

“LA CORRUPCIÓN MATA”. LOS FAMILIARES DE VÍCTIMAS DE LA TRAGEDIA DE ONCE Y SUS ACCIONES COLECTIVAS EN LA CONSTRUCCIÓN DEL PROBLEMA FERROVIARIO

DOSSIER

CANDELA HERNÁNDEZ - candeher@gmail.com

Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET)

FECHA DE RECEPCIÓN: 26-04-17

FECHA DE ACEPTACIÓN: 29-09-17

Resumen

Entre los años 2002 y 2015 el sistema ferroviario de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) fue objeto de preocupación social y política. Una heterogeneidad de acciones colectivas conflictivas, directa o indirectamente vinculadas a las negativas condiciones de prestación, lo instalaron problemáticamente en la escena pública. Operaron en esta dirección una serie de conflictos, destacándose las acciones contenciosas de los familiares de las víctimas del accidente de Once del 22 de febrero de 2012. Este artículo se propone analizar la conformación del movimiento de Familiares y Amigos de Víctimas y Heridos de la Tragedia de Once 22/2 y el modo en que contribuyeron a consolidar el problema ferroviario en la escena pública, asociándolo a la corrupción en la producción del servicio, bajo la consigna “la corrupción mata”. Se utilizan para el análisis entrevistas a familiares de las víctimas, documentos leídos en actos del movimiento y una base de datos de registros de prensa y de acciones colectivas contenciosas, ambas de elaboración propia, producidas en el marco del proyecto “Transporte Público y Conflicto Social: el caso del sistema ferroviario de pasajeros” con sede en el Instituto de Investigaciones Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires.

Palabras clave: Sistema ferroviario de pasajeros - Conflicto social - Problema público - Familiares de víctimas

Abstract

Between 2002 and 2015 the Buenos Aires Metropolitan Area's Railway System for Passengers (RMBA for its Spanish acronym) was object of social and political concern. A diversity of collective actions that were directly or indirectly linked to the conditions in which the service is provided, installed it problematically in the public scene. A series of conflicts operated in this direction, amongst which the contentious actions of the relatives of the Once accident (February 22, 2012) victims' have been highlighted. This article aims to analyze the conformation of the “Familiares y Amigos de Víctimas y Heridos de la Tragedia de Once 22/2” and the way in which they contributed to consolidate the railway issue in the public scene, associating it with the corruption in the provision of service, under the slogan “corruption kills”. With that object, different

sources were used: interviews to the victims' relatives, papers readed in the acts organized by the movement and a data bases of press records and contentious collective actions all own elaborated within the study group of the Institute Gino Germani for Social Sciences of the University of Buenos Aires by the project: "Public Transport and Social Conflict: The case of the passenger railway system".

Keywords: Railway system of passenger - Social conflict - Public problem - Victims' relatives

Introducción

Un cartel en rojo y blanco con la leyenda "urgente" irrumpe la pantalla de televisión. Se escucha la voz en *off* de un cronista mientras la cámara muestra el interior de la estación Constitución de la línea Roca: "adentro..., la furia, la bronca de los pasajeros (...) dos trenes cancelados, los pasajeros empezaban a pedir respuestas que no llegaban, el ánimo se fue enardeciendo" ("Incidentes estación Constitución", 2007). Años más tarde la alerta nuevamente se enciende para el sistema ferroviario aunque, esta vez, centrada en los trabajadores del servicio. La noticia se anuncia como "violencia gremial". La voz del cronista es acompañada por un *loop* de fragmentos de video: "Estas son las imágenes de los momentos previos (...) minutos después iba a producirse el enfrentamiento en el cual un disparo terminó con la vida de Mariano Ferreyra..." ("Violencia Sindical", 20 de octubre de 2010). Sin solución de continuidad la tragedia corre por los rieles del ferrocarril. Una seguidilla de accidentes con víctimas fatales, son el preludio de uno de los peores acontecimientos de la historia ferroviarias del país. La palabra alerta en grandes letras rojas, caratula las imágenes de la cámara de seguridad de la estación terminal de Once que muestran como la formación chapa 16 de la línea Sarmiento impacta sobre la barrera de contención del andén dos: "Éstas son las primeras imágenes del accidente ocurrido allí, en la estación terminal de Once de la línea Sarmiento. Allí es cuando acaba de ocurrir ese impacto tremendo y la desesperación de la gente (...). Violentísimo impacto de esta formación de la línea Sarmiento" ("Tragedia en el tren", 22 de febrero de 2012).

Entre los años 2002 y 2015 el sistema ferroviario de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) fue escenario de una intensa conflictividad social. En él se registraron diversos episodios de carácter colectivo, en los que pudieron identificarse una multiplicidad de actores que expresaron sus demandas bajo una heterogeneidad de

formatos de acción con distintos niveles de institucionalización, capacidad disruptiva, innovación y violencia (Rebón y Hernández, 2016). Las imágenes de los pasajeros enfurecidos entre el humo y los destrozos, el joven militante desvanecido en el suelo rodeado de sus compañeros y los familiares de las víctimas del accidente de Once portando pancartas por justicia, contribuyeron a instalar progresivamente a los ferrocarriles de la RMBA como objeto de preocupación social y política hasta convertirlos en un problema de carácter público.

Los episodios de violencia colectiva protagonizados por los pasajeros aportaron a visibilizar embrionariamente a los ferrocarriles metropolitanos y las negativas condiciones de su prestación, instalando la pregunta respecto a las causas y principales responsables de su profundo deterioro. Por su parte, el caso Ferreyra hizo lo propio. Si bien su asesinato se produjo en el marco de un conflicto distinto a los asentados en la preocupación por la calidad del servicio, puso al desnudo un entramado de relaciones existente en el modo de organizar socialmente su prestación (Basualdo et al., 2014; Bauni, 2017). La corrupción comenzaba entonces a ser un elemento emergente en la caracterización del problema ferroviario, posicionándolo en el ámbito público asociado a una lógica de funcionamiento que se traslució opaca, conceptualizada por entonces como “trilogía siniestra” (CELS, 2012). Ocurrido el accidente de Once del 22 de febrero de 2012 en la línea Sarmiento, fueron los familiares de las víctimas quienes se posicionaron primero como un activo actor demandante de justicia y segundo por mejoras en la calidad del servicio. Su conformación en el marco del sistema metropolitano de trenes produjo un hecho novedoso. Por primera vez un movimiento social interpelaba directamente las condiciones de viaje. La acción pública por ellos desplegada y la alta legitimidad social con la que contaron, contribuyeron a consolidar el problema ferroviario anudado a la corrupción en la producción del servicio involucrando a: empresas privadas, funcionarios del Gobierno Nacional, organismos de control y sindicatos, sintetizando el carácter del problema ferroviario bajo el axioma: “la corrupción mata” (Hernández, 2017). Esta fórmula tuvo la eficacia política para instalar y visibilizar públicamente sus demandas dirigidas hacia el poder judicial y gubernamental con fuertes implicancias en dichos ámbitos. Aportaron a motorizar el enjuiciamiento de los considerados responsables del accidente y respuestas públicas en forma de políticas que mejorasen las condiciones de prestación del servicio.

El objetivo de este artículo es analizar al movimiento de Familiares y Amigos de Víctimas y Heridos de la Tragedia de Once 22/2 y el modo en que contribuyó a consolidar el problema ferroviario en la escena pública.

Con dicho fin se parte de caracterizar sucintamente el sistema ferroviario en el período bajo análisis. Posteriormente, se avanza en el relato de la secuencia del accidente de Once para luego profundizar sobre el movimiento de familiares de las víctimas y su posicionamiento en la escena pública.

Precisiones metodológicas

El artículo retoma algunos aspectos de una investigación más amplia desarrollada en la tesis de maestría: “Entre conflictos y accidentes. La construcción de los ferrocarriles metropolitanos como problema público” (2002-2015). En lo atinente a la dimensión metodológica en dicho trabajo se aplicó una estrategia de convergencia o triangulación, valiéndose de una pluralidad de métodos para abordar el objeto de interés (Vasilachis de Gialdino, 1992). Dicho esquema se replica a escala de este artículo que se valió del análisis de cinco entrevistas realizadas a familiares de las víctimas. La modalidad empleada se basó en la llegada a una de las figuras más públicamente visible de la agrupación cuyo contacto resultaba accesible. A partir de allí se buscó ampliar el grupo de potenciales entrevistados. Complementariamente se recurrió al análisis de la totalidad de los documentos leídos en los actos conmemorativos del accidente, ordenando la información en ellos presente en torno a los ejes más recurrentemente identificados: condiciones de prestación del servicio percibidas, interpelaciones al Gobierno Nacional y la Justicia, caracterización de la corrupción en contexto del sistema ferroviario, extrayendo los fragmentos más ilustrativos. En adición se trabajó con dos bases de datos de elaboración propia. Una de prensa de 2035 noticias relativas al sistema ferroviario de pasajeros de la RMBA, recortando todas aquellas vinculadas al movimiento de familiares de Once. Otra de Acciones Colectivas Conflictivas ocurridas en el marco del sistema ferroviario que contó con 153 casos y fue procesada con eje en cuatro dimensiones: actor, forma de acción, meta y destinatario, retomando aquellas protagonizadas por los familiares. Ambos registros fueron producidos en el marco del proyecto UBACyT “Transporte Público y Conflicto social: el caso del sistema ferroviario de

pasajeros” con sede en el Instituto de Investigaciones Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires.

