

La seguridad en cuestión y la (re)construcción de la movilidad urbana cotidiana. La experiencia de los sobrevivientes de la tragedia de Once

The security put in question and the (re)construction of daily urban mobility. The experience of the survivors of the tragedy of Once

Candela Hernandez
CONICET-IIGG-FSOC/UBA

Resumen

El 22 de febrero del año 2012 una formación de la línea Sarmiento del ferrocarril metropolitano de Buenos Aires chocó la estación terminal provocando el colapso de la formación y un saldo de 789 heridos y 52 víctimas fatales. La producción de este acontecimiento evidenció con contundencia la degradación que los ferrocarriles habían tenido en su historia, lo que permitió instalar con fuerza la cuestión ferroviaria asociada a la seguridad en la calidad del servicio en la agenda pública, política y judicial. El presente artículo se preocupa por explorar las múltiples atribuciones dadas a la noción de seguridad por parte de los pasajeros sobrevivientes de Once problematizando en qué medida éstas emergen con posterioridad en la (re)construcción de su movilidad urbana cotidiana en relación con el ferrocarril. La estrategia metodológica utilizada consiste en un relevamiento tanto propio como documentado de entrevistas y testimonios de familiares de víctimas y sobrevivientes. En complemento con el uso de encuestas, estadísticas oficiales, registros de prensa, audiovisuales y de archivo vinculados al acontecimiento.

Palabras clave: ferrocarriles, sobrevivientes, accidente, pasajeros

Códigos JEL: L91, L92, R40, R41.

Abstract

On February 22, 2012 Sarmiento line's train formation of the Buenos Aires's metropolitan railway system collided with the terminal station causing the collapse of the formation and a balance of 789 injured and 52 fatalities. The production of this event showed the degradation that the railroads had in their history, which enabled the railway issue associated with security in the quality of service to be installed on the public, political and judicial agenda. This article is concerned with exploring the multiple attributions given to the notion of security by surviving passengers of Once, problematizing what extent these emerge later in the (re) construction of their daily urban mobility related to the railway. Methodology is based on self-documented interviews and ones documented by others, to relatives of victims and survivors. In addition to the use of own surveys, official statistics, press, audiovisual and archival records related to the event.

Keywords: railways, survivors, accident, passengers

Códigos JEL: L91, L92, R40, R41.

La seguridad en cuestión y la (re)construcción de la movilidad urbana cotidiana. La experiencia de los sobrevivientes de la tragedia de Once

[Fecha de recepción del original: 11/2/2020; versión definitiva: 22/6/2020]

Candela Hernández
CONICET-IIGG-FSOC/UBA^Ψ

Introducción

En la actualidad reciente los trenes urbanos de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) atravesaron una álgida controversia que los consolidó como problema público. Las degradadas condiciones de prestación que fueron el atributo distintivo de la calidad del servicio ferroviario ganaron lugar en la atención social a fuerza de acontecimientos disruptivos. La violencia y la muerte fueron el principal activador de este proceso (Hernandez, 2017).

Los elementos destacados se manifestaron articulados con mayor intensidad en la línea Sarmiento. Ésta tuvo un negativo desempeño de sus indicadores de calidad que -durante buena parte de los años comprendidos en el período 2002-2014 (a partir del cual iniciaron mejoramientos)- alcanzaron las mayores falencias en materia de calidad del servicio (CNRT, 2015). Fue uno de los principales escenarios de los episodios de violencia colectiva protagonizados por los pasajeros vinculados a las condiciones de

^Ψ Contacto: candeher@gmail.com. Uriburu 950, piso 6, oficina 4, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina

prestación (Pérez, 2013; Pérez y Rebón, 2017). Nodo de las versiones más agudas de descarrilamientos, colisiones de formaciones contra objetos y choques entre trenes (CNRT, 2019), destacados por el desgaste de los activos ferroviarios como variable interviniente en su producción (ITF, 2013); cantidad de víctimas fatales y/o heridos resultantes y una alta repercusión pública (Hernandez y Rodríguez Celín, 2016 y Hernandez, 2017). Epicentro del accidente más grande de la historia ferroviaria de la RMBA -el tercero de la Argentina- ocurrido el 22 de febrero del año 2012 con 52 víctimas fatales y 789 heridos.

La conocida como tragedia de Once fue un parteaguas para los ferrocarriles metropolitanos, catalizadora de la acción de múltiples actores con incidencia directa o indirecta sobre el sector. En sus implicancias fue perpetuada en el tiempo vía la conformación del movimiento de Familiares y Amigos de las Víctimas y Heridos de la Tragedia de Once 22/2, sostenidamente activos en demanda por justicia y mejores condiciones de prestación (Hernandez, 2020). El posicionamiento público de los familiares contó con un amplio apoyo social que logró articular consensos para tramitar y dinamizar respuestas a la cuestión ferroviaria asociada a la debilidad de la seguridad operativa como la variable estructurante de los problemas del servicio (Hernandez, 2017).

La intervención de la justicia, los sistemas de medios de comunicación masivos, la academia y el mercado editorial colaboraron en la adquisición del protagonismo que cobró la temática en distintas arenas de discusión (Hernandez y Saferstein, 2018). En su derrotero intervinieron también múltiples políticas gubernamentales orientadas a la modernización del sistema¹ (Pérez y Rebón, 2017). El Sarmiento fue la primera línea sobre la que se avanzó en la reestatización de la operación integral, administración y explotación del servicio, la renovación de estaciones y de su flota completa (Ministerio del Interior y Transporte, 2015). El cambio de las condiciones de prestación motorizadas por el acontecimiento de Once 22/2, encontró correspondencia en la percepción de los pasajeros que en 7 de cada 10, fundamentaron las transformaciones del sistema en lo sucedido y en la acción de los familiares de Once² (TCS, 2015).

¹¹ Bajo la entonces gestión del gobierno de Cristina Fernández de Kirchner fue rescindido el contrato de concesión de la empresa Trenes de Buenos Aires que explotaban las líneas Mitre y Sarmiento (Decreto 793/2012). Entre los motivos de la cancelación fueron señalados los reiterados incumplimientos del concesionario a las obligaciones previstas respecto a las condiciones de accesibilidad, seguridad, calidad y eficiencia del servicio. La Secretaría de Transporte fue elevada al rango de Ministerio a cargo de Florencio Randazzo (Decreto 874/2012). Fueron anunciados planes de obras y se intensificaron las medidas de seguridad en la operación del servicio, precaucionando las formaciones para el ingreso a las estaciones terminales.

² Los datos provienen de una encuesta de elaboración propia no representativa aplicada en el año 2015 a 334 pasajeros de la línea Sarmiento realizada en el marco del Taller de Investigaciones sobre Cambio Social (TCS) de la carrera de Sociología de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires.

El artículo busca explorar una dimensión hasta entonces poco trabajada relativa a la experiencia de los sobrevivientes de la tragedia de Once y su movilidad diaria. La propuesta de abordaje está centrada en explorar las múltiples atribuciones que dan a la noción de seguridad debido a la relevancia social que esta categoría tomó en la consolidación de la cuestión ferroviaria. La pregunta rectora está centrada en problematizar en qué medida esta dimensión en sus múltiples acepciones emerge con posterioridad en la (re)construcción de la movilidad urbana cotidiana vinculada al ferrocarril ¿Qué sentidos construyen los sobrevivientes en torno a la seguridad? ¿Cómo éstos intervienen en la experiencia de viaje? ¿En qué medida un acontecimiento de envergadura con las características del ocurrido afecta la movilidad urbana cotidiana de los pasajeros que lo vivenciaron? ¿De qué modo lo hace?

