



Serie Proyectos de Investigación e Innovación

Superintendencia de Seguridad Social
Santiago - Chile

INFORME FINAL

**Percepción de los accidentes laborales asociada a determinantes
estructurales o normativos de las conductas individuales en trabajadores de
la V región de empresas adherentes al IST.**

Danilo Javier Romero Codoceo
2008





SUPERINTENDENCIA DE SEGURIDAD SOCIAL

SUPERINTENDENCE OF SOCIAL SECURITY

La serie Proyectos de Investigación e Innovación corresponde a una línea de publicaciones de la Superintendencia de Seguridad Social, que tiene por objetivo divulgar los trabajos de investigación e innovación en Prevención de Accidentes y Enfermedades del Trabajo financiados por los recursos del Seguro Social de la Ley 16.744.

Los trabajos aquí publicados son los informes finales y están disponibles para su conocimiento y uso. Los contenidos, análisis y conclusiones expresados son de exclusiva responsabilidad de su(s) autor(es), y no reflejan necesariamente la opinión de la Superintendencia de Seguridad Social.

Si requiere de mayor información, sobre el estudio o proyecto escriba a: investigaciones@suseso.cl.

Si desea conocer otras publicaciones, artículos de investigación y proyectos de la Superintendencia de Seguridad Social, visite nuestro sitio web: www.suseso.cl.

The Research and Innovation Projects series corresponds to a line of publications of the Superintendence of Social Security, which aims to disseminate the research and innovation work in the Prevention of Occupational Accidents and Illnesses financed by the resources of Law Insurance 16,744.

The papers published here are the final reports and are available for your knowledge and use. The content, analysis and conclusions are solely the responsibility of the author (s), and do not necessarily reflect the opinion of the Superintendence of Social Security.

For further information, please write to: investigaciones@suseso.cl.

For other publications, research papers and projects of the Superintendence of Social Security, please visit our website: www.suseso.cl.

Superintendencia de Seguridad Social
Huérfanos 1376
Santiago, Chile.

**“Percepción de los accidentes laborales
asociada a determinantes estructurales o
normativos de las conductas individuales
en trabajadores de la V región de empresas
adherentes al IST.”**

Preparado por:
Instituto de Seguridad del Trabajo
Noviembre de 2008

ÍNDICE

Abstract.....	3
1. Introducción.....	4
2. Antecedentes.....	5
2.1 Planteamiento del Problema.....	9
2.2 Objetivos de la Investigación.....	9
2.3 Relevancia de la Investigación.....	10
3. Marco Teórico.....	12
3.1 Autocuidado.....	14
4. Marco Metodológico.....	17
4.1 Diseño de la Investigación.....	17
4.2 Acceso al campo subjetivo.....	17
4.3 Muestreo.....	18
4.4 Acerca del proceso de recolección de datos.....	20
5. Resultados.....	23
5.1 Características demográficas de los entrevistados.....	23
5.2 Cuadro resumen de resultados.....	24
5.3 Resultados por ítems.....	25
5.4 Consideraciones finales acerca de los Resultados.....	31
6. Discusión.....	33
7. Conclusiones.....	41
8. Bibliografía.....	43

Listado de Anexos

- I Formulario Consentimiento Trabajador
- II Formulario Registro Entrevista
- III Características Demográficas de la Muestra de Investigación
- IV Cuadro Resumen de Gráficos

ABSTRACT

La presente investigación responde a la interrogante de si los trabajadores que han sufrido accidentes, pudieron haber hecho algo razonable para evitarlo, considerando además las percepciones, creencias y perspectivas de los accidentados.

Considerando un total de 92 personas entrevistadas, se constató que 37 de ellas, es decir el **40,3%**, reconocen que pudieron haber hecho algo *razonable* para evitar el accidente que sufrieron, sin embargo no lo hicieron. Un 4,3% (4 personas), reconoce que podrían haber evitado el accidente, pero consideraron que lo que debían hacer para evitarlo, no era razonable. El **55,4%** (51 entrevistados), perciben que no podían evitar el accidente, es decir, opinan que no existía nada razonable bajo su control que pudieran haber hecho.

Se observó un alto porcentaje de percepciones, en relación con el accidente sufrido, asociadas a la responsabilidad de terceros, lo que puede orientar los esfuerzos de la promoción del Autocuidado en ambientes laborales, hacia la inclusión de aspectos sociales, grupales y/o culturales en su gestión.

Asimismo, se evidenció el reconocimiento de la variable *estado de alerta o atención*, como presente en la causalidad de los accidentes.

1. INTRODUCCIÓN

En particular, durante el último tiempo ha surgido con fuerza el accionar preventivo basado en el concepto de “Autocuidado”, el cual si bien puede presentar diferentes definiciones o enfoques, en general todas ellas coinciden o se basan en el hecho de que cada individuo en forma natural, tiene el potencial de realizar ciertas acciones que evitarían, en muchos casos, la ocurrencia de accidentes que pudiesen afectarles a ellos mismos.

Así, si se consideran las acciones que cada individuo pudiera efectuar para evitar accidentes, se entiende que ellas han de ser razonables, es decir, no sólo basadas en la inteligencia natural del ser humano y en su decisión personal, sino que también, factibles de realizar según sus capacidades personales (físicas, intelectuales y emocionales entre otras), los recursos materiales y condicionantes ambientales y sociales existentes.

Entendemos como fundamental el desarrollar una investigación relativa al Autocuidado, de modo tal de poder responder con ella la interrogante principal de si los trabajadores que han sufrido accidentes, pudieron haber hecho algo razonable para evitarlo y otras de carácter complementario asociadas o relacionadas con dicho concepto, tales como, “si no era razonable, porqué no lo hizo”, teniendo como sujeto principal de la misma, a trabajadores que han resultado afectados por un accidente, todo esto, enfocando la atención en las percepciones, creencias y perspectivas de los accidentados.

En otras palabras, se busca dar respuesta a la siguiente pregunta de investigación: ¿Cuál es la percepción del accidentado, acerca de la evitabilidad del Accidente Laboral por el que fue afectado?

2. ANTECEDENTES

Esta investigación es un esfuerzo por dar asidero a varias conjeturas con respecto a los temas en torno al Autocuidado. Por tanto, se pretende validar la perspectiva que se tiene sobre los tópicos relativos a esta línea preventiva en las empresas hasta este momento, y por otro lado, reorientar algunas preconcepciones en base a los datos y la comprensión de los contextos en que se dio el fenómeno que se pretende investigar.

Si pensamos en la gran cantidad de realidades que podemos encontrar en las distintas esferas donde las personas se desenvuelven, donde invierten su tiempo, recrean las situaciones de su vida cotidiana, etc., nos encontramos con muchos escenarios en que nos vemos expuestos al funcionamiento de las lógicas económicas, culturales, sociales y políticas. Es justamente ahí donde podemos encontrar una variedad de contextos que pueden resultar beneficiosos para el desarrollo humano, sin embargo, contrariamente a esto, existen otros entornos donde las personas se ven enfrentadas a situaciones, que por diferentes factores, pueden ser afectadas por un accidente laboral y sus consecuencias, que generalmente conllevan resultados devastadores.

En estos espacios, podemos observar riesgos que se producen por lógicas estructurales en el funcionamiento de los mismos sistemas organizacionales de la sociedad moderna y que se pueden subdividir en dos dimensiones, los riesgos cuyo control caen en gran medida en el ámbito de las decisiones de los trabajadores y los riesgos producidos por los peligros que no están en dicho ámbito decisional, sino en el ámbito de las decisiones que toma la empresa u organización, es decir quienes la dirigen en los diferentes niveles jerárquicos.

Por otro lado, el ser humano tiene el poder de modificar y de interferir en el desarrollo de los escenarios en que participa y esto es a partir de las diferentes motivaciones, disposiciones y perspectivas con las que alimentan sus planes de acción. Por lo tanto, es necesario observar este fenómeno desde la subjetividad de los mismos trabajadores para comprender su multi-causalidad, y así comprender las distintas y complejas dinámicas entre ellas para, finalmente, desarrollar una práctica preventiva integral, que considere todos los ámbitos decisionales que derivan en consecuencias no deseadas, como los accidentes.

