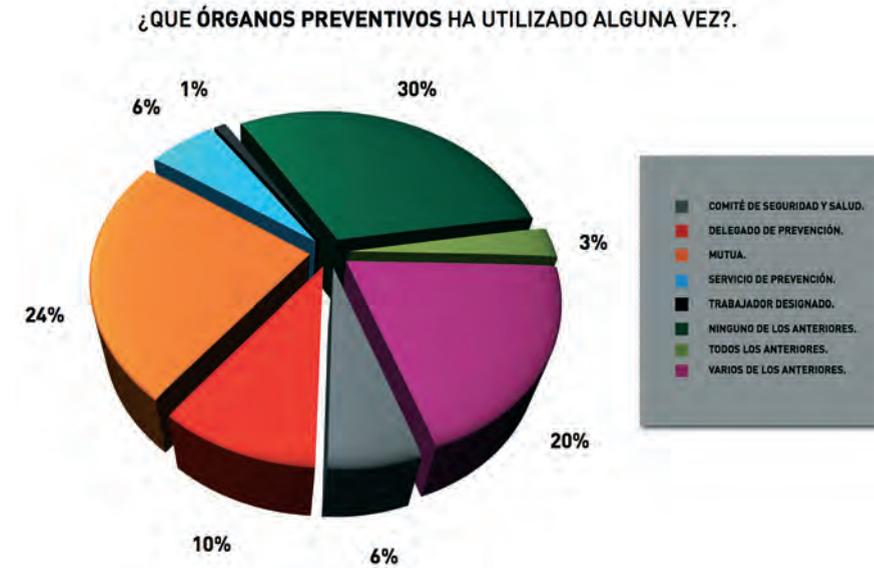
Observando el panorama de las condiciones de trabajo de los conductores/as de autobuses, y una vez revisados los riesgos laborales, procede analizar la situación de la prevención de riesgos. En este análisis es igualmente importante conocer las ausencias en prevención, y la preocupación que éstas puedan suponer.

Ya se han mencionado los riesgos que existen, centrándonos sobre todo en la fatiga laboral y sus consecuencias, con todas las características de su forma de trabajar.

Ahora se trata de retomar esos mismos puntos, pero desde la perspectiva de las aplicaciones preventivas sobre ellos. Fijémonos que según la encuesta realizada, siendo la mayoría de las empresas de 50-100 trabajadores, la utilización de los órganos de gestión de prevención constituidos, es inferior a la deseada, después de ver todos los problemas con los que se encuentran los conductores/as.

Salvo en el caso de las Mutuas que han sido utilizadas en un 24% de los casos, el resto de órganos preventivos rara vez se han utilizado. Ante esto, preocupa el escaso uso del Comité de Seguridad y Salud, con solo un 6%, siendo un órgano de representación paritario, y que debería impulsar la prevención. El 30% de los encuestados nunca ha utilizados ningún órgano preventivo mientras que el 10% han acudido alguna vez al delegado de prevención.

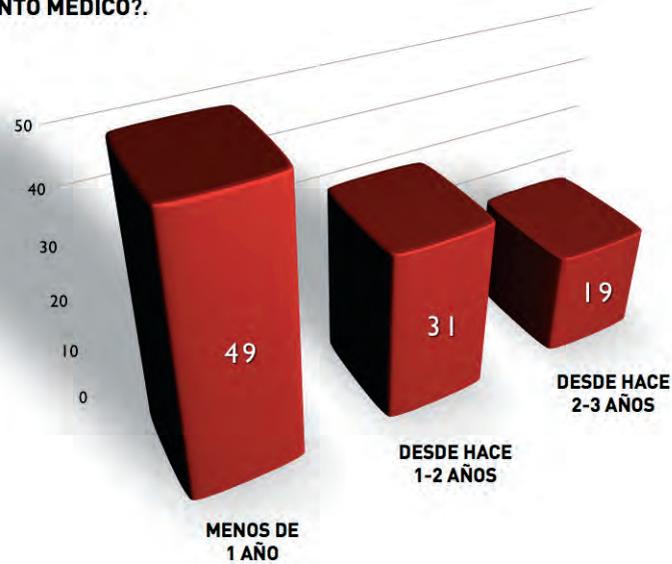
La primera parada, tu salud.



Ante este escaso funcionamiento del Comité de Seguridad y Salud, no parece que haya preocupación por conocer los riesgos, pues una de las principales tareas como la de hacer el Estudio de Riesgos, o no está hecha, o bien los trabajadores no han sido informados en más de la mitad de los casos. [55%].

En general, también se desconoce el estado de salud de los trabajadores/as, pues en el último año solo han pasado una revisión de salud la mitad de los conductores (49%), y otro 31% en los dos últimos años. El resto, hace más años o no se ha hecho. Esta revisión de salud no ha sido de forma específica, sino de contenido general.

¿CUANDO SE LE HIZO EL ÚLTIMO RECONOCIMIENTO MÉDICO?.



La primera parada, tu salud.

6.5.1. LA ADAPTACIÓN DE LOS HORARIOS AL RITMO BIOLÓGICO NATURAL DE LA PERSONA

No solo no se aplica esta necesidad principal, sino que por el contrario se está forzando la vida de la persona en función de las necesidades de los horarios de trabajo.

“El problema de los horarios, no viene de hace un año, es que hace diez años de los mismos horarios” (G)

“...las horas punta y las horas valle eso ha cambiado sustancialmente en Madrid y todavía no les ha entrado en la cabeza. Madrid es una ciudad de servicios, no es por ejemplo como en Barcelona que en Barcelona todavía tiene un entramado industrial grandísimo, pero Madrid es una ciudad de servicios ¿Qué pasa? Ahora mismo en Madrid las horas punta, horas punta me refiero desde las cinco de la mañana hasta las nueve de la mañana, los coches van prácticamente vacíos y en las horas valles que es cuando empiezan a cerrar los turnos partidos, que los turnos partidos son los que salen a reforzar esas horas punta, los coches distancian muchísimo la frecuencia y entonces sale a la calle una afluencia de viajeros como son: parados, estudiantes, personas de la tercera edad, mamás con carrito (con la problemática de los carritos), amas de casa con sus problemas de compras y tal, pero sobre todo personas de la tercera edad...” (ME1)

Muy lejos de ajustarse a los horarios normalizados de la población general, los horarios en general están diseñados sin tener en cuenta las variantes de la circulación, las distancias, los eventos que surjan del tráfico, etc.

“¿Qué tiene que ocurrir para que esos horarios se cumplan? Pues para que esos horarios se cumplan, en resumidas cuentas, para que esos kilómetros salgan al final de la jornada, que es lo que cobra la empresa, que es lo que factura la empresa, pues lo que hace la empresa es mandar coches de vacío. Mandar coches de vacío porque llegado un momento la línea empieza a retrasarse porque esos horarios no se pueden cumplir y para que esos horarios se cumplan al final de la jornada pues empiezan a mandar coches de vacío. ¿Qué ocurre cuando se mandan los coches de vacío? Pues que el trabajo para el resto de compañeros se incrementa. Si va un coche de vacío el coche que va detrás tiene el doble de trabajo, el de delante y el de detrás.” (Z)

No hay horarios regularizados adecuados a la persona. Ello hace que se sufran consecuencias sobre la salud.

“...cada semana comes a una hora distinta, cenas a una hora distinta y te levantas a una hora distinta. Nuestro servicio empieza a las seis de la mañana, pues levántate a las cinco una semana. El horario de descanso lo trastornas, una semana si otra no. Lo que pasa es que después que pasa el tiempo, a todo te acostumbras. Lo que pasa es que cuando yo trabajaba de mañana no quería, quería cambiar y el que trabajaba de tarde pues también quería cambiar...” (V)

“Uno de los problemas principales que tenemos los conductores es que los horarios los hace una persona en un despacho donde no está pisando la calle. Si encima esos horarios que son insuficientes para poder cubrir ese servicio, porque los horarios no pueden ser una matemática y una regla de tres, el tráfico nunca puede ser matemático, en el tráfico pueden ocurrir una serie de cosas, imprevistos e inclusive, porque no, sabemos que los viernes no son lo mismo que un lunes porque los viernes la gente se va de viaje, sabemos que los lunes es mal día, sabemos que la gente a final de mes tiene menos dinero y utiliza más el transporte público, sabemos que los primeros de mes hay mucho más tráfico. Esa serie de cosas no se tienen en cuenta a la hora de elaborar un horario...” (ME2)

“... que los cuadros horarios no se ajustan a la realidad, como no se ajustan a esa realidad consecuencias: mal servicio, crispación en los usuarios.” (ME1)

La primera parada, tu salud.

6.5.2. LA PRESIÓN DE TIEMPOS

Se trata de un trabajo en el que además la presión de tiempos se ejerce deliberadamente sin considerar su influencia sobre la seguridad.

“Pero que si por medio minuto tienes que andar pendiente del reloj...” (ME1)

“Intentas cumplir con los horarios para cumplir con el trabajo que te manda la empresa. Pues esto al final, como los horarios son tan malos que no llegas, pues te crea nervios. Luego claro llegas al final y acabas malo; me duele esto, me duele lo otro y es de los nervios que has ido haciendo. Entonces resulta que un día tienes que ir al médico porque te tienen que hacer una prueba de estómago, que creo que se la han tenido que hacer a muchos compañeros aquí, y dicen: – ¿Usted dónde trabaja?– Y digo en los transportes urbanos –Pues lo que tiene que hacer es tomarse el trabajo con más tranquilidad, porque sino el trabajo este le va a afectar. Bueno, pues vale. Me lo intento tomar con más tranquilidad pero llegan los señores de la empresa y los encargados y como vas aflojando, pues te empiezan: –¡Eh que pasa que no llegas!, que tal, que cual, no sé mira a ver, que los demás llegan y tú no– Sabiendo que es mentira, porque encima estos mienten todo lo que quieren. Y claro te van presionando y ya estás otra vez igual. Esto no pude ser.” (Z)

“...problemática que tenemos, como decía el compañero, porque llevamos los tiempos, como unos 17 años con los mismos tiempos de recorrido en las líneas. Eso quiere decir que en 17 años ha crecido el tráfico, ha crecido los viajeros, los recorridos se han ampliado pero los tiempos para hacer el recorrido son los mismos. Eso no puede ser.” (MLL)

“...los propios inspectores, te lo recriminan por no decir cosas más fuertes, porque yo creo que incluso han dado parte y habrán dado sanciones de ese tipo. Lo que es muy triste es que te sancionen por ir al baño.” (ME2)

Los objetivos de control de tiempo se ejercen sin considerar las situaciones que generan los nuevos elementos estresantes.

“Pues se da la circunstancia que alguno de estos mandos para ser merecedores de la prima de objetivos, hasta llegan a permitirse el lujo de recriminar a los conductores delante de la gente. Decir eso delante de los viajeros, cuando el viajero está rebotado pues es echarle a los viajeros encima, “es que ha tardado usted mucho en ir al servicio”, hombre no voy a ir al bar de enfrente y no voy a sacar a la gente del servicio porque soy de la EMT, si hay un cliente en el servicio tendré que esperar a que salga. Entonces esto es otra de las cosas que influyen en el estado anímico y físico del conductor.” (ME2)

La primera parada, tu salud.

6.5.3. LA ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO EN RELACIÓN A LA CAPACIDAD HUMANA

Evidentemente, la organización del trabajo, respecto a los contenidos del puesto no tiene en cuenta las limitaciones humanas.

“...uno de los problemas principales que veo es que los horarios no se adecuan a la realidad que tenemos. Son horarios que se piensan de una manera muy fría, se piensan íntegramente en oficina y como decía el compañero es todo por cálculo matemático y eso no tiene nada que ver con la realidad que sufrimos en Madrid. Esa realidad no solamente repercute sobre nosotros, sino que también repercute sobre el viajero que sube ya protestando. Se ven unas condiciones de trabajo que son muy malas, que es imposible hacer esos horarios...” (ME2)

Se aprecia una tendencia a influir sobre la persona creando en ella un esfuerzo para adaptarse a las circunstancias adversas. Una tendencia de hacerle sentir que debe superar la adversidad como algo ineludible, de que se sienta responsable de cualquier consecuencia. Se le aporta sensación de responsabilidad, pero con una limitación en la capacidad de intervenir sobre los acontecimientos, ante los que no tiene capacidad para actuar.

Se obligan a realizar unos horarios, al margen de que se superen o no los límites legales, ni mucho menos técnicos de conducción. Una persona no puede permanecer con las mismas capacidades de estado de atención o de alerta cuando se ha excedido el tiempo de trabajo.

Parece que se hacen manipulaciones con el uso de los tiempos, y de ahí que consideren que el uso de un tacógrafo mediría los límites, evitando el exceso de trabajo por normativa. Esto forma parte de la creencia de que la prevención solo se ejerce si existen normas que así lo obliguen. En lugar de actuar desde la propia acción en gestión de prevención, es decir, limitar la duración de las tareas con el objetivo que marca la ley de prevención de adecuar el puesto de trabajo al trabajador y no al contrario.

“Ese es otro problema que hay en el urbano. En el urbano no llevamos disco propio. Tú tienes un disco por la mañana y tire quien tire en el autobús es el mismo disco, no es disco propio. Porque no te puedes tirar ocho horas o nueve horas sin parar, pero claro el disco ¿de quién es? No se sabe.” (V)

“Tienen un secretario que viene para hacer los tacógrafos. Ellos sacan los discos y cuando los tienen que presentar a tráfico o lo que sea, los pre-

paran antes y están trucados. Los hacen ellos como les da la gana, porque tienen aparatos para hacerlo.” (V)

“...lo que yo no entiendo tampoco, es como aquí no se puede utilizar el tacógrafo. En el urbano y en el interurbano no se utiliza y es donde dicen que luego se hacen más horas, pero es que realmente donde más horas se echan es aquí. Porque aquí si tuviéramos el tacógrafo las burradas que hacemos algunas veces no las haríamos. Es que hasta hace un año o dos teníamos turnos de hasta 13 horas y media en algunas líneas y 13 horas y media aunque duermas ocho horas te quedan tres horas. Y es que eso no lo puedes demostrar en ningún sitio por no llevar tacógrafo. Es que eso para el sueño, para las comidas y para todo es fatal. Siempre estás desfásado, estás hecho polvo.” (MLL)

Pero lo que sí parece más desarrollado, es la actitud de presión para el cumplimiento de responsabilidades, utilizando el procedimiento de sanciones. Cualquier problema que surja por ejemplo con el público, el trabajador/a no se sentirá respaldado por la empresa.

“....el tema de las sanciones, eso es una constante de ir machacando a la plantilla con golpes significativos para que la plantilla se atemorice. Aunque después la empresa pierda sus juicios, porque los está perdiendo uno detrás de otro, pero claro mientras se va cumpliendo eso, hay una serie de compañeros débiles que han caído en sus redes y que van a hacer lo que ellos quieren.” (Z)

“....aquí los derechos los tiene el público y las obligaciones las tenemos los que estamos en el volante y tenemos que solucionar todo tipo de problemas y cuando sale bien eres un tío fenomenal pero cuando sale mal, no porque te equivocas, porque sale mal porque no hay otra alternativa, pues ¿Quién te manda hacerlo así? O tiene que haber unas directrices para todo el mundo y unas obligaciones, pero cuando te ocurra esto, yo pedí que me dijeran que tengo que hacer, cuál es la actitud que tengo que adoptar y lo único que se me ha dicho es que pase de todo, no sé si eso es normal.” (V)

“En el tema de la indefensión de la empresa...por poner un ejemplo uno de nosotros tiene un problema con un usuario y la empresa le da más credibilidad al usuario que al mismo empleado. Muchísima más.” (S)

La inestabilidad en el empleo también hace sus estragos en el asunto

La primera parada, tu salud.

de la prevención de riesgos laborales, a la vez que hace disminuir las reivindicaciones al respecto. Cuando hay esta situación de inestabilidad, va acompañada generalmente de precariedad también en la gestión de la prevención de riesgos.

“Luego la empresa por la situación que tienen los trabajadores, la gente está de contrato y ahí sí que les tienen machacados, a esos les dicen tú tienes que hacer esto y se mata el tío por hacerlo porque saben que le van a llamar, le van a coaccionar, le van a presionar.” (G)

En la empresa se hace prevalecer las obligaciones del trabajo a toda costa, sin consideraciones el daño que pueda causar al trabajador/a por sobrecarga laboral. Cuando ya ha caído enfermo/a las presiones se sustituyen por las insistencias en la reincorporación con independencia de las necesidades de rehabilitación, sin preocupar la recuperación. Tampoco se reconoce el origen laboral del daño, pues la tendencia se encamina a ocultarlo, y a negarlo. No se registra y queda como enfermedad común. Se le reincorpora cuanto antes a las mismas actividades que le fueron lesivas, sin modificaciones preventivas al respecto. El deterioro progresivo de la persona le conduce a situaciones de incapacidad. Tampoco se consideran las limitaciones que pudieran tener algunas personas, si por enfermedad u otra circunstancia, temporal o permanente, se requieran adaptaciones del puesto.

“....que al final de la jornada, todos los coches de esa línea habrán perdido medio viaje y ese medio viaje implica perder por cada coche cinco o seis kilómetros por realizar, eso multiplicado por líneas da una cantidad. Entonces el SAE en vez de utilizarlo, el 90% de su dedicación al mantenimiento de una frecuencia, que es en realidad lo que da la calidad del servicio que estás ofreciendo al viajero lo utiliza para otra cosa. Lo utilizan precisamente para todo lo contrario, para no perder kilómetros.” (Z)

“El trabajador ha traído la baja o ha llamado: “mire usted que he pasado una noche muy mala y no puedo ir a trabajar”, ese día se suprime un turno de una línea. Al suprimir un turno de una línea que ya estamos diciendo que va mal, que los horarios no se ajustan a la realidad, que los viajeros están dando presión porque no tienen el autobús a la hora debida, si encima le quito un coche a la línea pues ya le termino de reventar.” (ME2)

“....fundamentalmente en personal que es donde se reducen los costos,

y hemos incrementado viajeros, pero hemos reducido bestialmente la calidad del servicio.” (ME1)

“Yo soy hipertenso y llevo desde hace mucho tiempo tomando medicación y tomo diuréticos y entonces, ¿Qué problema encuentro en la línea? Por consejo médico tengo que beber mucho agua, tomo diuréticos, pues qué pasa, que estoy orinándome todo el rato. Pues eso el inspector no lo entiende. Te dice: “... todos los viajes tienes que ir a orinar...” y eso se sufre en la línea.” (ME1)

La primera parada, tu salud.

6.5.4. PREVENCIÓN DE LOS PROBLEMAS DE INSEGURIDAD CIUDADANA

Se centra en intervenir sobre una de las principales preocupaciones.

“Nosotros tenemos incorporado al sistema lo que llamamos un pisón, tenemos una fonía normal dentro del sistema para cuestiones de trabajo, y un pisón que lo que abre es una fonía directa para el caso de emergencias. Pero que pasa, que esa fonía directa pues normalmente no funciona porque hay problemas técnicos, porque hay problemas de capacidad del sistema, porque ese tipo de fonía bloquea todos los sistemas, entonces no se prioriza, porque no hay una formación del conductor de cuándo y cómo se tiene que utilizar esa fonía...” (S)

También se habla de los medios aplicados en algunas empresas para paliar este riesgo en alguna medida.

“Otro logro que hicimos nosotros, nosotros digo en general, todas las secciones sindicales porque ahí yo creo que sí ha sido un logro de todos. Unos más y otros menos. El tema de la mamparas, ahora mismo tenemos un porcentaje que creo yo que estará en el 40% aproximadamente de la flota que tenemos mamparas, pero todos los vehículos que vienen nuevos, de nueva adquisición vienen incorporados con mamparas de seguridad.” (S)

Ya sea mediante el uso de mamparas de aislamiento, o realizando cursos de cualificación para intervención en conflictos.

“Con relación a las relaciones con los usuarios, también a raíz de una propuesta nuestra de hace ya algún tiempo, la empresa da unos cursos de resolución de conflictos.” (S)

Esta medida de implementar cursos de resolución de conflictos no existe en todas las empresas, que toman el modelo de otras donde sí se hacen, y que constituye una de sus reivindicaciones más destacadas, particularmente en algunas ciudades con mayor problema.

6.5.5. LA PREVENCIÓN SECUNDARIA: DETECCIÓN DE LESIÓN Y ACCIONES CORRECTORAS

Se trata de un puesto de trabajo diseñado con independencia de la humanización del puesto, sin actuar en prevención primaria. En cuanto a la prevención secundaria, es decir a actuar en prevención cuando se han detectado indicios de daño, tampoco parece hacerse mucho al respecto. No parece existir nexo entre el conocimiento del puesto y las propuestas de corrección.

En algunas empresas, se hace un “reconocimiento médico” por cumplir la normativa, sin integrar este reconocimiento con los resultados de las evaluaciones ni las planificaciones preventivas. Esto hace que un reconocimiento de forma aislada, sin aplicar la finalidad preventiva efectuando correcciones o mejoras, no tenga mucho sentido. La función preventiva falla por este motivo, y el trabajador/a seguirá deteriorándose sin que se haga nada que lo evite.

“...fui al reconocimiento médico de empresa y lo primero que me dijo el médico de la mutua es que donde te entren la ganas de orinar, paras, aunque sea la puerta del sol, paras el autobús cargado de viajeros y te vas a un bar. Es muy bonito decirlo, eso que me lo diga un médico estupendo, te dan un consejo que es un consejo lo más real que te puede dar, pero en la práctica no lo puedes llevar a cabo. Tú vienes cargado con un coche lleno de viajeros y paras dos días seguidos porque te dan ganas de orinar y la gente que va dentro menos bonito, te pueden llamar de todo, porque te dicen que te estás cachondeando de ellos.” (V)

“.....y el médico me dijo que a ver si con la huelga conseguíamos algo, porque esta empresa nuestra estaba creando más enfermos mentales que ninguna otra. Y eso me lo dijo el médico, pero no me lo quiso poner por escrito y dijo que a ver si con la huelga conseguíamos algo, que tenía razón, porque son unas condiciones y unos horarios de trabajo inhumanos. La empresa cobra por kilómetros y lo único que quiere es ganar dinero y le da lo mismo todo. Eso me lo dijo el médico.” (Z)

Cuando surge una baja, niegan el daño o impiden la rehabilitación insistiendo por la reincorporación.

“Pero cuando vas ahí para que te den la baja por eso te dicen: ¡pero si tú estás de muy bien! Vete a trabajar otra vez.” (Z)

La primera parada, tu salud.

“Cuando digo que no tengo ningún sitio para hacerlo la empresa se remite a “no, puede ir usted al bar más cercano” – “perdone pero yo no tengo porqué ir a ningún bar. Entonces bueno, la empresa no pone en ese sentido ningún medio.” (ME2)

En caso de embarazo, la situación es muchos casos lamentable.

“Claro quédate embarazada y esto no está previsto. Llegas allí y dices bueno aquí estoy, pasa esto. Y ¿ahora que hacemos con esta?” “¿Sabes lo que le dijo la doctora a una de las que se fue? Que ha conducir hasta que no entrara detrás del volante.” (MM)

Como no se actúa con previsión en caso de embarazo o de lactancia, solo se resuelven algunos casos pero por pura casualidad.