El artículo inicia instalando el núcleo teórico-metodológico de su abordaje. Continúa con una cronología del momento del accidente reconstruido principalmente a partir de la mirada de los sobrevivientes. Luego explora las acepciones de seguridad que componen el acervo de esta categoría. Con posterioridad se indaga en las formas de (re) construcción de la movilidad cotidiana de las víctimas sobrevivientes del acontecimiento de Once. A modo de cierre se avanza en las reflexiones finales.

Coordenadas teórico- metodológicas

Este trabajo presenta una múltiple dimensionalidad temática. La prestación del servicio público colectivo de transporte ferroviario en la RMBA. La movilidad urbana cotidiana. Las víctimas. El acontecimiento de Once. Estas características del objeto analítico guardan correspondencia con la construcción teórica elaborada para su abordaje que integra un conjunto de perspectivas.

La dimensión del transporte sitúa el nudo problemático en el análisis de la relevancia social que tienen los trenes en la estructuración de la dinámica urbana. Este lente pone la atención en la función social del transporte público masivo como ordenador de los grandes flujos de desplazamientos que -en sus distintos modos- está orientado a satisfacer las necesidades derivadas de los usuarios (Barbero et. al, 2011; Barbero y Bertranou, 2015). Desde este aspecto el ferrocarril Sarmiento es la segunda línea que traslada la mayor cantidad de pasajeros que alcanza el promedio diario de 300 mil boletos pagos (CNRT, 2019). Su extensión es 167km de vías (CNRT, 2019) con un rol central para el corredor Oeste que une el territorio bonaerense con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) (INTRUPUBA, 2010). En este patrón de movilidad el ferrocarril es predominantemente utilizado (Gutiérrez et al, 2020). Su peso relativo tiende a incrementarse hacia la periferia (Yomal, 2018) donde los criterios electivos resultan acotados frente a la ausencia de modos de transporte alternativos equivalentes (Kralich, 2001). La porción mayoritaria de los viajes que se realizan en el

AMBA está basada en el hogar (95%) y el trabajo es el motivo más importante en los de este tipo (ENMODO 2009-2010).

La dimensión precedente interactúa en este trabajo con la de la movilidad. Este eje conceptual abre el campo del transporte y da espesura a las preguntas con las que puede interrogárselo. Desde esta mirada la construcción social del viaje es resultado de ensambles socio-técnicos en los que se integran los condicionantes que imponen las infraestructuras con los sentidos y representaciones que le son asignadas. Esta mutua correspondencia se materializa en disposiciones y prácticas protagonizadas por quienes encarnan la movilidad que construyen universos compartidos. (Cresswell, 2011; Zunino Singh, Giucci y Jirón, 2018). Esta ampliación del marco de definición permite traer la experiencia compleja que se tiene en y de los lugares móviles al primer plano del análisis (Jirón, 2012). Enfocar este prisma en el caso estudiado suma un condimento específico. Hace emerger a las víctimas de los trenes urbanos como elemento estructurador de la propuesta analítica.

La producción académica en este último campo es profusa (Pereyra, 2005; Vecchioli, 2005; Jelín, 2010; Pita, 2010; Gayol y Kessler, 2018, entre otros). Con independencia de sus particularidades en el contexto local (no menores), las víctimas cuentan con una alta estima social en la multiplicidad de ámbitos en los que penetra esta categoría. Tienen un protagonismo sustantivo en la escena pública que actúa como fuente de legitimidad de los procesos a los que están asociadas (Pita y Pereyra, 2020).

Los estudios que abordan esta temática brindan herramientas para elaborar la construcción de este estatus. Éste no deriva únicamente de haber padecido un hecho traumático, sino que está ligado a una demanda de reparación del agravio provocado y a un conjunto de aspectos materiales, normativos y culturales que generan las condiciones de posibilidad para su construcción y reproducción (Fassin y Rechtman, 2009; Zenobi y Marentes, 2020). Para los pasajeros de Once existe un proceso que los reconfiguró en víctimas fatales o víctimas sobrevivientes, demarcando una posición social que se instala en su propia identificación y en el tipo de reconocimiento público que les es dado (Hernandez, 2020).

El último aporte a la propuesta analítica reside en concebir a Once como un acontecimiento. Esta delimitación hace que el episodio trascienda al eslabonamiento causal de los elementos comprometidos en su producción fáctica. Esto ocurre al activarse la participación de múltiples actores en las controversias que produjeron su elaboración colectiva. Interesa destacar que es en esta dinámica donde quedan expuestas las categorizaciones, narraciones y relatos que lo moldean en sus cualidades específicas definiendo su forma y contenido (Schillagi, 2011). Es en este punto donde toma aún mayor relevancia el trabajo con los testimonios de los sobrevivientes.

El entrecruzamiento propuesto sitúa las coordenadas de la pregunta problema que trama este artículo: transporte, movilidad urbana cotidiana, representaciones, sentidos y prácticas de los sobrevivientes de Once 22/2.

La estrategia metodológica utilizada es predominantemente cualitativa. La técnica de indagación consistió en entrevistas en profundidad presenciales y semi-estructuradas a los familiares de las víctimas, integrantes del colectivo organizado y sobrevivientes de la tragedia. La red de entrevistados fue construida a partir de un muestro por bola de nieve (Marradi, Archenti y Piovani, 2012). Los primeros contactos fueron vía los referentes del movimiento. El carácter público de estas figuras facilitó el acceso a sus datos personales. Éstos brindaron nueva información para acceder a otros entrevistados. Entre los sobrevivientes, la rueda de contactos se vio favorecida porque compartían los coches para ir a los turnos de rehabilitación disponiendo de los datos necesarios para convocarlos. El corpus de entrevistas presenciales fue construido entre los años 2016 y 2018 conformado por 7 casos (5 familiares y 2 sobrevivientes). Existieron dificultades para acceder a los sobrevivientes con reiteradas cancelaciones de los encuentros pautados que no pudieron concretarse. Puede hipotetizarse que dichos imponderables se sustentan en la sensibilidad que tiene el tema para sus afectados directos. Para avanzar con mayor precisión fueron utilizados registros de prensa, audiovisuales y de archivo, información judicial e investigaciones periodísticas que documentan los testimonios de los distintos sobrevivientes. Se rescataron los testimonios de 7 entrevistados que brindaron información relevante para los objetivos de este artículo. El tratamiento dado al material reunido consistió en un análisis por núcleos temáticos hasta alcanzar la saturación teórica. En apoyo fueron consultadas estadísticas oficiales provistas por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), relevamientos estadísticos del Ministerio de Transporte de la Nación y registros elaborados en el marco del equipo de investigación de pertenencia con sede en el Instituto Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires, Argentina.

22 de febrero de 2012

El miércoles 22 de febrero la formación N°16 del ferrocarril Sarmiento partió de la estación de Moreno con dirección a la terminal de Once a las 7.20 a.m. De acuerdo con una de las sobrevivientes, salió de la cabecera con una gran cantidad de pasajeros a bordo. Esta condición no llamó su atención por ser recurrente en los trenes de superficie. El hacinamiento continúa en la actualidad como el principal problema de los modos guiados, vinculado a las alteraciones en la programación (Min. de Transporte, 2019). En otro de los testimonios documentados fue indicado que el tren venía con mayor retraso y saturación que la habitual. Otros relatos recuperados en instancias judiciales refuerzan la construcción de esta narrativa (CIJ, 2016).