Cuidarse, conlleva a cuidarse biológicamente, mentalmente, socialmente, ecológicamente, es decir, tomar conciencia por el hecho que el autocuidado significa observar todas las dimensiones que conllevan riesgos y en que las personas actuamos y podemos ser afectadas por un accidente que devienen en pérdidas y perjuicios en muchos ámbitos de la vida.

Las nociones de autocuidado provienen de ideas como el cultivo de sí mismo, vida sana, auto conservación, todos estos conceptos ponen en el centro de la atención la responsabilidad que las personas tienen en su desarrollo, bienestar y progreso, al momento de desplazarse por los sectores del mundo y sus múltiples dimensiones, tomando en cuenta la complejidad de las diferentes situaciones en que las personas se encuentran en su vida cotidiana.

Esta perspectiva –el Autocuidado– se presenta para las disciplinas relacionadas a la Prevención de Riesgos Laborales y Enfermedades Profesionales, como la propuesta de una forma y estilo de vida que favorece la adopción de parte de las personas de una serie de conocimientos, creencias, actitudes y pautas de comportamiento que las disponen a cuidar de sí mismas, esto es a protegerse de los efectos adversos que los procesos

industriales (cualquiera sea la actividad productiva) inevitablemente generan.

En palabras de Samuel Chávez (2008) respecto a los accidentes del trabajo; “La supervisión y la dirección superior de las empresas pueden hacer mucho para disminuir este verdadero flagelo. Es cierto...pero también hace falta preguntarse: ¿Cuántas de estos accidentes pudieron haberse evitado por la propia víctima? Sin duda que muchos; porque, independiente de lo que haga la empresa, al final, en la mayoría de los casos, la seguridad del trabajador está en sus propias manos.”¹

En otras palabras, es claro que una gran parte de los riesgos y peligros son inherentes a las condiciones de la vida contemporáneas, sin embargo, hay una gran esfera donde los eventos y la construcción de las realidades, están en las manos de las propias personas.

Desde este punto de vista encontramos variadas perspectivas en que el estilo de administración otorga y faculta a sus trabajadores responsabilidades en el devenir de la empresa. Muchas propuestas se orientan en esta dirección, una de ellas es el Empowerment. “Empowerment significa crear un ambiente en el cual los empleados de todos los niveles sientan que tienen una influencia real sobre los estándares de calidad, servicio y eficiencia del negocio dentro de sus áreas de responsabilidad.

Esto genera una participación e interés por parte de los trabajadores para alcanzar metas de la organización con un sentido de compromiso y autocontrol y por otra lado, los administradores están dispuestos a renunciar a parte de su autoridad decisional y entregarla a trabajadores y equipos.”²,

¹ Samuel Chávez, Hacia la Nueva Empresa “Más Humana, más grata...¡Más Productiva!”, Cultura Preventiva, Pág. 76

² Capturado el Martes 7 de octubre de 2008 en <http://losrecursoshumanos.com/contenidos/1830-empowerment.html>

sin embargo, esto no involucra entregar responsabilidad y retirarse, sino retirar los obstáculos que nos separan.

Otras perspectivas como el “cultivo de sí”, orientación que viene desde épocas en que las culturas griegas llegaron a su apogeo intelectual, formulando el concepto de “cultivo de sí mismo”, acentúan una actitud que busca un estilo para desenvolverse respecto de sí y con los demás. Según esto, el cuidado de sí “presenta una acción diferente que consiste en cuidar y hacerse cargo de la vida propia y conservar y enriquecer la propia identidad. Esto es en definitiva lo que parecía destacarse en el cultivo de sí, un regreso del sujeto con su propia verdad mediante un trabajo, sobre sí mismo, una elaboración de sí sobre sí mismo, una transformación progresiva de sí mismo de la que uno es responsable”³

Desde este punto de vista, es necesario dar cuenta hasta donde el estado de las cosas determina la situación en el mundo y hasta donde la persona, el ser humano, puede controlar los diferentes fenómenos en los cuales tiene participación y esto nos hace detenernos en la cuestión y que es un imperativo, la comprensión de factores como la cosmovisión, percepción y la disposición en general, con que las personas abordan las distintas esferas de su cotidianidad. “No es probable hallar la posibilidad de una mayor seguridad pública a través de “Soluciones tecnológicas” por la forma en que la gente responde a dichas soluciones. En su lugar, la posibilidad de la seguridad radica dentro del ser humano, no en las máquinas o ambientes hechos por el hombre.”⁴

³ Ibidem

⁴ Wilde, G. (1998), “Risk Homeostasis Theory and Traffic Accidents: propositions, deductions and discusión of dissemion in recent reactions”. Ergonomics 31:441-468, Pág. 17 y 18

2.1 Planteamiento del Problema

Al considerar la relevancia del ámbito decisional individual como uno de los factores presentes en el fenómeno de los accidentes y enfermedades profesionales, surge la inquietud acerca de cuál es el peso relativo de este elemento frente a otros. Ya sea como variable causal o como factor protector, las decisiones de las personas frente a los riesgos y lo que piensan y perciben acerca de éstas, es un área del conocimiento bastante documentado desde el punto de vista de modelos y teorías, no así desde el punto de vista práctico.

El problema de investigación surge entonces de la necesidad de objetivizar algunos planteamientos teóricos que han sido la base de muchas actividades de índole preventiva dirigidas a los trabajadores y que conforman lo que se conoce como Promoción del Autocuidado, el que presume que en la mayoría de los casos, los trabajadores afectados por accidentes laborales pudieron haber hecho algo razonable para evitarlos.

2.2 Objetivos de la Investigación

El objetivo general de la presente investigación consiste en determinar la proporción de trabajadores accidentados que reconocen que pudieron haber hecho algo razonable para evitar el accidente que sufrieron.

Como objetivos específicos se plantean los siguientes:

- Identificar y/o clasificar las atribuciones causales que los trabajadores accidentados asocian al accidente sufrido.
- Describir la percepción de los trabajadores acerca de “lo razonable” de sus acciones y de las medidas que están a su alcance para evitar los accidentes.

- Identificar las principales razones que impiden a los trabajadores evitar los accidentes

2.3 Relevancia de la Investigación

La relevancia social de la investigación se sitúa, básicamente, en la confirmación o reorientación de las políticas de intervención referentes al Autocuidado con base en las pautas culturales, creencias y visiones de las personas afectadas por el accidente laboral. Este proceso nos permitirá un acercamiento a los fenómenos mediante perspectivas más certeras y asertivas con respecto al Autocuidado, los accidentados, trabajadores y los contextos que nos interesa comprender.

En concreto, esta investigación nos proporcionará una fuente de información sobre las percepciones, contextos y visiones de las personas, factibles de ser interpretadas y comprendidas para adaptar o reorientar posteriores intervenciones o el desarrollo de productos preventivos dirigidos a trabajadores que usen como base el Autocuidado, de forma que tengan asidero en la realidad de los que reciben el mensaje involucrando los aspectos situacionales y culturales de su perspectiva, para finalmente -por esta vía- aumentar su efectividad.

Por otra parte, la información que nos proporcionará la investigación servirá para validar, confirmar o reorientar los conceptos, inferencias y explicaciones del Autocuidado, en base a la comprensión e interpretación de la visión de personas que han sufrido accidentes laborales, lo cual, nos proporcionará información que complementará las forma de abordar los temas de interés para esta línea preventiva.

Según las palabras de Becker (1896) en Coulon (1195, pp. 59-74), citado por Sandoval (2002) “(...) para entender la conducta de un individuo, debemos conocer como percibe la situación, los obstáculos a los que creía deber enfrentarse, las alternativas que se ofrecían; sólo podremos conocer los efectos del campo de posibilidades, (...) si las consideramos desde el punto de vista del actor (...) p. 60”⁵

⁵ Carlos A. Sandoval Casilimas en su obra: “Investigación Cualitativa, Enfoques y Modalidades de Investigación Cualitativas: Rasgos Básicos”, Pág. 58

3. MARCO TEÓRICO

Antes de iniciar el proceso investigativo, estrategia por el cual nos acercaremos a los fenómenos de la realidad que nos interesa comprender, es necesario explicitar las bases conceptuales con las que el Instituto de Seguridad del Trabajo aborda los fenómenos del Autocuidado.