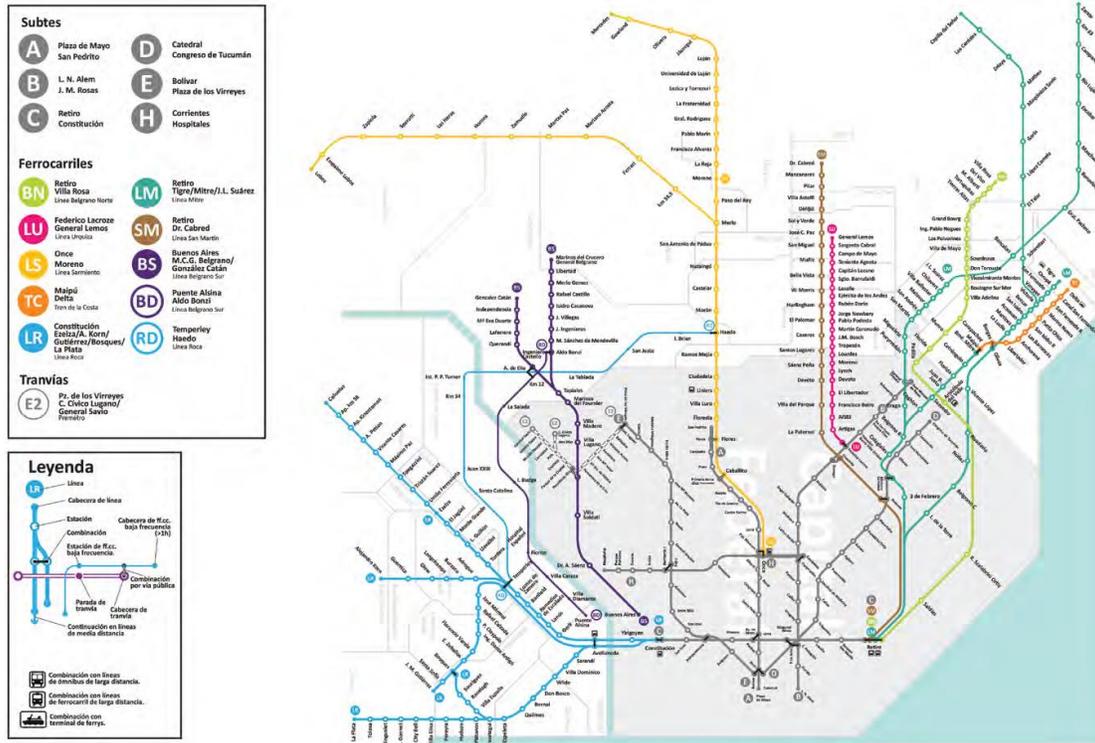
El sistema ferroviario de la RMBA

El sistema ferroviario de la Región Metropolitana de Buenos Aires cumple un papel fundamental en la movilidad urbana de una gran cantidad de pasajeros que lo utilizan en sus desplazamientos cotidianos. Según la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), la cifra de quienes se movilizan por este medio está estimada en un millón de pasajeros pagos por día (CNRT, 2015).¹ Se encuentra compuesto por siete líneas: Sarmiento, Roca, Belgrano Sur, Mitre, San Martín, Belgrano Norte y Urquiza. Cuenta con un desarrollo de 945km de vías que unen 230 estaciones con 4 grandes terminales ubicadas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Constitución, Retiro, Once y Estación Buenos Aires), con la mayor parte de su tendido en el Gran Buenos Aires (Plan Operativo Quinquenal, 2015). Más de la mitad de los viajes que en él se realizan, ocurren entre la Ciudad de Buenos Aires y la provincia. A estos le siguen los desplazamientos entre los partidos bonaerenses que se distribuyen en un poco más de un tercio y con un uso marginal para aquellos que se desarrollan al interior de la Capital Federal (INTRUPUBA, 2010).

Particularmente, la línea Sarmiento en su recorrido por el oeste de la Ciudad de Buenos Aires y el conurbano bonaerense, moviliza aproximadamente doscientos mil pasajeros pagos por día (CNRT, 2015). Su trazado está dividido en tres ramales: Once-Moreno con una extensión de 38km y 16 estaciones; Moreno-Mercedes con 62 km y 14 estaciones; Merlo-Lobos con 68 km y 12 estaciones. En total 168km de vías y 42 estaciones (Trenes Argentinos, 2015).

¹ La cifra indicada responde a una estimación realizada por la CNRT en base a la cantidad de pasajes pagos. Cabe destacar que durante los años 2002-2015 el sistema presentó altos niveles de evasión sumado a que, desde octubre de 2013 en las líneas Mitre y Sarmiento, no se cobró pasaje hasta tanto mejoraran las condiciones de prestación del servicio.

Imagen 1: Red ferroviaria de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires. 2015.



Fuente: Plan Operativo Quinquenal (2016-2020), 2015.

Como rasgo sobresaliente, para los años analizados, este medio de transporte presentó mayores niveles de accesibilidad económica en comparación con otras modalidades. Esto se debió al costo del pasaje, el más barato en el conjunto de la oferta de transporte público colectivo de pasajeros.² Para ciertos corredores también constituyó la única vía existente o sin un medio alternativo equivalente siendo, además, la más rápida. Esto determinó que el ferrocarril fuese un medio disponible, veloz y económico para una porción significativa de usuarios del sistema público de transporte.³

² Durante el período bajo estudio se sostuvo una política de priorizar la accesibilidad económica del servicio a través de mantener las tarifas congeladas. Según el Informe del Instituto del Transporte Ferroviario (2013) entre los años 2003-2009 la tarifa media del transporte ferroviario se mantuvo por debajo del valor de \$1 argentino, alcanzando esta unidad recién para el 2011. Según el promedio de la cotización para ese año, ésta equivalía a 0,24 centavos de dólar.

³ La Encuesta de Movilidad Domiciliaria (ENMODO 2009-2010) realizada por la Secretaría de Transporte de la Nación, releva que la movilidad en la RMBA entre los usuarios que utilizan el sistema de transporte público colectivo e incorporan al ferrocarril en alguna de las etapas de su viaje, pertenecen al primer y segundo quintil de ingresos per cápita de los hogares. En este sentido la restricción presupuestaria también es un elemento que influye fuertemente en la elección modal de los pasajeros.

Respecto a la operación del servicio, ésta fue transformándose progresivamente, de una modalidad de explotación privada a una estatal. Este pasaje estuvo signado por un período de transición donde ambos tipos de explotación convivieron, a medida que el Estado avanzaba en la asunción de funciones empresariales (Pérez y Rebón, 2017). Este pasaje estuvo acompañado por un profundo derrumbe de sus principales indicadores de calidad.⁴ Su prestación se vio directamente afectada, redundando en constantes y diversos problemas perjudiciales para los pasajeros como: demoras, cancelaciones, interrupciones, deterioro de formaciones y estaciones, inseguridad y accidentes; entre otras múltiples situaciones, que pasaron a formar parte del padecimiento cotidiano sufrido en sus desplazamientos (Pérez, 2014). En especial el Sarmiento se destacó como una de las líneas con peores niveles en la valoración de su performance en lo relativo al cumplimiento del programa, el confort brindado a los pasajeros en el trayecto de viaje y el mantenimiento de estaciones y formaciones.⁵

En un contexto más amplio, el decaimiento de las condiciones de prestación del servicio fue acompañado por un ciclo de reactivación económica y recuperación del empleo. A mediados de 2002, sorteada la aguda crisis de 2001 que azotó a la Argentina, se inició un proceso de recuperación económica y de recomposición política que se mantuvo en auge al menos hasta el 2007 inclusive. Proceso acompañado por un aumento y consolidación de los asalariados ocupados (Antón et al., 2010). Para el caso del ferrocarril, la demanda de su uso

⁴ La caída de los principales indicadores de calidad del servicio metropolitano de trenes es observable del derrumbe en el que se precipitó. Entre los años 2002 y 2007 el índice de regularidad absoluta que refiere a la cantidad de trenes puntuales sobre trenes programados -indicador que expresa capacidad de transporte y cumplimiento del programa (ITF, 2013)- sufrió una caída constante de sus valores con una baja de 8 puntos porcentuales, pasando de tener una puntualidad del 87% para el 2002 a una del 79% en 2007. Su derrotero continuó con una paulatina recomposición hacia el año 2010 para descender nuevamente en el 2013, año en el que presentó su peor *performance* (63%). Este indicador tendió a variar según las líneas del servicio, siendo la media para toda la red de trenes del 79%. La línea Sarmiento se destacó con los valores más bajos respecto del promedio con una media del 70% (CNRT, 2015).