“Cuando llegamos a la estación era un mundo de gente. Yo ya estaba acostumbrada porque siempre viaje en el Sarmiento por mi trabajo. Vos ya sabes cómo andaban, porque siempre anduvieron mal [dice al periodista que la entrevistista]. Estábamos en la estación de Moreno ahí paradas dejamos pasar dos trenes y en el tercero quedamos en la muchedumbre de gente y la misma avalancha nos metió para adentro” (Sobreviviente 3- primer coche- entrevista televisiva C5N, 2017)

A bordo del tren circulaban versiones que indicaban que el convoy no estaba en condiciones de salir por desperfectos técnicos. De acuerdo con el relato de los sobrevivientes, en las dos estaciones previas a finalizar el recorrido, éste había ingresado al andén a velocidad y excedido el área de detención. Esta situación implicó maniobras para reubicar la formación.

“Cuando llegué me dijeron que había retraso de ese tren. Después cuando llegó, llegó re- lleno. A los empujones tenías que subir. Casi siempre, pero este era peor. Decían que no lo querían sacar al tren, sale de Merlo o de Moreno y no lo querían sacar, porque las personas que venían arriba decían que ...no funcionaba.” (Sobreviviente 2- primer coche- Entrevista personal, 2017).

Según relata una sobreviviente que viajaba en el primer vagón cerca de la cabina del conductor, escuchó al maquinista informar que tenía un desperfecto en los frenos. A la par, compartía las percepciones relativas a la velocidad de circulación. La versión respecto a las fallas del sistema de frenado también está presente en los distintos testimonios recopilados.

“Ahí ya en Morón yo escucho ya que él dice...cuando me dan el asiento y arrancan, yo escucho que el *motorman* dice que no le estaban andando bien los frenos. Yo veo que pasa Caballito rápido y no mermaba la velocidad, yo venía parada mirando para la estación. Cuando va haciendo la entrada en Once, no hacía más despacito. Yo lo único que dije fue, en qué momento va a parar este muchacho y ahí, el choque” (Sobreviviente 3- primer coche- entrevista televisiva C5N, 2017).

A las 8:33 a.m. con 1.200 pasajeros a bordo, la formación no logró frenar al ingresar a la estación de Once y chocó a 20 km por hora contra el sistema de amortiguación hidráulico del andén número 2 (Mochkofsky, 2012). La colisión generó un fuertísimo estruendo. La mención a la magnitud del sonido del impacto fue un elemento presente en la mayoría de los testimonios recopilados. “El ruido, la gente gritado, es el recuerdo” (Sobreviviente 8- primer coche- Entrevista televisiva América Noticias, 2013). Reiteradamente emerge un vacío temporal entre el momento del choque y el reconocimiento de lo que estaba sucediendo: “Lo último que escuché antes del accidente, fue una explosión y una nube de polvo y no me acuerdo más nada. Me desperté en la ventanilla” (Sobreviviente 2- primer coche- entrevista personal, 2017). De acuerdo con Gaborit (2006) que retoma a Carlson (1997), la evitación vía amnesia

temporal es una de las resultantes cognitivas generadas por una situación traumática, concebida ésta como un evento repentino que altera de modo transversal tanto la experiencia individual como la colectiva.

La fuerza del choque desprendió las butacas del piso del tren, arrancó pasamanos, portaequipajes y generó el colapso del material rodante. Los pasajeros se vieron arrastrados hacia adelante produciéndose múltiples aplastamientos, una de las principales causas de muerte (Entrevista personal movimiento de familiares, 2016).

“Toda la gente voló. Mirá si no habrá sido la magnitud del choque que los asientos se inclinaron 70 grados. Arrancó todo violentamente. Volaron todos y se me tiraron todos encima a mí. Yo quedé aplastada ahí abajo” (Sobreviviente 1- tercer coche- Entrevista personal, 2017).

Los ocho coches de la formación se superpusieron unos con otros. El epicentro más comprometido fue entre los vagones uno y dos. Éste último ocupó un tercio del primero, espacio donde la inercia y el desplome de la estructura, contribuyeron a que se concentren y queden atrapados la mayor cantidad de pasajeros. El estado de degradación de la infraestructura colaboró en que el material rodante cediera con facilidad frente al impacto (Mochkofsky, 2012; CIJ, 2016). Los rescatistas caracterizaron la imagen al interior de la formación a la figura de un *scrum* de rugby. Según su reporte en esta área hubo más de 100 heridos en una superficie de 6 metros cuadrados, lugar donde se produjeron 51 de los 52 fallecimientos (Jefe operativo SAME, 2015).

Entre los pasajeros existe una práctica regular que consiste en subirse directamente a los primeros coches o avanzar por el interior de la formación hacia adelante para facilitar la salida al llegar a la estación. Ésta les permite posicionarse ventajosamente respecto a otros para afrontar una segunda etapa de viaje o el arribo a destino. Las condiciones del transporte marcada por las alteraciones en la programación intervienen en la búsqueda de un uso que optimice el tiempo y el espacio. Este movimiento se anuda a una construcción colectiva no necesariamente racional que integra en modo específico lugar, acción y representación y que nutre esta disposición para viajar (Cresswell, 2011). Esta dimensión fue un elemento de controversia. En la primera conferencia de prensa realizada en torno al caso, el entonces Secretario de Transporte Juan Pablo Schiavi, sostuvo: “...había muchas personas en los primeros vagones, lo que ayudó a que el accidente tomara ribetes de tragedia horrible” (“Schiavi: si ocurría ayer”, 23 de febrero de 2012). Para los familiares de las víctimas, ésta fue una forma de responsabilizar a los pasajeros y sus estrategias de viaje. Para los sobrevivientes fue también un elemento que generó una experiencia diferencial del choque.

Quienes pudieron evacuar la formación por sus propios medios que principalmente estaban en vagones posteriores al epicentro, en algunos casos abandonaron la estación y continuaron con las actividades previstas del día.

“En el trayecto que chocó y el mundo de gente y unos fierros, pude salir por un pedacito. Yo me fui a trabajar. Salí por mis propios medios y salí a trabajar. Todo el día estuve así [rengueando] pero empecé nuevo trabajo. Era el primer día de mi nuevo trabajo y no quería faltar...” (Sobreviviente 9- segundo coche- entrevista televisiva “Duro de Domar”, 2012)

Puede hipotetizarse que esta última acción está vinculada a la composición social que tienen los usuarios del tren. Pertenecen a los hogares de menores ingresos y cuentan con una baja calificación de sus ocupaciones. La encuesta representativa de Movilidad Domiciliaria en el Área Metropolitana de Buenos Aires, indica que los ferrocarriles metropolitanos tienen una mayor participación en la movilidad de los hogares pertenecientes al 1º y 2º quintil de ingresos per cápita. (ENMODO, 2009-2010). Para éstos, las regulares demoras del servicio se traducen en daños laborales fruto de penalidades económicas aplicadas a su remuneración por la pérdida de presentismo o por incumplimiento recurrente que tienen un fuerte impacto en la reproducción material de su vida.