El concepto de Prevención está en la base del quehacer institucional en la búsqueda del bienestar de los trabajadores y el fortalecimiento de la competitividad de las empresas adherentes, el cual nos plantea, según Samuel Chávez en su obra *Re-Pensando la Seguridad*, tres ejes para comprender el concepto; “Prevenir significa, en primer lugar, Prever: esto es, ver anticipadamente las cosas, para prever se requiere de una habilidad importante que es tener visión...ser visionario. Pero además de prever, prevenir también involucra el Predecir: o sea, imaginarnos lo que puede ocurrir; hay aquí un proceso mental, de análisis, basado en lo que prevemos y en nuestros conocimientos y experiencias, que nos permite predecir, pronosticar. Y prevenir involucra, finalmente, Preactuar: es decir, actuar anticipadamente para evitar que las cosas ocurran diferente a lo que deseamos o, dicho de otra manera, para asegurar que las cosas sucedan tal como queremos que ocurran.”⁶

La prevención es más que tomar ciertas consideraciones respecto a un plan futuro, es una forma de ser y hacer las cosas, para que las consecuencias de esas decisiones y acciones sean las esperadas. “En definitiva, la Prevención es lo que nos guía a ‘hacer bien, lo que es necesario hacer’.... ¡ojalá a la primera vez!.... y, ¡ojalá siempre!”⁷

⁶ Samuel Chávez, *Re-Pensando la seguridad, como una ventaja competitiva, Cuál es la solución y cómo se aplica*, Pág. 193

⁷ *Ibidem*, Pág. 193

Es necesario señalar que el concepto anteriormente descrito, se expresa sobre la base de dos líneas de acción, las que complementariamente buscan generar culturas preventivas al interior de las organizaciones, nos referimos a la línea de Gestión Preventiva y a la línea del Autocuidado. “Así, existe el convencimiento que, no sólo se debe propender a generar un ambiente favorable a las decisiones correctas de seguridad, sino que también se debe fortalecer la disposición personal hacia la toma de decisiones correctas desde el punto de vista de la seguridad.”⁸

Esto implica que una correcta aplicación de este enfoque, considera que la administración de la empresa se encargue de todas aquellas decisiones que le competen (tales como: qué insumos comprar, cómo producir, en dónde producir, a quién contratar, etc.) en el entendido de realizar lo que es necesario hacer para lograr lo que se quiere lograr, sin defectos, derroches, daños o deterioros; lo que genera un ambiente favorable para que las decisiones personales sean decisiones correctas desde el punto de vista de la seguridad. Por otra parte, la aplicación de este enfoque considera además la promoción del Autocuidado, el que apunta a explicar, dar a conocer y motivar, la repetición de pautas conductuales, hábitos o patrones de conducta coherentes con la seguridad de las personas.

“En términos prácticos, lo que se realiza bajo el enfoque de la Gestión Preventiva, que apunta a todo tipo de estrategias que se manifiestan en Políticas, Planes, Programas y Acciones Preventivas gestadas y lideradas por la dirección de la empresa, es complementaria al Autocuidado ejercido directa y voluntariamente por cada trabajador, manifestado en conductas tendientes a evitar accidentes.”⁹

⁸ IST, Ideas Fuerza sobre el Autocuidado, La Visión del IST con respecto al Autocuidado

⁹ Ibidem.

Por tanto, el autocuidado forma parte íntegra del proceso en el que la Prevención nace desde la disposición de las personas.

3.1 Autocuidado

El Autocuidado pertenece a una de las líneas de trabajo y desarrollo preventivo fundamentales para Instituto de Seguridad del Trabajo, la que persigue un objetivo claro: “El Autocuidado busca reducir el nivel de exposición a riesgos de accidentes que derivan de variables que están o pueden estar bajo el control del trabajador. Así, el Autocuidado se relaciona con todo lo que sea razonable de hacer desde el punto de vista del trabajador.”¹⁰ Desde este punto de vista, hay varios estudios y conceptos que nos ayudan a comprender como esta perspectiva toma asidero y permite el desarrollo de productos preventivos para el desarrollo de planes de acción concretos para el fomento de culturas preventivas en las organizaciones a través de la promoción del Autocuidado.

El autor Gerard J.S. Wilde (1988) nos invita a revisar los riesgos y peligros que tomamos y enfrentamos en nuestras prácticas cotidianas desde el ámbito de las decisiones y nuestros propios procesos de ajuste y equilibrio. En esta dirección, su “Teoría de Homeostasis del Riesgo” nos da los apoyos conceptuales y teóricos que contribuyen a la observación del fenómeno denominado “Accidentes Evitables”, que tienen ocurrencia en los escenarios donde se recrean las actividades del trabajo.

“La Teoría de Homeostasis del Riesgo sostiene que en cualquier actividad, las personas aceptan un cierto grado de riesgo subjetivamente estimado para su salud, seguridad y otras cosas que valoran, a cambio de los beneficios que esperan obtener de dicha actividad (transportación,

¹⁰ Ibidem.

trabajo, alimentación, bebida, uso de drogas, recreación, romance, deportes o lo que sea)”¹¹, pensando que el riesgo es la probabilidad que algo ocurra de forma distinta a la que esperamos y con consecuencias que nos significan costos; en ese sentido, las personas permanentemente se ven obligadas a decidir respecto a las situaciones en que participan a diario. En cualquier actividad, las personas chequean continuamente la magnitud del riesgo al que sienten que están expuestas.”

También de forma permanente, las personas comparan el riesgo que perciben están expuestos con la magnitud del riesgo que están dispuestos a aceptar y tratan de reducir la diferencia entre ambas magnitudes a cero. De esta manera, si el nivel de riesgo subjetivamente experimentado es menor que el aceptable, la gente tiende a enrolarse en acciones que incrementen su exposición al riesgo. Sin embargo, si el nivel de riesgo subjetivamente experimentado es mayor que el aceptable, la gente trata de aplicar una mayor precaución”¹².

Es importante poder observar como las personas se relacionan con las situaciones que puedan resultar riesgosas, y como (y en base a que disposiciones personales) se da esta relación personas-situación-riesgo. Según el psicólogo G. Wilde: “la gente altera su conducta en respuesta a la implementación de medidas de seguridad y salud, pero lo riesgoso de la manera en que actúan no cambiará a menos que esas medidas sean capaces de motivar a la gente a variar la cantidad de riesgo que están dispuestas a tomar”¹³.

¹¹ Wilde, G. (1998) “Risk Homeostasis Theory and Traffic Accidents: propositions, deductions and discusión of dissemion in recent reactions”. Ergonomics 31:441-468, Pág. 4

¹² Ibidem.

¹³ Ibidem.

El nivel de Riesgo Aceptado tiene que ver con “la magnitud del riesgo de accidente que una persona está dispuesta a tomar durante cualquier período de tiempo dado, y que la misma persona está dispuesta a tomar durante diferentes periodos de tiempo. Cuando la conducta arriesgada es percibida con beneficios esperados altos y costos esperados bajos, el nivel de riesgo deseado será alto. El término “deseado” se usa como sinónimo de “preferido, aceptado, tolerado y subjetivamente óptimo”, y el riesgo deseado varía, como lo hace la temperatura fijada en el termostato.”¹⁴

De acuerdo con la “Teoría de la Homeostasis del Riesgo” las decisiones individuales se basan en estos dos factores, en el *nivel de riesgo aceptado* y el *nivel del riesgo percibido*, lo que finalmente deviene en la *decisión equilibrada*. Según el autor; “Esta es la regla de decisión equilibrada que prevalece en situaciones de niveles de riesgo aceptado y percibido permanentemente cambiantes. La elección hecha, es aquella que la persona cree que mejor servirá a la maximización de su beneficio general.”¹⁵

¹⁴ Ibidem, Pág. 24

¹⁵ Ibidem, Pág. 32

4. MARCO METODOLÓGICO

4.1 Diseño de la Investigación

En cuanto al diseño, se trata de una investigación de orden cualitativo, pues la intencionalidad es comprender e interpretar una cierta realidad configurada por las percepciones de los propios sujetos de investigación, en este caso trabajadores que han sufrido un accidente laboral, acerca de sus posibilidades de haber podido hacer algo razonable para evitarlo. La investigación busca aportar a la comprensión de la compleja multi-causalidad de los accidentes, adentrándose en la subjetividad de los propios trabajadores accidentados, en donde sus perspectivas, visión y creencias contribuyen a la re-creación de esa realidad. El fin último de la elección de este diseño de investigación cualitativa, es el uso del conocimiento obtenido para la reorientación y enriquecimiento de intervenciones y planes de acción preventiva basadas en la perspectiva del Autocuidado.