“Yo tenía turno normal y cuando yo lo dije, fue casualidad, estaban buscando una persona, que hacia falta una persona en canceladotas, en máquinas y justo cuando llegué allí estaban buscando una persona retirada de conducir por estrés, pastillas, o por lo que sea. Una persona que no esté conduciendo y como a mí no sabían donde colocarme, pues para allá fui.” (MM)

6.5.6. LA OCULTACIÓN DE LESIONES LABORALES

Recordemos que la mayoría de las enfermedades o lesiones que aquejan (73%) las relacionan con el trabajo, mientras que la declaración de origen profesional de las lesiones, es decir el reconocimiento de la contingencia profesional solo ha llegado al 4% de los casos.

Se puede decir que hay desconocimiento de la cantidad real de lesiones profesionales que se están generando, que en realidad es muy superior. Los propios trabajadores perciben su forma de enfermar por el trabajo, a la vez que no se proponen medidas correctoras por parte de la empresa.

“...como delegado de prevención tenemos acceso a los partes que la empresa nos da de accidente de trabajo y todos van en la misma línea: dolores musculares, dolores de espalda...en fin que eso no se capta en un día solo, eso es el pan nuestro de todos los días y claro poco a poco, pues vas machacando y esto parece una balsa de aceite. La empresa no pone remedio a nada sobre ese tema.” (MLL)

Lo mismo ocurre con las consecuencias del riesgo psicosocial, en las que apenas se tratan las consecuencias psicológicas.

“Ha ido gente con crisis de ansiedad, porque los viajeros le han querido pegar y directamente casi ni les han atendido. Le dice quédate un día de reposo en tu casa y ya está. Eso no es solución, esa crisis no se quita en un día. Un caso de un compañero que le tuvo que atender una ambulancia, le dieron para un día y luego sin embargo en la seguridad social le han dado para dos meses de baja, por el estrés laboral que le había provocado. Ese conductor viene a conducir y viene a conducir con miedo, ya una persona con miedo no puede conducir, provocará accidentes y provocará una desgracia el día de mañana porque no está para conducir, y estos casos se registran muchísimos. No ya solamente en nuestra empresa, sino en muchas empresas.” (MLL)

(Tras agresión) “yo psicológicamente ¿Qué pasa conmigo? Mandan al psicólogo a ver como está su trabajador para trabajar al día siguiente.” (ME1)

En las atenciones médicas se “reconoce” el origen laboral de las lesiones, pero frecuentemente no se tramita la contingencia como tal. Esto es algo muy grave.

La primera parada, tu salud.

“...casi todos padecemos de la rodilla, y yo una vez le pregunté a unos médicos y me dijeron: “Es muy difícil encontrar un conductor profesional que no tenga los cartílagos arrugados”. Pero eso no se reconoce en ningún sitio, eso no nos lo dan como enfermedad y si la rodilla no nos permite ya ni sentarnos, pues nos vamos a nuestra casa con una invalidez.” (ME2)

Posiblemente por esa inercia de acudir a la consulta de Medicina de asistencia general, en lugar de ir a la Mutua, otras veces por esquivar las reiteradas negativas de la Mutua, en general, nunca se analizan las causas del absentismo de origen laboral.

“Claro que ahí está la fortaleza de cada uno. Hay quién a lo mejor se lo toma de una manera y quién se lo toma de otra. Pero desde luego eso mina la salud de los trabajadores hasta el punto que somos una empresa que tiene mucho absentismo. Pero es verdad que mucho de este absentismo está camuflado, porque así está la cosa, no lo reconocen como accidente de trabajo pero buena parte de ese absentismo viene provocado por los problemas y riesgos psicosociales que conlleva este tipo de trabajo.” (Z)

“...otro debate es si ha sido accidente de trabajo o no ha sido accidente de trabajo el hecho del ataque de ansiedad, del estrés y el problema psicológico que le queda, ahí estamos teniendo problemas también. Este que os digo del atropello del perro pues hemos tardado casi 20 días en convencer al servicio médico que tenga la consideración de accidente de trabajo. Al final lo ha aceptado, pero lo ha aceptado cuando el compañero incluso ha traído un informe de un psiquiatra, porque era imposible que ese compañero volviera a conducir al menos durante un tiempo razonable sin una atención profesional que le haga salir de ese problema.” (S)

“En el tema del absentismo nos hemos visto desbordados, entre comillas, porque siempre hay un porcentaje bastante menor al de otras empresas del mismo ámbito del transporte, porque me he documentado. Estamos siempre nosotros más bajitos que otras empresas de transporte de viajeros urbano. Pero ahora aquí se está disparando el tema del absentismo por muchos motivos, uno de los cuales, y no me voy a bajar del burro, es el tema de los factores psicosociales. Es que no me bajo de ahí, porque es uno de los más importantes de nuestra empresa.” (S)

En general, no se reconocen los casos de baja por enfermedad como causados por el trabajo, es decir, por contingencia laboral.

“...bajas por enfermedad que no se recogen como laborales, como los dolores de espalda y cosas de esas que no se recogen. Entonces aunque la gente no lo sabe y no se van a la Mutua, se van a la seguridad social directamente y les dan de baja. Tenemos ahora mismo un compañero con una hernia discal y lleva ya tres meses de baja. Sin embargo pues le han dicho que no era una enfermedad, que no se lo han cogido por enfermedad de trabajo.” (MLL)

Las Mutuas tienen siempre la tendencia de desviar todos los casos a la Seguridad Social como “enfermedad común”.

“...nosotros tenemos muchos problemas con esa Mutua. Porque cuando son enfermedades que van ser duraderas, las derivan a la seguridad social, rápidamente le dan el alta y le dicen: “no, no, usted está para trabajar y si no está conforme váyase usted a su médico de cabecera”...” (MLL)

Se quejan de que la acción de las Mutuas está encaminada a la tendencia del control del absentismo, sin interesar el origen laboral. De nuevo otra intervención de control-presión con más elementos de estrés: al trabajador/a que cae enfermo/a, se le incomoda para que se reincorpore al trabajo cuanto antes, no se valora si es un caso que va abusar o no, sino que de entrada se le insta a reincorporarse, con independencia de su patología. Como en la mayoría de los casos evidentemente son bajas necesarias, porque su médico así lo ha considerado cuando la concedió, lo que ocurre es que sufren las presiones por reducir el tiempo necesario para la recuperación o la rehabilitación. La reincorporación antes de tiempo causará recaídas peores y más tempranas, aunque en las mismas tampoco se permitirá que complete la recuperación.

Esto es lo que sucede al realizar un control del absentismo que solo mide los tiempos sin analizar las causas y la evolución de la enfermedad. Si así se hiciera, se hablaría de intervenir en prevención sobre los riesgos que han causado el daño, en lugar de reincorporarles tempranamente a esos mismos riesgos. Se hablaría de estudios de epidemiología laboral para la mejora de las condiciones de trabajo que son lesivas. Pero el contrario, el control del tiempo de baja de una persona con la finalidad de reducción del mismo tiene por resultado la progresión incapacitante de esas lesiones, pues en el puesto se reincorpora a los mismos riesgos que le dañaron. No obstante la negación continua de la contingencia profesional desviará en todo caso el problema a la contingencia común, y lo mismo si llega a incapacidad. **El coste, por lo tanto es des-**

La primera parada, tu salud.

viado a la Seguridad Social, y en último término a la sociedad en su conjunto si ello deriva en incapacidad.

“Y a lo mejor si te coges la baja te estresas más todavía porque te empiezan a llamar a ver que tal, a ver cuando vienes. Los de la mutua te están diciendo, venga que hay que trabajar.” (B2)

“...evitamos la parte del absentismo y si alguna vez la empresa es capaz de asumir esto, lo reconocen y se lo decimos. Pero luego a la hora de la verdad cuando tienen que tomar decisiones, primero miran el dinero. Entonces si miramos primero el dinero lo otro ya va mal. ¡Con la iglesia hemos topado!” (ME2)

“ (Absentismo en la empresa) Últimamente se ha disparado bastante, de un tiempo a esta parte. Desde que empezaron las obras hay bastante gente con el tema del estrés y bajas de larga duración.” (MB)

“Yo tenía una hernia discal y me operé por mi cuenta, me hice con un método nuevo de ozono que me costó mucho dinero y a mí me estaba llamando la mutua para que fuese a trabajar, –este ya está para ir a trabajar– y dije: “no, a mí me está diciendo el otro médico que no, que siga de reposo” –no, no, que tú ya estás para trabajar– Y tuve una lucha con ellos que ni para qué y como tenía la baja por la Seguridad Social no me pueden obligar a trabajar, pero me llamó hasta el jefe de personal de la empresa. Era una presión continua hasta que al final tuve que decir voy a trabajar y no estaba bien para ir a trabajar pero fui porque ya me tenían hasta las narices.” (B2)

“A mí me operaron del apéndice yo estaba de baja y me llamaron para trabajar, me dejaron el papel en casa, no estaba en casa, voy al médico de cabecera y le digo: –oiga mire lo que me han dejado, un papelito para ir a la empresa y yo estoy operado...” (B2)

“Yo estoy operado de la columna, tengo la columna degenerativa, ya no tiene solución, estoy en la unidad del dolor del Gregorio Marañón y me están poniendo parches de morfina en la espalda...” (ME2)

Se causa un sentimiento de responsabilidad/culpabilidad una vez que se ha caído con alguna enfermedad. Van a llamar absentismo a ese aumento de lesiones, de dolor en huesos y articulaciones, a ese deterioro laboral de la persona cuando se le satura su capacidad de trabajo.

Surge una progresión incapacitante de las lesiones, un envejecimiento laboral prematuro, con una particular forma de sufrir esos daños.

Otras veces, puede haber un deterioro psicológico debido a esa saturación cotidiana, a la presión, o de forma súbita cuando el trabajador/a es víctima de una agresión de cualquier tipo. Las secuelas psicológicas en este aspecto deben ser tomadas en consideración, y salvo excepciones no son tenidas en cuenta con la importancia que se merecen.

En definitiva, con esta actitud de **“negación en la existencia de daños para la salud”**, se justifica que “no sea necesaria ejercer la prevención” tal como sucede.

La primera parada, tu salud.

6.5.7. EL MANTENIMIENTO DE LOS VEHÍCULOS

Si bien parece que preocupa entre las empresas que se sepa hasta dónde llegan los daños del trabajo, parece que hay una actitud similar cuando se habla de la necesidad del mantenimiento de los vehículos. También hay tendencia de ocultar la existencia de fallo técnico.

Este tema ya se ha comentado anteriormente al mencionarlo como importante riesgo laboral. Ahora se abre la cuestión sobre si realmente se realizan las revisiones y las reparaciones necesarias que aseguren la seguridad del vehículo.

“Ha sido porque se ha quedado sin frenos o por...como pasó a uno que se le salió una rueda, en casos de esos los coches desaparecen. Automáticamente ni pisan por las cocheras. Nosotros tuvimos el caso de un vehículo que tuvo un accidente que se le había salido una rueda y estábamos esperándole para hacerle fotos y aquí no llegó nunca el coche se lo llevaron directamente a otros talleres. Teniendo aquí talleres como tenemos, que tenemos casi 20 mecánicos, se lo llevaron fuera para que el coche no los pudiera implicar a ellos en nada.” (MLL)

“Medidas de seguridad, otra, medidas de seguridad en los vehículos no, los vehículos gracias a Dios hoy han mejorado muchísimo, tenemos unos vehículos muy buenos. Lo único que sigo diciendo que para los conductores hay que acondicionarles el habitáculo del conductor, que tenga unas medidas...” (V)

“...lo he visto parado que estaba por frenos o por ruedas o por lo que sea y me lo ha dicho: “¡es que esto no ha frenado!”. Y ver el coche por la tarde en la línea otra vez y decirle al chaval: “pero este ¿Qué tal va de frenos?” Y me dice: “va fatal”. Claro se lo han quitado a este y se le han dado a aquél, como aquél no se queja o es nuevo. Claro esos problemas se dan, como decía aquí el compañero antes y tenía toda la razón, hay que tener la valentía de decir: “oye este coche no lo saco que las ruedas están lisas”. Pero no hay un criterio.” (Z)

“Aquí tuvimos que parar un vehículo porque se quedaba sin frenos y no lo solucionaban, además ese coche creo que tuvo seis accidentes. Dos se empotró contra otro coche, no se si fueron tres o cuatro las que se salió fuera de la calzada y otra que se metió dentro de un chalet. Siempre con viajeros. Luego accidentes, lo que pasa que reconocidos nunca, porque los casos de esos la empresa siempre se da mucha prisa en cambiar los

coches, rápidamente los coches se cambian.” (MLL)

“...dicho por un mecánico, levantó el coche y de los cuatro sistemas que lleva, de los cuatro sensores que lleva, son sensores que te avisan si el coche a perdido presión en el circuito de frenos, bueno pues de los cuatro sensores no llevaba más que uno en funcionamiento, el resto nada, pero no es porque se hubieran roto, es porque estaban anulados.” (Z)

Salvo algunas excepciones, la reducción de gastos hace sus estragos en el mantenimiento de los vehículos como problema general. Se está al límite del compromiso de la seguridad. Es una situación de tensión más para la persona que conduce, la cual percatándose del problema, continúa con el miedo de comunicarlo, o con la resignación de que no se hará nada. Es una situación de coincidencia en la mayoría de las empresas, pues salvo alguna/s más fuerte/s en su gestión económica, el resto, funcionan a costa de la propia seguridad.

Parece que mientras hay una tendencia de ocultación el problema, hay cierto temor implícito de las posibles consecuencias que pudieran surgir a nivel laboral, si se conocieran o trascendieran estas situaciones. Tal vez porque no solo afectan a sus trabajadores/as, sino también a los ciudadanos en su conjunto cuando se compromete la seguridad vial.

“Seis coches se incendiaron el año pasado en esta empresa. Anoche otro. Y es que el mantenimiento es muy relativo, porque es muy fácil, no hay nada más que levantar la tapa del motor y se ve la cantidad de grasa, polvo y porquería que tienen. Cuando hay un calentamiento, pues salen ardiendo.” (MLL)

“Si tú te quejas de un autobús, pues ya no te doy ese autobús a ti se lo doy a otro, que como no sabe lo que le pasa pues tira. Y si ese se queja, pues se lo doy al otro, y así lo van cambiando. Pero es por la forma en que él lo lleva y es que es él el que lleva la empresa, porque de todas las cosas que pasan aquí, la dirección de muchas de ellas no se enteran. No se enteran porque él es como si dijéramos un tapón que tapa las cosas.” (MLL)

“Pero es que ahora también se ha dado el caso que por ejemplo: estamos trabajando los dos, a mí hay un autobús que me está fallando, me está fallando, ¡oye mándame otro autobús! Y al final después de mucho insistir de mala gana te lo cambian. ¿Pero qué pasa? Que me lo quitan a mí el autobús y se lo dan a otro.” (B)

La primera parada, tu salud.

“...el autobús frena, claro que frena. Eso es lo que me ha pasado a mí alguna vez; tú pisas el acelerador del autobús y cuando vas tranquilamente levantas el pie y el autobús se queda acelerado, pisas y da igual que pises el freno, como si pisas y le metes tres o cuatro compresiones de aire, y el autobús empujaba y no frenaba y pegué un volantazo para no coger al coche de al lado. Madre mía, madre mía, la que he podido hacer. Eso me pasó a mí. Que pasa, te quitan el autobús a ti y se lo dan a otro.” (B)

“En eso sí. Aquí el mantenimiento de la empresa nuestra se lleva bastante bien.” (V)

“...quieras o no ya te mentalizas de que el coche va mal, tu actitud a la hora de trabajar no es la misma. Y luego la impotencia a la hora de llamar al centro de control, o bien para que te miren el coche o bien para cambiarlo, ¡que no! que es que no hay coche y tienes que seguir con ese coche.” (S)

“Normalmente los lavacoches los pasan a mecánicos. Entonces llega un momento que dices: “¡cómo me puedo fiar yo de un tío que le hayan dado unas clases prácticas en 15 días y ya esté poniendo frenos! En cierta reunión de salud laboral comentamos el tema, porque claro les recriminábamos esto, que como pasaban los tíos de lavar coches a mecánicos, “es que esa gente ustedes no les dan un curso, no les dan una formación, no les dan nada” y decían: ¡hombre! Es que no vamos a mandar a tres tíos a hacer un curso”.” (MLL)

“...lo que es el tema de los nuevos que vienen con muchísima electrónica cuando no es un sensor es otra cosa, se vuelven locos y no dan con ello.” (MB)

“Muchos testigos de avería que no marcan o marcan mal. Hay testigos que llevan funcionando mal cuatro años, cinco años, que has hecho una docena de partes y sigue igual. Hay un coche, el 54, hace cuatro años que hice yo el primer parte de que se enciende el testigo de la red y no le han tocado para nada, sigue igual. Se funden otros, pues se funden y no pasa nada.” (B)

“Se te está encendiendo una lucecita en el cuadro, llamas: –oye que me pasa esto. Espérate esto te lo soluciono yo ahora mismo: baja del autobús, vete debajo de tu ventana ¿ves el fusible que está por ahí? – Sí – Pues quítalo, apagas la luz y ya está.” (B)

“Si que conocen las averías pero por ejemplo, una calefacción no es avería, ese coche puede salir a la calle y aunque tú te palmes de frío, no es avería.” (ME2)

“...el habitáculo del conductor no es el que debe, la suspensión del vehículo ya no está como estaban al principio y como no hay provisiones, el empresario trata de evitar gastos y ¿Cómo se evitan gastos? Pues no renovando piezas.” (ME2)

“Pero ahora como prevalece la optimización de recursos pues ¿Qué pasa? Que si ese día un conductor marca una avería y por lo que fuera esa noche no tienen repuestos de ese coche, lo cambian al día siguiente de línea. Eso afecta al conductor.” (ME1)

Tal vez parecen comentarios con cierto toque divertido, de anécdota, pero lamentablemente son reales. La preocupación de transmitirlo es que no solo afecta a la seguridad de los trabajadores, sino también la de los usuarios, quienes utilizan el autobús o quienes circulan en el entorno.

La primera parada, tu salud.

6.5.8. CONDICIONES AMBIENTALES

Se advierten en el sentido de valorar las mejoras sobre la confortabilidad del puesto de trabajo. Cuando se habló de los riesgos, se hizo indicación de unas inadecuadas condiciones ambientales de temperatura, humedad y velocidad de aire. Como se sabe, se pasa calor en verano y frío en invierno, junto con el desagradable olor ocasionado por algunos transeúntes de dudosa higiene, o por lo que transporten en sus bolsas, y todo en una situación de hacinamiento humano, a veces muy apretados unos contra otros.

“El aire acondicionado es muy bueno si pegara con más fuerza pero eso no es culpa de nadie, eso es culpa de que es así, es el servicio urbano y tienes que abrir y cerrar las puertas. La calefacción es fenomenal, ahí no podemos decir nada, no nos podemos quejar, los vehículos han mejorado.” (V)

“Nosotros, los delegados de prevención pues intentamos en la medida que nos permite la empresa, intentamos mejorar, pero es imposible porque ni la inspección de trabajo te apoya ni nada. En la inspección de trabajo metimos una denuncia, por el tema que han dicho antes los compañeros sobre la climatización de los vehículos, de los cuales se comprobó que se llegaba a la temperatura de hasta 42 grados, comprobado por el inspector de trabajo, pero nos dijo que como el aire acondicionado funcionaba pues que no había nada que hacer. Pero sin embargo el inspector de trabajo ni paró el vehículo, ni dio ninguna solución, ni sancionó a la empresa, ni nada, ni la obligó a la empresa a repararlo tampoco.” (MLL)

6.5.9. CONDICIONES ERGONÓMICAS

Las actuaciones en prevención en este sentido deberían estar enfocadas a paliar el daño en los huesos y articulaciones de los conductores/as. Se trataría del diseño del puesto en cuanto a las posturas y movimientos que tienen que realizar, así como las condiciones de adaptabilidad y anti-vibraciones del asiento y demás mandos del puesto. Tampoco parece que se considera en la mayoría de los casos la necesidad de la adaptación ergonómica del asiento, y no se tienen en cuenta las diferentes tallas y medidas de quien lo utilizará.

“Hay compañeros míos que quieren echar el asiento para atrás, yo porque soy bajo pero los que son altos las pasan canutas, tienen que subir el cuadro para arriba del todo y te llega el cuadro aquí a esta altura. Es tan reducido el habitáculo que el asiento no va para atrás.” (V)

Otros apuntan mejoras como la realización de ejercicios.

“Tenemos un manual de prevención, que ahora se ha hecho la segunda edición y se ha actualizado, en el cuál también te indica el propio servicio médico unos ejercicios periódicos de movimiento de cuello, músculo-esqueléticos, etc. Pero eso no todo el mundo lo hace evidentemente, es una recomendación que nos da el médico.” (S)

Pero estos ejercicios no serían de utilidad, si no se acompañan de un correcto habitáculo del puesto de trabajo.

“..... el estado de los autobuses, porque el estado es nefasto y todas las consecuencias, todo se va ampliando. Con respecto al puesto de conducción, lo primero es que el habitáculo es estrecho, los habitáculos que tienen los vehículos nuestros son bastante reducidos. Y luego a parte de eso está el tema de los asientos. Hay asientos buenos, que ahora vienen los coches nuevos que son cómodos pero cuando se rompen no se reparan directamente, se suelda una barra y ya está. Ya el asiento se deja así. Lo denuncias y el inspector de trabajo te dice: ¡mientras lleve asiento! Pero las condiciones en que va el asiento, y te dice que no es de su competencia. La Guardia Civil te dice que se si pasas la ITV, que ellos no pueden hacer nada. Entonces ¿quién puede hacer algo? ¿O esperamos a que haya más gente de baja? (MLL)

“...y no todos los asientos de los autobuses van en las condiciones que tienen que

La primera parada, tu salud.

ir, porque no llevan las suspensiones en condiciones, llevan un amortiguador y muchas veces no vemos si se fastidia. Y aunque hacemos mucho hincapié a la empresa, a lo mejor nos lo cambian, pero hay personas que lo tienen que reivindicar. Luego claro, vienen las consecuencias: gente entre 45 y 50 años que están viniendo con problemas de espalda, de hernias, de infartos, incluso compañeros que con el estrés están de baja.” (G)

“A lo mejor a estado conduciendo una persona delante tuya que es bajita y voy a meterme yo y no entro y llamo y digo: –oye que yo aquí no entro. “Pues los del turno anterior no se han quejado”. Además cosas que no funcionan, luces que no funcionan, cosas que no marcan.” (B)

Desde la propia concepción del diseño del puesto, no se ha tenido en cuenta que esa persona va a estar durante tantas horas en posición sedente y con movimientos repetitivos. Hay tendencia a posturas forzadas, y repetitivas. Aún en los mejores casos, se encuentran deficiencias en el diseño del asiento y del lugar de trabajo, susceptibles de modificaciones necesarias.

“Una cosa que a mí me hace mucha gracia. De vez en cuando el servicio de prevención de riesgos nos manda en la nómina los trípticos sobre cómo hacer ejercicios dentro del autobús. Que si mueva usted los brazos así, y en la mayoría de los autobuses llevas el asiento tan ajustado que si quieres meter la mano aquí no puedes porque te da. Para el diseño del habitáculo desde luego no se piensa en el conductor. Hay conductores que son de talla pequeña: no llegan a los pedales en condiciones y hay conductores que son de una talla un poco más excesiva de lo normal. Ahora tenemos unos asientos en el mercado bastante aceptables, muy buenos, incluso los de suspensión de toda la vida de amortiguador. Es un asiento muy aceptable, pero el mantenimiento de los asientos brilla por su ausencia.” (ME1)

6.5.10. MANTENIMIENTO DEL ESTADO PSICOFÍSICO. DESCANSOS

Si bien había una tendencia a la sobrecarga de trabajo, ya sea por la duración del mismo, como por sus contenidos y por sus requisitos de estado de alerta y atención permanente, es necesaria la aplicación de descansos adecuados para evitar que surja esa fatiga laboral. **Es una actuación en prevención necesaria.** Pero no parece que se logre, o que se respete, ni mucho menos con este carácter de necesidad. Por este motivo, se ha hablado más extensamente de ello al considerar la falta de descansos entre los riesgos del trabajo, como un factor de riesgo de fatiga más.