Desde la visión de los sobrevivientes, pero también extensiva a la percepción del conjunto social, Once tiene un agravante que es la muerte de un agrupamiento cuyo atributo distintivo es la de ser trabajador. Dos son los elementos que permiten sostener esta afirmación. Como fue indicado al iniciar el artículo, el patrón de movilidad dominante del uso de los modos públicos en la región metropolitana es del tipo hogar-trabajo (ENMODO, 2009-2010). Este indicador da cuenta de una de las características sociales de los pasajeros de los trenes urbanos. El trabajo constituye una actividad que al menos en el contexto local goza de una alta estima social y tiene una fuerte impronta en la configuración identitaria de quienes lo realizan y representan (Danani y Grassi, 2009). El tratamiento público dado al caso posicionó al conjunto de las víctimas en esta categorización que actuó como agravante de lo acontecido. La tragedia afectó a quienes estaban realizando una acción considerada legítima reforzando su carácter de víctima *inocente* (Cozzi, 2016). El acontecimiento se constituye así en un agravio moral, frente a la privación de la vida de quienes personifican esta identidad particular: “Corrió para no perder el tren. Para no llegar tarde al trabajo. Para cumplir con su responsabilidad” (Rey, 2015, p.56).³

³ Apoya esta lectura la comparación que públicamente se realiza entre el accidente de Once de 2012 y un incendio ocurrido en un local bailable situado a una cuadra de la estación, conocido como República de Cromañón. Este último acontecimiento tuvo fecha el 30 de diciembre de 2004 mientras se desarrollaba un recital de música rock, cuando se desató un incendio en el que fallecieron 194 jóvenes y 1432 resultaron heridos (Zenobi, 2014). En muchas oportunidades se refirió públicamente al acontecimiento de Once como el “Cromañón ferroviario”. Según los testimonios de algunos de los sobrevivientes entrevistados, convertirse en víctima participando de un evento que se supone de disfrute y distensión, como lo es un

De nuevo en el operativo de rescate fueron 24 las horas requeridas para que el Sistema de Atención Médica de Emergencia (SAME), lo diera por concluido e informara que el saldo de la tragedia era de 50 fallecidos y más de 700 heridos. No obstante, Lucas Menghini no figuraba en ninguna de las nóminas de afectados. Presuntamente el joven de 20 años había abordado la formación en la estación San Antonio de Padua para dirigirse a su trabajo, pero nunca llegó. Sus familiares y amigos comenzaron una búsqueda intensa por hospitales y morgues de la Capital Federal sin dar con su paradero, al tiempo que difundieron fotos con su rostro, bajo la hipótesis de que posiblemente se encontraba desorientado por el impacto emocional que le produjera el choque.

La entonces Ministra de Seguridad Nilda Garré, dispuso que la División de Búsqueda de Personas de la Policía Federal actúe de oficio para encontrarlo, rastreando en las inmediaciones de la terminal y nuevamente en los coches del convoy. Para ese entonces Paolo Menghini (su padre), lo había identificado en la filmación de una de las cámaras de seguridad de la estación San Antonio de Padua. En las imágenes se lo veía subiendo a la formación por la ventanilla de la cabina del *motorman* en desuso en el cuarto coche del tren.

A las 5 p.m. del viernes 24 de febrero, la policía encontraba el cuerpo de Lucas atrapado en la zona de incrustación entre el tercer y cuarto coche, único fallecido en dicho vagón. Tras 60 horas se convertía en la víctima número 51 del accidente, la primera con cara y nombre. Por sus características (joven trabajador), las condiciones de su muerte (violenta), la demora en su hallazgo (desaparición), aglomeró un conjunto de valores arraigados en la cultura argentina en torno a la forma de producir socialmente a las víctimas y la legitimidad que éstas tienen en la esfera pública local (Cerruti, 2015; Gayol y Kessler, 2018).⁴

Cerrado definitivamente el operativo de rescate, el andén número dos de la estación de Once quedó inhabilitado por aproximadamente dos meses hasta tanto se hicieran las pericias pertinentes y se avanzara en el retiro de los restos de la formación. Más allá de las consecuencias materiales inmediatas que afectaron el habitual funcionamiento, los hechos de ese día para los sobrevivientes significaron el tránsito hacia la (re) configuración de la vida cotidiana: “Vamos a ver cuando pase el tiempo como uno puede salir de todo esto, porque después hay que retomar la vida

recital de rock, relativizaría esta figura.

⁴ Otros elementos jugaron a favor de maximizar las repercusiones dadas. Pueden mencionarse: las relaciones establecidas en la búsqueda de víctimas por hospitales y morgues judiciales en la génesis del movimiento de familiares; recursos con los que contaron los padres de Lucas Menghini Rey forjados en una trayectoria de participación sindical y organizativa; llegada directa a los medios de comunicación por trabajar su padre en la televisión pública. En la actualidad su madre es actual Diputada electa por la coalición política electoral Juntos por el Cambio de la Provincia de Buenos Aires. Para un análisis pormenorizado del movimiento de familiares véase Hernández (2020).

normalmente. Nosotros estamos vivos. Hay 50 familias que perdieron gente que iban a trabajar, como yo” (Sobreviviente 7- primer coche- entrevista televisiva Canal 26, 2012).

La seguridad en juego

Lo ocurrido en Once, el activismo de los familiares de las víctimas y el apoyo dado al caso por el conjunto social, posicionaron a la seguridad de la infraestructura y la operación de los servicios en el centro de las preocupaciones sobre la calidad de la prestación ferroviaria. La dimensión técnico-operativa se impuso en la escena pública e instaló la disputa en torno a la necesidad de proteger los derechos de los pasajeros, vulnerados y expuestos a constantes maltratos por las condiciones de viaje (Hernandez, 2017). El reclamo por la instalación del ATP (*Automatic Train Protection*) -sistema de seguridad que busca reducir el error humano- desplazó de las controversias al histórico motivo de queja en el ferrocarril por las alteraciones en la programación, fundamento de los ataques de pasajeros.⁵ No obstante, la ponderación que adquirió esta dimensión no se tradujo en la reducción de los sentidos a los que está vinculada, sino que en esta categoría convive una compleja polisemia.

Para la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) -ente de control del servicio ferroviario- la noción de seguridad está estrechamente vinculada a la medición de accidentes. Éstos son entendidos como sucesos eventuales que alteran el normal funcionamiento del servicio y que tienen como resultante un daño involuntario para las personas o cosas.⁶

En los testimonios de los sobrevivientes entrevistados y documentados emergen otro conjunto de sentidos puestos en juego. Éstos no necesariamente son consistentes entre sí pero nutren a la dimensión de la seguridad de un conjunto de atributos que complejizan la definición institucional.

Una de las acepciones se asienta en una valoración positiva de las cualidades atribuidas al ferrocarril como modo de transporte en abstracto. Es un medio seguro en la medida en que es un tipo de transporte lineal que corre bajo la regulación de un sistema que tiene la potencialidad de desarrollar grados de previsibilidad y coordinación en su desenvolvimiento:

⁵ Véase Pérez en este dossier.

⁶ Para los familiares de las víctimas resulta inadecuada la asimilación del acontecimiento de Once a la categoría de accidente por la dimensión involuntaria que conlleva en su definición, refiriéndose al suceso como “Tragedia evitable” o “Masacre evitable”. Desde su perspectiva Once fue la resultante de un conjunto de actos de corrupción a expensas de la calidad del servicio que involucró a funcionarios del Gobierno Nacional, empresarios y funcionarios del Ente Regulador. Dicha lectura fue activamente instalada en la escena pública, condesada bajo el axioma “La corrupción mata” (Hernández, 2020).

“Yo creo que junto con los barcos es el medio más seguro que hay porque ¿quién choca al tren?, vos chocas al tren. El tren va y viene sobre dos vías. Si técnicamente está bien es un medio que no tiene que tener problemas” (Sobreviviente 1- tercer coche- entrevista personal, 2017).