4.2 Acceso al campo subjetivo

Para acceder al campo de la subjetividad y así comprender y compartir la visión de actor partícipe en el fenómeno, se tomaron una serie de medidas para lograr un acceso sin mayores obstáculos, pasando por la autorización de las personas seleccionadas, hasta la forma en que se realizó la invitación a participar, procurando establecer desde un comienzo un clima de confianza, apertura y sinceridad, coherentemente con los objetivos que se persiguen dentro de los marcos éticos de la investigación. La investigación se realizó a través de entrevistas individuales semi-estructuradas. En el Anexo I se presenta el documento de invitación con que se realizaron las propuestas a los entrevistados, el que dejaba a los trabajadores en plena libertad y deliberación su participación en el estudio.

Todos los trabajadores que participaron del proceso de investigación lo hicieron de manera voluntaria y habían sido afectados por un accidente a causa o con ocasión de su trabajo, mayoritariamente realizando una tarea en el lugar de trabajo.

La muestra incluyó trabajadores de sexo masculino y femenino, de distintos niveles educacionales, de distintos cargos, con diferentes responsabilidades, de todas las edades, con distintos grados de experiencia laboral y niveles de conocimientos sobre prevención de riesgos.

La confidencialidad y anonimato, asegurado al trabajador al momento de iniciar la conversación, así como el lugar escogido para sostener las entrevistas, permitió que todas ellas se llevaran a cabo sin ningún tipo de presión, sin temores y en un clima acogedor que facilitó que los trabajadores se expresaran sin dificultad sobre los temas de interés para la investigación, permitiendo obtener, en la generalidad de los casos, respuestas claras y precisas.

4.3 Muestreo

Con referencia al muestreo, se abordó un grupo de trabajadores de las empresas adherentes de la Zonal Centro Norte del IST que han sufrido un accidente laboral y estuvieran siendo atendidos en las dependencias del Hospital IST de Viña del Mar y controladas periódicamente hasta su recuperación.

Existiendo la posibilidad de realizar un muestreo representativo de los accidentados que asisten al Policlínico Programado de dicho hospital (controles periódicos) durante tres meses, se pretendió entrevistar a 100 personas, sin embargo en un tiempo de 5 meses se logró concretar 92

entrevistas válidas, por lo que el equipo investigador decidió cerrar el proceso de entrevistas para proceder a su análisis.

Las dificultades que impidieron alcanzar el número de 100 entrevistas en el lapso temporal propuesto, se debió principalmente a la condición de aleatoriedad autoimpuesta por el equipo investigador, a lo que se sumó características propias del proceso de atención médica de los trabajadores seleccionados, los que en ocasiones no disponían del tiempo necesario para participar en una entrevista, ya que era necesario crear el contexto y la relación que propiciara una comunicación distendida con las personas que participaron de este estudio, de este modo, el acceso a los casos representó una gestión compleja.

En términos prácticos, el muestreo se llevó a cabo de la siguiente forma: el día anterior se obtenía la nómina de todos los trabajadores citados para el día siguiente a control médico, y de ese universo se seleccionaban de manera aleatoria a los trabajadores que serían considerados el día siguiente para ser entrevistados.

Cada trabajador seleccionado, al momento de llegar a la sala de espera del Policlínico Programado, era contactado y se le entregaba el documento explicativo sobre la entrevista, para -luego de efectuado el control médico- todos quienes voluntariamente aceptaban participar del estudio, eran invitados a la cafetería del hospital donde se sostenía la entrevista, la cual, como promedio, tenía una duración de 45 minutos. Terminada la conversación, el entrevistador registraba las respuestas en un documento preparado para este efecto.

4.4 Acerca del proceso de recolección de los datos

El equipo de trabajo multidisciplinario que participó en la investigación estuvo conformado por un sociólogo y asesor metodológico, dos psicólogos organizacionales y un ingeniero experto en prevención de riesgos. Previo al proceso de entrevistas, el equipo se abocó a establecer los requerimientos que deberían ser atendidos rigurosamente, tanto en forma como fondo, además de los aspectos críticos que pudiesen dificultar o afectar el proceso de investigación conforme a las características establecidas, recayendo estos mayoritariamente en los aspectos de forma.

Para estandarizar el proceso de recolección de datos se estableció el procedimiento más adecuado de proceder y se confeccionaron instrumentos y documentos. Entre estos, destacan dos:

- Formulario Consentimiento Trabajador, el que consistió en un documento para ser entregado a cada uno de los trabajadores que serían motivo de entrevista, en el cual se les explicaba el propósito de la entrevista, el carácter voluntario y anónimo de ella. (Ver en el Anexo I)
- Formulario Registro Entrevista, el que contenía todas las preguntas básicas que necesitarían ser contestados por los entrevistados para obtener la información de manera clara, precisa y suficiente para determinar la percepción definitiva de la evitabilidad del accidente por parte del propio afectado, así como sus atribuciones causales del mismo. (Ver en el Anexo II)

Establecido el procedimiento para la realización del proceso investigativo, se sostuvo reuniones con personal clave del área médica,

administrativa y sus respectivas jefaturas, pertenecientes al Hospital IST hacia donde llegarían los trabajadores seleccionados, en las cuales se dio a conocer los propósitos de la investigación y se solicitó los apoyos necesarios.

Un profesional del equipo fue elegido como el entrevistador principal (90% de las entrevistas), con el apoyo de otro de los profesionales de equipo que actuó como entrevistador secundario (10% de las entrevistas).

Antes de proceder al inicio de las entrevistas, se revisó con los entrevistadores todas las características que éstas debían tener en su cualidad de método primario de recolección de datos. Se puso especial énfasis en la creación de un clima de confianza y comodidad para el entrevistado y en la evitación prejuicios, sesgos y subjetividades que pudiesen terminar direccionando las respuestas del entrevistador. Se explicitaron e hicieron conscientes los posibles prejuicios, valores, sesgos y estados emocionales de los investigadores y de cómo ellos pueden incidir en el propósito de la investigación.

Cabe destacar que el profesional elegido como entrevistador principal fue un ingeniero experto profesional en prevención de riesgos, con 33 años de ejercicio de la profesión, con experticia en investigación de accidentes y procesos comunicacionales. El entrevistador secundario fue un psicólogo y MBA con 10 años de experiencia laboral y entrenamiento en la realización de entrevistas.

Para organizar la información se utilizó la *codificación selectiva* de la misma, cuyo principio es maximizar oportunidades para verificar la argumentación o el argumento construidos, así como también entre categorías, permitiendo alcanzar la saturación de aquellas que han mostrado un desarrollo insuficiente.

Finalmente, se debe señalar que bajo las mismas condiciones del ambiente y las mismas características que tuvieron las entrevistas realizadas, esta investigación es replicable. Estas condiciones son fundamentales, ya que se requiere crear un clima de confianza que sea capaz de lograr la honestidad del trabajador para aceptar que pudo (o no) “razonable y concientemente” haber evitado su accidente y sin embargo no lo hizo.

5. RESULTADOS

Los análisis en este estudio están orientados a rescatar las percepciones de un grupo de personas que fueron afectadas por un accidente laboral. Sus reminiscencias y experiencias posteriores de dicho evento aportaron información para comprender, desde sus perspectivas, cómo las decisiones que tomaron y las acciones que “realizaron o dejaron de realizar”, según sus posibilidades, son relacionadas de manera causal con la ocurrencia de los accidentes sufridos.

5.1 Características demográficas de los entrevistados

Las características de las personas que participaron en el estudio en cuanto a las variables como Edad, Estado civil, Tenencia de hijos y el Nivel Educativo no se observaron relacionadas o asociadas con las respuestas y categorías encontradas.

Según la edad en años cumplidos, el promedio alcanzado por las 92 personas es de 40 años con una desviación típica de 12,34 lo que deja observar un grupo muy heterogéneo en la distribución de la edad.

Por otro lado, el 59,9% del grupo declaró estar casado, mientras que el 20,7% está soltero. El 78,3% declara tener hijos, exhibiendo la tendencia mayoritaria una cantidad de 2 hijos, esto es, el 41,6% de las personas declaran tener 2 hijos.