“Yo lo que veo es que ellos cuentan con esos retrasos y no tienen nunca en consideración el descanso del conductor, eso lo dan como por hecho. Hay caravana, el conductor se come el descanso, los descansos no valen para nada, ellos hacen su línea, su horario y no tienen en cuenta el descanso. Excepto en algunas líneas que sale bien el descanso, pero no es por el conductor, es porque la línea está así y coincide, más por la línea que por el conductor” (B2)

“Nada. Salvo alguna vez que hay alguna avería o cosa así, por culpa del tráfico andas retrasado y ya no hay descanso. -¿Y un bocadillo?”

Nada, nada. Si hay mucho trabajo no hay descanso tampoco y si protestas te dan un coche peor y entonces se te hacen las cuatro de la mañana.” (V)

“¿Los tiempos de descanso que tenemos? En caso de que haya caravana pues te pasas el turno entero sin descansar y eso es lo que hay. Si tú descansas por tu cuenta, ya sabes a las consecuencias que te atienes.” (G)

La primera parada, tu salud.

6.5.11. ESTUDIOS DEL PUESTO DE TRABAJO

Como inicio de cualquier actividad preventiva está el estudio inicial de riesgos del puesto de trabajo. Es una forma de reconocer y evaluar los problemas para saber qué necesidades en prevención surgen. Además de que lo exija la normativa, en la práctica es una necesidad en la gestión de riesgos.

Pero no parece que ha llegado esta cultura a todos niveles, pues parece que solo se ha hecho en la mitad de las empresas (55%). O tal vez no se ha informado de ello aunque se haya realizado, lo cual tampoco es adecuado en cuanto a prevención se refiere.

Las evaluaciones que se han hecho son escasas, y se utilizan métodos de contenido solo sobre accidentalidad, sin consideraciones prácticamente respecto a estudios ergonómicos, de biomecánica postural (que causan la mayoría de sus lesiones), o de riesgo psicosocial (que aporta gran preocupación en este colectivo). Por lo tanto no se han abordado estas materias, que son tan importantes, para este puesto de trabajo.

Parece que se ejerce una prevención de “papeleo” mínimo, muy burocrática, por cumplir el expediente, muy al margen de desarrollar la eficacia en resultados de prevención real.

“...el año pasado, conseguimos que al puesto de conductor se le hiciera la evaluación de riesgos, que aquí no se había hecho nunca. Es que aquí nunca se había hecho sobre el puesto de conducción y el año pasado conseguimos que lo hicieran a parte de medir lo de las temperaturas y eso.” (MLL)

“No, está sin evaluar....” (B)

“ (informe anual del Servicio de Prevención) (¿?) Deberíamos tenerlo, pero este año no nos lo han mandado todavía.” (MLL)

“Si nosotros en esta empresa nos movemos a través de denuncias.” (MLL)

“(estudio de riesgo psicosocial y turnos de trabajo) No se ha tocado nada ese tema y yo creo que sería interesante porque estamos acabando todos como bastante mal. Estamos acabando majaras perdidos.” (B)

Otra tendencia muy extendida es la de la cultura de prevención de tipo “legalista”, es decir que solo hay mejoras en prevención motivadas por actuaciones de denuncia de los trabajadores/as. Limitándose a que solo actuarán en prevención si algo es “denunciable”, si hay una legislación

que lo exija como tal, y si no, no se actúa. De ahí la creencia en muchos trabajadores/as de que sólo las mejoras legislativas, solucionarán los problemas de precariedad en prevención. Es cierto, pero no se trata en ningún caso de una gestión preventiva correcta, pues no se planifica un sistema de gestión preventiva integrado en la gestión global de la empresa, con sus revisiones y mejoras.

La primera parada, tu salud.

6.5.12. LA FORMACIÓN

Cuando se ha tratado el tema de la formación, lo han enfocado más hacia criterios de formación general respecto al puesto, que a la formación relacionada con la prevención de riesgos propiamente dicha. La formación sobre conocimientos de su puesto interviene naturalmente en la prevención del riesgo laboral, pues se evitan los accidentes o incidentes por desconocimiento de un asunto determinado. Se reducen circunstancias que pudieran comprometer la seguridad vial.

“Es penoso como se trata este tema en esta empresa. Hace poco vimos en televisión cómo está la gente en Madrid. Como les hacen las prácticas y yo me quedé alucinado. Aquí es impensable. A la empresa ni se le pasaría por la cabeza perder esa cantidad de dinero y de tiempo en enseñar a gente.” (Z)

Otras veces se refieren a actividades formativas concretas como en algún caso que se han hecho cursos sobre el trato con el público. Es excepcional, pero lo retoman como una idea necesaria para plantear en el resto de las empresas.

“.....aquí nos hicieron hace tiempo unos cursos de formación. Me acuerdo que hablaban de cómo desmontar al clásico energúmeno que venía a darte el día y no sé qué y nos ponían un vídeo de una azafata de mostrador en un aeropuerto.....” (ME1)

La formación sobre el propio puesto de trabajo tampoco parece ser muy esmerada en la mayoría de los casos. Parece que les vale con que tengan el carné, y que se pongan a trabajar y ya está. Pero el uso de vehículos diferentes, el conocimiento de los mandos del vehículo con accionamientos determinados, precisa de instrucciones. Muchas veces lo desconocen, y se informan a través de otros compañeros. Otras veces se basa solo en el buen hacer, en la intuición profesional.

“En un día te enseñan la máquina, te meten en una línea con un compañero y te va explicando por donde va y es más o menos cuando más te enteras. Si es un tío un poco decente, te va diciendo como se llaman las paradas de la línea, donde estás, pero claro es un día y ya está, al día siguiente empiezas a trabajar. Por lo general tienes que preguntar al propio usuario, porque no sabes ni dónde estás, porque mucha gente viene de fuera, de otras poblaciones. La empresa no te enseña nada, es que no te

enseña ni cómo funcionan los autobuses. Yo llevo once años aquí y no me han dicho ni cómo funcionan los autobuses, hay muchas teclas que yo no toco porque no sé ni para lo que sirven.” (MLL)

“Los que vamos designados a los coches que vienen nuevos, por ejemplo si viene alguna modificación te llaman, vienen un día por la mañana o un día por la tarde y te dicen más o menos como se maneja cualquier cosa que viene nueva. No es un cursillo, pero sí te ponen al corriente de cualquier modificación ¿Qué pasa? Que aquí yo por ejemplo descanso hoy, descansa mi compañero y a lo mejor viene otra pareja que no han andado con ese vehículo, entonces no les han explicado nada sobre ese vehículo. Si el tío va por la mañana y le dicen coche 516, es que a lo mejor no sabe ni como se arranca. No es la primera vez, eso me pasó a mí cuando vinieron ciertos vehículos nuevos, se me caló el coche en el centro y nadie me había explicado que tenía que ponerlo en neutro, o sea en punto muerto y yo le daba al arranque pero no iba, como en los vehículos nuevos no habíamos tenido prácticamente formación lo ignorábamos hasta que vino el jefe de taller...” (V)

“...lo del tema de los nuevos ingresos es una barbaridad como están saliendo los trabajadores a la calle, como se inicia a los trabajadores, a un conductor que pueda tener experiencia, pero no es la experiencia de un transporte urbano. Cómo lo están haciendo, qué tipo de prácticas le están dando, que apenas ve el cuadro del coche y ya está en la calle, cuando en realidad antes un trabajador entraba aquí y se pegaba 30 días o 20 días, recorría línea por línea, ibas con el compañero veterano que era el que más o menos te hacía ver o te hacía percibir aquellas cosas que tú como nuevo no te dabas cuenta pero él sí. Gracias a la experiencia pues te decía: “esto es así” y cuando un trabajador ya iba solo, lo dejaban solo, pues era un trabajador que había rodado lo suyo y no tenía muchos problemas. ¿Qué ocurre?, pues que un trabajador 30 días haciendo ese trabajo no está produciendo. ¿Qué hacen?, pues acortar los períodos, en este caso, de formación.....” (Z)

“Es que hay un problema con la formación: ni forman a los nuevos, ni forman a los que llevamos años.” (Z)

“Seguramente la formación que se da aquí casi no vale. Mira, tú dices de los modelos de los coches, a mí me hicieron la formación de un coche hace siete años. Ese día de formación en estos siete años todavía no lo he llevado. Cuando ese coche llegue a mí, a la estación de entrevistas, me monto en

La primera parada, tu salud.

él y le tengo que decir a este: ioye como se pone el aire acondicionado aquí ¿Cuántas veces no le has preguntado al compañero, ven un momento a ver como va esto? (ME1)

“Yo hace cinco años que entré y yo no estuve más que cinco días de prácticas. Tres con el inspector que te iba enseñando los finales. Nada más. Te decían: “¿en qué dudáis?” Pues yo lo que más dudaba era en la Paz, además te dice: “por aquí va la 31 y por aquí la 42 y ahora se incorpora la 23 y la 23 se tira por ahí” O sea, te hacías un lío.....” (Z)

“Lo que sí me ha hecho mucha gracia es que cada 10 años te dan un curso de reciclaje que llaman, que son tres días, que apareces por aquí y te pegan una charla asistencial que de alguna manera intentan hacerte ver que esto es la panacea y una de las cosas que a mí se me quedaron grabadas fue: esto es una empresa de servicio público” (ME2)

“La formación del manejo del autobús te la va explicando un compañero cuando haces el relevo. Da aquí, cuando te pasa esto es por esto, este chivato que va aquí...” (MLL)

“Yo no he recibido formación ninguna.” (MB)

“Recibimos información en algunos casos. Por ejemplo cuando vino la máquina nueva, si nos dieron formación.” (MB)

“...al principio nos daban formación, cada cosa que venía nos daban formación pero ahora ya hace un tiempo que nada. Según la ley de prevención la formación que nos dan tiene que ser a cuenta de la empresa ¿no? Bueno pues ahora aquí, los cursos los tenemos que hacer en nuestro tiempo libre...” (B)

“Te cogen a cualquier conductor, lo meten con un oruga y la gente no sabe dar marcha atrás con un oruga.” (MB)

“Tenemos vehículos con rampas para minusválidos y no ha habido ningún tipo de formación. Es que no es una rampa es un montacargas. El mecanismo ese no lo revisan en la mitad de los coches. Una vez estaba en la plaza Elíptica, estaba la chica arriba e hizo la rampa ipumba! y se fue al suelo.” (G)

En alguna empresa en la que sí se ha hecho formación específica sobre salud

laboral, se ha trabajado también en pro de una cultura de prevención con intenciones favorecedoras hacia la empresa. Es decir mientras cualifican a su personal en prevención de riesgos, se les transmiten actitudes de identificación con la empresa. Es un tema delicado para considerar. Pues si bien favorece en algunos puntos a los trabajadores/as, y eleva la satisfacción, puede ser usado como moneda de cambio en determinados casos. Por ejemplo, podría hacer que tomen acciones comprensivas ante otras situaciones: instaurar un control de absentismo sin declaración del origen profesional de daños, vigilancia de la salud sin que se propongan medidas correctoras del daño, etc. En definitiva, el uso de la formación cualificada como técnicos/as de prevención, en empresas tal vez más avanzadas, no es raro que se haya utilizado como método para apagar las posibles reivindicaciones en un momento dado. Debe tenerse cautela en ello, pues no sería conveniente que algo así ocurriera en este sector.

“... incluso a los delegados de prevención de entonces nos formaron como técnicos de prevención de grado medio. Fuimos a la universidad nacional a distancia que fue en Madrid, en la UNED, y nosotros tenemos la titulación de técnico de grado medio. Somos cinco delegados como estipula la ley, aquí tenemos más de 1000 trabajadores, y a los cinco se nos ofreció la posibilidad, totalmente a gastos pagados tanto de ida como de vuelta, de exámenes, etc. O sea, que hizo un esfuerzo la empresa realmente loable y que yo por más que voy a empresas por ahí y hablo con compañeros, me dicen que eso esto la panacea, que no es lo habitual y que es muy raro. En el capítulo de lo que realmente dice la ley, yo creo que estamos a un porcentaje muy alto, que se cumple, en casi todos los aspectos.” (S)

En otras, se limitan al hecho típico de cumplir “legalmente” con aquello de informar de los riesgos, pero sin finalidad real de llevar la prevención a la práctica.

tán haciendo. A todo el que entra le dan un cuadernillo con lo que es lo de salud laboral. Yo le he echado un vistazo por encima y son unas cuantas chorradas. Lo que sí creo que van a dar es un manual con todas las funciones de lo que tienen que hacer y además vienen los riesgos que tiene. Por ejemplo cerrar la puerta de delante con el mando y tirarnos porque cuando se cierran las puertas tardan un poco en cerrar, llevan un dispositivo que se cierra desde fuera pero es más cómodo hacer así en el botón y saltar para afuera. Ya ha habido alguno que se ha torcido el tobillo...” (MB)

La primera parada, tu salud.

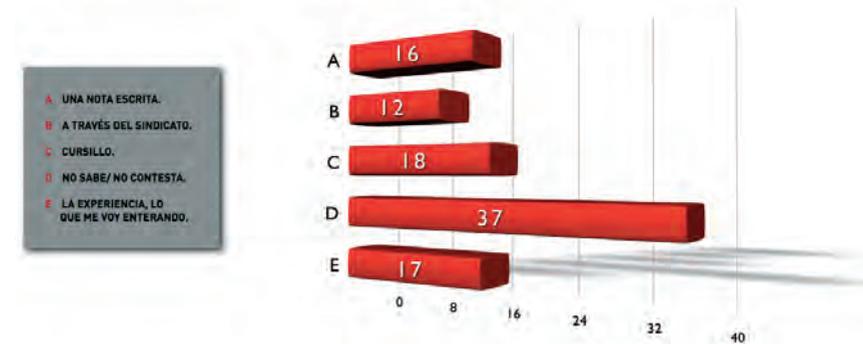
6.5.13. LA INFORMACIÓN DE RIESGOS

Se manifiestan en algunos comentarios la escasez de información sobre los riesgos, la demandan como una necesidad.

“...estas nuevas canceladoras que han puesto que llevan un sistema de radiación magnética, que pasas así el billete. Esa radiación llevándola el conductor tan cerca continuamente. ¿Eso no le puede afectar algo?” (ME1)

Es que, como se ha dicho, tampoco informan sobre los riesgos cuando surge esta necesidad. No olvidemos, que la información recibida ha sido en la mayoría de los casos a través del Sindicato (37%) que ha dado el valor más alto. El 17% solo ha recibido una nota escrita, y lo que es peor, le sigue un 16% para los que la información la han obtenido a través de la experiencia, de lo que se va enterando o le van contando los demás. Los que sí recibieron algún cursillo o charla (el 18%) han sido escasos.

¿CÓMO RECIBIÓ LA INFORMACIÓN SOBRE LOS RIESGOS?



6.6. LA PERCEPCIÓN DEL PROBLEMA. LA VISIÓN DE LOS TRABAJADORES

En realidad, hay que aclarar que toda esta exposición de datos se basa en los criterios que se obtienen por los comentarios de los trabajadores/as, a través de ellos mismos/as. Pero no obstante, resulta interesante que nos centremos aun más en su forma particular de sentir, de manifestar esa situación.

Se ha visto que hay muchos matices descriptivos que nos acercan a conocer más a fondo una particular forma de convivir con las situaciones de riesgo que se encuentran los conductores. Es el retrato de unas condiciones de trabajo a través de su forma de sentir las.

Por este motivo, en algunos puntos, se procurará exponer ciertos comentarios acerca de diferentes temas de salud en el trabajo. No se pretende ahora de “criticar” o “sugerir correcciones” sobre sus comentarios, sino por el contrario, se trata de ponerlos de manifiesto para hacer una reflexión sobre el tema. De nuevo iniciamos el recorrido por la realidad de las condiciones de trabajo de los conductores/as, pero ahora desde esta perspectiva.

La primera parada, tu salud.

6.6.1. LA OPINIÓN SOBRE LAS ENFERMEDADES PROFESIONALES

Los conductores/as saben cuáles son los daños que causa su trabajo, como las lumbalgias, las cervicalgias, dolor en rodillas, trastornos psicológicos, los del sueño, etc. Se lamentan de forma natural porque tienen que resignarse a que la Mutua no las tramitará como enfermedades profesionales. Saben de antemano que se negarán, como siempre, y por eso viven sus bajas como si fueran enfermedades comunes.

“...ya no voy a decir que eso se pueda evitar, bajo ningún concepto porque no hay ningún método para que se gire esta situación, pero sí pienso que se debía trabajar un poco en que se considere en su momento como si fuera enfermedad laboral, enfermedad profesional, que no se nos concede y no deja de ser por razón del trabajo.” (V)

En la mayoría de los casos es la Mutua quien va a derivar a la seguridad social cualquier enfermedad, sea la que sea. Ya se ha creado una conducta de ni siquiera acudir allí, saben que se rechazará su problema. Ya funcionan con ese criterio aprendido.

(Reconocidas las enfermedades) “No. Yo el primer trabajo que tuve fue con un camión, que estuve en Tubos Reunidos, son tubos de metal y el tubo está continuamente golpeando uno con otro. Se producían unos ruidos estridentes terribles y yo perdí bastante oído a cuenta de eso. Y el médico de la mutua lo sabía, pero no me lo reconocían.” (B2)

6.6.2. PERCEPCIÓN DE LAS CAUSAS DE DAÑOS PARA LA SALUD

Conocen bien cuáles son los factores de riesgo que les están afectando, que son el motivo de sus dolencias, y los asumen como algo “natural” de la profesión.

“conlleva problemas estomacales y problemas de sueño porque unas veces tienes que madrugar y otras veces tienes que trasnochar, semana sí y semana no. Es un sistema de trabajo que yo lo veo inadecuado para la salud.” (V)

“...el problema principal de este trabajo me lo dijo hace mucho tiempo un veterano. Me dijo que este trabajo es como las termitas, no se ve pero te mina por dentro. Entonces yo creo que sí, estoy de acuerdo en que llega un momento en que te bloqueas.” (Z)

Lo mismo ocurre cuando saben que el deterioro de su organismo y el envejecimiento prematuro se deben a la turnicidad.

“Yo no se, tengo un primo que es biólogo. No sé si me lo dijo de broma, pero dice que el monóxido de carbono también afecta al carácter. Estar todo el día aspirando monóxido de carbono en el ambiente. Yo no sé si será verdad o no, pero por mi experiencia personal lo que veo es que yo me he vuelto mucho más susceptible. O sea pequeñas cosas que antes te decía la gente que no te tocaban nada, ahora saltas como si fueras un gato. Y luego tú lo analizas fríamente en casa y dices: “y yo porqué tengo que contestar así si es una tontería”. (Z)

“Es decir, cuando pasan una serie de años decir: “es que yo no era así, es que yo le tengo un cierto reparo a esas situaciones”, pero es porque se ha vivido previamente toda esa actuación de presión que hay.”(S)

“...con el paso de los años te vas aplastando las vértebras una con otra y se te van haciendo las hernias. No es de un día para otro, yo ya llevo 15 años y he tenido dos recaídas por el tema este.” (MLL)

“...posiblemente es el exceso de celos, el querer hacer tu trabajo lo mejor posible y claro eso repercute en otras enfermedades que tampoco te van a reconocer como es la próstata. Aquí en este sector las enfermedades prostaatáticas son numerosas. Yo creo que es debido a ese celo que tenemos de hacer el trabajo bien hecho, el no parar, el no llegar, todo eso llega un

La primera parada, tu salud.

momento que se acumula de tal manera que uno termina fatal con el tema del estrés.” (MB)

“...muchas veces acabas con un estrés enorme por los horarios, por la responsabilidad que llevamos. Se están dando muchas enfermedades tanto de anginas de pecho como de infartos. En mucha gente que trabaja con esas condiciones se están dando problemas cervicales, de espalda, hernias, gente que ha ido a la mutua con este tipo de enfermedades y eso es todos los meses.” (G)

Viven con penosidad ese problema de falta de tiempo para sus necesidades.

“...el tema de la próstata que padece mucha gente. Como no has hecho tus necesidades cuando lo requiere el tiempo, porque no tienes tiempo, entonces de esas enfermedades se están dando muchas, sobre todo de próstata. Quizás sea una de las más significativas” (G)

Parecen contarlos como asumiéndolo, con resignación. Han aprendido a ir aceptándolo, es algo que no van a cambiarlo por ellos/as.

“...Bueno pues yo una de las cosas que peor llevo son los relevos. Los relevos por la tarde sobre todo los domingos a las cuatro y media de la tarde. A mí me parece inhumano a las cuatro y media de la tarde salir de trabajar un domingo o un festivo. Y luego el resto de la semana pues también hay relevos malos...” (B2)

Es como una reacción de “adaptación”, aunque lamentada, pues comunican cómo sufren esa tensión permanente en su trabajo.

“Yo procuro desconectar cuando puedo. Lo que sí me molesta más es cuando tengo que ir a trabajar por la mañana, a ver con que me encuentro hoy.” “Vas como prevenido. A ver que va a pasarme hoy. (B2)

“Pero es desagradable empezar a trabajar lloviendo. Se empañan los cristales cuando empieza a montar la gente, tienes que ir así porque es una línea interurbana y va por zonas nocturnas. No es como las líneas urbanas que siempre es de día. Y eso, la primera vuelta lloviendo y siempre vas mal.” (B2)

Lo mismo ocurre con ese dolor de huesos cotidiano que les acompaña

al ir a trabajar. Emiten sus quejas sabiendo que nada va a ser modificado por mejorar su estado de salud.

“Te operas de hernia discal y vuelves de la baja y resulta que sigues con los mismos asquerosos asientos que antes de que te hubieras operado. Le dices al jefe: “oye que estamos con la espalda mal” Pero no se cambian los asientos. Es algo que no comprendo.” (B2)

Parece que esperan una posibilidad en la que a través del cumplimiento legal de alguna norma, esta situación mejore. Es esa cultura de prevención “legalista” que antes se ha citado. A la vez que sufren las consecuencias de esa cultura de negación de los daños, de una forma ya instaurada.

La primera parada, tu salud.

6.6.3. LA OPINIÓN SOBRE LA FATIGA LABORAL O LA FORMA DE APRECIAR EL PROBLEMA

Ya se ha citado anteriormente, pero aquí se exponen algunas ideas peculiares.

Mas bien la intención es la de resaltar ciertas curiosidades sobre las consecuencias de la fatiga laboral. Algunas anécdotas pueden ser contadas en tono divertido, pero sin olvidar que constituyen un riesgo muy presente.

Cuando se les pregunta por agentes de riesgo causantes de fatiga laboral, aunque sin mencionarlos de esta manera, saben identificar su presencia, así como sus consecuencias sobre la persona. Pero no parecen en tal grado conscientes de que son víctimas muy representativas de este agente de riesgo.

Es importante que se analice este aspecto, pues la fatiga laboral en cuanto a la seguridad vial, es un riesgo que tiene alta relevancia. Mientras tanto conviven con esa actitud empresarial de ocultación del problema, tapando todo aquello que interfiera los objetivos económicos, aunque sea a costa del deterioro humano.