⁵ Avalan dicha afirmación distintos relevamientos realizados por el equipo de investigación de pertenencia en el marco del Taller de Investigaciones sobre Cambio Social de la carrera de Sociología de la Universidad de Buenos Aires. Según la información relevada en pasajeros de la línea Sarmiento para el año 2007, el servicio estaba puntuado con un promedio de 3,4 puntos, aumentado dicha valoración en menos de un punto para el año 2010. Los principales problemas destacados estuvieron vinculados a las irregularidades en la salida de los servicios (impuntualidad, demoras, cancelaciones, interrupciones), la falta de higiene y mantenimiento en formaciones y estaciones y el hacinamiento en los vagones (TCS-UBA, 2007; 2010).

se vio engrosada prioritariamente por una porción significativa de trabajadores.⁶ Es así como la combinación entre una mayor cantidad de pasajeros que utilizaron el servicio, favorecida por la accesibilidad económica dada por el bajo costo de la tarifa, junto con el desgaste de la infraestructura y la falta de mantenimiento, fueron elementos centrales en la intensificación de la disconformidad con su prestación; junto con el desgaste de la infraestructura y la falta de mantenimiento.

Los accidentes resultaron un buen observable de la degradada situación infraestructural. En el ámbito ferroviario estos eventos, aun con fluctuaciones, presentaron una relativa constancia en su recurrencia.⁷ A partir del año 2011, se sucedieron reiterados eventos caracterizados por la responsabilidad empresarial en ellos implicada, es decir, por el involucramiento que pudieran tener las prestatarias en los hechos, como por ejemplo: fallas en las señalizaciones, estado de las vías y fallas humanas de los trabajadores (Hernández y Rodríguez Celín, 2017). Dentro de este agrupamiento puede identificarse como tipo de accidentes a los descarrilamientos, las colisiones contra objetos u obstáculos y los choques entre trenes. Dichos accidentes en su recurrencia operaron en instalar públicamente la cuestión de la seguridad en la calidad del servicio brindado. La línea Sarmiento se destacó del conjunto por la cantidad de descarrilamientos que la afectaron y, en especial, por los choques de envergadura y de repercusión pública en ella ocurridos (CNRT, 2015). Además del accidente de Once del 22 de febrero de 2012, pueden mencionarse el de la estación Castelar del 13 de junio de 2013 con tres víctimas fatales y 315 heridos⁸ y el de la Estación de Once del 19 de octubre de 2013, en el mismo andén y con características similares al accidente de febrero de 2012, públicamente conocido como “Once 2”, que si bien no produjo fallecidos, arrojó un saldo de 105 heridos.

⁶ Según relevamientos propios en las líneas Sarmiento y Roca, resulta una constante que el principal motivo de uso del servicio señalado por los pasajeros es ir a trabajar (TCS-UBA, 2007; 2010; 2015; 2016).

⁷ Según los datos proporcionados por la Gerencia de Seguridad de la CNRT (2015), entre 2004 y 2014 se produjeron en el conjunto de la red ferroviaria de la RMBA un total de 28.525 accidentes, con un promedio de 2.852 eventos y una media 2.530 heridos y 364 fallecidos por año.

⁸ La cantidad de heridos se indica acorde a lo señalado por la prensa, dado que el agrupamiento de los datos proporcionados por la CNRT no está desagregado por hecho, impidiendo su discriminación por evento (Di Nicola, 2013).

22 de febrero de 2012- Accidente de Once

El miércoles 22 de febrero de 2012 a las 8:33 a.m. la formación de chapa N°16 del ferrocarril Sarmiento que se dirigía a la terminal de Once con 1.200 pasajeros a bordo, no logró frenar al ingresar a la estación y chocó a 20km por hora contra el sistema de amortiguación del andén. La colisión provocó el acaballamiento de los ocho coches de la formación, en especial de los dos primeros, que terminaron incrustados seis metros entre sí. La fuerza del impacto desprendió las butacas del piso del tren y los pasajeros se vieron arrastrados hacia adelante. El rescate de las víctimas se extendió por más de 24 horas luego de ocurrido el choque, hasta el jueves 23 de febrero, cuando el Sistema de Atención Médica de Emergencia (SAME) informó que el saldo de la tragedia era de 50 fallecidos y más de 700 heridos. Pese al operativo de asistencia a las víctimas haber sido dado por concluido, Lucas Menghini Rey, un joven de 20 años quien presuntamente había abordado la formación accidentada en la estación San Antonio de Padua para dirigirse a su trabajo al que nunca llegó, continuaba desaparecido. Lucas no figuraba en los listados de heridos, ni entre los fallecidos. Derivado de la intensa actividad de sus familiares y amigos para encontrarlo, se dispuso que la División de Búsqueda de Personas de la Policía Federal actúe de oficio rastreando en las inmediaciones de la terminal y nuevamente en los coches del convoy.

A las 5 p.m. del día viernes 24 de febrero, la policía encontraba el cuerpo de Lucas atrapado en la zona de incrustación entre el tercer y cuarto coche. Tras 60 horas de búsqueda se convertía en la víctima número 51 del accidente (“Un tren no frenó”, 23 de febrero 2012; “Al menos 50 muertos”, 23 de febrero de 2012; “Apareció sin vida”, 25 de febrero de 2012; Vallejos, 25 de febrero de 2012).

Familiares y Amigos de las Víctimas de Once

Familiares y Amigos de Víctimas y Heridos de la Tragedia de Once 22/2 es la resultante de la organización de aproximadamente 20 familias de los 52⁹ fallecidos y 789 heridos que dejó el accidente. Su organización respondió no sólo a posicionarse como un activo actor

⁹ Posteriormente al accidente la justicia elevó el número de víctimas fatales de la tragedia de 51 a 52, debido a la pérdida del embarazo de 6 meses de una de las fallecidas al momento del choque.

demandante de justicia sino también por mejoras en la calidad y seguridad del servicio ferroviario. En su resultante mediata, la movilización de los familiares contribuyó a instalar problemáticamente a los ferrocarriles metropolitanos en la escena pública y a motorizar transformaciones e innovaciones en el sistema.

Adentrándose primeramente en la génesis del movimiento, ésta se vio facilitada por determinados elementos que contribuyeron a la cohesión del colectivo, en la que se combinaron una dimensión espontánea con acciones organizadas por algunos de los familiares que asumieron la dirección del agrupamiento.

Como consecuencia de la tardía aparición del cuerpo de Lucas Menghini Rey, sus padres Paolo y María Lujan, realizaron una conferencia de prensa en el Centro Cultural Margarita Xirgu reclamando justicia por su hijo y por todas las víctimas del accidente. La mediatización de este evento, conllevó a que algunos de los familiares se acercaran a ellos para comenzar a organizarse.

Como primera aproximación, decidieron utilizar la red de contactos generada por el intercambio de teléfonos en la búsqueda de las víctimas por hospitales y morgues judiciales. Otro factor que actuó como facilitador fueron los vínculos de vecindad pre-existentes, dado que la mayoría de las víctimas y familiares, pertenecen a localidades del corredor Oeste ubicadas en la Provincia de Buenos Aires. Paralelamente varios familiares se nuclearon de manera espontánea en el obelisco porteño, al que progresivamente fueron sumándose otros, al ver y escuchar en los medios de comunicación que estaba ocurriendo esta concentración, comenzando a aproximarse al lugar. Dichos elementos contribuyeron al contacto personal y a las convocatorias cara a cara para integrarse al movimiento.