Con distancia de la precedente caracterización genérica, la forma concreta que asumió la prestación del servicio -adversa al bienestar de sus pasajeros- aporta a la deconstrucción de las cualidades del ferrocarril en su acepción positiva, diluyendo a la seguridad de este modo como uno de sus atributos. En los relatos emerge que este movimiento no es aleatorio, sino que se construye en relación con el estado de la infraestructura. Las modificaciones de reconversión o de degradación que ésta experimenta a lo largo del tiempo en su uso son una dimensión relevante que imprime en el registro de la experiencia (Bissel, 2010). El viaje realizado con las puertas abiertas de las formaciones, la falta de vidrios en ventanas y averías en la chapa, son elementos que actúan en detrimento del sentido de seguridad elaborado: “Llegar a la estación y ver los trenes viejos que se desarmaban, la chapa podrida, las puertas abiertas lleno de gente” (Sobreviviente 2- primer coche- entrevista personal, 2017) o como sostiene uno de los sobrevivientes con mayor detalle:

“La gente... ya no puede venir parada, cuando no tiene de dónde agarrarse porque las manijas no están, cuando las puertas no tienen el cobertor de la parte mecánica donde se abre y se cierra la puerta, tiene una cadena, que es la que abre y cierra la puerta (...) De hecho, faltaban puertas; de hecho, había puertas que no abrían en los trenes... Asientos rotos, vidrios faltantes. Había coches muy, muy deteriorados. Falta de seguridad” (Sobreviviente 4, s/d del coche, Centro de Información Judicial, 2016)

Esta definición asociada a las condiciones del material rodante es tensionada por las ventajas relativas que los usuarios atribuyen al ferrocarril: económico, disponible y veloz. En comparación con otras modalidades, éste presentó mayores niveles de accesibilidad por el costo del boleto, el más barato del conjunto de la oferta de transporte público colectivo de pasajeros⁷.

Para ciertos corredores también constituyó la única vía existente o sin medio alternativo equivalente. El Oeste tiene demanda cautiva en especial en los ramales Merlo-Lobos y Moreno- Mercedes donde domina un criterio restrictivo por sobre uno

⁷ Entre los años 2002-2015 se mantuvo 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, alcanzando esta unidad recién para el 2011, aproximadamente 0,24 centavos de dólar según el promedio de la cotización para ese año (\$4,16). En la actualidad, luego de haberse aplicado ajustes a la tarifa del servicio, el ferrocarril continúa siendo el modo que mayor accesibilidad económica presenta a sus pasajeros. Si se toma como referencia la tarifa actual correspondiente a un boleto de ida para la tercera sección que es la que más kilómetros de recorrido comprende (\$18,50) ésta equivale a 0,34 centavos de dólar según la cotización (19 de junio 2019), momento de escritura de este artículo (\$44,50).

electivo, limitado por las condiciones objetivas de realización de los viajes (Kralich, 2001): “Para movilizar es lo único que hay. Dependes para trabajar, socializar, para tu vida normal del tren. Dependes como del agua” (Sobreviviente 1- tercer coche, entrevista personal, 2017)

En articulación con lo anterior, la acepción de seguridad se ancla en la posibilidad que brinda el ferrocarril de ejercitar la movilidad (es un medio disponible), aún frente al inestable equilibrio de su prestación. Sostienen esta afirmación datos provenientes de una encuesta representativa de los pasajeros de la RMBA. Más de un tercio de quienes utilizan el transporte público, vincula la noción de seguridad a que los transportes cumplan adecuadamente la naturaleza de su función, esto es, que posibiliten a las personas llegar a destino sin sufrir alteraciones en la planificación de sus actividades. Bajo esta significación, consideran que el tren es el modo más seguro (Min. de Transporte 2019).

“Siempre fue seguro, seguro en el sentido de que siempre tenías eso (...) A pesar de que viniera malo o lo que fuera siempre podías contar con el tren, como medio de transporte, malo o bueno pero es lo que hay, aunque tengas que esperarlo una o dos horas porque se averió, porque no vino, porque se incendió, porque se voló, porque mataron alguien” (Sobreviviente 1- tercer coche- entrevista personal, 2017).

Refuerza este sentido la razón de uso referida con anterioridad. Las alternativas restringidas para la movilidad lo tornan en el garante de los desplazamientos que permiten realizar las actividades necesarias para la reproducción material de la vida. Las metas que exceden al espacio del transporte predominan en la construcción de esta definición. En palabras de una entrevistada:

“La gente en lo único que piensa es tengo que ir a trabajar y no tengo cómo llegar. Es lo primero que se te ocurre ¡Otra vez lo mismo, llego tarde a laburar y me descuentan el presentismo! Es lo primero que pensás, vos vas a una acción que es ir a trabajar o estudiar”. (Sobreviviente 1- tercer coche, entrevista personal, 2017).

Otra ventaja atribuida a los trenes urbanos refiere a los tiempos de viaje. En comparación con otros modos permite a los pasajeros realizar sus trayectos con mayor brevedad: “Bueno, es eso, el tiempo que te lleva. Eso es lo mejor que tienen. Viajas en un ómnibus, te agarra el tráfico y en vez de tardar dos horas tardas tres” (Sobreviviente 2- primer coche- entrevista personal, 2017). Este es un atributo ponderado del ferrocarril por sobre el servicio de autotransporte para los usuarios de la red metropolitana (Min. de Transporte, 2019). Esta percepción se mantiene aun cuando el ahorro de tiempo pierde frente a las reiteradas demoras, interrupciones y cancelaciones de servicio.

Existe otra dimensión relativa a la noción de seguridad que se aleja de las estrictamente vinculadas a las condiciones de viaje. El ferrocarril se transforma en un espacio menos seguro por la posibilidad de sufrir un tipo específico de delito callejero, azaroso; que pone en riesgo a los usuarios y sus pertenencias: “Lo único, la inseguridad, mucho punga⁸, te afanaban cadenitas, eso sigue, continua exactamente igual. Antes con el oro ahora con los celulares” (Sobreviviente 1-tercer coche- entrevista personal, 2017). Nuevamente esta percepción es compartida por el conjunto de quienes utilizan el servicio que en su mayoría temen sufrir delitos de propiedad o contra las personas (robos o agresión) (Min de Transporte, 2019).

Una última acepción de la seguridad está vinculada al carácter público del servicio prestado. Esta dimensión emerge en el imaginario como garante de los términos y condiciones en que debiera brindarse: “Es un horror lo que vivimos todos los que estuvimos ahí. Fue muy terrible el hecho de saber que vos vas tranquilo a un lugar. Viajas en un transporte público y decís, bueno, tienen todo para que esté seguro” (Sobreviviente 5- cuarto coche- entrevista televisiva Banda 3.0, 2012). Esta representación es abonada por la posición que tienen los usuarios en la relación entre prestación y consumo que supone el servicio. Durante muchos años la política de subsidios nacional hizo que el sistema no requiriera del pago de la tarifa para su reproducción. A la par que como fue dicho, progresivamente frente a la caída de la performance, los controles de evasión tendieron a relajarse. Para los pasajeros el hecho de corresponder a la realización de la prestación mediante la compra del pasaje actúa como agravante de la vulneración a su seguridad: “Yo pagué el boleto como corresponde, me subí por un servicio público y sin pedirme permiso casi me quitan la vida” (Sobreviviente 6- tercer coche, entrevista televisiva América Noticias, 2013). En la narrativa de los sobrevivientes la categoría en cuestión gana en textura por las múltiples dimensiones que le son atribuidas ¿en qué medida éstos sentidos permean el horizonte de la experiencia comprometida en su movilidad urbana cotidiana con relación al ferrocarril?