Se trata de una cultura de la patronal extraordinariamente enfocada a la negación de las consecuencias de daño por las condiciones de trabajo, con un esfuerzo por la ocultación de los riesgos. Una actitud apoyada por las Mutuas, que facilitan esta labor. Para el trabajador/a inmerso en este panorama, supone asumir que esta es una realidad que le rodea. Por eso tiene la duda, muy justificada lógicamente, de que existan alternativas a esta situación.

Todo influye sobre una particular forma de sentir cada persona. Por ejemplo, respecto al síndrome de apnea del sueño, que hace especial incidencia en este tipos de trabajos, lo reconocen como que está presente entre ellos, pero no quiere extenderse. Tal vez, porque a la vez que son víctimas de ello, temen que se sepa, pues en ningún momento confían que se reconozca un origen laboral, sino todo lo contrario, y que incluso pueda comprometer su empleo.

(sobre la apnea) “¡Hombre!, pero es que también mucha gente la tiene y no sabe que la tiene. Es que ese es el problema. Declarada hay un 5%. No habrá más. Pero es que mucha gente (y lo sé porque mi padre la tiene) la tiene y no se da cuenta. Mucha gente se cree que es normal. Que tú te levantes de la cama de recién dormido, te sientes en el sofá y te quedas dormido.” (MLL)

(La apnea)” No es que sea muy generalizado pero sí se está oyendo que hay bastante gente ahora. El otro día estuve con un compañero que está de baja y le están haciendo pruebas porque no saben de qué le viene el cansancio y le han puesto el oxígeno por la noche y dice que no se adapta a el. Lo está pasando muy mal. No te puedo decir, a lo mejor hay 8 o 10, que es una cantidad ridícula porque somos quinientos y pico.” (MB)

El asunto del síndrome de fatiga crónica, no se identifica como enfermedad, con la necesidad de una baja laboral por este motivo.

“Sabes lo que pasa, que cuando estás estresado no vas al médico y dices mira que estoy estresado, dame la baja. Al final lo que pasa es que provocas un accidente o alguna cosa de esas, y es cuando realmente sale, cuando aflora “ (B2)

Es mas, esta fatiga, con sus manifestaciones variadas en la forma de enfermar, no solo no es reconocida como tal, sino que además este término les inspira algo similar a una debilidad para trabajar. Hay un mecanismo defensivo como de disimular sus consecuencias. Hacer que no se note.

(bajas por fatiga) “Nosotros no nos lo podemos permitir.” (B2)

“Estás deseando que salga el sol para poder ponerte la gafas de sol y que no te vean los ojos. Porque voy por la autopista y voy aguantando la respiración, porque es lo mejor que hay para no dormirte.” (B)

Sin saber por qué, participan de los efectos de la fatiga. Por ejemplo, es muy característico que en estados de fatiga, sin que la persona sea muy consciente de ellos, haya una tendencia a incrementar la ingesta de caramelos, de galletas, etc. Como aporte de elementos satisfactorios a modo de un mecanismo defensivo para sobrellevar la situación.

“Yo he tomado la determinación de llevar caramelos y cuando veo que estoy cansado, chupo los caramelos y parece que te ayuda a mantenerte más concentrado. Y como no fumo y los chicles no me van, pues llevo caramelos.” (B)

También intentan superar ese problema de no poder ir al servicio cuando se desea.

La primera parada, tu salud.

“Con el agravante que esta empresa tiene la costumbre de poner las cabeceras y los finales en el mismo sitio, con lo cual tú llegas después de dos horas con la vejiga hasta arriba y tienes veinte personas en la parada, que es que te da hasta miedo bajarte.” (ME2)

“Pero además una cosa; imagínate que tú llevas 20 minutos esperando un conductor y llega el conductor y le ves que se baja por la puerta de atrás y se mete en un bar. A mí me han llegado a decir: borracho e, indecente. Claro y tú no le puedes decir a la gente: ¡oiga que yo también tengo que orinar!” (ME2)

6.6.4. COMPARACIÓN CON OTROS TRABAJOS

Dentro de la misma conducción en carretera hay variaciones entre unos trabajos y otros. Según el puesto de trabajo, existen diferencias entre el transporte urbano y el interurbano.

“Yo considero que el trabajo de camionero es duro, pero trabajar ocho horas o diez horas seguidas en el transporte urbano lo considero tan duro o más, ya que todo el metabolismo del cuerpo tiene que trabajar de forma muy diferente. Considero que en la carretera vas mucho más relajado y mucho más tranquilo. Aquí no, uno que sale, otro que se te mete, otro que no se te mete, que si sales, aquí los nervios revientan, la vista te revienta, tenemos muchos problemas. Yo considero el transporte urbano, a parte de duro, poco considerado por parte de de la empresa y de la sociedad.” (V)

“...llevo cuarenta años y desde los dieciocho he estado en la carretera. Vengo de familia de camioneros y he acabado aquí como otro cualquiera. Entonces a mí nadie me tiene que enseñar lo que es conducir, pero claro una cosa es saber conducir y otra es trabajar aquí. Este es otro mundo totalmente distinto.” (Z)

La tensión de la conducción por la ciudad es reconocida por cualquier ciudadano. Pues ahora imaginemos ese conductor/a que transcurre durante toda su jornada de parada en parada rutinariamente, arranca y para, cobrando al público, informando, abre y cierra puertas, arranca, sigue,...etc.

En el transporte interurbano hay influencia de problemas relacionados también con el público, y con la carretera, pero con marcadas diferencias respecto a la monotonía y repetitividad de funciones. En el transporte urbano las tareas repetitivas, junto la presión de tiempos, la falta de descansos y las presiones añadidas con las actitudes del público, conducen hacia un camino más destructivo de la persona. El trabajador/a no puede intervenir sobre los eventos que puedan surgir en la ciudad.

“Ahora, me dicen cógete el camión y vete a hacer un viaje a cualquier sitio y yo prefiero ir como albañil a picar. Me dice un albañil cógete un pico que vamos a picar una zanja y prefiero coger el pico antes que un autobús o un camión porque es que cambia tu personalidad. Cambiando un poquito de trabajo te relajas.” (MB)

La primera parada, tu salud.

“Tú intentas desmontarle, tú echas el freno de mano al primero que viene, que son varios al día, intentas desmontarle sus argumentos hablándole y mirándole a los ojos y siendo amable. Y los de atrás te están diciendo: ¡eh, oiga, que nos vamos, que tengo prisa! Y no es lo mismo una azafata de mostrador que un conductor. O sino el mismo compañero que está en la otra parada te está tocando el claxon: ¡ qué pasa que yo también quiero cargar!” (ME1)

6.6.5. SOBRE EL CARNÉ POR PUNTOS Y SUS CONSECUENCIAS

Esta es la novedad actual, pero lo que importa es el qué supone para el profesional, y si realmente se ha tenido en cuenta esto como en otros países. Veamos algunos comentarios al respecto.

“La gente está muy acostumbrada a correr, a pisarle. Y ya no solamente el correr. Ayer mismo paró la policía municipal a un compañero con tres luces fundidas, eso con el carné por puntos son dos puntos de retirada de carné.” (MLL)

“Le va a volar el carné a más de uno. Ese es un tema que es complicado. Tenían que haber hecho una movilización fuerte del sector porque el problema no es ya cuando cometes un error, que lo podemos cometer y más cuando estás todo el día en la carretera, el problema es que te coja por delante cualquier guardia. Como es su palabra contra la tuya. Que te has pasado un disco, y como lo demuestras. (MB)

“El tema del carné por puntos, si nos ponemos a hacer las cosas como se deben de hacer, no haríamos ni la mitad de lo que haces. Si respetamos la velocidad, si respetamos los semáforos, si respetamos los pasos de peatones, la mitad de los viajes, olvídате.” (G)

“Si tú llegas, vas pasado de tiempo y todavía tienes que hacer el último viaje, sabes que vas a ir más rápido. Por lo tanto más posibilidades de que te paren. Como te paren por exceso de velocidad y encima vas pasado de tiempo, pues ya la has liado. Tenemos que acordarnos que el uno de julio entra en vigor el carné por puntos, o sea que nos zumban, pero nos zumban el carné en cuatro días. La gente se tiene que dar cuenta de que no podemos seguir trabajando así.” (B)

“Tal y como está la legislación nos va a afectar, y ahí el sindicato tiene que jugar sus bazas. Nos va a afectar en el sentido de que nos van a quitar puntos evidentemente, con las infracciones que cometamos conduciendo en el autobús. Y nos va a afectar indirectamente con las infracciones que cometamos conduciendo el coche particular. En Francia hicieron una lucha y ahí los conductores profesionales tuvieron su respuesta satisfactoria. Yo con mi coche voy a cometer una infracción como particular, y no voy a poder trabajar si me retiran el carné.” (ME1)

“Si te ciñes un poco a la normativa del código de la circulación, eres un bicho raro.” (ME1)

La primera parada, tu salud.

6.6.6. EL TRATO CON EL PÚBLICO

Este tema constituye uno de los puntos más importantes sobre la salud laboral de este colectivo de trabajadores/as. Al estrés que aporta la conducción propiamente dicha, se le añaden otros factores altamente estresantes como los relacionados con el trato con el público.

Todos estos contenidos de riesgo psicosocial constituyen un cóctel de daño psicológico para el trabajador/a. El riesgo psicosocial está escasa o nualmente analizado en estos puestos de trabajo. Cuando se han hecho estudios de riesgos, prácticamente nunca ha sido incluido.

Parece que han ido desarrollando una actitud de cierta aversión hacia la gente de su entorno. Es una reacción de negatividad, de temor/odio, que puede llevar a conductas alteradas, difíciles de contener y que son debidas al hecho convivir con esa tensión permanente.

“El público, porque eso es una cosa que nos lo tenemos que tragar, es así, es desagradable pero tenemos que tragar. ¿Apoyo? No sé si esto valdrá de algo, el apoyo hacia los trabajadores que trabajamos en el transporte urbano es nulo no, casi nulo diría, casi nulo, no hay apoyo ninguno.” (V)

“Tú vienes cargado con un coche lleno de viajeros y paras dos días seguidos porque te dan ganas de orinar y la gente que va dentro menos bonito te dicen de todo, porque te dicen que te estás cachondeando de ellos.” (V)

El hecho de tener que estar “al servicio” de todo tipo de personas, incluidas las problemáticas, o agresivas, es una de las causas de esas actitudes reactivas de rechazo permanente por parte de los conductores.

“Pienso que si yo estoy al volante y un tío me llama hijo de mi madre, por mucho que esté en un servicio público, por mucho aguante que tenga, yo pienso que eso interiormente me está afectando negativamente y acabo de mala leche. Yo si tengo que ayudar a cualquiera le ayudo hasta el máximo, pero que me venga un tío y que me empiece a insultar.” (V)

“Y te encuentras con unos rechazos, que eso parece que no, pero va influyendo, es la gotita de agua que está cayendo continuamente y la primera y la segunda no, pero cuando llega la número mil, ha hecho un agujerito y ese agujerito ya no se tapa, ya está hecho.” (V)

La variedad del tipo de gente que transcurre, es elevada. La probabilidad de encontrarse con cualquier tipo anómalo de persona, se incrementa respecto a otros trabajos.

“... pero yo no tengo porqué estar reprimiéndome, este es un trabajo que tengo que estar todos los días reprimiéndome. Además es raro, raro, que no tengas algún problema diario. Pero problemas no porque tú te los busques, nosotros no buscamos los problemas, te los genera la gente que entra, ya digo el tío que entra te viene llamando cualquier cosa. Oye es que pasó el de delante tuya y resulta que le pregunté y me cerró la puerta, eres un sinvergüenza, si es que el de delante mía es muy bueno y yo también soy bueno pero dígaselo a él, no me lo diga usted a mí. Esto es un problema que te vas tragando todos los días.” (V)

Es más, ante cualquier altercado posible se van a sentir solos. Sin el apoyo de la empresa, y con el temor de que les van a sancionar. Y lo mismo ocurre ante posibles reclamaciones, tampoco habrá testigos de su parte.

“Porque yo he tenido percances y a mí no me ha salido ningún testigo. Es un trabajo muy solitario. Aunque estés rodeado de gente, vas solo en el autobús, en todo caso algún enemigo o alguna vez sale algún testigo.” (Z)

Por si no fuera poco el trabajo de conducir con todos sus contenidos, además asumen funciones de vigilancia, pues también se enfrentan a la picaresca del ciudadano que no quiere pagar, y con el riesgo de encontrarse en un nuevo conflicto por ello.

“Lo de la tarjetas es vergonzoso, que la gente sabe que se está colando y después cuando les pillan: ¡es que el conductor no me ha dicho nada! Y además, el inspector tampoco te echa una mano, el inspector se calla la boca, en vez de decirle a la señora o al señor. El conductor no tiene obligación, la obligación la tiene el inspector, eso no se lo dice, se callan.” (Z)

Psicológicamente, aunque no pase nada, ese temor de que pueda ocurrir algo va cavando en su personalidad.

“Yo quiero conducir y no quiero saber más y hasta perdonaría el dinero que me dan por cobrar. Hacer mis ocho horas y no darle a la cabeza.” (Z)

El daño psicológico se manifiesta con esos cambios de carácter, el mal humor, el rechazo, e incluso esa sensación de odio que se va sembrando cotidianamente.

La primera parada, tu salud.

“Este trabajo lo que te hace es odiar a la gente.” (Z)

“...lo que mejor me iba en mi trabajo era poner cara de póquer, a parte que soy grande y así tirando a feote y me deja la gente en paz. Yo pongo la cara de póquer y la gente me dice: “macho es que estás amargado” Pues vale estoy amargado pero déjame en paz.” (Z)

Además, los conductores tiene que “dar la cara de la empresa” ante cualquier anomalía, aunque no tuvieran la responsabilidad en ello, y aunque no esté bajo su responsabilidad la capacidad de ejercer el control de muchos eventos que pueden surgir: el tráfico, las obras, los atascos, las modificaciones de rutas, o incluso que no funciones el aire acondicionado. Se sienten obligados a dar explicaciones a un público que les increpa con facilidad.

“...el conductor lo padece tanto el que no funcione el aire acondicionado en el coche, como el propio viajero. Lo que pasa es que vuelve otra vez a lo mismo, el viajero piensa que el conductor es el responsable de que el aire acondicionado no funcione, es responsable de que se ponga o no se ponga en funcionamiento. Han llegado casos, bastantes veces, durante el verano ocurre bastantes veces, que los conductores se retiran por golpes de calor, que los conductores paran los coches porque los propios usuarios se lo paran debido al mal funcionamiento del aire acondicionado y que los conductores han abandonado el vehículo porque no son capaces de seguir.” (S)

“...desde deficiencias en la propia línea, deficiencias en los vehículos, deficiencias en el servicio, obras, manifestaciones, todo lo que suponga un deterioro del servicio, el conductor es el receptor de las quejas y en muchos casos, digamos, el culpable.” (S)

“Sí, yo no vivo. Pero es que la gente cuando dice que nosotros estamos de relaciones públicas, muy bien estamos en relaciones públicas. Soy un conductor que a mí me pagan de tal hora a tal hora por llevarte a ti al trabajo, llevarte al médico, llevarte donde sea. Pero que yo no tengo porqué aguantar ni tus broncas, ni que esta noche te hayas peleado con tú marido, ni de que tu hijo se haya metido en las drogas, ¡que no es culpa mía!” (S)

Sienten una necesidad de reconocimiento de sus funciones reales, de valoración de su tarea. Están hartos de tanta crítica frente a la escasez de aprobación, mientras que siguen esmerando su profesionalidad,

esquivando los eventos que interfieren en su trabajo, y procurando cumplir por encima de sus capacidades.

“Entonces ese trabajador que no tiene claro (hablando del trabajador medio) no tiene muy claro lo que es un servicio público y su papel dentro del servicio público, y el papel del servicio público dentro de la sociedad, y el derecho de cualquier ciudadano a utilizar un transporte público lo más económico posible, incluso gratuito. En medio de todo eso resulta que a él le están negando su derecho principal, que es tener unas mejores condiciones económicas, las mejores posibles, sin embargo está transportando viajeros de manera gratuita. Con lo cual esa confrontación usuario-conductor todavía se reproduce más, porque ese conductor, encima me enfrente contigo que tú estás imposibilitando que a mí me suban mi salario porque tengo que llevarte gratis.” (S)

“Y es irónico porque precisamente el que más te protesta es el que menos paga. Sin pagar un duro también quiere que le den una coca cola y un paquetito de avellanas.” (S)

Se ven afrontando situaciones que no están se su mano, pero procuran sortear los problemas, pues temen padecer las consecuencias.

En condiciones adversas de tráfico intenso, de atascos, de retrasos, etc. Ejercerán al extremo sus habilidades en el buen hacer como si en ellos/as radicara la culpa de que ocurra. Pero es que la culpa se la van a echar, saben que sufrirán la crítica de los pasajeros, y esto les hace sentirse responsables, por miedo a padecer las reacciones de la gente.

Independientemente de que ocurra algo o no, el temor a que surja es causa de esa tensión permanente que va haciendo mella en su mente.

Por este motivo, también reivindican mejoras del transporte público, para evitarse los problemas de los comentarios de la gente, porque son quienes vana tener que lidiar con ello.

“...como no mejore el transporte público pues la gente prefiere el coche está clarísimo. Para ir como van en Colonia Jardín con la cara en la luna y aguantando a toda la basca y tardando lo mismo que en un turismo pues prefieren ir en el turismo que por lo menos van escuchando música y van solitos.” (MLL)

Progresivamente, y con la antigüedad en el puesto, se va generando una especie de “adaptación” a estos problemas. Es como un mecanismo

La primera parada, tu salud.

defensivo pero que conlleva un deterioro en su personalidad. No se aprecian adaptaciones del trabajo a la persona, pues no se ha ejercido prevención alguna en este aspecto. Por el contrario, hay un intento de adaptación del trabajador/a a las exigencias del público, del trabajo, a la presión de tiempos, a aguantarse sin poder ir al servicio, etc. El resultado tiene un precio muy caro: la propia salud de los conductores/as, tanto física como psicológica.

“Aguantar al jefe, soportar a los pasajeros, al de por la mañana temprano que está aquí y te está dando voces porque no hay mucha educación. Hay líneas que es que llevan media hora de retraso, entonces el que entra, el primero que entra por la puerta ya sabes que te va a pegar. Lo que pasa es que cuando llevas ya un tiempo te acostumbras, te vas acostumbrando y ya está. Luego el problema es que cuando llegas a la cabecera te está esperando el inspector y también te va a zumbar. Apretar, te aprietan por todos los lados.” (MLL)

“El problema es que el conductor es el tope de todo. Si los servicios van mal todas las quejas del público van al conductor, la mayor parte de las quejas del público vienen porque los servicios van mal porque la empresa no cubre los servicios como los debiera de cubrir. Hay muy poco recorrido entre destino y origen con lo cual en el momento que hay algún atasco o cualquier cosa ya no da el horario, la gente se cabrea y el primero que pega es el conductor.” (MB)

“.....porque estamos en un turno que trasportamos unas 700 personas, entre las 700 personas hay gente de todo, a lo mejor hay alguno que dice: “¡Tú gilipollas, porqué llegas tarde o porque has frenado!” o cualquier cosa. (MB)”

“Tú ahora mismo abres la puerta fuera de parada y viene una persona corriendo. Yo no tengo obligación ninguna y es que además me puedo buscar un lío si se me cae al subir fuera de parada, bueno pues sube y no te dan ni las gracias, le abres y no te da ni las gracias porque piensa que es un deber nuestro. Lo curioso no es eso, porque si no le abres a ese señor los que llevas dentro también te miran con mala cara, porque eres malo y no lo quieren comprender. Hoy en día, la gente obligaciones las mínimas, entonces si tú no le has abierto ya eres malo tanto para uno como para otro, si tú no le quieres cambiar el dinero a uno ya eres malo porque no le quieres cambiar el dinero y ya te digo siempre te quieren buscar a ti la responsabilidad y la culpa.” (MB)

La gente demanda cada vez más, y en el puesto de conductor, no se le pueden incluir funciones como en cualquier otro trabajo de atención al público, porque mientras debe conducir.

“...aquí hay compañeros que todo el día van con alguno recostado delante, dándole información, hablándole. ¿Qué pasa? cuando pegan un freno o cualquier cosa ieres gilipollas, si vas hablando, no haces nada más que hablar! Y luego se cabrean. Aquí hay quien se sabe mi vida; saben como me llamo, saben quien soy, etc. Lo oyen los 60 que van, se lo estás diciendo a ese, pero lo oyen los 60 que van. Yo tengo el concepto de que el viajero en sí no es malo, el 90% de la gente no quiere problemas, suben te dan los buenos días te pagan y punto.” (MB)

Pero ante estas actitudes de rechazo o de aversión, que pueden sentir, son conscientes y comprensivos con las quejas que les transmiten los pasajeros. Pero lo que querrían hacerles saber es que las circunstancias de las que se quejan, no están en su mano, que no dependen del conductor/a que está ahí.

Entienden que después de una cola de espera de mucho tiempo, esos pasajeros sufrirán consecuencias de sus retrasos, que se incorporarán tarde al trabajo, etc. Hay pasajeros que disparan sus contestaciones y sus quejas sobre el conductor/a que tienen más a mano. Lo comprenden, pero no tienen por qué padecer los insultos.

“La gente siempre la paga con el conductor. Yo suelo decir: ¿tiene usted alguna queja?, pues le doy el libro de reclamaciones, a mí no me diga nada. Aquí tienen la hoja de reclamaciones si la quiere. Claro pero llegan más tarde al trabajo si tienen que rellenar la hoja de reclamaciones. O le doy el teléfono, llame a la empresa y diga lo que ha pasado, que vengo media hora tarde o que vengo una hora tarde pero no porque me da la gana a mí, llego media hora tarde porque ha habido un atasco o porque ha habido un accidente, mil cosas.” (B2)

“...que los viajeros no se atienen a razones, aunque se lo justifiques, siempre parece que es algo personal, que vas tú en contra de ellos, parece que lo haces a mala leche. Lo que también decían es que llegas a cabecera y ves lo que es la cabecera de línea que está llena y a lo mejor llevas dos viajes que tienes ganas de ir al baño y no te bajas porque lo estás viendo, porque es que te da hasta vergüenza, tienes que continuar.” (ME2)

La primera parada, tu salud.

Aún son más comprensivos en el caso de los/as ancianos/as. Pero a pesar de comprenderles, viven su dificultad de movimientos con la sensación de que enlentecen, entorpecen la labor. Por ejemplo, ante la presión del tiempo, cualquier elemento de retraso es molesto, aunque sea un pobre anciano. No pueden tener disposición de ayuda por culpa de la presión de tiempos que les agobia.

“Entonces ves al clásico viejo, ves un viejo corriendo, da igual por donde, ya puede ser por el paso de peatones, sin el paso de peatones, les da igual. El viejo no puede entender las prisas que lleva el conductor, porque su obsesión y su objetivo es que quiere viajar, que quiere moverse, que quiere ir. Claro el conductor piensa para sus adentros: el desgraciado del viejo, así se murieran todos los viejos, estoy hasta la narices de los viejos...ese es el lenguaje, por desgracia, que se da en el conductor del autobús. ¿Por qué? ¿Porque el conductor del autobús es una persona asocial y está en contra de los viejos? NO, es una persona igual que el resto de los mortales, con las mismas sensibilidades, lo que pasa es que la situación de presión psicológica es tremenda.” (ME1)

“...personas de la tercera edad que tienen hoy en día una movilidad, afortunadamente, pero dentro del autobús te dan una problemática exagerada. Encima vas con los horarios ajustados...” (ME1)

“Desde ese punto de vista la personas mayores tienen más dificultades en bajar al metro, hacer transbordos, se desorientan. Por lo tanto son viajeros cautivos del autobús, de ahí que llevemos tantas personas mayores.” (ME1)

Además los ancianos/as son los que luego pueden caerse, reclamar, etc. Y el trabajo no está diseñado para atender estas situaciones, no da tiempo. Otro tema son los ancianos que “les gusta caerse” para luego reclamar, o los que simplemente se dejan caer pensando en la amortiguación de los que les rodean, recibiendo otro/s el golpe. Demasiadas cosas para atender a la vez y sin tiempo.