Continuado con la conformación del agrupamiento, lo sucedido con Lucas fue un elemento que operó fuertemente en la visibilización del accidente y posteriormente de las acciones de los familiares, convirtiéndose en la primera víctima con nombre y cara conocida públicamente. Esta situación colocó a sus padres primero como referentes de la tragedia y luego del movimiento. A propósito, una integrante de la organización señalaba: “María Luján y Paolo en principio son los portavoces del grupo por la presencia que ellos tienen en los medios que, en principio, es por el cómo y el cuándo se encontró a Lucas” (Referente del movimiento de Familiares de Víctimas 1, 13 de abril de 2016). Sumando a esto, la experiencia sindical y laboral en la televisión pública, propia de la trayectoria de uno de

ellos, contribuyó a dinamizar la organización del colectivo de familiares, al tiempo que facilitó la llegada de sus acciones a los medios de comunicación. En palabras de uno de los entrevistados:

Se nos hizo sencillo por la cantidad de amigos y conocidos que tenía en los medios de distintos tipos. Tenía un acceso diferente. Fue una herramienta de poder entender cómo comunicar, cómo armar una gacetilla, cómo llamar a los medios, cómo organizar una actividad, en qué horario, en qué día. Yo también estaba en el medio de la nada, pero tenía esas cosas de dónde agarrarme (Referente 2 del movimiento de Familiares de Víctimas, 2016)

Configurado el grupo y pasando de su conformación a la movilización colectiva, en su camino desplegaron un conjunto particular de formas de acción como actos, concentraciones y otro tipo de expresiones, mediante las cuales instalaron sus demandas y se posicionaron como un actor relevante en torno a la cuestión ferroviaria. Los familiares de las víctimas protagonizaron un tercio de las acciones contenciosas que se dieron en el sistema ferroviario entre los años 2012 y 2015. La modalidad característica fueron los actos y concentraciones, estando presente esta forma en el 86% de los casos registrados (ACC-IIGG-UBA, 2015). En muchas oportunidades estos fueron acompañados por acciones performáticas. Por ejemplo, en aquellos realizados en la estación terminal de Once, el encendido de una sirena a las 8.33 a.m., hora de ocurrido el hecho, se constituyó en un modo típico. También pudieron identificarse otras expresiones como instalaciones artísticas, murales, suelta de globos, entrega de crespones negros, encendido de velas, lectura de poemas, canciones, bocinazos, entre otras.

En su presentación pública, recurrieron a la utilización de ciertos elementos tendientes a la homogeneización y a la consolidación de una identidad propia, al vestir remeras con las caras de los familiares o portar carteles con el logo que permite reconocerlos como agrupación (Hernández y Rodríguez Celin, 2016).

Imagen 2: Logo del movimiento de Familiares de las Víctimas de Once.
Sistema ferroviario de la RMBA. 2016.



Fuente: Facebook Familiares y Amigos de Víctimas y Heridos de la Tragedia de Once 22/2, 2016.

Todas sus acciones estuvieron acompañadas por la lectura de documentos, visibilizando los principios que dieron lugar a su nucleamiento, su grado de involucramiento con la causa y su posicionamiento. Puede decirse entonces que los familiares realizaron un esfuerzo público, organizado y sostenido por trasladar sus reivindicaciones colectivas a las autoridades, recurriendo a un repertorio de acción colectiva para manifestarse y a demostraciones a través de las cuales los participantes dieron cuenta de su valor, unidad, número y compromiso. Con base a estas cualidades el agrupamiento de los familiares puede ser conceptualizado bajo la categoría de movimiento social propuesta por Charles Tilly y Lesley Wood (2010), entendido como una forma de contienda política en la que diversos intereses se ponen en tensión con los de otros grupos, al tiempo que interpelan a los gobiernos como objeto de la reivindicación, aliados de la misma u árbitros de la disputa. En su caracterización, el movimiento de familiares de víctimas, no puede ser meramente subsumido al campo de estudio de la acción colectiva en general sino que encontró su particularidad justamente allí donde reside su especificidad. La peculiaridad que este agrupamiento adquirió estuvo dada por la capacidad de los familiares de traducir el accidente en acción colectiva, dejando de lado el carácter extraordinario de su emergencia para configurarse como una organización que logró proyectarse en el tiempo para llevar adelante sus reivindicaciones.

De acuerdo con Zenobi (2010) en su estudio sobre el acontecimiento de Cromañón,¹⁰ pueden leerse en emociones como el dolor o la bronca, un sentimiento que moviliza a configurar un colectivo de demanda, al comprometer de un modo particular a quienes lo experimentan. En adición, de acuerdo con Schillagi (2017), si bien el dolor puede actuar como elemento aglutinante, debe ser entendido en articulación con otras dimensiones que abonan al agenciamiento de un determinado agrupamiento. Los eventos trágicos que afectan a un gran número de personas, no necesariamente generan una reacción extensiva a todos los afectados y un pasaje automático del sufrimiento a la acción pública. En apoyo a esta tesitura, resultan sugerentes las palabras de uno de los integrantes de la agrupación:

Es el único grupo que se conformó y que existe sobre esta tragedia, nunca hubo otro. Dentro de los familiares de víctimas...hay un montón de pequeños subgrupos respecto de lo que nos pasó. Este grupo que dice: me sostengo con el que tengo a lado y vamos a buscar la verdad, porque está de nuestro lado y vamos a buscar la justicia, porque tarde o temprano va a llegar y vamos, y vamos, y vamos. Y cuando uno flaquea, el otro lo sostiene. Hay otro gran grupo que no quiso y hay otro gran grupo que, es el más grande de los tres, que no pudo. En el sentido de no sentir la fuerza que era necesaria para llevar adelante todo lo que venía. Hay muchos que no pueden, no es que no quieren. Porque objetivamente nadie puede decir: no quiero luchar porque los responsables de la muerte de mi familiar estén presos (Referente 2 del movimiento de Familiares de Víctimas, 2016).

En particular en este tipo de organizaciones la figura de la víctima es la que habilita a una instancia efectiva de agenciamiento y movilización de recursos para el reconocimiento, configurándola como un sujeto privilegiado para la enunciación (Cerruti, 2012). Ahora bien, en el caso de Once no son los afectados directamente por el accidente quienes se movilizan (sobrevivientes) sino los familiares de los fallecidos. Por un lado esto lleva a posicionarse públicamente por referencia a los vínculos sanguíneos, encontrado allí su eficacia política. Ahora bien, poniendo la atención en este último elemento, la figura de familiar, no debe ser meramente reducida a los vínculos filiales. No es el carácter intrínseco de este atributo lo que conlleva mecánicamente a posicionarse en la arena pública con la capacidad para instalar demandas y reivindicaciones (Vecchioli, 2005). Acorde con lo propuesto por Pita (2010) al hablar de familiares no se está haciendo referencia

¹⁰ República Cromañón es el nombre de la discoteca ubicada en el barrio de Once. El 30 de diciembre de 2004 mientras se desarrollaba un recital de música rock, se desató un incendio en el que fallecieron 194 jóvenes.

simplemente al lazo de parentesco, sino a aquellas personas que, ligadas por lazos de parentesco o amistad con las víctimas, se han convertido en un tipo particular de activista político a través de la denuncia y la protesta (p. 2).

Desde la percepción de sus integrantes, el carácter identitario del movimiento es de tipo ciudadano y sin banderías políticas: “Tenemos una sola bandera y ninguna otra, la del luto y la de la búsqueda de la verdad (...) como ciudadanos debemos creer en la Justicia” (“Marcha en plaza”, 02 de marzo de 2012). Cerruti (2012) en su estudio de la genealogía de la victimización, sostiene que el dolor o la indignación operan como elementos en la configuración de una antinomia entre “apoliticidad impoluta” (fundada en la dimensión afectiva-emocional) y “perversa política tradicional” (p.5). Como señala Schillagi (2017), en la construcción de su legitimidad resulta favorable a este tipo de organizaciones mostrar su “inocencia” al resto de la sociedad, apelando a su condición ciudadana e interpelando la escena pública desde esa posición. A la par, una mayor participación pública termina redundando en la adquisición de habilidades por parte del colectivo movilizado para transitar por el ámbito público, tensionando dicha “ingenuidad” inicial de la figura de la víctima y produciendo un acercamiento a la dimensión política, pese a haber partido de un presunto distanciamiento de ella. En esta dirección los familiares de Once sentaron posición respecto a la cualidad apolítica de su acción, a partir de una distinción por ellos efectuada, entre lo politizado y lo político. Como señalan en la lectura de uno de sus documentos:

Este no es un acto politizado sino un hecho político donde se exige el juzgamiento de los responsables de la masacre de Once porque esa es la manera de definir a esta unión en la que las diferencias desaparecen, para expresar una necesidad básica para nuestro crecimiento como sociedad: la exigencia de juzgamiento para los responsables de la muerte de inocentes (“Una multitud de personas”, 23 de febrero de 2013).