En cuanto al Nivel de Educación, la categoría “Educación Media” presentó un 33,7%, en tanto las personas con “Educación Media Incompleta” representan el 22,8%. Para más detalles acerca de las características demográficas de la muestra ver Anexo III.

5.2 Cuadro resumen de resultados

A continuación se presenta un cuadro resumen de frecuencias, el que incluye el flujo de preguntas o ítems durante la entrevista. Se agregan además los porcentajes resultantes tanto dentro de las respectivas categorías, como con respecto a la muestra total de 92 entrevistas.

¿Pudo usted haber realizado algo para evitar el accidente?

	Frec.	%
No	51	55,4
Si	41	44,6
Total	92	100

¿Era razonable?, ¿era muy complejo hacer lo requerido para evitar el acc. o era algo que usted podía hacer tranquilamente?

	Frec.	%	% del total
No	4	9,8	4,3
Si	37	90,2	40,2
Total	41	100	44,6

Ya que era razonable hacer algo para evitar el accidente, ¿Por qué no lo hizo?

	Frec.	%	% del total	
Dejar de hacer algo / Hacer algo que no se debió hacer	10	27,0	10,9	(1 de trayecto)
Por costumbre y/o falta de concentración	10	27,0	10,9	
Ahorrar esfuerzo y tiempo	8	21,6	8,7	(2 de trayecto)
Por apuro o retraso	6	16,2	6,5	(2 de trayecto)
Priorizar la producción	2	5,4	2,2	
N/S N/R	1	2,7	1,1	
Total	37	100	40,2	

¿Por qué no pudo evitar el accidente?

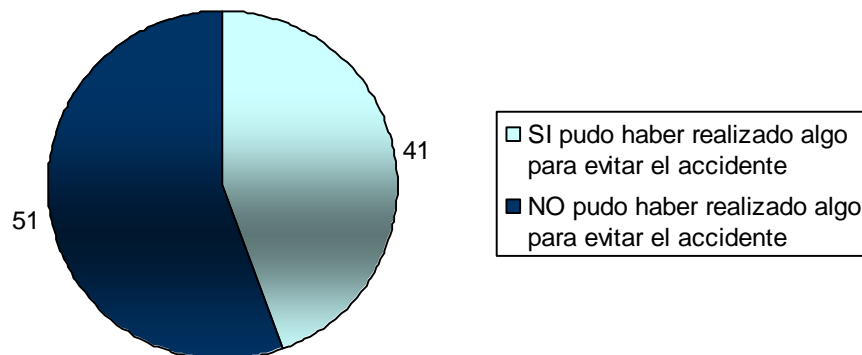
	Frec.	%	% del total	
Causa atribuible a terceros	27	52,9	29,3	(7 de trayecto)
Mala suerte, imprevisible	12	23,5	13,0	(4 de trayecto)
Condiciones inseguras	4	7,8	4,3	
Falta de conocimiento	4	7,8	4,3	
Lumbago como inevitable	3	5,9	3,3	
N/S N/R	1	2,0	1,1	
Total	51	100,0	55,4	

5.3 Resultados por ítems

Ítem: ¿Pudo usted haber realizado algo para evitar el accidente?

	Frecuencia	%
No	51	55,4
Si	41	44,6
Total	92	100

Se observó que un 44,6% de los entrevistados declararon que el accidente pudo ser evitado por ellos. Asimismo, según la lógica dicotómica de la pregunta que organiza las respuestas de los entrevistados, el 55,4 % de las respuestas apuntan a que no pudieron evitar el accidente. Estas respuestas, tanto la admisión y la no admisión de la responsabilidad en la causa del accidente, están argumentadas. Estas argumentaciones se analizaron en base a la estructura de sentido, tomando en cuenta que el investigador centró la atención en las pretensiones de verdad de las personas entrevistadas en base a los distintos lenguajes que están en juego en la interacción.

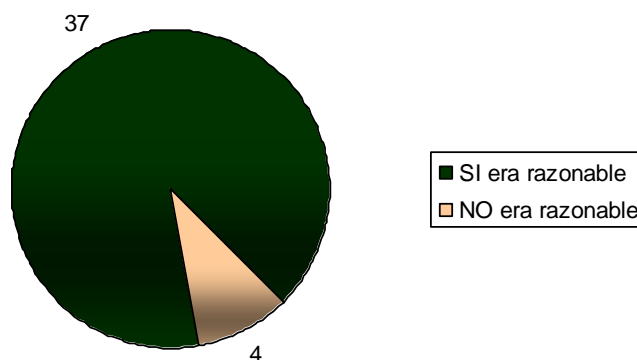


Ítem: ¿Era razonable?, ¿Era muy complejo hacer lo requerido para evitar el accidente o era algo que usted podía hacer tranquilamente?

	Frecuencia	%	% del total
No	4	9,8	4,3
SI	37	90,2	40,2
Total	41	100	44,6

Este ítem se aplicó a las personas que admitieron haber podido haber hecho algo para evitar el accidente, o sea a 41 trabajadores, correspondientes al 44,6% del total de la muestra.

El 90,2% de ellos admite que lo requerido para evitar el accidente estaba dentro de lo razonable y se podía hacer tranquilamente. Por otro lado, nos encontramos con 4 personas de este grupo que dice que sí podían evitar el accidente, pero según sus juicios y percepciones, no era razonable, según argumentos como “no seguir una orden” o “el procedimiento incidió en el accidente”, entre otros.



Ítem: (Ya que era razonable hacer algo para evitar el accidente,) ¿Por qué no lo hizo?

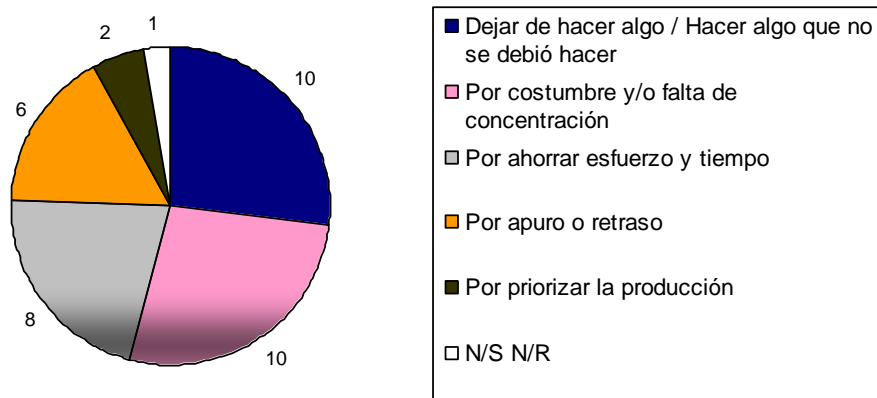
	Frecuencia	%	% del total
Dejar de hacer algo / Hacer algo que no se debió hacer	10	27,0	10,9
Por costumbre y/o falta de concentración	10	27,0	10,9
Por ahorrar esfuerzo y tiempo	8	21,6	8,7
Por apuro o retraso	6	16,2	6,5
Por priorizar la producción	2	5,4	2,2
N/S N/R	1	2,7	1,1
Total	37	100	40,2

De las 92 personas que representa el 100% de los entrevistados, 37 personas admiten haber podido realizar algo razonable, algo dentro de las posibilidades de su ámbito de acción, para evitar el accidente. Con respecto a la pregunta; ¿Por qué no lo hizo?, encontramos dentro de las pretensiones de verdad, argumentos que hacían referencias a unidades de sentido como “Por apuro o retraso” en base a declaraciones como; *“estaba apurado y quité la vista de lo que hacía”, “Por apuro y no molestar al mandante”, “Falta de cuidado y apresuramiento”, “Ganar tiempo al estar atrasado”*.

Otra de las unidades de sentido que se observa como matriz de las respuestas es la categoría “Por Costumbre y/o falta de concentración”, la cual apunta a que el accidentado resta atención al hacer la tarea en base a la costumbre y no centra su atención en la operación que está llevando a cabo, algunos argumentos que se enmarcan en la categoría matriz anteriormente mencionada son; *“por distracción”, “por costumbre que implica dejar de lado rigurosidad”, “falta de atención”, “por descuido y falta de concentración”, “actué sin pensar”, etc.*

“Ahorrar Esfuerzo y Tiempo” es la tercera categoría matriz, que encontramos en los argumentos con respecto a esta pregunta, donde las personas declaran que se accidentaron *“para demorarme menos”, “por ahorrar tiempo”, “por comodidad”, “como uno piensa que no va a pasar nada procura ahorrar tiempo”,* etc. Dentro del grupo que admite poder haber hecho algo para evitar el accidente, 22,2 % de las personas se les asigna la categoría “Ahorrar Esfuerzo y Tiempo”.