“El dicho más popular que hay entre los conductores es: “el mejor viajero es el que se queda en la parada” porque es el que no me va a dar problemas.” (ME1)

Lo que sufren con más intensidad, es que el problema pueda derivar

en la agresión física. Pues más allá de los problemas relacionados con las críticas y hasta los insultos, pueden ocurrir altercados más o menos violentos. El temor es superior, porque ante cualquier conflicto, la empresa además de no apoyarles, puede tener actitudes de sanción.

“Claro cuando este usuario que está cabreado, que no viene el autobús, que las regularidades no se dan en ningún sitio, que llega tarde a todos los sitios, pues está crispado y por lo tanto los insultos, la descalificación y tal. Aparece el energúmeno que aprovechando esa presión que se está produciendo en el autobús, pues llega el puñetazo incluso a veces el navajazo. Porque energúmenos de esos los ha habido, los hay y los va a seguir habiendo.” (ME1)

“Y a parte que tú tienes cualquier problema aquí, cualquier caída, cualquier cosa, y siempre el culpable eres tú. Pero es que cuando llegas a la empresa tú jefe muy rara vez te dice la culpa es del otro coche, normalmente siempre informa: el culpable es el conductor.” (ME1)

La primera parada, tu salud.

6.6.7. RESPECTO AL TRATO CON EL PÚBLICO EN ASPECTOS DE RESPONSABILIDAD (POSITIVIDAD)

La responsabilidad que sienten los conductores también se manifiesta en el trato con los pasajeros de una forma positiva, con actitud humana, de protección.

“A mí se me dio un caso con un chaval que es sordomudo, tienes que avisar, encima de que ya vienes dando voces: ¡al puente Vallecas, al puente Vallecas! Y se me queda el chaval solo. Luego ya me di cuenta que el chaval era sordomudo, que ya lo conozco pero tú imagínate.” (ME1)

“.....a un portugués lo lleve durante más de un año durmiendo en el autobús todos los sábados y todo los domingos que trabajaba, al menos durante cuatro viajes. Y subir el inspector y decir: ¡que llevas un tío ahí! Vamos a ver, un drogadicto hecho una pena, con los pies engangrenados, que estaba por ahí a ver que buscaba, a ver como sobrevivía y se me montaba en el autobús muerto de sueño el sábado por la mañana, que no llevaba a nadie y el domingo que la mitad de los viajes los hacía vacío, que subían dos o tres en la línea. Le decía: “vete a los asientos de atrás” y se echaba allí a dormir. ¿Qué me decían los compañeros? ¡Macho es que tú eres una hermanita de la caridad. A los drogadictos esos los tenían que matar! Es que ese es el lenguaje de la mayoría de la sociedad, por desgracia, pero si son enfermos que les quedan dos afeitados y que además no tienen perspectiva de vida. Esas cosas hay que saberlas sobrellevar y no es fácil sobrellevarlas.” (ME1)

“La mayor preocupación es el viajero que no se caiga y sobre todo los inestables.” (MM)

“..... y sino la abuelita que ya estaba fastidiada. Y tú porque se ha caído, o se ha dado con la barra, ya aprovecha o ya viene el hijo o la nieta y te la monta. Y la abuela estaba fastidiada aquí, pero es que tú la has rematado.” (MM)

No siempre son situaciones negativas, pues a pesar de la deshumanización del puesto de trabajo queda ese fondo de solidaridad, de ayuda ciudadana, de ternura que aflora en ciertas circunstancias. Pues a pesar de la tendencia negativa que causan esas condiciones de trabajo, no se han llegado a erradicar los sentimientos humanos. Esos sentimientos que los aporta el propio trabajador/a, es el único punto en que se habla de humanización del puesto.

6.6.8. RESPECTO A LA INSEGURIDAD CIUDADANA

El problema de la inseguridad ciudadana estará siempre presente y tendrán que afrontarlo con individualidad, con soledad ante un peligro variable, que se puede manifestar en cualquier momento.

El temor es mayor al trabajar en determinadas líneas, en ciertos horarios, en lugares con fiestas, calles con altercados, etc. Y esto se agrava si se transporta personal en condiciones variadas, que pueden estar alcoholizadas, con efectos de sustancias, gente violenta, o con intenciones de delinquir, etc. Se trata de un transporte público en el suben y bajan personas de dudosas conductas, lo que no ocurre en otro tipo de transportes. A la vez puede haber una importante repercusión con riesgo sobre la seguridad vial, y con fatales consecuencias.

Los conductores necesitan que se aborde con esmero este problema y que se consideren las acciones preventivas que sean necesarias aplicar, ya que estas situaciones están haciendo sus estragos a nivel psicológico.

“...la cuestión psicológica, la cuestión de sentirte apoyado, porque evidentemente el trabajador entiende que es imposible que haya un policía que te pueda atender en un minuto. Está claro. El problema de la inseguridad ciudadana se sale del ámbito de la seguridad laboral y entra en otro ámbito más complejo...” (S)

“Me refiero a los turismos que van delante de nosotros, a la circulación en general y a los problemas que tenemos sociales, que estamos teniendo en casi toda la ciudad. Yo ya no me meto ni en sitios marginales ni no marginales. Esto ya se ha desencadenado, está generalizado como los botellones. Esto está generalizado de una manera que es que te da miedo pasar incluso por los Remedios. Sea los Remedios, sea Santa Clara, porque ya, no digamos que diariamente, pero con relativa frecuencia estamos padeciendo las iras de la gente, que yo no se lo que le está ocurriendo a esta sociedad, tráfico, las personas, o yo que sé.” (S)

“Y si tienes un problema con cualquiera y sabe el tío que tú pasas por allí todos los días, al día siguiente te está esperando y nada más que abras la puerta ya la tienes montada.” (S)

La primera parada, tu salud.

6.6.9. SENTIMIENTOS DE RESPONSABILIDAD O DE CULPABILIDAD

Tal como se ha referido anteriormente, los conductores sienten un esmero en su responsabilidad, porque se les ha inducido esa situación de afrontar las críticas y las quejas de los eventos que surjan como si fueran los culpables. La situación extrema, es cuando ya casi llegan a sentir esa culpabilidad. A veces se aprecia en sus propios comentarios.

“.....siempre todas las culpas las paga el conductor, en todos los aspectos, tráfico, personal, empresa, todo. Hasta la misma empresa te echa a ti las culpas de todo, la gente te echa la culpa de todo, los jefes nos echan la culpa de todo, siempre. En este trabajo pocas veces a mí me habrán llegado y me han dicho: ¡que bien has conducido y que bien nos has traído! Es la obligación mía hacerlo así, pero a ti nunca te van a reconocer que has hecho el trabajo bien. Un pastelero hace una tarta y le dicen ¡que bien te ha salido la tarta, que buena!.” (MB)

“Somos personas desprotegidas totalmente, incluso contando con la policía, llamas a la policía y al que no hace caso es al conductor del autobús, cualquiera tiene más razón que el conductor del autobús y además es como una costumbre ya asumida. Primero el conductor del autobús nunca tiene razón, pero el conductor del autobús siempre tiene la culpa, que la mitad de las veces no es así, cuando tienes culpa tienes culpa y cuando no, no, pero la mentalidad de la gente es otra. Está asumido que el conductor es el responsable de todo y el culpable de todo. A mí me han llegado a decir: “¡con la que está cayendo!”, pero que culpa tengo yo de que esté lloviendo, que yo no tengo la culpa de que llueva.” (G)

6.6.10. LA SITUACIÓN ANTE LOS CONFLICTOS

En primer lugar, el desamparo por parte de la empresa ante cualquier reclamación. Es decir, ante cualquier incidente, o porque ha sido increpado, insultado, etc. Además ven que pueden ser denunciados/as por su propia empresa, que no va a mediar a su favor. Si los conflictos terminan en un juzgado, que es más normal de lo que nos podríamos pensar, no encuentran respaldo, incluso tienen que afrontar las consecuencias económicas.

“Aquí hay un montón de compañeros que me conocen y me consideran una persona que no soy mala persona, ahora, siempre y cuando no me toquen la fibra. A raíz de este problema (en el juzgado me ha gastado cerca de un millón y medio de pesetas de mi bolsillo, el cual la empresa se ha desentendido totalmente) yo ya no miro a la gente con la misma cara. Yo ya no veo personas que se me montan. A mí el que me dice buenos días no se si darle los buenos días o pegarle una colleja.” (S)

“La filosofía de la empresa en ese sentido, el argumento para no defender al trabajador, está claro. En el supuesto de que en un caso el Magistrado, el Juez le dé la razón al usuario, la empresa no quiere que se haga público o que se pudiera pensar desde el público, que la empresa ha defendido a un trabajador que ha agredido a un usuario.” (S)

“.....ha habido un último caso que hemos atendido nosotros desde la organización, de dos chicas que un día de lluvia ponen los pies en el asiento de adelante y llenan de barro los asientos. Entonces el conductor les llama la atención porque lógicamente el siguiente cliente se va a montar sobre unos asientos que están llenos de barro y se van quejar. Y cuando defiende la calidad del servicio, en cuanto que no deben de poner los pies, pues estas chicas lo insultan y además dicen que las ha agredido verbalmente porque son chicas jóvenes y que él ha usado palabras groseras. Y al final acabó con una sanción, se quejan a la empresa, dan una nota, y la empresa al final sanciona al trabajador con diez días de empleo y sueldo porque entiende que han podido llevar razón las chicas.” (S)

Estas situaciones van ejerciendo una influencia en su forma de proceder, en su criterio. Para remate, cuando la empresa no sanciona hasta puede llegar a parecer motivo de agradecimiento.

La primera parada, tu salud.

“Encima tengo que dar gracias de que a mí la empresa no me sancione “ (S)

“Luego si tienes algún problemilla y tienes un juicio por un roce. A mí me tocó uno muy grave y no en esta empresa sino en otra empresa, pero simplemente que sea un roce de nada tienes que ir a juicio. El abogado, llevas allí, habla él y luego cuando tú vas a hablar la señorita te dice que no puedes hablar y no puedes hablar. Yo he estado en un juicio muy grave y no me han dejado hablar.” (MB)

“Lo que dices tú de esta empresa tienes razón, porque yo para seis años que estoy aquí no he ido a juicio nada más que a una declaración muy leve. No si aquí no hay problema pero hay empresas que se lavan las manos. Yo en una empresa estuve seis años y pico y me conozco todos los juzgados de Madrid. Allí estaba todos los días de juicio por un pequeño roce de nada te metían en juicio para sacar dinero Aquí normalmente como no sea una cosa muy gorda, no vas a juicio” (MB)

“...discutió con otro conductor y metió el brazo por la ventanilla, le dio un puñetazo y le rompió las gafas y dice la empresa que no se hace responsable de esa rotura de gafas puesto que la agresión no ha sido dentro del autobús y que él perfectamente podía haber evitado discutir con ese señor cerrando la ventana. Esos son los argumentos de la empresa. Por eso te digo que en este sentido estamos súper desprotegidos. “ (G)

“Depende del número de accidentes que lleves. Hay gente que le han llamado para amonestar porque llevan muchos accidentes y varios son culpables. A mí no me han llamado la atención nunca. (G)

Dan la cara y las explicaciones ante el público de los inconvenientes que haya generado la empresa, pero ésta no adopta un papel de protección del trabajador, sino de sanción en todo caso. Por último saben que hay profesionales que intentan sufrir un accidente en el autobús para luego pedir indemnizaciones. Pues también les temen, porque las consecuencias podrían tener repercusión sobre ellos/as.

6.6.11. SENTIMIENTO DE “MÁQUINA” COMO PARTE DEL SISTEMA

Dentro de este entramado de presiones, en el que cumplen con automatismo sus funciones, surge un sentimiento de trabajar como “una máquina”.

“¿Por qué te metiste? Me metí porque tenía el semáforo en verde y podía, pero se me ha metido un coche y me ha dejado aquí estancado y ahora que hago. Eso recae sobre nosotros. Hay muy poco apoyo con respecto al ayuntamiento en el trabajo que estamos realizando por lo menos aquí en Vigo, no sé en otras ciudades. Aquí los carriles bus es como si no existieran, las paradas no existen, tienes que hacerlo todo de mala manera. Y luego te dice el público: ¿Por qué no paras más arrimado? No paro porque no puedo, están los coches ahí y no me puedo arrimar, no me puedo meter en la parada. Tenemos muchos problemas sociales con respecto al público, porque no tenemos apoyo ninguno.” (V)

Se sienten utilizados/as, sin control sobre las adversidades que surjan, y respondiendo con ese automatismo de máquina.

“Es que nosotros no somos conductores somos robots, porque yo por ejemplo me siento ahí en una mesa con los ordenadores que llevo en el coche y aquí fenomenal sentado, sentado haces lo que te da la gana porque yo tengo una cola en la oficina que da la vuelta hasta allí, yo estoy con mi ordenador y hasta que no termine con uno, no voy a empezar con otro. Pero ahí estas con el ordenador sacando una hoja y metiendo una hoja y está lloviendo; “¡que abras la puerta que me estoy mojando, quiero entrar dentro!” y el otro pitándote detrás.” (MB)

“...que tienen seres humanos que no tienen máquinas, que hay que darle su tiempo para que hagan sus necesidades, que tienen que valorar y sobreguardar lo que es la integridad del trabajador, que ese trabajador merece tanto respeto como cualquier otro tipo de trabajadores. Es que el viajero tiene que poder entender que el que lleva el coche, que no es ni más ni menos que Antonio, que vive en el otro barrio, que tiene mujer, que tiene hijos, que tiene familia, que tiene casa y que no hay ninguna diferencia entre ese hombre y el hombre que se monta.” (ME2)

Se destaca este punto por ser muy curioso de este tipo de puestos de trabajo. Las condiciones de trabajo han llegado a tal extremo de deshumanización que aportan al trabajador/a un sentimiento de ser tratado

La primera parada, tu salud.

como algo mecánico. No disponen de tiempo, sufren presión continua, no encuentran descansos, y es un trabajo diseñado sin considerar las limitaciones humanas. Lo mismo que una máquina también requiere reparaciones, y no admite sobrecargas de trabajo. Y sin embargo esto se está haciendo con las personas.

“...se debería sensibilizar a las empresas de transporte y decir: “oiga mire sus trabajadores ha quedado acreditado que no son máquinas, que son seres humanos, que necesitan vivir, que también tienen familia, que quieren proteger su salud, que quieren ser trabajadores con los mismos derechos que tiene cualquier trabajador.” ... (ME2)

“Somos una parte más del autobús. Sí, sí. A mí hay una cosa que me molesta mucho que es que no me den los buenos días. Será una tontería pero no soy ni mal educado ni buen educado, pero yo cuando entro a un sitio suelo dar los buenos días o las buenas tardes, bueno pues aquí eso no se lleva; tú entras, picas, pum, pum, pum, pum, no te dan ni los buenos días. Es más algunas veces abres y entran, no te dan ni las gracias, es algo que tienen asumido que tienes que hacer por narices.” (ME2)

6.6.12. OPINIONES SOBRE ADAPTACIÓN DEL CONDUCTOR AL TRABAJO

Ya se ha indicado esta adaptación inversa.

“...que pasa, que después de que pasa el tiempo a todo te acostumbras. Lo que pasa que cuando yo trabajaba de mañana no quería, quería cambiar y el que trabajaba de tarde pues también quería cambiar. No es lo mismo ocho horas o diez a la mañana como hacéis...” (V)

Como un inexorable destino, a tener que aceptar que no se modificarán las condiciones de trabajo, que no se humanizará el puesto.

“Sobre esto yo voy a decir una cosa, quitando de que en todas las partes hay ovejas negras, tanto veteranos como nuevos. El veterano y sobre todo el que está en una línea, salvo que sea uno de las ovejas negras, se lo toma con bastante tranquilidad a la hora de trabajar. Otra cosa es que tiene bastante picardía y sin correr ni la mitad que el nuevo llega mejor que el nuevo, y no corre pero tiene más picardía, que es lo único que le falta al nuevo.” (Z)

“Mira, lo de los chavales jóvenes es normal porque han estado con papá y mamá desde que nacieron y ahora llegan a trabajar y se encuentran una serie de cosas impresionantes. Nosotros los antiguos, los de la legión y parece que los legionarios aguantan mucho más, aguantan muchísimos más golpes, pero estos chicos que se han criado con el cola-cao y con las papillas con su papá y su mamá no aguanta nada.” (MB)

La primera parada, tu salud.

6.6.13. LA INFLUENCIA DIRECTA EN LA VIDA FAMILIAR

Es un puesto de trabajo como ya se ha expuesto anteriormente, en el que hay una alta influencia en la vida personal, que trasciende a muchos niveles.

“...en problemas de estrés y problemas de salud, porque tú sales de tu casa por la mañana, tus hijos están en cama y llegas a la noche a casa y tus hijos están en cama y no ves a la familia durante la semana y el fin de semana, si tienes críos pequeños están con excursiones con una cosa o con otra y no puedes llevar una vida familiar como hace un trabajador cualquiera, y eso a la larga incide en el estrés y en la salud y en muchos otros problemas. Yo creo que el tema de las jornadas es un tema que había que tomarse muy en serio, porque aquí días de 16 horas o 17 horas a disposición de la empresa, los hay.” (V)

Los contenidos del trabajo llegan a absorber la vida de la persona más allá del horario laboral.

“Responsabilidades: vehículo, dinero, información, entrega, que el vehículo hay que lavarlo por la noche. Eres responsable de que si el vehículo no lo lavas, por la circunstancia que sea, porque yo tengo un servicio de personal si pierdo el servicio de personal pues me voy en bicicleta luego. Nosotros tenemos unos horarios marcados de entrada en base y unos horarios para entregar el servicio. Yo tengo una hora para entrar y una hora para dar el servicio y una hora que me sale el jefe de personal pero ya me surge que no me da la hora a la que termino, no me da para entregar el servicio porque ya termino más tarde de la hora que me marcan. Y cuando llego aquí es más tarde y cuando llego aquí estos ya no están y me tengo que esperar una hora antes de marcharme a mi casa porque este coche que era el que me pertenecía a mí, con mi horario, tiene una hora de salir.” (V)

Consideran que es el resultado de la precariedad de empleo, de la inestabilidad laboral.

“Pero no es la culpa de la gente que hace horas, la gente no hace horas por amor al arte, la gente hace horas porque no gana para comer. Tú te crees que un chaval, lo que están pagando de alquiler y no le trabaje la mujer puede vivir con lo que cobra aquí y sin horas.” (MB)

Los horarios intempestivos, los turnos y la falta de descansos, están

muy lejos de adecuarse a lo que es una vida familiar, con hijos a quienes atender, y con los que hay que compartir y educar.

“Yo no estoy diciendo que yo no voy a hacer búho, yo no me puedo negar a hacer ningún servicio de los que mi empresa me diga, pero si es verdad que aquí todo se negocia. Yo he visto a hombres salir de control y decir: no me viene bien, yo me hago cargo de los niños, o yo tengo un trabajo, o no me pongas este servicio y se le ha quitado.” (MM)

Y tal vez esto tenga aún más relieve en el caso de las trabajadoras, que lo sienten más directamente, sobre todo cuando los hijos/as son pequeños.

“A lo mejor es un problema de educación pero yo creo que es un instinto. Yo sí que te digo que los niños de hoy en día son mucho más independientes porque la madre y el padre trabajan. Pero para un hijo es mucho más importante la madre que el padre. El apego que tiene el niño con la madre no lo tiene con el padre. Pues entonces no sé porque mi hija está enamorada de su padre. Pero a la hora de estar, no es por el niño sino porque hay que darle de comer, porque hay que prepararle su ropa, porque hay que hacer la casa, porque queremos estar más en casa o bien por el niño o bien por lo que rodea al niño.” (MM)

“Si es su padre el que está con ellos, yo sé que están cubiertos en todas sus necesidades. Igual que la madre tiene un instinto que el padre no lo tiene yo creo que también los hijos tienen ese instinto hacia la madre muy distinto que hacia el padre y mis hijos pasan tantas horas con su padre como las pueden pasar conmigo.” (MM)

La primera parada, tu salud.

6.6.14. LA OPINIÓN SOBRE LA INCAPACIDAD LABORAL / LA INVALIDEZ

Vamos a detenernos en la forma de interpretar que “esa máquina humana” está averiada. Es decir, que asumen su envejecimiento laboral prematuro, como algo que llega inevitablemente, porque no se aplica la prevención que lo evite, y esto asegura la aparición de las lesiones, tal como les ha ido ocurriendo a todos sus compañeros/as.

“...y últimamente hay bastantes compañeros que incluso les han dado la jubilación anticipada con la desgracia de que no se les concede una pensión digna, yo no sé porqué. Yo tengo un compañero que le han operado ahora y el pobre hombre ha sido operado tres veces o cuatro de lo mismo, y le ha quedado una miseria, no por la cotización sino, por el tanto por ciento que se le daba cuando era una enfermedad, que para conducir no está ese hombre, o sea que para conducir nada porque está prácticamente el hombre desecho. De hecho fue operado el mes pasado y hoy vino la mujer conmigo y le están poniendo quimioterapia y yo realmente pienso que un hombre que lleva 40 años casi conduciendo en el sector del transporte, creo que es lo suficiente como para que le quede algo digno, por lo menos para comer.” (V)

Pero detrás de los efectos de estas condiciones de trabajo, nunca aparece el reconocimiento laboral de las lesiones, ya casi ni lo reivindicar, es como si fueran asumiendo ya el destino. De tal manera han llegado a estar en estas circunstancias, que han aprendido a tener que resignarse a ese destino. La insistencia en el no reconocimiento de sus daños debidos al trabajo, ha dado sus resultados. Parece que van aceptando que tengan que quedar como enfermedades comunes, aunque a la vez se lamentan de ello.

6.6.15. EL CONCEPTO DE SU PROFESIÓN / EL RECONOCIMIENTO DE LA PROFESIONALIDAD

En algún momento anterior en este informe, se han hecho comparaciones con otras profesiones, particularmente con las relacionadas con el transporte de pasajeros. En este caso los matices diferenciales son importantes:

- Transportan todo tipo de público, en todas sus variantes, y estado.
- Pueden subirse personas de dudoso comportamiento, por estados de ebriedad, de intoxicación, etc.
- Problemas de atracos, de inseguridad ciudadana.
- Transportan en ocasiones gente amontonada, de pié, apretados, en el espacio reducido del autobús.
- Tienen que afrontar las irregularidades del tráfico por la ciudad.
- Es el único/a trabajador/a que aporta la imagen de la empresa frente a todo el público que transporta, tiene que atender sus quejas, o sufrir sus contestaciones o increpaciones, ante un público de variadas conductas y falto de educación en muchas ocasiones.
- Se siente responsable de la seguridad del transporte, mientras que pueden surgir factores que se escapen a su control, más allá de su trabajo de conducción, no puede atender a la vez posibles altercados.
- Tiene tareas añadidas a la conducción propiamente dicha como: información, cobrar, accionar puertas y rampa, vigilar el pago y en ciertos casos hasta reparaciones o mantenimientos del vehículo.
- Demasiados contenidos de trabajo, y demasiado estrés, para afrontar a la vez la estabilidad en la seguridad vial. Es el foco de las críticas si las cosas van mal y difícilmente sentirá actitudes de aprobación. Casi no le saludan, está ahí para conducir, en el mejor de los casos, como una máquina más que forma parte del sistema. Por eso tienen ese sentimiento de que no se reconoce su profesión, y de que son tratados como un mecanismo.