Como contrapunto una de las integrantes del movimiento señalaba lo siguiente:

Yo les dije que acá cada uno que tenían que expresarse, expresar el dolor y que todo el mundo sepa qué les pasa, qué siente cada uno. Entonces yo les dije: “¿ustedes quieren decir algo?” “No, no sé qué decir”. “Decí lo que quieras, decí que la soñás a tu mamá, decí que la extrañas, decí lo que te pasa en el día cuando vas a la facultad o cuando tenés que cambiar a tu hermana ¿qué se siente? ¿qué te pasa?, eso tenés que decir”. De esa forma vamos a llegar al corazón y vamos a encontrar más formas de que estén más

juntos con nosotros porque si no era como que estábamos haciendo política (Referente 4 del movimiento de familiares de víctimas, 15 de mayo de 2016).

En este sentido existió un reconocimiento por parte de los familiares de que su accionar implicó una determinación en el campo de lo político aunque con la salvedad de que éste fue en ausencia de una identificación con un signo partidario que pudiera sesgar sus manifestaciones. La acepción de lo político, también referirá a la atribución de responsabilidades al Gobierno Nacional: los muertos serán muertos políticos en tanto producto del accionar de funcionarios de Gobierno. Como señala Pita (2010) son muertes de “vidas no políticas”¹¹ que se configuran como “muertes políticas”¹² en tanto producidas desde los poderes del Estado. La dimensión política también estará presente en el progresivo posicionamiento en la escena pública de los Familiares de Once en antagonismo al Poder Ejecutivo, eje de confrontación que en la evolución del movimiento y en la maduración de la problemática ferroviaria fue profundizándose. Ejemplo de cómo se dio inicio a esta confrontación, es el cruce mediáticamente recuperado entre referentes del movimiento y funcionarios del Gobierno Nacional, suscitado a partir de las declaraciones públicas de estos últimos en relación al accidente. Dichas intervenciones fueron interpretadas por los familiares como una forma de culpabilizar a las víctimas (Rey, 2015).¹³

La eficacia política de las reclamaciones de los familiares residió justamente en la valoración social positiva que existe respecto del estrecho lazo con la víctima (Pita, 2010), dotándolos de una fortaleza simbólica dada por esta condición que les otorgó una fuerte

¹¹ Con estos términos la autora indica que no se trata de muertes de activistas o militantes con trayectoria política. En su caso de estudio las muertes corresponden a jóvenes de barrios populares producidas por el poder de policía del Estado.

¹² Esta particularidad sienta una diferencia con el caso de Mariano Ferreyra. La dimensión política de su muerte estuvo permeada por su activa participación militante en la organización partidaria que acompañaba la lucha de los tercerizados del ferrocarril Roca. Esta identidad puede verse ejemplificada en el testimonio de un compañero de militancia: “A Mariano le gustaba militar porque creía que los trabajadores tenían derechos que había que hacer cumplir. Murió poniendo el pecho por los obreros. Murió como vivió, haciendo lo que quería, actuando según sus principios, luchando por los trabajadores” (Rojas, 2011).

¹³ El Secretario de Transporte Juan Pablo Schiavi, en la primera conferencia de prensa realizada luego del accidente, sostenía que este hubiese sido de una gravedad menor si hubiera ocurrido el día anterior (feriado) y si no hubiera habido tantos pasajeros en los primeros vagones de la formación (“Schiavi: si ocurría ayer”, 23 de febrero de 2012). En sintonía la Ministra de Seguridad Nilda Garré, declaró que Lucas Menghini se encontraba al momento del accidente viajando en un lugar en desuso vedado a los pasajeros (“Garré: Lucas viajaba”, 25 de febrero de 2012).

legitimidad a sus manifestaciones colectivas (Jelin, 2010). Indicador de ello es el amplio apoyo social con el que contó el movimiento. Según un relevamiento propio realizado en el acto conmemorativo a los dos años del accidente en Plaza de Mayo, mayoritariamente los presentes encuestados no eran usuarios frecuentes del servicio (55%) y el 84% de los asistentes afirmaban no tener ningún vínculo personal con los familiares y las víctimas. El principal motivo de su participación era la demanda de justicia para los afectados por el accidente (94%) (FVO-IIGG-UBA, 2014).

El apoyo públicamente manifiesto de distintos referentes de la cultura y de la vida política también dio cuenta de la legitimidad social que adquirió el movimiento. En especial, reforzaron en esta dirección ciertas figuras reconocidas, entre los que pueden mencionarse a los más destacados como: el Cardenal de la Ciudad de Buenos Aires Jorge Bergoglio luego Papa Francisco y aquellos sobresalientes por su actividad en la defensa de los Derechos Humanos como: Adolfo Pérez Esquivel (Premio Nobel de la Paz), Nora Cortiñas (Presidenta de la Asociación Madres de Plaza de Mayo Línea Fundadora). Trabajadores pertenecientes al sindicalismo combativo, organizaciones de usuarios y otras organizaciones de familiares como las de Cromañón, Madres del Dolor y Agrupación por el esclarecimiento de la Masacre Impune de la AMIA (A.P.E.M.I.A), también acercaron su solidaridad al movimiento. Su posicionamiento público los habilitó, a la par de llevar adelante la demanda por justicia para las víctimas, a instalar la disputa en torno a la necesidad de proteger los derechos de los usuarios, cotidianamente vulnerados y expuestos a constantes maltratos por las condiciones en las que viajaban. En sus intervenciones públicas los familiares hicieron especial alusión al carácter predecible de lo sucedido, refiriéndose en reiteradas oportunidades al accidente como “Tragedia evitable” o “Masacre evitable”. Descartado el azar como una de las dimensiones intervinientes en el accidente, la posibilidad de realizar acciones tendientes a prevenir este tipo de episodios “para que no vuelvan a repetirse Nunca Más”¹⁴, formó parte de los objetivos de este agrupamiento (“Navidad Vacía: Texto leído en Plaza de Mayo”, 22 de diciembre de 2012).

¹⁴ La expresión “Nunca Más” está fuertemente vinculada a los movimientos de Derechos Humanos en la Argentina, asociados a la dictadura cívico-militar de 1976. Ésta encontró su origen en la publicación titulada: “Nunca Más”, informe final de la Comisión Nacional sobre la Desaparición de Personas (1984). La intervención del fiscal Julio César Strassera al final de su alegato en el juicio a las juntas de 1985 diciendo: “Señores jueces quiero renunciar expresamente a toda pretensión de originalidad para cerrar esta

Lo que nos mantiene unidos es que se haga justicia y que se haga justicia es que los culpables cumplan con una condena firme (...) con justicia no nos referimos sólo al ámbito judicial sino también a un cambio de fondo, estructural del sistema ferroviario” (Referente 1 del movimiento de Familiares de Víctimas, 13 de abril de 2016)

En este escenario abrieron la problematización en torno a la violación de los derechos humanos en democracia. Como señala Pita (2010), en términos genéricos, frecuentemente existe un universo de reclamos y denuncias compartidos entre el movimiento de familiares y amigos de las víctimas con el movimiento tradicional de los Derechos Humanos en nuestro país. Al respecto, Pereyra (2005) señala que el problema de la impunidad y los reclamos de justicia a ella asociada, encuentran esas consignas como un “legado” de los movimientos históricos de familiares afectados por el terrorismo de Estado: “El lenguaje de los derechos humanos comenzó a diversificarse sin límites precisos fundamentando causas y reclamos de los más diversos” (p.160). Complementariamente, Caravaca (2013) plantea que las memorias sociales sobre el pasado reciente, particularmente aquellas vinculadas a la violencia y el terror del Estado, pueden ser entendidas como herramientas sociales que contribuyen a legitimar determinadas protestas o demandas (p.17).

Es así como los familiares, apelando a los actos -que son una forma de expresión convencional de la acción colectiva (Tarrow, 1999), encuadrada dentro de los mecanismos habilitados institucionalmente para la protesta social- lograron alcanzar una significativa repercusión pública. Esto sucedió incluso aunque la magnitud de sus movilizaciones no fue necesariamente su rasgo distintivo. En lo relativo al carácter que asumió su forma de protesta, es justamente esta condición la que otorgó a su acción una fuerza moral tal que condujo a que no requirieran apelar a formas disruptivas que desborden la institucionalidad para expresar sus reclamos. Sus acciones tuvieron una lógica de protesta que procuró persuadir a la opinión pública y generar costos políticos sobre los destinatarios de la acción, aunando una multiplicidad de apoyos de distintos sectores de la sociedad (Rebón y Hernández, 2016).

Nosotros éramos de no cortar calles, de no salir a putear a nadie, nunca fuimos con los escraches, por ahí algunos familiares eran más combativos y la discusión iba por ahí.

requisitoria. Quiero utilizar una frase que no me pertenece, porque pertenece ya a todo el pueblo argentino: Señores jueces, nunca más” (“Documental sobre juicio”, 1989).

Pero pudimos tener claro que nosotros podemos ser duros en el mensaje sin necesidad de recurrir a eso y tenerlo claro (Referente 5 del movimiento de familiares de víctimas, 21 de julio 2016).