La (no) vuelta al tren

La experiencia de los afectados directos de Once presentó grados de heterogeneidad según su relación con el epicentro del acontecimiento. El colapso de la formación tuvo un impacto diferencial en las víctimas sobrevivientes que alteró de modo particular las trayectorias vitales en su dimensión individual y colectiva. En esta distinción pueden reconocerse a quienes afrontaron la colisión en el primer y segundo coche de la formación, atrapados una gran cantidad de horas sin poder moverse, gravemente heridos y que transitaron un largo período de recuperación. Aquellos que

⁸ En Argentina la palabra “punga” es utilizada coloquialmente para referir a aquellos que en los espacios públicos sustraen bienes ajenos de propiedad privada sin recurrir necesariamente a la violencia o mismo sin que el afectado por el delito lo note al momento de su realización.

debieron contar con la asistencia del operativo de rescate pero que se encontraban en condiciones físicas menos comprometidas y con un pronóstico de favorable recuperación. Heridos que pudieron salir por sus propios medios y bastó con que fuesen atendidos por el personal en la estación. Otros que como se refirió, no tuvieron lesiones físicas severas y continuaron con sus actividades previstas para ese día.

Puede hipotetizarse que la (re)construcción de la movilidad urbana cotidiana vinculada en su realización con los trenes urbanos, adquiere diversas formas de acuerdo con los niveles de exposición que tuvieron los sobrevivientes de Once. El caso extremo implicó afectaciones directas sobre los cuerpos y subjetividades, transitar por sucesivas etapas de recuperación, interactuar con dispositivos institucionales de diferente tipo (jurídicos, médicos, políticos, administrativos, mediáticos, etcétera), elementos que colaboran en la consolidación de la figura de la víctima (Zenobi y Marentes, 2020). La referencia al coche en el que estaban al momento del impacto es observable de esta elucubración investigativa. Resulta de apoyo a esta tesis el hecho de que los sobrevivientes al brindar su testimonio se presentan aclarando en qué lugar de la formación viajaban al momento del choque. Esto ocurre aún en las entrevistas televisivas realizadas *in situ* a minutos de sucedido el evento.

En este artículo mayoritariamente se aborda la experiencia de los sobrevivientes de las primeras unidades de la formación. Este sesgo en los testimonios responde a que son víctimas fácilmente identificables por la visibilidad mediática que adquirieron⁹ - que favoreció su seguimiento o entrevistas personalizadas en los medios de comunicación- haber transitado múltiples dispositivos institucionales y por las instancias de socialización creadas en este trayecto que facilitaron la construcción de redes de contacto entre los que comparten este denominador común.

En los relatos emerge como dimensión recurrente la reexperimentación vívida de la tragedia al tratar de reestablecer la relación con el ferrocarril. En varios casos la vuelta al tren requirió de paulatinos acercamientos al ámbito ferroviario con pruebas de proximidad: acercarse a la estación, hacer trayectos breves. También implicó para muchos la pérdida de autonomía y la necesidad de contar con acompañamiento para afrontar la recomposición de la movilidad.

“Mirá mi mano, toca, estoy traspirado [dice al periodista que hace la entrevista arriba de la formación]. Me quiero bajar ya. Siento que va a explotar otra vez, siento la sensación que sentí, me aparece la imagen otra vez y ahora estoy de espaldas, quiero estar agarrado, quiero estar agarrado ya” (Testimonio sobreviviente 6- tercer vagón- Entrevista televisiva América Noticias, 2013)

⁹ Es ejemplo uno de los entrevistados presenciales que fue tapa de todos los diarios nacionales que cubrieron el caso de Once. Por el impacto quedó colgado con la mitad de su torso hacia afuera por la ventana del primer coche de la formación donde permaneció varias horas hasta poder ser rescatado por el personal a cargo del operativo.

Frente a la situación descripta las ventajas atribuidas al ferrocarril en materia de accesibilidad, disponibilidad y velocidad- destacadas por los sobrevivientes en una de las definiciones de seguridad- dejan de jerarquizarse. Este cambio produce un trastocamiento en el repertorio de la movilidad que tienen parte de los sobrevivientes entrevistados, entendido como el conjunto de alternativas disponibles para la realización de desplazamientos sea que estén vinculados a la oferta modal o a otras formas de viaje (Soldano, 2017).

Una estrategia que se visibiliza en este campo -en la medida en que la oferta disponible lo posibilita- es el reemplazo modal. En vez de utilizar el tren urbano una opción es consumir la movilidad vía el servicio de ómnibus público, aunque el trayecto de viaje insuma más tiempo o requiera de combinaciones, incrementándose las etapas de viaje y el gasto en transporte: “ir en colectivo cuesta más, ir en subte cuesta más, tenés que tomar un colectivo y un subte, cuesta más. Ir en tren es más práctico” (sobreviviente N°5, cuarto coche, entrevista Banda 3.0, 2012).

En los casos donde existe disponibilidad económica por parte de los usuarios emergen como alternativa los modos privados colectivos que conectan el territorio bonaerense con la capital porteña (servicio de combis). Según una sobreviviente, al momento de ser entrevistada, un viaje en este medio era igual a 37,5 boletos de tren, el equivalente a más de medio mes de transporte (ida-vuelta).¹⁰ Esta condición hace que esta última sea una opción difícil de sostener en el largo plazo por el aumento que genera en el costo de vida. Como fue indicado en apartados anteriores -la composición social que tienen los pasajeros del ferrocarril- hace que el estrecho margen para el incremento del gasto en transporte no sea viable. Las barreras económicas a la accesibilidad que presenta este modo, no lo constituyen como una opción extensivamente realizable.

Otra dimensión se sustenta en la articulación entre el tipo de movilidad y la razón de uso del transporte. Como fue indicado con anterioridad, aunque los desplazamientos entre los partidos de la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires no es lo dominante en la distribución de viajes de la región, es en esta porción donde prevalece el ferrocarril (Müller, 2013 y Gutiérrez et al., 2020). Esta situación presenta restricciones en las localidades periféricas más alejadas del centro neurálgico de la RMBA, sobre todo hacia el tercer cordón conurbano donde las opciones son más acotadas (Yomal, 2018). En el caso del Sarmiento esto tiende a ocurrir en las localidades ubicadas más allá de la estación terminal de Moreno. También como fue

¹⁰ Cálculo realizado con base al desplazamiento desde el centro de la Capital Federal hasta Marcos Paz provincia de Buenos Aires equivalente a \$150 pesos argentinos (\$8 dólares), según el promedio de cotización para el mes de enero (1 al 16/1) de 2018.

dicho en reiteradas oportunidades dominan en el uso de este modo de transporte los viajes del tipo hogar-trabajo (ENMODO, 2009-2010).

En estos casos la alternativa adoptada consistió en modificar este patrón de movilidad con el propósito de eliminar la necesidad de desplazarse en transporte ferroviario para las actividades productivas cotidianas: “No quiero tomar un tren. No me puedo subir al tren y es lo único que hay” (Sobreviviente 1, tercer coche- entrevista personal, 2017). Para otros, la estratégica implicó el corrimiento de la jornada laboral para evitar las horas de mayor congestión que abarcan los rangos horarios de: 7a.m. a 8 a.m.; 12hs a 13p.m. y 16p.m. a 18p.m. (ATM, 2019): “Ahora trabajo de 14 a 20. Me cambié el horario por eso mismo, evitar las horas pico. Antes estaba de 9 de la mañana a 14hs. Como somos dos turnos me cambié” (Sobreviviente 2- primer coche- entrevista personal, 2017). La desestimación del tren como alternativa requirió del reacomodamiento de otras esferas de la vida. Estas circunstancias exponen en la narrativa de los sobrevivientes la relevancia que tiene la movilidad en transporte ferroviario en la organización cotidiana para los habitantes de la región.