“Yo creo que este es un sector muy duro, más de lo que la gente piensa porque ellos te ven al volante y dicen: “imira que bien, que guapo con la camisa limpia!” y hay que sentarse ahí a las cinco de la mañana, como empezamos algunos, y terminar a las nueve de la tarde y saber lo que es eso.” (V)

“Luego cobrar. Lo de poner orden en el coche te diría que ahí es como si fuéramos muñecos, la gente antes respetaba un poco a los conductores o cuando un conductor llamaba la atención por algún incidente que pasaba en el coche. Hoy no se te ocurra decirle a un viajero nada.” (V)

La primera parada, tu salud.

“... y yo iba detrás de él y a mí esa persona me dijo ¿Pues para que estás aquí? Estas aquí para eso, ¿entonces que quieres llevar el autobús de paseo? ¡No señor! Tenemos que saber primero para qué estamos aquí, estamos para llevar un autobús, para llevar viajeros y para llevar gente. Ese es nuestro trabajo. Estamos para hacer kilómetros. No, no, ese es el error. Eso es verdad. Para la empresa, para el ayuntamiento les da igual los viajeros. La empresa lo que quiere es que hagamos kilómetros.” (Z)

“Antes la gente respetaban la figura del conductor, ahora no, ahora tú no eres nadie, tú me cambias porque me da la gana y me cambias. Bueno sí, pues ahora te vas donde yo te diga, pero ya estás creando la tensión, que no tienes porqué, es que a mí me pagan por conducir, no por discutir con la gente. Y el paso más fácil es decir pues toma sí, entra, come, bebe, cágate en el autobús, haz lo que quieras pero a mí déjame en paz.” (Z)

Se perciben reacciones de insatisfacción laboral, y de incomodidad por no sentir un reconocimiento personal de su profesionalidad, como ocurre en otros trabajos.

“El problema mayor que veo yo en nuestro trabajo es que a un porcentaje altísimo, no le gusta el trabajo que realiza. Creo que no le gusta el trabajo que realiza. Es un trabajo muy monótono. Un trabajo que mentalmente te va mermando porque no tienes relación directa con nadie, exceptuando cuando te viene alguien a preguntarte. Es que nosotros no tenemos ni compañeros fijos con quién hablar”. (S)

“...odio mi puesto de trabajo porque además no hay unas posibilidades de promoción, no hay unas posibilidades de que se me tenga en cuenta, no hay posibilidades de nada, pues lo traduzco en que se me ha doblado el tobillo viniendo para acá. Y desde nuestro punto de vista, evidentemente no es criticable más allá de este foro pero si es analizable.” (S)

“Yo ya tengo compañeros rumanos. Pero vamos, no llegan al 1%. Lo interesante es la tendencia y la tendencia va por ahí. Cada vez menos españoles quieren trabajar en esto. Porque el trabajo no está retribuido como tenía que estar retribuido.” (MB)

“Lo que te digo es que nosotros somos los que tenemos que llevar a la gente y los que la tenemos que traerlos, entonces nosotros estamos supe-ditados a eso.” (MB)

“Y la gente es muy especial, hay gente buena, hay gente mala. Hay gente que se cree con todos los derechos, que no tienen educación, no tienen nada y parece que tú estás puesto allí, en plan chofer, para que le lleves en plan chofer de gorra. Ningún respeto.” (B2)

“Puesto que está la sociedad como está, externamente el problema de los viajeros es muy problemático, porque creo que ahora todo el mundo se cree que tiene todos los derechos y ninguna obligación. Entonces a ti en tu puesto de trabajo te tratan como un esclavo más o menos, o sea tú eres una persona servil que tienes que servirles en lo que quieran, como quieran, de la forma que quieran. Y eso repercute bastante, porque la empresa no pone remedio a ello. No pone remedio a ello de ninguna de las maneras. Los viajeros siempre tienen la razón, como tal, si tú te enfrentas a ellos de alguna manera te sancionan, eso pende sobre ti, con lo cual repercute en tu forma de trato con los viajeros.” (ME2)

En general, las empresas no dan pie a la participación de los conductores con sus opiniones. No pueden intervenir ni siquiera en asuntos de prevención de riesgos. Tienen la sensación de que nunca serán escuchados.

“...nadie me garantiza mi integridad ni física, ni moral, a la hora de mi trabajo, cuando en todas las leyes españolas dice que el empresario tiene que salvaguardar la integridad física, ya no digo la salud. Cualquier persona se puede subir porque el autobús ha tardado y llamarte “son ustedes unos sinvergüenzas, son unos borrados, son ustedes no se qué porque están en el bar metidos”, y cosas de esas con lo cual llegas a la agresión. Unas veces son verbales que eso hace un daño psicológico tremendo, que se acuerden de tu madre, cuando tu madre es la más santa del mundo y otras veces la agresión directa. En la empresa municipal de transportes se vienen padeciendo unas setenta agresiones anuales. Yo creo que hoy en día todos los conductores deberían llevar la mampara. Una mampara pero en condiciones, no aquella mampara donde te vas a coger una depresión, sino con un ancho establecido...” (ME2)

No se les ha informado sobre el estudio de riesgos, ni mucho menos sobre la elaboración del mismo. Saben en todo momento que no se les va a hacer caso.

“...y te dicen: usted no está aquí para pensar, esa son las respuestas que

La primera parada, tu salud.

recibimos de la empresa. Es una empresa donde no cuenta tu vida familiar, donde no cuenta tu problema personal, donde no cuenta tu estado de ánimo...yo no soy una máquina, ustedes no han comprado una máquina que se engrasa y todos los días hace lo mismo.” (ME2)

“Quizás la opinión de los conductores no se ha tenido nunca en cuenta, porque aquí siempre te han dicho: tú estás aquí para conducir y llevar viajeros. Claro, si lo sé, pero quiero llevar a los viajeros en las mejores condiciones posibles, yo no voy a la calle a enfrentarme, a pelearme con los viajeros, es que esa no es mi misión, mi misión es transportarlos lo mejor posible. Pero para eso me tienen que dar los medios, porque si me meten en una línea como a mí me dieron una vez la 104 y me quedo solo, que me quedé solo, y me dicen los señores viajeros que van a esperar al de atrás a ver si viene mejor y les digo pues esperen ustedes al de atrás, que soy yo porque no hay otro, entonces imagínate en que condiciones puedes llevar a los viajeros.” (ME2)

“Los que trabajamos en esto normalmente no tenemos unos estudios muy elevados, por lo general, entonces claro el puesto de trabajo se achaca al carné de conducir. Eres un conductor de autobús y tienes un carné, pero luego te añaden una serie de cosas como el trato con el público, que creo que es un poco incompatible con el puesto de un conductor de autobús. El que está en un mostrador, pues puede ser que tenga que estar aguantando a una persona, pero cuando llega su hora cierra y se acabó.” (ME1)

Todo ello queda enmarcado en esa sensación que queda, ante la escasez de un salario, que no compensa la dureza de esas condiciones laborales.

“El sueldo está justísimo.” (ME1)

Necesitan en todos los sentidos un alivio en el reconocimiento de su profesionalidad, que sean tenidos en cuenta al menos al hablar de la prevención de riesgos, y unas condiciones salariales compensatorias de la situación.

6.6.16. IMAGEN DE LA PROFESIÓN EN FEMENINO

Un fiel reflejo de todo lo dicho anteriormente afecta del mismo modo a las trabajadoras. Pero en una profesión hasta ahora predominantemente masculina, a veces surgen ciertos matices. La comparación con ellos es inevitable, y no siempre aceptada.

“O cuando nada más subir te dicen: ¡ay que bien lo haces! “Si ha montado conmigo toda la vida dígamelo cuando se baje.” (MM)

Porque agradecen los comentarios de aprobación, pero con cuidado de que no se acompañen de ciertos tintes de discriminación.

“Pues a mí ¿sabes lo que me hace sentirme bien? El ir por la calle y ver con un autocar, con un camión, con un autobús urbano a una chica. Que me tiene que dar lo mismo pero yo todavía me cruzo con una y digo: ¡idí que sí!” (MM)

En general se sienten en igualdad de trabajo, equiparadas con el resto de sus compañeros, aunque surgen diferenciaciones tanto en el sentido positivo como en el negativo.

“Vas con la bolsa y dicen: ¡mira ahí va!” (MM)

Pero en la concepción del puesto de trabajo no se han tenidos en cuenta muchos factores que pueden afectar más a las mujeres: la adecuación de las medidas de los mandos y asiento a las medidas femeninas, el tamaño y diseño de los uniformes, las tallas femeninas, y el resto de las variantes, que para una mujer pueden ser distintas en un puesto de trabajo. Por ejemplo, mientras ellos se quejan de problemas urinarios al no poder ir al servicio con la frecuencia que su organismo necesite, ellas no tienen problemas prostáticos, pero en los días de menstruación las necesidades higiénicas de acudir al servicio son muy importantes y no se tienen en cuenta.

“... no nos quejamos ni de la corbata ni de nada, es una cosa que no me molesta demasiado, son las tallas de las camisas y las tallas de los pantalones. Bueno y la corbata es unisex, para ellos también es así. Yo la he deseado y la he hecho más corta y más estrecha. Si es que parezco una payasa, un pedazo de nudo. Pero bueno para que conste en acta, que no nos negamos a la corbata, nos negamos a las tallas.” (MM)

“Tenemos que llevar los pantalones de caballero y las camisas, no me queda otra. O las arreglas o las arreglas. O te apañas como puedas o tienes que ir echa un adefesio. Con las camisas no hay problema pero con los pantalones sí. Las camisas de caballeros son enormes. A mí la más pequeña me queda como un camisón.” (MM).

La primera parada, tu salud.

6.6.17. INFLUENCIA DENTRO DEL CONTEXTO SOCIAL

Tal vez unido a esa falta de reconocimiento de la profesionalidad, se encuentran inmersos en una sociedad que no parece haber tenido en cuenta que existen trabajadores/as que sufrirán las consecuencias del diseño urbanístico, de los erróneos diseños de horarios, no coincidentes con los normalizados de la población en general. Tampoco coinciden con los horarios de los colegios de sus hijos, los de ir a dormir o a comer, etc. Es como si funcionaran a un ritmo diferente de la sociedad en general, y que a su vez no les tiene en cuenta a la hora de estructurar las condiciones de su transporte público.

Se ven afrontando problemas externos como los coches aparcados en doble fila, desvíos de obras, horarios, horas punta, etc. Sienten una desconsideración total con su labor. Reclaman unas mejoras sobre el transporte público de la ciudad, porque con ello asocian mejoras de sus condiciones de trabajo. Como por ejemplo: mejora de las plazas o asientos, horarios coherentes, frecuencias adecuadas, accesos a determinados lugares de la ciudad, etc.

“Además en el 80% de las paradas no tienes sitio, no hay sitio para la rampa, hay coches aparcados.” (G)

“...eso supone un retraso, eso a mí, por ejemplo en este accidente último sí me supuso tener que estar allí parado media hora y después tener la puerta trasera rota sin cristales ni nada. Entonces tuve que llamar a la empresa, la empresa mandó otro coche a la cabecera y la Ertzaintza me dijo tú vete, vete dejando a la gente, no cojas a nadie, vete dejando a la gente y luego vuelves a venir porque se quedaron con mi carne y con todo. No te preocupes vienes luego y lo recoges. Haces la declaración en la comisaría lo recuperas y ya está.” (B)

“Seguimos viviendo en una sociedad machista por lo tanto quien más se encarga de los niños es la mujer y si nos damos cuenta en el transporte de superficie, si observamos muchas veces y yo lo he hecho, va como un 60% y a veces hasta un 80% con mujeres y un 20 o un 30% de hombres. También el hombre es el que más utiliza el vehículo privado, por lo tanto la mujer no tiene tanto vehículo privado, por lo tanto es una población que utiliza mucho el transporte público. Y como además es la que fundamentalmente se sigue encargando de los niños, lleva a los niños y trae a los niños, por lo tanto también es cautiva, porque al metro le es incomodo bajar con los críos y todas esas historias. Además que también coincide en que el transporte de superficie le acerca más al destino y el origen. Si hoy vemos por la mañana los autobuses, no llevamos apenas viajeros y en cambio si vemos que hay mucho tráfico. ¿qué quiere decir? Que el hombre que sigue dominando, utiliza mucho más el vehículo.” (ME1)

La primera parada, tu salud.

6.6.18. EL PAPEL QUE DESEMPEÑA LA EMPRESA / OPINIONES SOBRE LAS EMPRESAS

Como curiosidad, interesa conocer la opinión que tienen los conductores de su/s empresa/s. Algunos valoran o comparan con otras las mejoras que han introducido.

“Nosotros digamos que somos un poco atípicos con respecto a las demás empresas que yo conozco, así de envergadura. Sobre todo, porque como bien sabéis, el comité de prevención se tiene que reunir cada tres meses, nosotros lo hacemos cada dos meses, lo hacemos bimensual.” (S)

A veces esa actitud comprensiva con ciertos asuntos empresariales, tiende a aparecer cuando coexiste con ese agradecimiento por haber recibido formación cualificada. Ya habíamos dicho que la formación tiene el supuesto riesgo de ser utilizada como moneda de cambio, para generar una cultura a favor de quienes la han facilitado. Es un mecanismo utilizado por las empresas que son más avanzadas, y por lo tanto también en asuntos de prevención. Al menos, el trabajador/a obtiene mejoras que le favorecen, aunque tiene que modular esa tendencia a unirse a los intereses de la empresa cuando no sean totalmente coincidentes con los de los/las empleados.

“Pero al menos nosotros tenemos un calendario anual que nos permite algo de vida familiar. Tu hija hace la comunión no se qué día de mayo, miro mi calendario, pues puedo ir porque estoy de descanso o no puedo ir porque estoy trabajando, pues voy a intentar cambiarlo. Eso se está rompiendo. Vamos a contar a partir de final de mes con 70 compañeros más 25 que hay ahora mismo, es decir con 95-100, sin calendario, van a ser los comodines. Esos compañeros hasta el viernes no saben que turnos van a tener a la semana siguiente, que día van a descansar, por lo tanto estas leyes de igualdad, de conciliación de la vida familiar y laboral se van al traste. Porque ese compañero no puede organizar su vida en un plazo de dos días ni tan siquiera.” (S)

“...que los accidentes laborales de esta empresa en algunos casos es para reírte. Porque aquí dicen que sabe más el diablo, por viejo que por diablo. Mirando, para mirar el espejo izquierdo me he torcido el cuello; que si al hacer un esfuerzo torso lumbar al coger una moneda me ha dado un tirón aquí; que si al bajarme del coche me resbalé en el escalón. Y es que es tremendo.” (S)

Así, en la responsabilidad de sentirse como empresa, se pretenderá trabajar al máximo de las posibilidades, o por encima de ellas. Mientras tanto se ajustan a una inhumana presión de tiempos.

“Siempre haces lo que mandan ellos, entonces con un poco de suerte cada 15 días te dan un día de descanso y si eres de contrato y no lo haces te echan a la calle. Si yo me pudiera negar, haría mis horas y no hago más, pero como no te puedes negar te tienen ahí hasta que te aburres o te marchas de la empresa para no pagarte antigüedad.” (V)

Intentan aceptar un puesto de trabajo que está diseñado al margen de sus límites, a costa de la salud, y procuran adaptarse a esa presión de tiempos. El temor a las sanciones participa en esa sensación del trabajo bajo presión.

“...el primer día no te puedes negar porque es un caso puntual que se ha dado y a la empresa no la puedes dejar colgada. Mi empresa tiene planificado desde el uno de enero al treinta y uno de diciembre del 2006, tiene un servicio que tiene que dar todos los días igual.” (V)

“Aquí llevamos el caballo de batalla de los horarios, y yo creo personalmente que mucha culpa de los horarios la tenemos nosotros, somos nosotros los que podríamos arreglar los horarios. Pero como nosotros mismos somos los que nos jorobamos porque empezamos a hacer carreras y no te sientas en el autobús a decir: “bueno, si puedo llegaré, si no puedo seguiré” y punto y que me manden, y que se estropee esto todos los días. Pero como somos los primeros que lo hacemos pues entonces la empresa ¿qué más quiere? Ver a todos sus trabajadores corriendo por Zaragoza para poder llegar.” (Z)

“Bueno al final llegaron a sancionarme con un día de empleo y sueldo por no cumplir los horarios. A ver como te tomas con tranquilidad el trabajo, si tienes detrás a los encargados achuchando y empujando, y venga...” (Z)

Sobre todo los más jóvenes se sienten más obligados a acatar lo que sea.

“Pero es que tú ten en cuenta una cosa, los nuevos, conforme ingresan, lo último que les ha llegado a ellos, la última información que a ellos les ha llegado es que; itú quieres trabajar en esta empresa! Pues tienes que hacer esto, esto, esto y tienes que seguir estos tiempos. Los veteranos o nos-

La primera parada, tu salud.

otros incluso, que somos todavía relativamente jóvenes en comparación con ellos, pero ya llevamos un tiempo, tres años el que menos, ya te das cuenta y entonces te lo tomas de otra forma. Pero cuando llevas un año o cuando estás con el primer contrato ies que no te lo puedes ni imaginar!” (Z)

“Porque se han deteriorado los servicios, los horarios, entonces la gente dice: “ante calidad de vida y cincuenta mil pesetas prefiero calidad de vida”. Y estamos hablando de cincuenta mil pesetas que en un salario de doscientas, doscientas diez, doscientas veinte, es un factor importante.” (S)

“Luego además las jornadas que tenemos son bastante largas. El problema es que si no haces horas extraordinarias, realmente aquí no ganaría-mos casi dinero.” (MLL)

A pesar de todo, a las empresas, parece preocuparles más la imagen que se proyecta hacia el exterior, procurando una fachada de que todo es correcto, de que no hay problemas. Pues si surgen, intentan desviar los problemas hacia la ocultación, más que hacia tratarlos.

“...es muy bonito para la empresa y el ayuntamiento sacarse la foto; tantos coches con rampas y con piso bajo para la gente de movilidad reducida, antesdeayer había 6 rampas de 50 o 60 coches que la tienen. Lo primero que dicen ■y además lo han escrito – es que el conductor no quiere sacar la rampa. Si es que yo no puedo sacar la rampa porque no sale, porque nadie se preocupa de que las rampas estén en condiciones. Es muy bonito sacarse la foto con el Alcalde, estuvieron todos haciéndose la foto, habían venido 20 coches con rampas de movilidad, estuvieron los minusválidos subiendo y bajando con las sillas. Ahora tú llegas y dejas al minusválido, como el otro día en una línea que debe haber 10 coches con rampas y no funcionaba ninguna, tú le dejas ahí hasta que den la vuelta todos los coches. No va a la empresa, sí a lo mejor luego escribe en el libro de reclamaciones, pero el primero que se lleva la bronca eres tú porque es que no se pueden creer que en ningún coche en la línea vaya la rampa y lo primero que dicen es que ustedes no la quieren sacar, y ese problema le tenemos.” (MB)

“Es un cúmulo de situaciones. Ahora mismo aquí no te obligan, porque no te pueden obligar o sea que yo llego al servicio y me voy al servicio, me tengo que ir al servicio cuando llego a la cabecera y me voy al servicio y aunque tenga allí al jefe y me diga: ioye tío que estás llegando a la hora de salir! Bueno pues vale, pero yo tengo que ir al servicio. Pero el problema es

que cuando salgo me dicen ipues ya no cagues vete a dar la hora a otro lado! Al final tienes que venir igual y encima vienes arreando, porque dices bueno ya que me vengo de vacío a ver si puedo dar la hora allí. Pero date cuenta que a lo mejor a él no le repercute, pero le repercute al compañero que va detrás, se va cargando todo y va acumulando las protestas de la gente.” (MB)

Se aprecia esa cultura de actuar con un fondo legalista, es decir, solo bajo reclamaciones o demandas. No existe una cultura de prevención basada en las necesidades de gestión de riesgos propiamente dichas.

“Y luego hay una dejadez por parte de todo el mundo, de la empresa, de las Autoridades, porque por ejemplo la línea mía, donde damos la vuelta están haciendo unas obras y un autobús de los largos, mide 15 metros, no hay sitio para dar la vuelta porque aparcan los coches en la esquina. Entonces llegan lo municipales, llamo a la empresa y vienen los municipales, los municipales ponen una multa al coche, llega el dueño del coche se marcha cabreado con su multa, pero ha parado otro coche y aparca allí. La empresa lo sabe y resulta que no, que allí no pasa nada. Incluso tenemos que ir marcha atrás 200 metros para poder dar la vuelta, damos la vuelta en una rotonda, volver a ir marcha atrás otros 200 metros para poder ponerse mirando para acá, para poder coger a la gente. Y todo eso lo sabe la empresa y lo saben los municipales y lo sabe todo el mundo y no pasa nada. De noche, lloviendo, no se ve, es un sitio que además pasa mucha gente, y se lo dices a la empresa pero no se toman medidas.” (B2)

“Llevamos una temporada que está habiendo cada vez más malestar por como está funcionando la empresa. Antes vivíamos mejor que como estamos viviendo ahora, por los tiempos de trabajo, por las formas de tratar al personal sobre todo por los jefes de inspección.” (B)

El trato con los empleados se convierte en distante, imperativo, exigente, deben acatar la autoridad impuesta.

“Si te llaman a trabajar y tienes que ir a trabajar...normalmente no es por necesidad tuya, te llaman y tienes que ir pero luego cuando tú vas a solicitar ese día pues no hay la misma correspondencia. Cuando vas a solicitar las licencias retribuidas te encuentras con pegas. El trato, no con los inspectores no es muy agradable.” (B)

La primera parada, tu salud.

“En una ocasión me acuerdo que tuve problemas a cuenta de unos cambios de horarios. Le dije que no tenía porqué haberlos hecho, y se puso: iporque lo digo yo, porque tal, porque...! Subí al comité, subí al jefe de personal y me dieron la razón. Pues ha estado tres años sin saludarme. Ha empezado a tratarme ahora otra vez porque no me trataba, se cruzada conmigo y no me saludaba.” (B)

No se les permite actuaciones de reclamación de derechos en ningún modo, pues son catalogadas como actitudes molestas.

“Es una tía que vale mucho pero es que da muchos problemas y los hombres no quieren ir con ella. Pero vale mucho, tiene mucho coco, es lista, está siempre pendiente de todo, está hablando y está en todo, lo que pasa que luego es muy guerrera, demasiado porque aquí lo mejor es por aquí me entra y por aquí me sale y pasar desapercibida fundamental. Entonces no quieren ir con ella.” (MM)

6.6.19. LA EMPRESA Y EL PAPEL DEL SINDICATO EN LAS RELACIONES

La ausencia de gestión de prevención de riesgos laborales como tal, dando paso a actuaciones en base a denuncias, ha dado un peculiar papel de funcionalidad al sindicato. Aunque basado en la actuación de reivindicación permanente mas que en la de participación en los contenidos y diseño de las condiciones de trabajo, como hubiera sido de preferencia.

“Hoy pienso que no hacemos fuerza ninguna a nivel sindical porque yo creo que no solamente ya cuando se hace sindicalismo tiene que ser en un sector determinado, si ahora en el sector del transporte hay un problema pues yo creo que deberíamos unirnos todos los sindicatos,...” (V)

Al constituir una de sus principales funciones, la empresa, esmerándose en ese papel de ocultar los problemas y dar efecto de imagen estable, desarrolla elementos de proceder antisindical para frenar las reivindicaciones.