Imagen 3: Acto a los tres años de la tragedia de Once en Plaza de Mayo. Sistema ferroviario de pasajeros de la RMBA. 2015.



Fuente: TN.com.ar- Recuperada el 30 de mayo de 2016.

El problema ferroviario desde la perspectiva de los familiares

Para los integrantes del movimiento de Familiares de Víctimas las causas y los responsables del accidente de Once se cristalizaron bajo la consigna “la corrupción mata”. Identificar los elementos explicativos que distintos actores le asignan con mayor o menor éxito a una determinada cuestión, en términos de responsabilidad y causalidad, permite reconstruir la estructura problemática por ellos asignada y visibilizada en la escena pública. Es allí donde distintos actores cuentan con mayor o menor potencia y efectividad para instalar la definición asignada a una determinada situación problemática (Loseke, 2007; Gusfield, 2014). En el caso de los familiares de las víctimas de Once, la corrupción se convierte en la categoría explicativa operante en el modo de caracterizar la calidad y la seguridad del servicio ferroviario como problema. Como puede leerse en el extracto de uno del documento leído al año del accidente:

La tragedia de Once fue la consecuencia de la voluntad de enriquecerse sin importar las consecuencias. Actuaron con desprecio por la vida, creyéndose impunes. Hoy luchamos para que esa impunidad se termine. La corrupción no solo se llevó la plata del pueblo, esta vez se llevó muchas vidas. La cara visible de la corrupción es la muerte y su cómplice

es el silencio. Para ser más claros, los empresarios y funcionarios corruptos mataron a nuestros seres queridos (Documento Familiares de Víctimas a un año del accidente de Once, 2013).

Desgranando los elementos que la “corrupción mata” viene a sintetizar, entre aquellos directamente ligados a la producción del accidente, se señala el estado del material rodante. La formación chapa 16 que protagonizó el choque databa del año 1958 sin mantenimiento efectivo desde el 2000-2001, salvo los indispensables para que continúe en funcionamiento, con falencias en su infraestructura y los sistemas de seguridad. De hecho, cuatro días antes del suceso, la formación había dejado el taller con seis compresores de frenos, en lugar de los ocho necesarios para su correcto funcionamiento, al que se sumó un marcado deterioro de las vías. Al interior del coche, en los horarios de mayor cantidad de pasajeros, estos viajaban con altos niveles de hacinamiento con un promedio de 7,5 personas por metro cuadrado, siendo el máximo estipulado de 5 por metro (Mochkofsky, 2012).

En la identificación de las causas del accidente, para los familiares todos estos elementos estuvieron presentes como factores que posibilitaron y precipitaron el hecho. Sin embargo, entendieron que éstos respondieron a una estructura de responsabilidad más amplia que fue la que contribuyó a que el servicio se encontrara degradado.

Entre las causas del accidente que los familiares percibieron como tales se hizo referencia a un entramado específico de relaciones en el que el Estado aportaba sumas crecientes de dinero en concepto de subsidios destinados al sector, sin los controles necesarios. Esta situación posibilitó el desvío de los fondos, a través de maniobras fraudulentas, por parte de la empresa prestataria, en lugar de invertirlos en el mantenimiento del sistema. Apareciendo un triple juego entre el Gobierno Nacional, las empresas privadas y los organismos de control.

Se llega al 22 de febrero porque el Estado decide no controlar a quienes tenían que ofrecerles a los usuarios el servicio. Paralelamente los trenes nunca dejaron de ser del Estado ya que la explotación estaba concesionada, entonces, la explotación del servicio le llenaba los bolsillos a los empresarios mientras que los bienes del Estado se derrumbaban sin que el Estado hiciese nada; produciéndose al mismo tiempo el aporte de subsidios constantes y sin ningún control de éstos. Por eso se demuestra todo lo que se demuestra en la causa. Los fondos se destinan a un montón de objetivos menos a la reconversión ferroviaria (Referente 2 del movimiento de Familiares de Víctimas, 2016)

Para los familiares la estructura de responsabilidad se ordenó en una escala que abarcó desde el Gobierno Nacional hasta el maquinista, pasando por las concesionarias, el órgano regulador y representantes sindicales con puestos estratégicos en distintas dependencias gubernamentales y administrativas.

El Estado fue considerado, por un lado, responsable por ser el encargado de brindar un servicio de transporte público de calidad que mantuviera las condiciones mínimas de seguridad de quienes lo utilizaban y que velara por el bienestar de los pasajeros en tanto ciudadanos. Por otro lado, se lo consideró responsable de mantener una política de otorgamiento de subsidios en alza, sin la aplicación de los mecanismos de control disponibles, habilitando a la empresa a destinar los fondos a otros fines para los que fueron otorgados. A su vez fue considerado responsable por entender que incurrió en la protección de los funcionarios del sector involucrados en la trama de relaciones espurias entre el empresariado y el Estado.

No hubo control, hubo descontrol de fondos, incumplimiento absoluto de funciones públicas, de responsabilidades marcadas en estatutos, en los contratos de concesión y esa es absoluta complicidad del Estado, el no controlar ese descontrol es absoluta responsabilidad del Estado, por eso tiene que responder (Referente 1 del movimiento de Familiares de Víctimas, 13 de abril de 2016).

En correspondencia con lo antes dicho, Trenes de Buenos Aires, la empresa privada a cargo de la explotación de la línea, fue considerada responsable por absorber los fondos provistos en carácter de subsidios, sin utilizarlos para los propósitos previstos. Acorde a lo señalado por referentes del movimiento, la empresa organizaba un sistema de desvío de fondos, mediante maniobras de contratación a otras empresas de su mismo grupo económico, facturando tareas de mantenimiento y reparación de formaciones no realizadas: “Esa plata venía del Estado, la llevaban a un bolsillo de ellos y después a otro bolsillo del mismo pantalón” (Referente 1 del movimiento de Familiares de Víctimas, 13 de abril de 2016).

Los interventores de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) fueron considerados responsables por su inacción frente a los incumplimientos observados de la concesionaria y la laxitud en la efectivización de las sanciones: “Los Cirigliano juntaron multas que nunca fueron ejecutadas, tres veces las necesarias para el quite de concesión” (Referente 2 del movimiento de Familiares de Víctimas, 5 de abril de 2016).

Por último, el maquinista Marcos Córdoba fue parcialmente desligado por los familiares de la responsabilidad por lo sucedido, entendiendo que tuvo una implicancia parcial en el hecho, dadas las condiciones precarias de sus herramientas de trabajo. Sin embargo, quedó abierta la posibilidad de que podría haber realizado alguna maniobra que evitase el accidente: “El 22 de febrero a las 8.30 a.m. cuando Marcos Córdoba acciona ese tren, todo el contexto histórico se le viene encima” (Referente 2 del movimiento de Familiares de Víctimas, Varón, 5 de abril de 2016).

Imagen 4: Acto a los tres años de la tragedia de Once en Plaza de Mayo. Sistema ferroviario de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires. 2015.



Fuente: Clarín 22 de febrero de 2015. Imagen tomada a los tres años de la tragedia de Once.

La estructura problemática elaborada por los familiares de víctimas, tuvo la eficacia política de instalar una definición pública acerca de la cuestión ferroviaria, encontrando en la corrupción el elemento explicativo de la degradación sufrida por el servicio. A la par lograron posicionarse como un actor privilegiado en la legitimación de esta visión.¹⁵ En su resultante el movimiento tuvo implicancias materiales en el ámbito judicial y político. Respecto a la primera, motorizando la causa de Once y el enjuiciamiento de los

¹⁵ “La corrupción mata” emergió como categoría explicativa a la par que se reforzó como definición del problema ferroviario, traspasando hacia distintas arenas de discusión como los medios de comunicación e industrias culturales, órganos de representación política, entre otras, donde más allá de las lógicas de producción propias de estos espacios, las visiones acerca del problema ferroviario se homogeneizaron plegándose a esta definición (Hernández y Saferstein, 2017).

considerados responsables, entre los que se encontraron altos funcionarios del Estado. Como señala una de sus referentes:

Los familiares tuvimos que salir a instalar en la sociedad la idea de tragedia, de masacre pero nunca de accidente (por lo previsible). También lo hizo la mirada de la justicia, una mirada abierta, bastante rara en la historia de la justicia de nuestro país que, ante un hecho penal, decida mirar para atrás. Y haga una investigación tan amplia y procese a 29 personas, entre ellos, funcionarios de Gobierno (Referente 5 del movimiento de familiares de víctimas, 21 de julio 2016).