En los casos donde la necesidad de desplazamiento permanece anclada al trabajo y la imposibilidad de promover cambios, la vuelta al tren reaparece como la única alternativa frente a la falta de opciones para afrontar esta demanda (Kralich, 2001). En este punto subyace la noción de seguridad que indica que los trenes urbanos constituyen un modo siempre disponible para ejercitar la movilidad. Esto no quiere decir que la seguridad vinculada a la degradación de la infraestructura quedé soslayada, sino que entra en tensión con los grados de autonomía disponibles para consolidar alternativas.

Este paso cambia el foco de análisis. Los testimonios de los entrevistados muestran que las estrategias dejan de estar situadas a nivel de los patrones de desplazamiento y de los criterios electivos (como fue dicho en los casos donde existen opciones accesibles u oferta disponible). La atención se centra en el conjunto de prácticas desplegadas en contexto de viaje, resultantes de la experiencia cotidiana rutinaria que configura el saber hacer en movimiento (Jirón, 2012). En éste están integrados procesos de significación y apropiación de los lugares móviles no necesariamente evidentes pero que son funcionales a las constantes negociaciones que ocurren en la interacción con las infraestructuras y con los otros con los que se experimenta el momento del viaje.

El cuerpo queda involucrado en contactos de estrecha cercanía que interpelan al conjunto de los sentidos y expuesto a las exigencias físicas que las condiciones materiales le imponen (Muñoz, 2013). Los objetos adicionan otra dimensión. Estos pueden servir para amenizar el viaje como pueden requerir de alerta y atención (Muñoz, 2013). Las regulaciones del espacio colaboran en definir sus usos al indicar las vías de ascenso y descenso, al interior de la formación cuáles son lugares habilitados, cuáles

en su uso implican peligro (como por ejemplo los fuelles de conexión entre coches), los espacios de uso de reservado, entre otros.

En su conjunto las variables indicadas intervienen en la definición de las estrategias adoptadas para habitar estos espacios. Éstas en su práctica cotidiana incurren en un proceso de naturalización que se traduce en un ejercicio de hecho no necesariamente asimilable a una racionalidad instrumental. Refuerza lo dicho datos de una encuesta a pasajeros dónde al consultarles por las acciones habituales realizadas en contexto de viaje en todos los casos (escuchar música, leer, conversan, comer, utilizar el celular, dormir) la mayoría de las respuestas obtenidas fueron negativas. Mismo en la aplicación del cuestionario, la respuesta “no hacer nada” fue un emergente (TCS, 2015). Esta aproximación, aunque no representativa del conjunto de los usuarios de tren, abona a sostener las dificultades que están presentes en la toma de conciencia de las propias prácticas. Esto también se evidencia en los testimonios de los sobrevivientes de Once: “Yo ya estaba acostumbrada porque siempre viajé en el Sarmiento por mí trabajo, entonces vos ya sabes cómo es todo, cómo andaban. Todos los días pasaba algo. Es cotidiano, lo haces como rutina” (sobreviviente N°3, primer coche, entrevista C5N, 2017). “Uno ya se acostumbró a que el tren funcioné así. Hay cosas que son normales. Uno está acostumbrado viene a trabajar, quiere llegar a su trabajo y nada más” (sobreviviente 10, s/d choche, entrevista televisiva TV pública, 2012).

La contracara de la rutinización de las estrategias de viaje son los eventos disruptivos que colaboran en su puesta en evidencia. Esto ocurre tanto en el transporte como en otros ámbitos de la vida cotidiana. Es en el trastocamiento de los sentidos dados por sentado dónde se hacen asequibles los mecanismos del funcionamiento social (Berger y Luckmann, 1994): “Hoy viajas y todos los días, tenés la sensación de que puede volver a pasar. Vas con pánico y escuchás a la gente que habla y está con un pánico terrible. La gente va ‘uy se abrió la puerta’ o ‘uy pasó esto” (sobreviviente N°5, cuarto coche, entrevista Banda 3.0, 2012).

En esta dirección puede hipotetizarse que el haber experimentado el acontecimiento de Once, actúa colaborando en la racionalización de las estrategias de viaje. El testimonio citado a continuación muestra un criterio de elección planificado del coche de la formación y las acciones desplegadas en dicha instancia.

“La primera vez que me subí, me subí al medio, trataba de pensar en otras cosas, pero se me venía y tenía ganas de llorar. La llegada a la estación fue bastante fea, recordaba todo, se me venía a la cabeza todo de nuevo. Me pasaba lo mismo, bah, siempre me pasa. De a poco, me cuesta mucho, pero lo tomo igual. Trato de escuchar música, hablar por teléfono, distraerme. Trato de no pensar en eso cuando viajo” (Sobreviviente 2- primer coche, entrevista personal, 2017).

Las prácticas de los sobrevivientes no presentan variaciones respecto a las regularidades registradas en este contexto. Lo que emerge como principal diferencia es

la toma de conciencia de su realización. En ésta subyace una articulación estratégica de las acciones desplegadas que se transforman en soporte de la experiencia de viaje de este tipo particular de usuario.

A modo de cierre

La propuesta de este artículo permitió aproximarse al transporte ferroviario metropolitano en la mirada de los sobrevivientes de Once 22/2. El telón de fondo que fue tramándose a partir de este acontecimiento puso en la arena pública a las problemáticas de la prestación del servicio de trenes. La seguridad operativa del funcionamiento cobró relevancia en la controversia social desatada en torno al caso. Ésta actuó como soporte de la investigación exploratoria realizada que permitió novedosamente adentrarse a la temática, a partir de recuperar las narrativas de quienes experimentaron lo sucedido en primera persona.

El eje organizador estuvo en reconocer los atributos asociados a la categoría de la seguridad en este tipo de transporte y procurar identificar en qué medida éstas jugaron en las formas de (re) construir la movilidad urbana cotidiana de este grupo social particular. Es indudable que Once es un punto de inflexión de amplio alcance con repercusiones en distintos niveles. Observar la dinámica desplegada en el ámbito del transporte ferroviario bajo el prisma de la movilidad, tamizado por este acontecimiento, colaboró en reforzar algunos de los elementos constitutivos del saber viajar en la metrópolis.

En la articulación problemática planteada la hipótesis de trabajo subyacente estuvo anclada al estatus social e identitario de las víctimas como condición que trastoca la experiencia en el transporte público. No obstante, pudo identificarse que ésta última convive con criterios restrictivos dominantes cuya interacción permea las estrategias elaboradas por los sobrevivientes que -con independencia de esta especificidad- no distan de las prácticas de la movilidad más regulares que pueden registrarse en contexto de viaje.

Lo trabajado arroja que son dos los sentidos de seguridad que emergen con mayor intensidad en sus formas de ejercitar la movilidad. Las deficiencias en la prestación asociadas a las condiciones del material rodante y la infraestructura -sumado a lo vivido- aparecen en los cambios de estrategia sustentados en los criterios modales alternativos y en los patrones de movilidad. Al igual que ocurre con los usuarios del transporte público esta elección está en estrecha relación con las condiciones de accesibilidad económica y geográfica. Por el contrario, en la cautividad modal el tren se torna en el garante de la movilidad. Aunque esto mismo ocurre para otros que utilizan el servicio en el caso de los sobrevivientes -hacer uso obligado del tren- colabora en jerarquizar las distintas prácticas involucradas en la producción del viaje.