“Yo creo que hay más sentimiento de rechazo por parte de los trabajadores hacia los sindicatos que antes y más por parte de la juventud. Yo creo que la juventud no tiene confianza ninguna en lo que es el sindicato, esa es la impresión que tengo.” (V)

“Otro problema es que los cuadros sindicales se están parando más a hablar con las empresas que con los trabajadores y eso genera un sentimiento de rechazo por parte de los trabajadores. Yo no veo correcto que los cuadros sindicales vayan a una empresa, echen una hora u hora y media hablando con la empresa y cinco minutos con los trabajadores, lo cortés no quita lo valiente y lo normal es que cuando vayas a visitar una empresa le dediques más tiempo como cuadro sindical, a los trabajadores que a los empresarios, ese es mi punto de vista “ (V)

La empresa sigue desempeñando esa función de presión, no admitiendo el diálogo sobre los problemas, sino negando su existencia, haciendo imperar sus criterios, con un modelo de Gestión de Prevención a la deriva, a su propia suerte.

“Machacar al trabajador, porque es que se dan cuenta de que no se llega. Se dan cuenta de que le presentan unos horarios que son completamente irreales. Esos horarios se hacen por sí y se dan cuenta de que es imposible cumplirlos y para que se cumplan pues eso. Para que se cumplan a través del centro de gestión, que es el que controla lo que es el tráfico de todos los autobuses, pues se achuca a la gente, de alguna manera se le intimida, en según que casos, para que cumplan esos horarios.” (Z)

La primera parada, tu salud.

6.6.20. LA EMPRESA Y LAS RELACIONES ENTRE LOS COMPAÑEROS/AS DE TRABAJO

Del mismo modo que hay una repercusión sobre la vida personal, se ha indicado que también hay una influencia negativa de estos aspectos en las relaciones entre compañeros/as. Todo lo cual parece ser favorecido por el ambiente generado en la empresa, unas relaciones laborales que se benefician de ello para colocarse en sus objetivos de imposición.

“...muy poco compañerismo y la empresa sabe como se lo hace. La empresa va colocando gente en las líneas que saben que son poco compañeros para reventar a todos los demás. Y muchos son los que no son pocos compañeros con los nuevos, a los nuevos los revientan. Yo he visto situaciones de reventar a la gente, “como llevo un ambulante detrás, a este le voy a dar hoy el día”. Yo lo he visto. Eso es de poco compañerismo.” (Z)

Hay además diferencias entre la generación de los más jóvenes y la de los más antiguos. Estas diferencias se transforman en actitudes de tendencia a la discriminación o de ciertos contrastes, que les hacen distanciarse. Efectivamente parecen vivir situaciones diferentes que intentan dividirles.

“...la solidaridad entre los compañeros se ha perdido por el sistema de trabajo. Se ha llegado hasta tal punto que, se te ha olvidado que el que va detrás es tu compañero, es otro ser humano, entonces intento correr para llevar los menos viajeros posibles para poder dar el horario y sé que le estoy dejando a mí compañero el resto de viajeros, porque los que no lleve yo los va a llevar él.” (ME2)

“Hay de todo entre mayores y jóvenes. Te encuentras el típico que te pones a hablar con él y le dices “es que necesito esto y tal” y te dice: “sí, sí”, y cuando te das la vuelta dice: “imira la lista!”. No te puedes fiar de nadie porque cada uno va a lo suyo y de forma muy independiente.” (MM)

6.6.21. EL PAPEL DE LA MUJER EN LA EMPRESA

Ante una aparente igualdad de derechos, no se han realizado adaptaciones al trabajo femenino. Existe el temor de que las diferencias obvias de género, se conviertan en auténticas situaciones de discriminación. Además las empresas pueden utilizar estas diferencias contra ellas, agravando los problemas.

“Raro es el día que no te cruzas con un compañero y no te hace algún comentario. Yo que sé, ayer mismo., ¿pero a ti también te sacan a buenavista? Porqué no me van a sacar a mí a buenavista si soy una correturnos más. Todavía creen que como somos chicas...” (MM)

“Yo he escuchado comentarios del tipo: icomo tú no haces búhos! También he escuchado al jefe de nombramiento decirme: cómo no hacéis búhos, hacéis más partidos. También es verdad que entre ellos lo intentan nivelar un poco, pero hay comentarios siempre.” (MM)

Son actitudes mas o menos enmascaradas, pero que se aprecia su presencia.

“La exclusión de las mujeres para los búhos. Eso es un trato de favor de los mandos. O de quitarse problemas la empresa. Pero eso lo que está haciendo es que entre los correturnos haya un pique tremendo. ¿Cuántas correturnos somos? Cuatro porque las otras tienen línea. Pues qué es lo que pasa, que están a la defensiva y a la mínima que haces ya están: imírala la niña!...” (MM)

“Porque estamos provocando una guerra entre los chicos y nosotras las chicas que estamos en la misma situación, que somos correturnos y estamos para lo mismo y estamos generando una guerra nosotras mismas.” (MM)

“La verdad es que esta empresa está hecha para hombres, porque un hombre puede estar con un turno partido que es malísimo y llega a su casa y su mujer no trabaja.” (MM)

“Queda muy bonito de cara a la prensa, hemos metido 50 o 200 mujeres aquí en esta empresa y además los políticos se llenan la boca de eso y luego no entienden que el problema de la mujer trabajadora es mucho más grave que el problema del hombre trabajador. No debería ser así, que nos

La primera parada, tu salud.

debían haber educado desde niños que los hijos son de dos y que los problemas de la casa son de dos y que la casa se lleva entre dos, pero eso es una utopía hoy y el que no quiera reconocer eso se equivoca. Yo ayudo en mi casa todo lo que puedo, pero mi casa la lleva mi mujer y si no fuera por ella mi casa era un desastre. Y claro ellas tienen el problema de la casa, de los hijos, del marido, de no se que y del trabajo y encima el empresario que la achucha porque dice que tiene absentismo laboral.” (ME2)

“Las compañeras cobran lo mismo que los compañeros, o sea aquí no hay ninguna discriminación.”(ME1)

“Está claro que esta empresa estaba preparada para hombres y sigue siendo de hombres. Es una empresa que sí que hemos entrado, estamos contentas porque es un trabajo que en el fondo, con los trabajos que hay fuera, es un trabajo bastante mejor, pero que está claro que está preparado para hombres: horarios, turnos, manera de trabajar, instalaciones.” (MM)

Les afectan los mismos problemas, tal como se han indicado para todos en general, además de ese afán de la empresa de mantener la imagen en cuanto a la contratación femenina en este caso. Pero ocultando los problemas internos, o manipulándolos de alguna manera.

“Ese es un problema que sí lo hay porque nosotras al ser la minoría que somos, nos queda mucho por hacer. Sí que es verdad que si te ponen un turno bueno, parece que es que estás favorecida porque eres chica.” (MM)

“Porque ellos son muchos y en cambio nosotras que somos cuatro estamos súper identificadas por todos. Es que nosotras tenemos que ser más listas, más que nada por la situación en la que estamos. Entonces está claro que tenemos derechos y obligaciones como todos, pero cuando necesitas algo no puedes ponerte a exigirlo: iyo quiero esto porque...! porque no, porque entonces dicen: imira la lista! Hay que llegar y hablar con el que halla que hablar, sin intermediarios, y decir oiga mire tengo este problema: yo necesito esto, esto y esto y te lo dan porque te lo dan.” (MM)

“A mí me ha pasado de tener enferma a mí hija, y he llamado por teléfono y no hay problema, te ponen una falta y no pasa nada luego recupero otro día y ya esta. No por ser mujer, sino porque no exijo. El problema que tenemos nosotras es que precisamente por ser mujeres estamos más controladas.” (MM)

“El problema que ha habido en esta empresa es que ha habido ciertas personas, ciertas mujeres, que han exigido lo que no se puede exigir. Lo que se tiene que pedir por favor, porque no es un derecho que tú tengas ¿entiendes? Pero habrán sido casos especiales, y también habrá pasado en hombres. Pero es que son muchos y nosotras somos menos. Entonces como somos menos no puedes sobresalir porque dicen imira la lista! Yo creo que cuando tienes que pedir algo, hay que ir directamente el responsable y hablar con él.” (MM)

Toman una actitud diferente con respecto al personal femenino, que tal vez no sea la adecuada.

“...es un poco lo que dice ella, no vas exigiendo pero como a veces sacas tus armas de mujer, sí que es verdad que te dan más cosas. Quiero decir que aquí cada una sabe muy bien que arma tiene. Sabe muy bien como tiene que tratar a sus jefes superiores y hay con jefes superiores que consigues más con una pequeña sonrisa.” (MM)

Sin considerar que es un puesto de trabajo donde se deben adecuar las condiciones laborales de forma natural a las consideraciones femeninas. Sigue siendo un puesto masculino en todo su concepto. Lo mismo que se puede aplicar a los trabajadores en general, se les está obligando a la adaptación al puesto, en lugar de hacer la prevención. En el caso de las mujeres se está obligando a esta adaptación además en los términos masculinos, que se adapten “en masculino”.

Y luego queda mucho por hacer en los temas relacionados con la maternidad o la lactancia. Del mismo modo las consideraciones de conciliación de la vida familiar, en ellas toman matices muy importantes.

“Es que no hay uniforme de mujer y para embarazada mucho menos.”(MM)

“En mi empresa hay una que se ha cogido las horas de lactancia y la llaman la biberón. Luego es que son malos: la biberón, que se va porque va a dar el pecho ahora.” (MM)

La primera parada, tu salud.

6.7. CONCLUSIONES Y REIVINDICACIONES DE LOS TRABAJADORES

Este apartado se centra en recoger cuales son las principales conclusiones que se pueden sacar del estudio, presentadas muchas de ellas como reivindicaciones ya demandadas por parte de los trabajadores.

Lo importante es conocer qué asuntos son para ellos/as los principales, al margen de situaciones personales particulares. Todo esto en su conjunto, se procura exponer en un sentido general, porque claro está, que en cada empresa también se darán situaciones particulares.

Desde la encuesta realizada, aunque de forma escueta, ya se han obtenido las ideas principales sobre las que se considera necesario actuaciones en materia de prevención de riesgos laborales. Estas son las sugerencias más relevantes:

- **Actuaciones en prevención del estrés, principalmente en todo lo referido al trato con el público, planteado en la casi totalidad de los casos.**
- **Añaden secundariamente, y de forma equitativamente distribuida, pues se entiende que hay variaciones según empresas, las siguientes necesidades:**
- **Reconocimiento de Enfermedad Profesional/Tramitación de las enfermedades causadas por el trabajo tales como: Apnea del sueño, lesiones osteoarticulares, digestivas, etc.**
- **Reconocimiento de Accidentes de Trabajo (enfermedades o lesiones en horario de trabajo, en las que se les plantean dificultades de la tramitación como enfermedad)**
- **Vigilancia específica de la salud, realizada en horario de trabajo.**
- **Servicios y vestuarios diferenciados para las trabajadoras.**
- **Atención jurídica en caso de demandas o juicios. Protección del trabajador/a**
- **Ejercicios preventivos de lesiones en horario de trabajo. Facilitar asistencia de fisioterapeuta, rehabilitación y/o similares.**

6.7.1. RESPECTO A LOS PROBLEMAS DE INSEGURIDAD CIUDADANA. MAMPARAS O CABINAS DE AISLAMIENTO

Es una de las principales necesidades que reclaman los conductores/as: el uso de mamparas de aislamiento para la seguridad del puesto. Tienen la información de que en algunas empresas ya se ha instaurado su uso, y consideran que podría ser de gran ayuda.

No obstante, a pesar de sus ventajas, estas cabinas no están exentas de aportar otros problemas que deben valorarse, para tratarse desde el punto de vista de la prevención. Estos posibles problemas son: el estado de aislamiento que la cabina provoca en el conductor y la consiguiente incomunicación, etc.

“Yo creo que tendrían que poner medidas de seguridad, no sé cuales, si mamparas, si agentes pero mucho más protegidos porque según está cambiando la sociedad, creo que va a ser completamente necesario.” (ME2)

“...no nos va a quedar más remedio que encerrar al conductor dentro de una mampara, por supuesto acondicionada, no cualquier mampara. Hay que hacerlo de una forma digna.” (ME2)

“Hay un problema con el tema de las mamparas, porque es que esta es otra, porque aquí un conductor en una ciudad tan complicada como esta y cuando tráfico hace tantas campañas de seguridad, de que el conductor tiene que ir relajado. Pues igual en la mampara no está tan relajado.” (ME2)

“Eso también influye en el estado de ánimo del conductor. Muchas veces viene la gente que si pitos, que si flautas, en fin presiones psicológicas por parte de los usuarios porque claro, ellos te ven ahí y te ven como un representante de la empresa. Pero claro, es que el trabajo nuestro principalmente es la conducción y la seguridad y si tienes que estar haciendo eso y encima atendiendo “tiquismiquis” de gente que te viene, pues creo que eso es una cosa que habría que poder poner algún medio. Si eres conductor pues eres conductor y tienes un habitáculo de conductor y no tener que estar también atendiendo todas esas cosas del público.” (ME1)

“La cabina tiene dos aspectos: uno muy positivo y otro muy negativo. Pero dada la situación en la que se vive, nosotros somos partidarios de soportar el negativo que puede ser el psicológico. Lo que ocurre es otra cosa, los diseños que está habiendo en el mercado de cabinas a nosotros tampoco nos satisface.

La primera parada, tu salud.

Al menos en España, porque eso va a aislar la convivencia del conductor del resto del usuarios. Por lo tanto le puede convertir en un ser más asocial. Lo que hacemos es fortalecer la barrera contra el viajero conflictivo, viajero ojala no existiera, pero como la integridad física del conductor es importante, la disuasión juega un papel importante.” (ME1)

Su uso debe considerarse especialmente en las ciudades donde inciden los problemas de inseguridad, o al menos en determinadas zonas que se conozcan como más conflictivas.

“Las ciudades sabemos como están hoy en día. O sea nosotros para tener una medidas de seguridad en condiciones en nuestro trabajo, tendríamos que tener un apoyo total por parte de las Autoridades, que nos delimitaran unos sitios los cuales fueran respetados.” (V)

“Referente al tema de las agresiones, mientras tengamos que abrir la puerta y seamos nosotros los que estemos delante, las agresiones existirán. O nos meten en una pecera hermética, eso sí con una puerta izquierda que podamos subir y bajar como había antes en los autobuses, o las agresiones van a seguir.” (Z)

“... si es que es complicado buscar el sistema de seguridad, pero hay que buscarlo. No hay que cejar en el tema este, hay que buscar que los autobuses estén cerrados, pero a ver si es una chapa de 20 milímetros de acero, como los metros de Madrid.” (Z)

Que se propongan los métodos que se consideren más adecuados para paliar las situaciones de inseguridad.

“...pues que vayan conectados con GPS y entonces el conductor que no tenga ni que hablar por teléfono. O sea nada más llevar un pisón o lo que sea y en cuanto el tío muestre una señal de alarma, pues con el GPS le vayan a localizar donde este. Y vayan allí policía o ambulancia o lo que haga falta.” (MLL)

Uno de los planteamientos es que se estudien procedimientos de comunicación y alarma.

“...como conductor lo he dicho desde que empezó la polémica, desde hace años veo más peligrosa la situación, actual que tenga que venir la mamá con su niño cerrar el carro, ponerse el niño de una mano y el carro de otra y subir sin tenerse donde agarrar, lo veo más peligroso. Yo creo que tendría que haber una normativa más escueta y clara de que los carros con niños deberían ser más accesibles y subir al autobús, ahora bien, también es claro que tendría que haber una normativa que toda responsabilidad civil recayera sobre la empresa y no sobre el conductor como ahora mismo recae...” (ME2)

La primera parada, tu salud.

6.7.2. DERECHO DE PROTECCIÓN FRENTE A CONFLICTOS. RIESGO PSICOSOCIAL

Es primordial que exista una atención especializada para el tratamiento psicológico de las víctimas de agresiones.

“...que existiera una persona que se encargara de los asuntos sociales afortunadamente. Lo veníamos reclamando desde hace ya tiempo. Hay una chica que es bastante sensible y sí que se están haciendo algún tipo cosas cada vez que hay un conflicto de esta naturaleza. Quedando con gente que tiene algún conflicto para ir a su casa, para hablar con él. Está habiendo algo más de sensibilidad por presión, más por presión de los sindicatos que por convicción de la propia empresa. Y esa ayuda que se reclama, esa soledad en la que se vive y esa incertidumbre a veces se suaviza pues diciendo “chico no te preocupes, no pasa nada” (ME1)

Y una protección de los derechos del trabajador/a por parte de la empresa, una defensa si repercute en actos judiciales, antes que un procedimiento sancionador por estas circunstancias.

6.7.3. ACTIVIDADES FORMATIVAS RESPECTO AL TRATO CON EL PÚBLICO Y RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS

Se observa de forma clara, la necesidad de realizar acciones formativas, para saber cómo actuar tanto en el trato con el público, como para eludir conflictos o suavizar las consecuencias de los mismos. Ya se ha realizado este tipo de cursos en alguna empresa más avanzada en este sentido.

“un plan integral de seguridad. Que contemple, digamos, las tres fases que puede suponer un altercado de inseguridad ciudadana. O sea, un conductor que por alguna circunstancia es atacado en la calle o por delincuentes o por un usuario molesto por alguna razón. No puede haber un sistema preventivo para no llegar al riesgo cero, pero si minimizar esa posibilidad de un altercado con un usuario, con un peatón, o con cualquier ciudadano. Hay un proceso de atención al trabajador, al conductor en este caso, durante el momento que se está desarrollando ese incidente o ese ataque, y en las horas posteriores, en primer lugar la atención sanitaria. En segundo lugar de atención psicológica, para mi esta atención psicológica es fundamental. Y una tercera de atención jurídica, de acompañamiento para poner denuncias a la policía, etc.” (S)

“Cursos de resolución de conflictos. Resolución de conflictos en el sentido conflicto usuario-conductor. Está impartido por un gabinete psicológico. Para tener una idea clara del comportamiento ante una situación conflictiva, cómo resolver esas situaciones, se está estimulando este tipo de cursos, de enseñanzas, para que el trabajador sepa contenerse, sepa como tratarlos. Aquí le llamamos saber usar el capote.” (S)

La primera parada, tu salud.

6.7.4. LOS HORARIOS / LOS TIEMPOS (LA PRESIÓN DEL TIEMPO)

Es necesario fomentar una organización del trabajo que evite la presión de los tiempos, y que facilite la posibilidad de disponer de descansos adecuados, en el sentido de recuperación del esfuerzo provocado por el trabajo. Es necesario establecer las diferencias entre los días a librar por vacaciones o por tiempo libre, de los necesarios para la recuperación de la fatiga laboral adquirida según las condiciones de trabajo.

“Yo creo que ya partimos que tiene que tener un poco de intimidación el conductor, no puede estar ocho horas haciendo el muñeco de feria. Ahora llega uno y te pega un puñetazo, ahora llega uno y te insulta, ahora llega otro y te dice que llegas tarde, ahora llega otro y te escupe y tú allí tienes que aguantar lo que te venga. Así que yo creo que lo de las cabinas debería ser ya casi imprescindible y dejar de presionar al conductor tanto con los horarios. Es que no se pueden cumplir, no se pueden cumplir los horarios, se puede trabajar dignamente y nada más, pero con los horarios no se pueden cumplir” (ME2)

“Ahora si tú le pones un tríptico así en la puerta o en la parada del autobús que diga “...el coche una vez que cierra la puertas continuará su viaje...” pues son cosas que no son difíciles, que no cuestan dinero y ayudarían a lo cotidiano. Son cosas sencillas y que ayudan. O lo del cambio, que lo del cambio nos trae muchos problemas. Y que el viajero recuerde que estamos metidos en el tráfico y que es imposible cumplir el horario como se quiere, es imposible por más que nos cuenten, no se puede.” (ME2)

Se necesita una adaptación de los horarios, que se acoplen a la normalidad general, compatible con el horario familiar, o del resto de la población, en la medida de lo posible.

“En cierto caso me dijo un inspector que los horarios los ponían o los hacían, hace ya tiempo de esto, no sé si será así ahora mismo, cogían un coche, hacían el recorrido y ese era el horario. Hacían el recorrido de una línea con un coche y ese es el horario que ponían, sin tener en cuenta que es un autobús que suben y bajan viajeros y todas las condiciones que hay. No sé si sería cierto o no, fue un comentario entre un inspector y yo.” (ME2)

“Yo por suerte o por desgracia tengo los mismos problemas que los compañeros. El principal problema que yo veo aquí es que no tenemos tiempo.

Tendríamos que olvidarnos ya de una vez del dichoso cartoncito de los horarios y dejando de ir mirando el cartón continuamente y dejando de ir: ahora me salto este semáforo y araño un minuto. ¡Olvidarnos y punto! Cuando llegue, he llegado y cuando he llegado si me tengo que bajar al baño me bajo y si no me tengo que bajar pues cojo viajeros y continúo. Olvidarte ya de ese horario establecido que realmente en una ciudad tan grande y con tanto tráfico como Madrid no sirve de nada.” (ME2)

“Hay una diferencia abismal de trabajar un festivo con un buen coche y con un horario relajado, vas cumpliendo el horario del cartón. Pero como sabes que tú vas a ir dando la hora, vas relajado, vas atento al tráfico, vas sin ir pendiente de si ahora salgo corriendo, el siguiente semáforo lo pilló justo en ámbar para poder...te olvidas. Vas haciendo bien tu trabajo, vas conduciendo bien, intentando no dar frenazos.” (ME2)

“...habrá que buscar otras soluciones para que en cabeceras haya un sistema que lea los billetes o algo así, para esas bandas magnéticas pero si nosotros nos vamos a dedicar a conducir a ver si es verdad que nos dedicamos a conducir y a respetar unos horarios de comida” (ME2)

“... que prime el concepto de servicio público frente al concepto mercantil, que no llega ni a eso en un servicio de esta naturaleza sino al concepto puramente político. Hemos incrementado el número de viajeros y hemos dejado de gastar no sé cuantos costos, entonces esto choca con lo es la necesidad de servicio público, con lo que es la realidad material. ¿Qué es lo que decimos nosotros? Que se podrían resolver al menos los problemas de presión psicológica, en parte, si las frecuencias y las cadenas no se rompieran “ (ME1)

“Si tienes tiempo el trato con el viajero es mejor, más educado, como vas tranquilo pues le dedicas más tiempo a ese viajero. El que te hace cualquier cosa conduciendo, pues eres más tolerante en vez de entrar en el juego de la discusión pues dices ¡bah!, y evitas el problema. Con la conducción al no ser tan rápida pues hay menos brusquedades, menos frenazos, viajeros que no se caen, que es que conlleva todo. Es básico, eso es básico.” (ME1)

“Yo digo que si el disco es ley para que la policía y el gobierno te pueda sancionar ¿Por qué no es ley para que el juzgado pueda sancionar a una empresa cuando un conductor trabaja horas de más? Si el juzgado no tiene un perito, pues que lo pongan. Lo que nos tienen que poner es un perito para que un trabajador no trabaje horas de más.” (V)

La primera parada, tu salud.