Por otra parte las implicancias políticas, llevaron a que la acción de los familiares encontrara un horizonte de inscripción institucional que le diera respuesta. El gobierno inició un proceso de modernización y jerarquización del servicio en términos de política pública que culminó en su gestión directa por parte del Estado e implicó una mejora relativa de las condiciones de viaje de sus pasajeros. En palabras de una familiar entrevistada (2016): “No fue la tragedia en sí lo que hizo que tomaran conciencia, fue la lucha de los familiares la que hizo que entendieran que algo había que hacer”.

Reflexiones finales: “La corrupción mata”

La construcción del sistema ferroviario como problema se consolidó bajo el axioma “la corrupción mata”, luego de que se produjera el accidente más trágico de la historia de los ferrocarriles metropolitanos argentinos. A partir del caso puntual aquí analizado, se contribuyó a caracterizar e instalar en la escena pública un tipo específico de práctica de corrupción a través de una expresión que radicalizó las potenciales consecuencias que ésta puede tener. En esta acepción la corrupción resultó ser más que una mera apropiación económica de fondos del Estado por parte de sus funcionarios ya que, en su resultante mediata, llegó incluso a tener la capacidad de matar.

La consolidación del problema ferroviario bajo esta conceptualización fue parte de un proceso madurativo en su definición, donde los conflictos sucedidos en este espacio tuvieron un rol central, al posicionar directa o indirectamente a las condiciones de prestación del servicio como objeto de preocupación social, a partir de acontecimientos puntuales de carácter fuertemente disruptivo. El accidente ferroviario del 22 de febrero de 2012 y el movimiento de familiares de las víctimas operaron fuertemente en este proceso.

Este movimiento contó con la capacidad y la legitimidad para instalar y aglutinar los diversos actores participantes en la construcción del problema anclado a la corrupción, coadyuvando a encastrar los distintos elementos que ya se encontraban presentes en el modo en que el servicio de trenes estaba siendo socialmente problematizado desde su génesis.

Identificada la calidad del servicio de trenes como una condición negativa y, en especial, la seguridad dada a los pasajeros, se abrió el interrogante en torno a la estructura de causalidad y responsabilidad que le diera consistencia.

En la narrativa construida, el servicio brindado fue afectado a favor de la obtención de beneficios privados por parte de funcionarios del Gobierno del Estado en colaboración con los empresarios a cargo de su explotación. El mecanismo concreto mediante el cual este vínculo se estableció fue atribuido a la política de aumento de las erogaciones destinadas al sector, desviadas por maniobras fraudulentas de las empresas en lugar de ser asignadas al mantenimiento del sistema. La CNRT y los sindicatos emergieron como actores que formaron parte de esta red de ilegalismos sea -como en el primer caso- asociado a una displicencia por parte de Ente Regulador en el cumplimiento de sus funciones o -como en el segundo- a la complicidad a fin de garantizar un posicionamiento favorable a sus intereses.

El modo en que fue definido el problema ferroviario encontró también, en parte, asidero en el ámbito judicial con la resolución de juicio Oral por el choque de Once que culminó con la condena a 21 de los 28 imputados en la causa,¹⁶ entre los que se encontraban directivos,

¹⁶ Los 28 imputados en la causa fueron: Sergio Claudio Cirigliano: ex responsable TBA; Carlo Michele Ferrari: ex presidente TBA; Jorge Alberto de los Reyes: ex vicepresidente TBA; Jorge Álvarez: ex directivo TBA; Víctor Eduardo Astrella: ex directivo TBA; Francisco Adalberto Parfumi: ex directivo TBA; Pedro Roque Rainieri: ex directivo TBA; Roque Ángel Cirigliano: ex directivo TBA; Guillermo Antonio D'Abenigno: ex directivo TBA; Carlos Esteban Pont Vergés: ex directivo TBA; Laura Aída Ballesterio: ex integrante del directorio TBA; Antonio Marcelo Ricardo Suárez: ex director TBA; Sergio Daniel Tempone: ex gerente de operaciones TBA; Daniel Guido Lodola: ex gerente TBA; Daniel Fernando Rubio: ex directivo TBA; Carlos Alberto Lluch: ex apoderado TBA; Luis Alberto Ninoná: ex jefe de material rodante TBA; Marcelo Alberto Calderón: ex directivo de Cometrans; Alejandro Rubén Lopardo: ex directivo de Cometrans; Oscar Alberto Gariboglio: ex directivo de Cometrans; José Doce Portas: ex directivo de Cometrans; Mario Francisco Cirigliano: ex apoderado general de Cometrans; Miguel Werba: ex directivo de Cometrans; Juan Pablo Schiavi: secretario de Transporte entre 2009 y 2012; Ricardo Raúl Jaime: ex secretario de Transporte entre 2003 y 2009; Marcos Antonio Córdoba: maquinista; Pedro Ochoa Romero: ex responsable de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte; Antonio Eduardo Sícaro: ex responsable de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Las condenas fueron desde los 9 años de prisión para Claudio Cirigliano, presidente de TBA, por ser coautor del delito de

funcionarios y empleados de jefatura de TBA y Cometrans –su controlante-, junto a los ex funcionarios a cargo de la cartera de Transporte y el maquinista.¹⁷

La paradoja de este proceso radicó en que fue el Gobierno del Estado Nacional, responsabilizado entre otros por lo sucedido, el único actor con capacidad para iniciar una reconversión ferroviaria trascendente. Con posterioridad al accidente se dio inicio a la modernización de la red a partir de la incorporación de nuevas formaciones, remodelación de estaciones, reparación de vías, obras de señalización y obras de mantenimiento e infraestructura general, proceso acompañado por la promulgación de la Ley de Ferrocarriles Argentinos N° N°27.132. Independientemente de que estos cambios dejen abierta la posibilidad al debate en torno a sus alcances, limitaciones y la necesidad de continuar profundizándose, para los familiares de Once es innegable que fueron motorizados a partir del accidente del 22 de febrero y especialmente por las acciones por ellos protagonizadas.

Bibliografía

Al menos 50 muertos y 676 heridos en la tragedia de Once (23 de febrero de 2012). *La Nación*. Recuperado de <http://www.lanacion.com.ar/1450635-descarrilo-un-tren-en-once-y-hay-varios-heridos>

Antón, G., Cresto, J., Rebón, J. y Salgado, R. (2011). Una década en disputa. Apuntes sobre las luchas sociales en la Argentina. En Modonessi, M. y Rebón, J. (Comps.), *Una década en movimiento. Luchas populares en América Latina en el amanecer del siglo XXI* (pp.19-44). Buenos Aires: CLACSO, Prometeo Libros.

administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública y autor de estrago culposo agravado; pasando por la condena de 8 años de prisión e inhabilitación especial perpetua al ex-secretario Schiavi por ser partícipe necesario en el delito de administración fraudulenta y autor de estrago culposo agravado; hasta la condena por estrago culposo del maquinista Marcos Antonio Córdoba a 3 años y 6 meses de prisión e inhabilitación para desempeñarse como conductor de formaciones ferroviarias por el término de 7 años. Pedro Ochoa Romero y Antonio Eduardo Sícaro ex responsables de la CNRT resultaron absueltos.

¹⁷ El 10 de mayo de 2016, fueron procesados también el entonces Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Julio De Vido, de quien dependía la Secretaría de Transporte, el titular de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (Uniren), Jorge Gustavo Simeonoff, y la ex directiva de TBA, Silvia Emilse López, trabándoseles a todos un embargo de 600 millones de pesos.

Apareció sin vida el cuerpo de Lucas en uno de los vagones del tren (25 de febrero de 2012). *La Nación*. Recuperado de <http://www.lanacion.com.ar/1451301-lucas>

Base de datos acciones colectivas conflictivas (2015), *Proyecto UBACyT Transporte público y conflicto social: el caso del sistema ferroviario de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires*, Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.

Basualdo, V., Morales, D. y Cabello, A. (Coords.). (2014). *La tercerización laboral. Orígenes, impacto y claves para su análisis en América Latina*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

Bauni, N. (2017). La lucha contra la tercerización precarizante. En Pérez V. y Rebón J. (Coords.), *La perturbación como motor de la historia. Los ferrocarriles metropolitanos durante el kirchnerismo*. Buenos Aires: Biblios-CLACSO [En prensa].

Caravaca, E. (noviembre, 2013). Usos del pasado, presentes disputados. Memorias sociales, violencias y protesta social en Baradero. En *VII Jornadas de Jóvenes Investigadores*. Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina. Recuperado de <http://www.aacademica.org/000-076/346>

Centro de Estudios Legales y Sociales (CELS) (2012). *Derechos Humanos en Argentina: Informe 2012*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

Cerruti, P. (noviembre 2012). Victimización, memoria y justicia en la transición democrática argentina. En *III Jornadas Internacionales de Problemas Latinoamericanos "Movimientos sociales, Estados y partidos políticos en América Latina: (Re)Configuraciones institucionales, experiencias de organización y resistencia"*, Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, Argentina.