Finalmente, las personas declararon “Dejar de hacer algo/ Hace algo que no debió hacer”, las argumentaciones se basan en enunciados como; *“creer dominar el riesgo sin necesidad de usar la protección que usualmente se usa”, “exceso de confianza a sabiendas que faltaba protección en la máquina”, “sabía que podía ocurrir algo y no actué”, “lo iba hacer pero me demoré mucho”, “al cruzar la calle no se aseguró que el chofer la viera, se confió”, “se confió en que lo haría su compañero”.* El 27,8% de las personas del grupo que admite que pudo evitar el accidente (44,6 % del total), admite que no lo evitó por que no hizo o dejó de hacer algo, este porcentaje representa el 10,6% de la muestra total.



Ítem: ¿Por qué no pudo evitar el accidente?

Este ítem sólo se aplicó a las personas que admitieron no poder evitar el accidente por el cual fueron afectados (55,4% del total), según su visión y juicio de los hechos. Para este grupo la entrevista se orientó a comprender los argumentos que las personas atribuyen a la inevitabilidad del accidente que sufrieron, dentro del ámbito de su accionar.

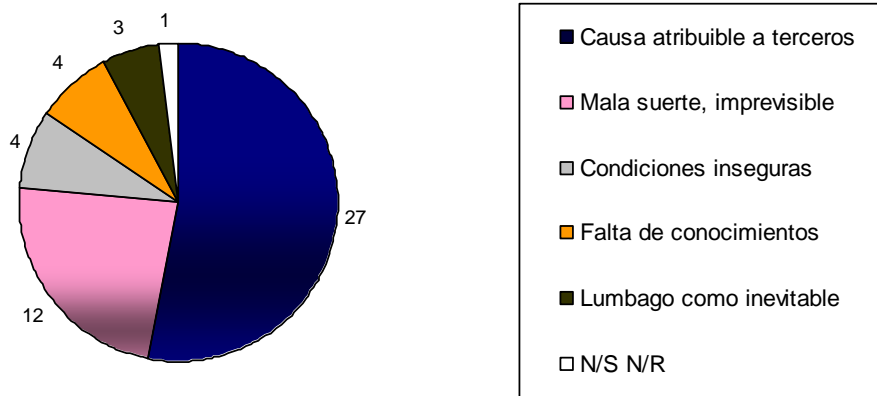
	Frecuencia	%	% del total
Causa atribuible a terceros	27	52,9	29,3
Mala suerte, imprevisible	12	23,5	13,0
Condiciones inseguras	4	7,8	4,3
Falta de conocimiento	4	7,8	4,3
Lumbago como inevitable	3	5,9	3,3
N/S N/R	1	2,0	1,1
Total	51	100	55,4

Este grupo es de 51 personas, de los cuales el 54% (27 personas) se enmarca dentro de la categoría “Causa Atribuible a Terceros”. Es importante aclarar que dentro de este grupo, 7 personas fueron afectadas por un Accidente de Trayecto, entendidos como los ocurridos en el trayecto directo, de ida o regreso, entre la habitación y el lugar de trabajo, y según su “visión de las cosas” hubo parcial o plena responsabilidad de un tercero, y los argumentos van desde un “choque automovilístico donde el afectado no estaba en estado de alerta y ocupaba el rol de pasajero”, “modificación de algún contexto que suele ser habitual” hasta “sufrir asalto por un delincuente”.

El resto de los casos que atribuyen su accidente a terceros y que no sufrieron un accidente de trayecto, sino que de trabajo, apuntan al mal diseño de procedimientos, a la falta del material o a la descoordinación o

falta de compañeros en la tarea. Además, se observan unidades de sentido que apuntan a presión y el miedo de ser despedidos de su empleo.

Otra de las categorías de gran magnitud es la consideración de que no pudieron evitar el accidente por “Mala Suerte, o era Imprevisible”; donde ambas significaciones advierten algo que no se puede percibir y que es poco controlable y explicable. Dentro del grupo de 12 personas que se les asignó esta unidad de sentido, 4 personas fueron afectadas por un accidente de trayecto donde sus argumentos apuntan a que *“en ausencia de riesgos fue afectado por el accidente”, “aun no se explica porque ocurrió el accidente”, “algo que no vio lo hizo cometer un error”,* etc. Con respecto a las personas que fueron afectadas por un accidente laboral y que se enmarcan dentro de la unidad de sentido “Mala suerte; Imprevisible”, las argumentaciones y comentarios apuntaban a; *“son cosas fortuitas sin control”, “las cosas pasaron inesperadamente”, “afectado por accidente usando método correcto”, “no tenía el control para identificar el peligro”, “no tuve tiempo de reaccionar”, “nunca había sucedido un accidente igual”,* entre otras.



5.4 Consideraciones finales acerca de los Resultados

Considerando las 92 personas entrevistadas se observó que 37 de ellas, es decir el **40,3%**, reconocen que pudieron haber hecho algo *razonable* (a su alcance, que conocían y podían hacerlo) para evitar el accidente que sufrieron, sin embargo no lo hicieron. Además, el **4,3%** declara que podía evitar el accidente, pero que no era razonable hacer lo que se debía hacer para evitarlo. Consiguientemente, el resto de los entrevistados, o sea el **55,4%**, declara que el accidente sufrido era inevitable por ellos.

En relación a estos datos y considerando que en la muestra de 92 casos, se encuentran 16 accidentes de trayecto, los que bajo su configuración es posible suponer que obedecen a una lógica diferente a los accidentes de trabajo, se debe señalar que los porcentajes presentan pequeñas variaciones si se excluyen estos casos.

Total muestra

	Frecuencia	%
No pudo evitar el accidente	51	55,4
Si pudo evitar el accidente, pero no era razonable	4	4,3
Si pudo evitar el accidente y Si era razonable	37	40,3
Total	92	100

Total muestra excluidos accidentes de trayecto (16 casos)

	Frecuencia	%
No pudo evitar el accidente	40	52,6
Si pudo evitar el accidente, pero no era razonable	4	5,3
Si pudo evitar el accidente y Si era razonable	32	42,1
Total	76	100

Se debe dejar constancia además que dentro de las 92 entrevistas semi-estructuradas que se aplicaron, el entrevistador está de acuerdo con las pretensiones de verdad de los argumentos y los mensajes emitidos en los distintos lenguajes inherentes a la acción comunicativa. Si bien el 85,5% del total dice la “verdad” según el entrevistador, 9 personas pudieron evitar el accidente categóricamente, desde la perspectiva técnica, al contrario de lo que ellas declaran.

6. DISCUSIÓN

En este apartado encontraremos diferentes propuestas y supuestos en varias direcciones y que sirven para alimentar las perspectivas con referencia al autocuidado, la información registrada y analizada en las entrevistas realizadas al grupo de personas que sufrieron un accidente, pero también, prismas, visiones y posturas que atienden las formas de representar el mundo de parte de los individuos, las que pueden ayudar a tener una mirada más amplia y abarcadora de los accidentes evitables según nuestros supuestos.

En muchas instancias, las personas se encuentran insertas en situaciones con muchos factores que interactúan y que exige de parte de los sujetos, competencias y capacidades para lograr mantener no sólo su supervivencia, sino que también deben contribuir a su bienestar y a la sustentabilidad de contextos sanos en los que se desenvuelven –más allá de las responsabilidades de los sistemas expertos, que participan en la seguridad, puedan tener en la sociedad-. “Hay muchos estudios que han pretendido indagar acerca de esto, debido a la importancia creciente de lo que para la sobrevivencia de la empresa tiene lo que algunos llaman “el factor humano”: “A futuro -dijo alguien- sólo estarán vigentes aquellas empresas que sepan utilizar sus recursos humanos en forma más inteligente o, ‘Una empresa es tan grande, vigorosa y productiva, como lo son las personas que la integran’”¹⁶.