“El tema de los turnos más largos que la mayoría de la gente los quiere coger es debido a que es un sector que se gana muy poco y la gente se coge turnos más largos para ver si se puede ganar un poquito más. Este trabajo sería muchísimo más agradable si en las ocho horas u siete horas y media, se cobrase un sueldo aceptable como se cobra en otros gremios y tal como está la vida que no para de subir.” (MB)

“...lo del tiempo es presión, porque hay poco tiempo para hacer el recorrido sobre todo en algunas líneas.” (MB)

“El asunto de los horarios es primordial. El tiempo. Si te dan tiempo todo lo demás sobra. Es que date cuenta que hay turnos que están todo el día ahí metidos en un atasco, que cuando terminan ya no saben ni por donde mirarlo. Se te hace el día eterno, no tienen ni un momento de tranquilidad, de poder estirar las piernas. Es necesario más tiempo para hacer la misma ruta.” (G)

6.7.5. LOS DESCANSOS

Se hace necesaria la valoración de los descansos apropiados en la jornada de trabajo, para la recuperación de la carga física y psíquica del conductor/ra. Sería conveniente que existiera en la mayoría de las ocasiones, una manera de poderlos elegir según las necesidades de la persona.

“Y otra cosa muy importante por la cual vamos corriendo es el tema de estirar las piernas; ivoy a ver si le puedo sacar cinco minutos porque llevo una hora aquí sentado! Que cada viaje nos den los cuatro o los cinco minutos para no tener esa punta de estrés, de decir, pues me van a sobrar esos cinco minutos, que los tengo asegurados pues voy tranquilo y me quito todo tipo de problemas.” (ME1)

“Indudablemente eso también crea un sentimiento dentro de la empresa, y la empresa lo sabe. Hay mucha gente que le da igual, hay mucha gente que no descansa ningún día al mes, en el tema personal no me meto, pero todo se sustancia con dinero. Que ha llegado un punto, que yo me imagino que no será solo en esta empresa será en muchas, donde todo lo solucionan pagándote más, entonces tienen permiso para sacarte con tal de pagarte un poco más. Son miserias al fin y al cabo, porque yo aquí negociaría mejoras en salud, prohibiría la jornada continua si es de ocho horas, aquí la jornada continua no se puede trabajar más de seis horas y media sentando al volante y además sin descanso.” (Z)

La primera parada, tu salud.

6.7.6. MEJORA DE LAS CONDICIONES ERGONÓMICAS

Es necesario un estudio ergonómico postural del puesto para cada vehículo, para conocer dónde se debe actuar. Este estudio debe abarcar el hecho de permanecer en el asiento durante la jornada, junto con los movimientos repetitivos a los que se está expuesto en el trabajo.

Y dentro del ámbito de la ergonomía, se debe plantear un análisis de las condiciones ambientales de climatización y temperaturas así como de salubridad.

“Y acondicionar el autobús.” Es decir, que el autobús estuviera acondicionado, que la normativa estuviera más clara” (EM2)

“Yo he visto algunos tractores que hay ahora, te montas en un de estos tractores y parece que estas en el salón de tu casa. Primero: lleva su hilo musical con su aparato de música, lleva su aire acondicionado que te quedas tieso como la mojama como sigas allí con el aire frío, unas calefacciones tremendas, un habitáculo que sabéis como es el habitáculo de un tractor que es al fin y al cabo acristalado, es decir, muy bien. Con el estrés que se sufre aquí, conforme está el tráfico y como está todo, que tú lleves un habitáculo donde la música está prohibida, donde cualquier tipo de cosa para ir más relajado está prohibido, donde el aire acondicionado casi no funciona, la calefacción no funciona, vamos lo de un tractor es el salón de tu casa.” (ME2)

“El asiento lleva los reguladores a la izquierda y no puedes meter la mano.” (ME2)

Se deberían instalar asientos ergonómicos, regulables, que eviten vibraciones, en aquellos vehículos que no dispongan de ellos.

“Lo primero un asiento en debidas condiciones, no un asiento que esté muy bien tapizado, pero que luego resulta que te sientas y parece que vas sentado en una tabla. Queremos unos asientos en condiciones, unos asientos donde los amortiguamientos sean buenos. Si el amortiguamiento es bueno, coges un bache, amortiguas y el cuerpo sube y baja bien. De la otra manera te estás pegando, machacándote contra el cuerpo.” (V)

Se debe diseñar el puesto, la máquina canceladora, y demás accionamientos y mandos teniendo en cuenta las adecuaciones a la persona en ese puesto, incluyendo la adaptabilidad a las medidas femeninas.

“Nosotros tenemos coches que para casi te pega con el hombro el cajón de cobrar. Tú dime a mí que llevas el cajón por aquí y que para cobrar tienes que hacer así y levantar la mano. Eso tiene que venir acorde y llevar a la persona que va a manejar ese vehículo, moverla y que más o menos oriente al carrocerero sobre como tiene que ser, no que ellos lo hagan,” (V)

“Yo te voy a decir una cosa, nosotros tenemos aquí unos vehículos que tú los tienes que conocer. Hay 10 vehículos o así, pues esos tienen unos asientos que los colocas a la medida del cuerpo, traen cuatro teclas para adaptarlo todo, lumbar, cervical, todo, lo colocas el asiento de maravilla. Terminas por la noche y yo tuve la santa suerte de andar con el mucho tiempo y era un vehículo que salía relajado todos los días. A mí me han dado ahora uno de estos que han traído que es muy bonito, por fuera es muy bonito, pero te metes dentro y terminas fatal. Yo todos los días termino reventado de la espalda, que me duele por aquí y porqué, pues porque el asiento que trae no es el asiento que tiene que traer para trabajar ocho o diez horas.” (V)

La primera parada, tu salud.

6.7.7. DISPONIBILIDAD DE SERVICIOS HIGIÉNICOS Y VESTUARIOS

Uno de los temas de mayor necesidad es la de disponer de vestuarios, así como de servicios higiénicos a demanda de los trabajadores y trabajadoras, así como de tiempo para poder ir a estos servicios. Para que se eviten las lamentables situaciones que se han citado en apartados anteriores por esta causa.

“Se ha comenzado desde hace seis o siete años, es un reivindicación de toda la vida, de que al menos necesitamos tener un servicio para poder evacuar y hacer las necesidades vitales, porque o lo haces o revientas, o te lo haces en el coche. Si a eso le sumamos las personas que están pasando los 45-48-50 años donde aparece eso que tenemos los señores que es la próstata, donde una persona no puede aguantarse el pis porque los dolores son terroríficos, claro: entre la presión del público, la presión de que no doy la hora, la presión de que me está apretando y no llego, es una situación verdaderamente dramática. Esto se da fundamentalmente en el transporte urbano...” (ME1)

“A lo mejor tienes donde ir sí, pero te tienes que desplazar como desde aquí casi al puerto y no puedes dejar el coche solo y marcharte. O que esté lloviendo o cualquier incidencia que haya y el coche no lo puedes dejar abandonado. El que tiene la suerte de tener en la carretera de línea un bar fenómeno, pero como también llegan y te dice el señor de turno: ¡oye que hay que salir! O ¡oye que llegas tarde! Si llego tarde tendré que bajar a hacer mis necesidades, porque tendré que orinar, porque me revienta la vejiga.” (V)

“En la empresa sí hay servicio. En las cabeceras no. Es otra de las cosas que andamos dando guerra. Quitando servicios que ha puesto el ayuntamiento, hay uno que está más tiempo cerrado que abierto.” (B)

Es conveniente que se tengan en cuenta las diferencias femeninas en el puesto de trabajo, en toda su trascendencia: diferencias en cuanto al uso de servicios higiénicos, las necesidades de vestuarios diferenciados, las adaptaciones de uniformes y prendas, de medidas del puesto, y particularmente el protocolo de actuación en caso de protección de la maternidad.

“porque claro al ir con uniforme a diario pues falta, porque me apetecería llegar un día, cambiarme e irme vestida de calle. Los hombres sí tienen

taquilla. No es que tengan taquilla lo que tienen es más espacio, tienen unos baños más grandes. Me parece que ahí en uno de los servicios hay como percheros donde puedes dejar tu uniforme allí y coger y cambiarte.” (MM)

“Pues no llegas, la taza está tan alta que no llegas y claro ellos mean de pie pero nosotras nos tenemos que acuclillar y no llegamos. Que pongan un altillo de madera, un escaloncillo.” (MM)

“Es que deberíamos pedir un vestuario, es que deberíamos exigir nuestro vestuario.” (MM)

“Un año reclamé la chaquetilla y el abrigo, se ha pasado el invierno sin abrigo, ahora llega el entretiempo y sin chaquetilla, y es que no tienen de mi talla, que me la tienen que hacer a medida.” (MM)

La primera parada, tu salud.

6.7.8. GESTIÓN DE PREVENCIÓN DE RIESGOS BASADA EN LA PARTICIPACIÓN

La escasez de órganos de gestión de prevención ha limitado el derecho de participación de los trabajadores/as, por ejemplo a través del Comité de Seguridad y Salud. Este derecho debe marcarse como algo totalmente necesario si se pretende la eficacia de cualquier sistema preventivo.

“...el último añadido que haría yo en este aspecto; ¿hasta donde participo yo en mi empresa? ¿Hasta donde participo yo? Quién se encarga de decirme: chaval cuéntame tu problema, cuéntame los problemas que tienes tú en tu línea, dime como se mejoraría, porque yo creo que esta obligación recae sobre el empresario.” (ME2)

“Cuidado que yo con esto no quiero culpar a nadie. Quiero decir que tiene que haber un sistema de trabajo y un sistema de salud laboral donde al trabajador se le tiene que empezar a dar unas condiciones de trabajo acorde. Habrá que sentarse los sindicatos, el Gobierno y la Patronal.” (V)

“...porque solo vemos intereses económicos, no vemos intereses sociales sino económicos. Yo no voy a decir nada, la verdad he mejorado en lo que se refiere al material de mi trabajo pero socialmente voy marcha atrás pero a marchas forzadas. A mí antes se me tenía una consideración y cuando un trabajador reclamaba algo que era justo, nadie reprochaba nada a nadie, hoy vas a reclamar algo que consideras tuyo o algo que es justo o algo que tienes firmado, que has llegado a un acuerdo y para la empresa eres un tío represivo o sea eres un tío que va ha crear problemas.” (V)

“...intentar crear ya no un convenio colectivo individual, de cada empresa, sino un convenio de transporte urbano a nivel nacional de política de normas, de saber a qué atenerse, separación de paradas, cosas de esas. Lo que pasa que claro, como luego cada ayuntamiento pondrá sus normas, es bastante complicado.” (Z)

“Hemos tenido una huelga hace poco y una de las cosas que hacíamos era no dejar salir a los autobuses. Era por los extintores porque estaban todos caducados.” (MLL)

“Nosotros en una reunión que tuvimos con ellos dijimos que de eso nada, que si soy yo el que conduce el vehículo, soy yo quien dice si va bien el vehículo o no. Y ahí tenemos una pelea. La próxima vez que paremos,

otro cualquiera de los conductores, pues le volverán a llamar la atención y en cualquier momento una sanción.” (B)

Ante esa cultura de prevención errónea basada en la actuación bajo demandas, debe prevalecer la gestión de prevención de riesgos de forma participativa, donde a priori, la organización del puesto sea diseñada junto con las opiniones de los trabajadores y sus representantes. En lugar de la tendencia a ocultar los problemas de riesgos laborales, debe reconocerse la importancia de que las opiniones de los trabajadores/as para las propuestas de mejora.

La primera parada, tu salud.

6.7.9. MEJORAR LA ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO

Se conveniente implementar culturas de prevención no basadas en el papeleo, en el mero cumplimiento básico de la legalidad, sino aquellas políticas que estén basadas en el objetivo de integrar la gestión preventiva en el conjunto de la gestión de las empresas. Hay que establecer una organización del trabajo teniendo en cuenta que los requisitos del puesto se diseñen en relación con las capacidades y limitaciones humanas, y haciendo prevalecer el derecho a la salud de los trabajadores.

“Y por lo tanto se recarga el servicio y se tiene en cuenta que hay que mejorar o aumentar los servicios una hora antes que empiece a ser la hora punta, para tenerlo ya en la calle en plan servicio. Qué ocurre, que la entrada de ese trabajador no corresponde con la hora del día biológica de las personas, porque no corresponden con la hora normal del almuerzo, o del desayuno, o del descanso, o de la cena porque la empresa se protege de tener el máximo de flota, para efectos de rentabilidad.” (S)

“...carriles bus y de alternativas para que esta empresa funcione como debidamente debe de hacerlo.” (S)

“... el absentismo en esta empresa no es muy alto. Ahora mismo estamos alrededor del 8%. La verdad es que ha subido, está subiendo. Y curiosamente está subiendo cuando se está primando la asistencia al trabajo. Este es otro tema a debatir y analizar, no solo en el ámbito de esta empresa. Evidentemente habría que analizar qué tipo de trabajador, en qué franja de edad está comprendido el que está faltando con más asiduidad, qué tipo de enfermedad se está teniendo.” (S)

“Pero yo creo que desde los Poderes Políticos se podría hacer algo más en el sentido de concienciar a la ciudadanía, de que el trabajador público en este caso como es el conductor de un autobús, es responsable de lo que es responsable, o sea, de su conducción y posiblemente de su trato con público, pero de nada más. O sea, no tiene capacidad organizativa, no tiene capacidad a la hora de decidir, ni tan siquiera el modelo de vehículo, ahí no puede hacer nada el conductor. Entonces yo creo que si desde los Poderes Públicos se intentara mejorar la relación usuario-conductor, ganaríamos mucho en ese apartado.” (S)

“Nosotros los delegados de prevención pues intentamos, en la medida de nuestra empresa, mejorar todo lo imposible, porque ni la inspección de trabajo te apoya nada” (MLL)

“En el tema sindical se ha conseguido una serie de ventajas, se trabaja mejor pero luego hay algo con lo que no puedes luchar y es con la ciudad, con el tiempo, con el tráfico, con los viajeros, con los problemas físicos, el estrés que esto produce. Creo que este es el sector donde más infartos hay, más problemas de corazón precisamente por eso. Nadie te comprende a parte de que te puedan pegar y te puedan hacer otras muchas cosas. De hecho te pegan.” (MB)

“Es que nosotros teníamos que ser solo conductores. Ahora, si nosotros por ejemplo este trabajo louviésemos de conductores sería de maravilla, de conductor, que solamente te preocupas de los coches que van y vienen, de los cruces, de los semáforos. No me extraña que algunos conductores se salten semáforos, se salten el ceda el paso sin darse ni cuenta, porque lleva en la cabeza todos los ordenadores que lleva el coche dentro metidos, son muchas cosas a la vez.” (MB)

“El problema es que estamos solucionando nosotros los problemas de la empresa, ese es el problema y se lo hemos dicho mil veces y habrá que empezar a coger el toro por los cuernos de una puñetera vez. No podemos estar nosotros solucionando el problema de la empresa. Eso es un problema de organización de la empresa. Que lo arreglen ellos.” (B)

Es necesario que se reconozca que la fatiga laboral es causa de daños para la salud de los trabajadores, con deterioro físico y psicológico. Y que además constituye un importantísimo riesgo laboral en la carretera. Por lo tanto se requiere que:

- Se analicen los componentes de fatiga laboral del puesto.
- Se determine la posibilidad de lesiones por: sobrecarga postural, movimientos repetitivos, sobrecarga psicosensores, estrés y daños psicológicos.
- Se estudie la necesidad de un análisis de riesgo psicosocial, integrando la importancia de los factores que generan estrés en el puesto. Tanto el relacionado con la conducción, como el debido al trato con el público y con otros contenidos como la inseguridad ciudadana.
- Y por último, que se introduzcan todas las mejoras necesarias para evitar esa situación a la que se ha llegado de hacerles sentirse como “máquinas”. La humanización del puesto es prioritaria.

La primera parada, tu salud.

6.7.10. VIGILANCIA ESPECÍFICA DE LA SALUD

Una vigilancia de la salud es obligatoria por ley. Se debe determinar si los riesgos del puesto de trabajo han podido influir en las lesiones que se detecten, y qué medios se proponen para evitar su progresión. Es importante que se hagan exámenes de salud específicos en este sentido, pues además de que así lo obligue la normativa, no tendrían sentido en la práctica si no fueran acompañados de medidas preventivas. Deben aportarse las conclusiones acerca de si: esas lesiones que se detecten son causadas por algún riesgo laboral determinado, y a su vez, si las lesiones influyen para realizar los contenidos del trabajo.

“Luego cuando vienen aquí los reconocimientos médicos no te hacen ni un triste análisis, por si acaso aparecen cuestiones de próstata o historias de estas, a excepción de la columna vertebral. Sabemos que eso está a la orden del día.” (MLL)

6.7.11. LA DECLARACIÓN DE DAÑOS/ LA GESTIÓN DE ENFERMEDAD PROFESIONAL

Al establecer un control del absentismo, debe diferenciarse el origen profesional de la enfermedad, es decir, es conveniente elaborar un estudio epidemiológico que determine si las causas de la enfermedad en cuestión están relacionadas con el trabajo.

Una alta incidencia de enfermedades de huesos y articulaciones, o de daños psicológicos, o los casos de trastornos del sueño como la apnea, así como las posibles sorderas, deben valorarse con respecto a las causas profesionales que las provocan, y en su caso tramitarlas como contingencia profesional.

“Y luego el tema de masajes como no lo cubre la seguridad social pues yo personalmente ya me he gastado un dinerito en ir al masajista.” (MLL)

“El problema es que no tenemos ninguna enfermedad profesional reconocida.” (MB)

“No es el primer compañero que le da un infarto, incluso yo creo que ha habido uno que se nos ha muerto hace poco. Otro problema que tenemos es no reconocer a quien le corresponde reconocerlo. Deberían reconocer como enfermedades profesionales.”(MB)

“Mucho rollo pero luego no se mojan a la hora de la verdad y es un tema que había que luchar, por las enfermedades profesionales. Aquí hay mucha gente con 45 años, ahora mismo hay un chaval que se va a venir aquí a la base con una hernia discal, además producida por la conducción, pero como no le reconocen enfermedad profesional y que no llega a los 40 años y le quedan el 55%. Un hombre con 45 años que lleva 30 años conduciendo desde que tiene los 18 que se ha dedicado a conducir si le dejan para otra profesión, ¿en que se emplea ese hombre? Quien coge un señor que no tiene profesión ninguna porque su profesión ha sido conducir, ahora con 45 años, quien le coge con una minusvalía. Aquí nadie se preocupa de esos temas. Te quitan el carné por el oído y ya sabes el 55% y te vas a la calle, por la vista igual.” (MB)

“Espalda, cervicales, como no se contempla como enfermedad profesional, es nuestro problema mayúsculo, es nuestro problema porque no se contempla como tal.” (B2)

La primera parada, tu salud.

6.7.12. DECLARACIÓN DE DAÑOS Y RECONOCIMIENTO DE JUBILACIÓN

Tal vez ligado a lo anteriormente dicho sobre la tramitación de lesiones de origen laboral, sería procedente establecer un método para determinar un reconocimiento anticipado de la jubilación.

“Tiene la espalda desecha, las rodillas destrozadas, la próstata hecha una porquería, el estado nervioso y psicológico por los suelos. Yo creo que llega un momento que un trabajador de nuestra profesión, yo creo que a los 60 años sería la jubilación ideal y una jubilación parcial para todos aquellos que quieran a los 55 años. Porque yo tengo mucho contacto con los jubilados de la empresa y además un día lo hablaba con el compañero que trabaja en una línea, en los últimos años, de los jubilados que ha habido en nuestra línea quedan vivos me parece que cinco, el resto o están muertos o están hechos tan destrozados que no son ni persona.” (ME2)

6.7.13. RECONOCIMIENTO SOCIAL DE LA PROFESIÓN

Tal como se ha indicado anteriormente, hacen falta acciones que incrementen el reconocimiento social por esta profesión. Es necesaria la divulgación de acciones en este sentido, publicaciones u otros medios que lo extiendan a todos los niveles de la población.

“Nos tienen que reconocer nuestro trabajo por la responsabilidad que llevamos, tanto económica como socialmente, ya no solo los jefes sino en el ámbito social de la gente. Porque la gente va a un aeropuerto y ve a un piloto y es un piloto pero un autobusero es un autobusero. Eso tanto económicamente, como socialmente. Tenía que estar más reconocido.” (MB)

La primera parada, tu salud.

6.7.14. SOBRE EL CARNÉ POR PUNTOS

Por último recordemos que el actual carné por puntos no reconoce diferencias para los profesionales que se ven más expuestos a sus consecuencias, y que éstas repercuten sobre su trabajo, que es su medio de vida. Interfiere en el futuro de su profesión.

“El problema del carné por puntos para los profesionales. Han estado hablando, diciendo que sí que van a hacer propuestas, que van a hacer esto, que si hacen lo otro y tenían que haber hecho una movilización fuerte del sector porque el problema no es ya cuando cometes un error, que le podemos cometer, y más cuando estás todo el día en la carretera. El problema es que te coja por delante cualquier guardia, como es su palabra con la tuya, que te has pasado un disco o no, y como lo demuestras. Y por eso te vuelan puntos del carné.” (MB)

Permanecen en estudio diversas propuestas como los seguros especiales, ante los que se debería proponer que se admitieran a cargo de la empresa contratante. O bien medidas de equiparación a otras aplicadas en otros países. En definitiva, que no debe abandonarse tampoco la preocupación por este tema.

Claves:

Buses Vigo = V
Buses Zaragoza= Z
Buses Sevilla= S
Madrid Llorente= MLL
Madrid Blas (Interurbanos)= MB
Getafe (Urbanos)= G
Bilbao= B
Bilbao 2 = B2
EMT Madrid = ME1
EMT Madrid = ME2
EMT Mujeres = MM

ANEXO: NORMATIVA SOBRE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Ley 31/1995 de 8 de noviembre, Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

Ley 54/2003, que modifica la Ley 31/1995.

Real Decreto 171/2004, que desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995 en materia de coordinación de actividades empresariales.

Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención y modificación posterior Real Decreto 780/1998, de 30 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 39/1997, de 17 de enero.

Real Decreto 604/2006, de 19 de mayo, por el que se modifican el Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención, y el Real Decreto 1627/1997, de 24 de octubre, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción.

Real Decreto 485/1997, de 14 de abril, sobre disposiciones mínimas en materia de señalización de seguridad y salud en el trabajo.

Real Decreto 486/1997, de 14 de abril, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo.

Real Decreto 487/1997, de 14 de abril, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la manipulación manual de cargas que entrañe riesgos, en particular dorsolumbares, para los trabajadores.

Real Decreto 1215/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo.

Real Decreto 1435/1992, Dicta las disposiciones de aplicación de la Directiva del Consejo 89/392/CEE, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre máquinas. (Comercialización)

Real Decreto 56/1995, de 20 de enero, por el que se modifica el Real

La primera parada, tu salud.

Decreto 1435/1992, de 27 de noviembre, relativo a las disposiciones de aplicación de la Directiva del Consejo 89/392/CEE, sobre máquinas.

Real Decreto 1942/1993, de 5 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Instalaciones de Protección contra Incendios

Real Decreto 286/2006, de 10 de marzo, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición al ruido.

Real Decreto 2177/1996, de 4 de Octubre de 1996, por el que se aprueba la Norma Básica de Edificación «NBE-CPI/96».

Real Decreto 773/1997, de 30 de mayo, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la utilización por los trabajadores de equipos de protección individual.

Real Decreto 216/1999, de 5 de febrero, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud en el ámbito de las Empresas de Trabajo Temporal.

Real Decreto 614/2001, de 8 de junio, sobre disposiciones mínimas para la protección de la salud y seguridad de los trabajadores frente al riesgo eléctrico.