Di Nicola, G. (14 de junio de 2013). El Sarmiento, otra vez horror en las vías: 3 muertos y 315 heridos. Recuperado de <http://www.lanacion.com.ar/1591877-dejo-tres-muertos-y-315-heridos-un-choque-de-dos-trenes-en-castelar>

Documental sobre el juicio a las juntas 1989 (18 de abril de 2013). *Youtube*. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=189y8d73NZI>

Familiares de Víctimas de la Tragedia de Once (2012). *Navidad Vacía: Texto leído en Plaza de Mayo 22 de diciembre de 2012*. Recuperado de <https://www.facebook.com/TRAGEDIAONCE/?fref=ts>

Familiares de Víctimas de la Tragedia de Once (2013). *Comunicado al primer año de la tragedia de Once por los familiares*. Recuperado de <https://www.facebook.com/TRAGEDIAONCE/?fref=ts>

Garré: Lucas viajaba en un lugar prohibido. (26 de febrero de 2012). *Clarín*. Recuperado de http://www.clarin.com/sociedad/Garre-Lucas-viajaba-lugar-prohibido_0_653334725.html

Gusfield, J. R. (2014). *La cultura de los problemas públicos el mito del conductor alcoholizado versus la sociedad inocente*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

Hernández, C y Saferstein, E (2017). El espacio editorial argentino y la construcción de los ferrocarriles metropolitanos como problema público. *Revista Questión*. Buenos Aires: Facultad de Periodismo y Comunicación Social. Universidad Nacional de La Plata [en evaluación]

Hernández, C. (2017). Entre conflictos y accidentes. La construcción de los ferrocarriles metropolitanos como problema público (2002-2015). (Tesis de maestría no publicada). Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina.

Hernández, C. y Rodríguez Celin (2017). La tragedia como movimiento social. En Pérez V. y Rebón J. (Coords.), *La perturbación como motor de la historia. Los ferrocarriles metropolitanos durante el kirchnerismo*. Buenos Aires: Biblios-CLACSO.

Incidentes estación Constitución 2007. (15 de mayo de 2007). *TN*. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=F0f3i7SbuF0>

Instituto de Transporte Ferroviario (2013). *Una estrategia para la rehabilitación de los ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires*. Buenos Aires: Foro de discusión sobre el FC suburbano, Universidad Nacional de San Martín. Recuperado de <http://www.unsam.edu.ar/institutos/transporte/FFCC-Metropolitanos.pdf>

Jelin, E. (2010). ¿Víctimas, familiares o ciudadano/as? Las luchas por la legitimidad de la palabra. En Crenzel, E. (Coord.), *Los desaparecidos en la Argentina. Memorias, representaciones e ideas (1983-2008)* (pp. 227-249). Buenos Aires: Biblos.

Loseke, D. R. (2011). *Thinking about Social Problems: An Introduction to Constructionist Perspectives*. New York: Aldine de Gruyter.

Marcha en plaza de Mayo para exigir justicia por la tragedia del tren en Once (2 de marzo de 2012). *La Nación*. Recuperado de <http://www.lanacion.com.ar/1453343-marcha-en-plaza-de-mayo-para-exigir-justicia-por-la-tragedia-del-tren-en-once>

Ministerio del Interior y Transporte (2015). *Nuevos Ferrocarriles Argentinos. Operadora Ferroviaria. Plan Operativo Quinquenal, 2016-2020*. Buenos Aires: Ministerio del Interior y Transporte. Recuperado de <http://studylib.es/doc/5073200/plan-operativo-quinquenal-2016-2020>

Mochkofsky, G. (2012). *Once. Viajar y morir como animales*. Buenos Aires: Grupo Editorial Planeta.

Pereyra, S. (2005). ¿Cuál es el legado del movimiento de derechos humanos? El problema de la impunidad y los reclamos de justicia en los noventa. En Schuster, F., Naishtat, F., Nardacchione, G., Pereyra, S., (Comps.), *Tomar la palabra. Estudios sobre protesta social y acción colectiva en la Argentina contemporánea*. Buenos Aires: Prometeo Libros.

Pérez, V. (2014). Viajar en la ciudad. Movilidad, padecimiento y disconformidad entre los pasajeros de transporte ferroviario del área metropolitana de Buenos Aires. *Argumentos. Revista de Crítica Social*, 16, 315-343. Recuperado de <http://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/argumentos/article/view/921/807>

Pérez, V. (abril, 2015). Los senderos de la transición. De la Emergencia Ferroviaria a la estatización de los ferrocarriles metropolitanos. *II Jornada Internacional Políticas Ferroviarias, Territorios y Movilidades*. Instituto de Geografía, Programa Transporte y Territorio, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina.

Pérez, V. y Rebón, J. (Comps.). (2017). *La perturbación como motor de la historia. Los ferrocarriles metropolitanos durante el kirchnerismo*. Buenos Aires: Biblos-CLACSO.

Pita, M. V. (2010). Formas de morir y formas de vivir. El activismo contra la violencia policial. *Del PUERTO/CELS*. Recuperado de <http://www.antropojuridica.com.ar/wp-content/uploads/2012/03/formas.pdf>

Rebón, J. y Hernández, C. (2017). Las formas de la acción colectiva en el sistema ferroviario de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires. *Revista Transporte y Territorio*, 16, 201-219. Recuperado de <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/viewFile/3610/3305>

Rey, M. L. (2015). *Desde mis zapatos. Diario de una madre después de la Tragedia de Once*. Buenos Aires: Planeta.

Rojas, D. (2011). *¿Quién Mató a Mariano Ferreyra?* Buenos Aires: Booket.

Schiavi: "Si ocurría ayer hubiera sido una cosa mucho menor" (23 de febrero de 2012). *La Nación*. Recuperado de <http://www.lanacion.com.ar/1450723-schiavi-el-conductor-es-joven-y-estaba-descansado>

Schillagi, C. (2017). Rosario arde. Familiares de víctimas y su relación con el Estado en el marco de una catástrofe. *Papeles del CEIC*, vo. 2017/1, papel 165, CEIC (Centro de estudios sobre la identidad colectiva). UPV/EHU Press.

Secretaría de Transporte de la Nación (2009-2010). *Encuesta de Movilidad Domiciliaria. Movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires (ENMODO)*. Buenos Aires: Secretaría de Transporte de la Nación. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

Secretaría de Transporte de la Nación (2010). *Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires (INTRUPUBA)*. Buenos Aires: Secretaría de Transporte de la Nación. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

Tarrow, S. (1999). *El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*. Madrid: Alianza.

Tilly, C. y Wood, L. (2010). *Los movimientos sociales, 1768-2008. Desde sus orígenes a facebook*. Barcelona: Crítica.

Tragedia en el tren Sarmiento en once: el accidente en primera persona. (22 de febrero de 2012). *C5N*. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=j3rQFYTrr8s>

Trenes Argentinos (2015). *Recorridos, trayectos y ramales*. Recuperado de: <http://www.trensarmiento.com.ar/recorridos.php>

Un tren no frenó y provocó un desastre (23 de febrero de 2012). *La Nación*. Recuperado de <http://www.lanacion.com.ar/1450908-un-tren-no-freno-y-provoco-un-desastre>

Una multitud de personas participó del acto en Plaza de Mayo por la tragedia de Once (23 de febrero de 2013). *La Nación*. Recuperado de <http://www.lanacion.com.ar/1557113-familiares-de-victimas-de-once-participan-de-un-festival-en-plaza-de-mayo>

Vallejos, S. (25 de febrero de 2012). Lucas, el nombre que resumió la tragedia. *Página/12*. Recuperado de <http://www.pagina12.com.ar/diario/sociedad/3-188347-2012-02-25.html>

Vasilachis de Gialdino, I. (1992). *Métodos Cualitativos I. Los problemas teórico-epistemológicos*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.

Vecchioli, V. (2005). La nación como familia. Metáforas políticas en el movimiento argentino por los derechos humanos. En S. Frederic & G. Soprano (Eds.), *Cultural y Política en Etnografías sobre la Argentina*. Bernal, Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.

Violencia sindical. Así empezó todo. (20 de octubre de 2010). *C5N*. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=9rzxVVkvIZQ>

Zenobi, D. (2010). Los familiares de víctimas de Cromañón, en la encrucijada del "dolor". Emociones, relaciones sociales y contextos locales. *Revista Brasileira de Sociologia da Emoção*, 9 (26), 622-666. Recuperado de <http://www.cchla.ufpb.br/rbse/RBSE%209%2026%20ago2010.pdf>