Existen muchas perspectivas con respecto a la participación de los actores en el devenir de la sociedad, las que se presentan concomitantes al concepto de Autocuidado, tal como el usado en la investigación “Conductas de Autocuidado y Manifestaciones Perimenopáusicas en Mujeres de la

¹⁶ Samuel Chávez, Hacia la Nueva Empresa, El Desempeño Superior, Recrea, 2008, pág. 35

Comuna de Concepción, Chile” donde el marco de referencia tiene a la base dicho concepto, pero observado desde la medicina y la salud; “La fundamentación teórica de esta investigación está centrada en la teoría del Autocuidado, que abarca las necesidades de autocuidado universales de todos los individuos, así como también las necesidades específicas del desarrollo físico, social y psicológico. (...) Orem (1991) enfatiza que la realización del autocuidado requiere de la acción intencionada y calculada, que está condicionada por el conocimiento y repertorio de habilidades de un individuo, y se basa en la premisa que los individuos saben cuando necesitan ayuda y, por tanto, son concientes de las acciones específicas que necesitan realizar”¹⁷.

Por tanto, según lo anteriormente dicho, toda acción de antemano, se estructura a partir de los procesos de la conciencia, los cuales determinan la percepción de los objetos de la realidad y la orientación de la acción: “Como Bergson lo comprendió, las tensiones de conciencia son tensiones específicas de nuestra <<atención a la vida>>. La actividad está unida a la mayor tensión de conciencia y manifiesta el más vigoroso interés por el encuentro con la realidad (...). Este interés es el principio regulador fundamental de nuestra vida conciente. Define el ámbito del mundo que es significativo para nosotros. Nos motiva de tal modo que nos sumergimos en nuestras vivencias actuales y nos orientamos inmediatamente hacia sus objetos. O nos motiva a dirigir la atención a nuestras vivencias del pasado (quizás de nuestro pasado inmediato) y a interrogarlas en lo concernientes a su sentido, o más bien a dedicarnos, en una actitud correspondiente, a proyectar actos futuros”¹⁸.

¹⁷ Conductas de Autocuidado y Manifestaciones Perimenopáusicas en mujeres de la comuna de Concepción, Chile.

¹⁸ Alfred Schutz, Thomas Luckman, Las Estructuras del Mundo de la Vida, Ámbitos de realidad con una estructura finita de sentido, Amorrortu Editores, Buenos Aires, Pág. 45

Según los autores Shutz y Luckmann, los fenomenólogos dan cuenta del *Estado de Alerta*, como una tensión llena de interés por las cosas que están transcurriendo y este estado es uno de los factores que permite que las personas puedan evitar accidentes; esto es propio de las personas que enmarcan su accionar dentro de los presupuestos del autocuidado; “Examinamos ahora con mayor detalle ese grado de tensión conciente que es de especial importancia para nosotros: el de estado de alerta. La conciencia se halla bajo la mayor tensión, la cual se origina en la actitud de plena función a la vida y sus necesidades”¹⁹.

El estado de alerta, según lo anteriormente dicho, es el estado pleno de interés con los objetos de la vida. Por otra parte, algunas de las personas que pudieron hacer algo para evitar el accidente, pero que no lo hicieron, argumentan que la *falta de atención* en la actividad que realizaban fue la causa del accidente. Esta falta de atención, se puede manifestar como tal, de manera primaria, o bien como una consecuencia del “*apuro*”, “*ahorro de esfuerzo o tiempo*”, “*habituación*” o incluso el “*exceso de confianza*”, argumentos que declaran los entrevistados. Por lo tanto, de acuerdo a este hallazgo podemos interpretar que esta falta de atención en la tarea pudiera deberse, al menos, a los siguientes factores:

1. Falta de interés en la tarea misma, y por ende, fluctuaciones en la motivación del accidentado,
2. Habitación a los riesgos inherentes a la tarea, lo que deviene en una disminución en el estado de alerta y
3. Una combinación de las dos anteriores.

Por diferentes circunstancias, situaciones, motivos y/o razones, las personas pueden accidentarse cuando están realizando sus actividades,

¹⁹ Ibidem.

entre ellas trabajando, y esto es así porque toda actividad humana conlleva riesgos de algún tipo. Cuando buscamos determinar las causas que han provocado un accidente, el Modelo de Causalidad de Pérdidas por Derroches, Defectos y Daños propuesto por Samuel Chávez, indica que las causas directas de un accidente, es decir, inmediatamente anteriores y evidentemente relacionadas a su ocurrencia corresponden a “actos y/o condiciones subestándares, como también actos y/o condiciones que se apartan de lo correcto, estando no estandarizados”²⁰.

Por tanto, encontramos factores en dos ámbitos que pueden afectar el transcurso de una actividad, factores que en este caso son inherentes al ambiente de trabajo -las condiciones (que pueden estar bajo el control de los trabajadores, pero también fuera de su control)- y, por otro lado, el ámbito de las decisiones y las acciones individuales de las personas.

El autocuidado se expresa en las habilidades anidadas en las disposiciones relativas a las creencias, educación, información y las exigencias que provienen del entorno. Esta expresión de habilidades, como acción concreta y en la convicción que ésta afecta los entornos y contextos que envuelve el acto, se hace necesaria a la hora de enfrentar un modo de producción que resulta de procesos que conllevan peligros. Pensando en el grupo que admite poder haber hecho algo razonable para evitar el accidente, el 27,8% se accidenta por costumbre y falta de atención, y el 27,8% porque no hizo algo o dejó de hacerlo, sabiendo que debía tomar una medida diferente a la realizada, según sus declaraciones.

De acuerdo con estos datos, podemos afirmar que en muchas instancias o situaciones la persona no hizo lo que sabía que debía hacer, en plena conciencia de ello, probablemente por pautas de comportamiento

²⁰ SISTEMA IST, Pág. 93

internalizados y que llevan a las personas a actuar de manera contraria a lo que su propia conciencia le indica.

Los accidentes laborales se producen por las “deficiencias en las personas, las herramientas y/o ambiente”²¹. Por un lado, las Ideas fuerzas de la línea preventiva que se enmarca dentro del concepto de Autocuidado, operacionalmente encuentra su indicador negativo en la realidad: los **Accidentes Evitables**. Entenderemos éstos como “aquellos donde el trabajador no hizo todo lo razonable por evitarlo”; y esto porque lo razonable se presentaba como una alternativa más, dentro de las opciones para dirigir la conducta, esto es: “Pueden escoger entre distintas opciones en sus conductas de Autocuidado.

Y en algunas circunstancias, un individuo puede decidir, por cualquier razón, no iniciar la conducta de autocuidado cuando es necesaria”²². Claro está, que desde la subjetividad de las personas, el ámbito de las decisiones es relevante para evitar el accidente, tanto decisiones personales, como las decisiones de los otros, las decisiones de grupo y las decisiones de la administración de las organizaciones. Independiente de si las personas admitieron o no que pudieron haber evitado el accidente, existe coincidencia respecto a la alta incidencia del llamado “factor humano” (ya sea en relación a uno mismo o a otros) en la ocurrencia de accidentes, lo que obviamente abre un camino a la prevención.

No obstante, en nuestro estudio, un porcentaje significativo (12,8%) aún atribuye la ocurrencia de accidentes al azar o la suerte, por lo tanto a lo imprevisible, en otras palabras a “algo” que está fuera del ámbito de las

²¹ Manual de Prevención de Accidentes para operaciones industriales, Editorial MAPFRE, Nacional Safety Council, Pág. 107

²² Op. Cit. Conductas de Autocuidado y Manifestaciones Perimenopáusicas en mujeres de la comuna de Concepción, Chile.

decisiones de las personas, desconocido y fuera del control humano.

El autocuidado como decisión y origen de la acción, debe ser considerado en el nivel de los cuidados biológico, físicos, psicológicos y sociales, pues un accidente evitable tiene efecto en todas las dimensiones, el autocuidado como una actitud orientada al cuidado de sí mismo y de los demás, pues –pensando en la integración social- no debemos dejar de considerar que el 28,7% de los entrevistados declaran que la responsabilidad en la causa del accidente fue parcial o totalmente de la intervención de los terceros, en la forma que se desee personalizar, esto es, por una descoordinación con los compañeros, presión por la producción, la administración, etc.

Postulamos necesario entonces, que desde el concepto mismo de autocuidado se responsabilice válida y efectivamente la acción desde y para otros, pues un vacío pragmático desde el concepto en su abordaje de la realidad, nos significa un punto ciego al accionar en las esferas de la intervención. En consecuencia, no considerar la responsabilidad colectiva como elemento integrante del concepto de Autocuidado, implicaría una alta probabilidad de ignorar una fuente de riesgos no considerada. En palabras simples, será necesario entonces comenzar a hablar de Autocuidado en términos de “yo me cuido”, pero también “yo te cuido” y “nosotros nos cuidamos”.

Según el grupo que declaró haber podido evitar el accidente haciendo algo habitual y razonable (37 personas), el 27,8% no pudo realizar algo por evitar el accidente debido a costumbre y falta de atención en la tarea, y el 27,8% por que no hizo algo o dejó de hacerlo, sabiendo que con la medida corría riesgos según sus declaraciones. Si logramos hacer converger estas dos razones en sentido de valencia positiva en relación de la prevención de

accidentes laborales, esto es, por costumbre de hacer las cosas que corresponden a desarrollar las actividades, sería un gran avance, sin embargo dentro de un contexto dinámico en que a menudo es necesario cambiar los procedimientos, actuar por costumbre trae problemas, pero sin duda que un eje de lograr hacer lo necesario, controlar los cambios, mantenerse alerta, van de la mano de la motivación y de humildad ante la complejidad y las consecuencias de los accidentes.

En este mismo grupo de entrevistados, otro 27,8% no hizo lo razonable para evitar accidentarse por dejar de hacer algo que sabía que debía hacer, en otras palabras reconociendo el peligro y sabiendo lo que debían hacer, no actuaron a tiempo. O también hicieron algo que no debían hacer, algo para lo cual no estaban preparados, o no tenían los conocimientos suficientes o simplemente se confiaron en exceso. Otras categorías argumentales, muy significativas para no haber hecho algo razonable para evitar el accidente, son el “ahorro de esfuerzo y tiempo” (22,2%) y el “trabajo apresurado por retraso” con un 16,7%.

Sabemos que las personas -sin excepción- cuando tomamos una decisión respecto a qué hacer frente a un determinado riesgo, realizamos un “cálculo” -muchas veces inconsciente- acerca de las ventajas y desventajas de las distintas alternativas de acción, las “ponemos en la balanza” y la alternativa de acción percibida como más *ventajosa* suele ser la que finalmente elegimos. Si contrastamos esto con los resultados obtenidos, aparece claramente la necesidad de direccionar esfuerzos aún mayores para, por un lado, hacer más conciente la decisión y, por otro, aumentar las ventajas percibidas de las conductas “seguras o correctas”, además de “desperfilar” o “relativizar” las ventajas percibidas de las conductas arriesgadas. Probablemente sea necesario entonces demostrar de manera empírica, que las ventajas *percibidas* de las alternativas de conductas más

arriesgadas, *objetivamente* no lo son tanto.

Por medio de esta investigación, es posible constatar la existencia de un gran espacio para la educación en Autocuidado. En general, las personas sabemos que somos responsables de los accidentes, que parte de la causa de ellos se encuentra en nosotros, pero también en nuestro mundo social y nuestro entorno laboral (físico y humano).

Elementos como compromiso con mi bienestar, la información y los conocimientos adecuados, el aprendizaje, los aspectos técnicos, las relaciones de trabajo, la coordinación, la comunicación y la preocupación por el otro, debieran comenzar a incluirse tanto en el concepto de Autocuidado como en las estrategias de intervención en esta línea preventiva. Desde esta perspectiva, el desarrollo del Autocuidado recién comienza, pero es trascendental para la prevención efectiva de los accidentes laborales.

7. CONCLUSIONES

El Autocuidado podría considerarse como la capacidad de un individuo para realizar todas las actividades necesarias para vivir y sobrevivir. Orem (1993) considera el concepto “auto” como la totalidad de un individuo, incluyendo no solo necesidades físicas, sino también las psicológicas y espirituales, y el concepto “cuidado” como la totalidad de actividades que un individuo inicia para mantener la vida y desarrollarse de una forma que sea normal para él. Así, el Autocuidado es la práctica de actividades que los individuos inician y realizan en su propio beneficio para el mantenimiento de la vida, la salud y el bienestar (Orem, 1993).

Por otro lado y de manera complementaria, es necesario la inclusión del Autocuidado como forma de actuar, pero con referencia no solo al cuidado personal, sino como Autocuidado Humano, es decir, que el Autocuidado de sí mismo incluya el cuidado del otro, del par, del grupo, de la familia, de la empresa; y esto se fundamenta en que las consecuencias de los accidentes tienen efectos en todo nivel, desde lo más íntimo, individual o microsocioal a lo macrosocioal.

El presente estudio, mediante un proceso sistemático, se orientó a salir de la esfera de los distintos discursos teóricos al respecto y abordar el mundo de la vida cotidiana, desde los actores involucrados (trabajadores accidentados) y sus percepciones. Desde ahí nos encontramos que, desde la subjetividad de los trabajadores accidentados, el “hacer las cosas necesarias para obtener los resultados esperados”, se ve respaldado por la forma en que las personas atribuyen parte de la responsabilidad del accidente al no actuar y hacer lo necesario a tiempo, en conciencia de la necesidad de hacerlo.

Según conceptos presentes en un Taller Básico de Prevención: “Es necesario señalar que la gran mayoría de los trabajadores son perfectamente capaces de seguir fácilmente los dos primeros pasos, o sea, Reconocer el peligro y Decidir Correctamente. Cuando ocurre un accidente lo que suele fallar es el Actuar a Tiempo”²³.

Este estudio viene a ratificar, que tanto trabajadores (accidentados) y la visión del Instituto de Seguridad del Trabajo sobre este punto, son convergentes, pero también nos indica claramente que, aún cuando los trabajadores no son muy concientes de ello, el ámbito decisional sigue siendo altamente crítico.

Es importante tomar en cuenta el hecho, de que las personas que atribuyen las responsabilidades sobre las consecuencias no esperadas y deseadas de los decisiones y acciones cotidianas, representa un ámbito donde no se ha asumido el protagonismo de los actores en los espacios y contextos, por tanto, estas personas están sujetas y sometidas a los procesos que impone el desarrollo de las formas de producir, las formas estructurar y vivir la vida.

²³ Taller Básico de Prevención para Trabajadores, IST, Pág. 20

8. BIBLIOGRAFÍA

1. CARLOS A. SANDOVAL CASILIMAS en su obra Investigación Cualitativa, Enfoques y Modalidades de Investigación Cualitativas: Rasgos Básicos
2. ALFRED SCHUTZ, THOMAS LUCKMANN, Las Estructuras del Mundo de la Vida, Ámbitos de realidad con una estructura finita de sentido, Amorrortu editores, Buenos Aires.
3. CEA, MARÍA A. (2001) *Metodología cuantitativa. Estrategia y técnica de investigación*, Buenos Aires Editorial Síntesis
4. CHAVEZ SAMUEL (2008), Hacia La Nueva Empresa “Más Humana, más grata... ¡Más productiva!”, Cultura Preventiva
5. CHÁVEZ, SAMUEL. *Re-Emplazando Paradigmas*. Edición especial IST. Viña del Mar-Chile
6. Conductas de Autocuidado y Manifestaciones Perimenopáusicas en mujeres de la comuna de Concepción, Concepción-Chile
7. DOUGLAS, MARY. (1985). *Risk acceptability according to the social sciences*. New York : Russell Sage Foundation.
8. HERNÁNDEZ, FERNÁNDEZ Y BAPTISTA (2003) *Metodología de la Investigación*. México, Editorial Mc Graw Hill.
9. ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT) *Enciclopedia de salud y seguridad en el trabajo*.

<http://www.mtas.es/publica/enciclo/general/ contenido/sumario.pdf>

10. Manual de prevención de accidentes para operaciones industriales ,
Editorial MAPFRE, Nacional Safety Council,
11. REINKE, KURT (2002). *Autocuidado: Un proceso voluntario y personal*. Revista Neo-Prevención Año1 N°1
12. SISTEMA IST
13. IST, Ideas Fuerza sobre Autocuidado, La Visión del IST con respecto al Autocuidado
14. WILDE, GJS (1988). Risk Homeostasis Theory and Traffic Accidents: propositions, deductions and discusión of dissemination in recent reactions.