En última instancia, existe un patrón transversal en la movilidad de los sobrevivientes que se sostiene en maniobras de evasión sea por prescindir del uso del tren o por priorizar otros elementos distintos al momento del viaje en la toma de conciencia de la acción.

En los términos de la investigación desandar este trayecto implicó hacerse de los relatos individuales de cada uno de los sobrevivientes entrevistados. También colaboró en esta tarea la historia públicamente instalada tanto por los familiares de Once como por el conjunto de actores que intervinieron en torno al caso. Este punto hace observable un elemento que interesa ser priorizado en estas reflexiones finales. La narrativa resultante del relato de los sobrevivientes no puede concebirse de modo segmentado. En su articulación los relatos construyen sentidos que al reforzarse mutuamente estrechan el margen de la relatividad y tienden a construir un discurso dominante que logra crear visiones compartidas que atraviesan la experiencia y definen pertenencias específicas. En este caso viajar con la huella de la mayor tragedia ferroviaria metropolitana.

Este último punto destacado centra el norte de la brújula en la pregunta por las configuraciones identitarias construidas en la movilidad: ¿Qué otros clivajes sociales condicionan las formas de experimentar el transporte público? ¿De qué modo interactúan condicionando la experiencia? ¿En qué medida pueden reconocerse procesos identificatorios que encuentren en la movilidad elementos para la configuración de identidades en contextos de tránsito recurrente? ¿Es el transporte un espacio donde el usuario/pasajero como categoría identitaria puede consolidarse anclada a estos términos? Es tarea pendiente de futuras investigaciones avanzar en la problematización propuesta.

Agradecimientos

Quiero agradecer especialmente a los sobrevivientes y familiares de las víctimas de Once por el tiempo dedicado a brindarme el relato de su experiencia. También a Sebastián Pereyra por sus valiosos comentarios a las versiones preliminares de este artículo. Se lo exime de cualquier responsabilidad respecto a errores u omisiones.

Bibliografía

Prensa

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>.

- 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>
- Centro de Información Judicial, 30 de marzo 2016. Tragedia de Once: el tribunal oral dio a conocer los fundamentos de la sentencia. Recuperado de: <https://www.cij.gov.ar/nota-20598-Tragedia-de-Once--el-tribunal-oral-dio-a-conocer-los-fundamentos-de-la-sentencia.html>
- Chocaron dos trenes en San Miguel: hay cuatro personas muertas, 17 de febrero de 2011. La Nación. Recuperado de <http://www.lanacion.com.ar/1350556-chocaron-dos-trenes-en-san-miguel-hay-cuatro-personas-muertas>.
- Decreto 793/2012, 24 de mayo de 2012. Rescíndese el contrato de concesión para la explotación de los servicios ferroviarios de pasajeros suscripto con la empresa Trenes de Buenos Aires S.A. Buenos Aires, Argentina. Recuperado de <http://servicios.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/195000-199999/197916/norma.htm>
- Decreto 874/2012, 6 de febrero de 2012. Administración Pública Nacional. Sustitúyase la denominación del Ministerio del Interior por la de Ministerio del Interior y Transporte. Buenos Aires, Argentina. Recuperado de <http://servicios.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/195000-199999/198318/norma.htm>
- Di Nicola, Gabriel, 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>
- Ministerio del Interior y Transporte, 2015. Nuevos Ferrocarriles Argentinos. Operadora Ferroviaria. Plan Operativo Quinquenal, 2016-2020. Ministerio del Interior y Transporte, Buenos Aires: Recuperado de https://www.sofse.gov.ar/institucional/pdf/plan_operativo_quinquenal.pdf
- 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>.
- Resolución 1244/2013, 24 de octubre de 2013. Acuerdo de Operación de los Servicios Ferroviarios Urbanos de Pasajeros - Grupo de servicios 1 y 2 Líneas Sarmiento - Mitre y sus Addendas. Recuperado de <http://servicios.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/220000-224999/221371/norma.htm>
- Soldano, Daniela, 2018. Transporte y Accesibilidad. El caso de la Estación Sol y Verde. Programa de la Universidad de Buenos Aires sobre Transporte, Universidad de Buenos Aires.
- 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>
- Vallejos, Soledad, 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>

Entrevistas y testimonios documentados

- Jefe operativo SAME, 20 de septiembre de 2015. “La Tragedia de Once”, La Cornisa. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=B9TBuk4uDVo&t=1573s>
- Referente movimiento de familiares, 20 de septiembre de 2016, Movimiento de familiares de Once, entrevista personal, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Sobreviviente N°1, 7 de noviembre de 2017. Sobrevivientes del accidente de Once 22/2/12, entrevista personal, Marcos Paz, Buenos Aires.
- _____, N°2, 26 de diciembre de 2017. Sobrevivientes del accidente de Once 22/2/12, entrevista personal, Once, Buenos Aires.
- _____, N°3, 3 de diciembre de 2017. Sobrevivientes del accidente de Once 22/2/12, entrevista televisiva C5N. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=I2Y0-r7JhL0>
- _____, N°4 (30 de marzo de 2016) Sobrevivientes del accidente de Once 22/2/12, Centro de Información Judicial. Recuperado de: <http://cij.gov.ar/nota-20598-Tragedia-de-Once--el-tribunal-oral-dio-a-conocer-los-fundamentos-de-la-sentencia.html>
- _____, N°5 (22 de marzo de 2012). Sobrevivientes del accidente de Once 22/2/12, entrevista televisiva Banda 3.0. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=imxR0F4F0W4>
- _____, N°6 (22 de febrero de 2013). Sobrevivientes del accidente de Once 22/2/12, entrevista televisiva América Noticias. Recuperado de: https://www.youtube.com/watch?v=QcqHQ_1sFbg&t=2s
- _____, N°7 (24 de febrero de 2012). Sobrevivientes del accidente de Once 22/2/12, entrevista televisiva Canal 26. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=BBbSpaNWXKk&t=147s>
- _____, N°8 (22 de febrero de 2013). Sobrevivientes del accidente de Once 22/2/12, entrevista televisiva América Noticias. Recuperado de: https://www.youtube.com/watch?v=QcqHQ_1sFbg&t=2s
- _____, N°9 (22 de febrero de 2012). Sobrevivientes del accidente de Once 22/2/12, entrevista televisiva Duro de Domar. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=EVySPFPvzms&t=45s>

Bases de datos

- Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), 2019. Base de datos accidentes sistema ferroviario de trenes de la RMBA 2004-2014, Comisión Nacional de Regulación del Transporte, Buenos Aires.
- Ministerio de Transporte de la Nación, 2019. Movilidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Ministerio de Transporte de la Nación, Buenos Aires.
- Secretaría de Transporte de la Nación (2009-2010). Encuesta de Movilidad Domiciliaria. Movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires (ENMODO).

Secretaría de Transporte de la Nación. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Buenos Aires.

- _____, 2010. Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires (INTRUPUBA). Secretaría de Transporte de la Nación. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Buenos Aires.
- Taller Cambio Social (TCS)- UBA, 2015. Encuesta a pasajeros del transporte ferroviario. Proyecto UBACyT Transporte público y conflicto social, Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.

Libros, artículos, documentos de trabajo

- Barbero, José y Bertranou, Julián, 2015. “Una asignatura pendiente. Estado, instituciones y política en el sistema de transporte. (Documentos de Trabajo de Estudios sobre el Transporte N° 1)”, Instituto del Transporte, Universidad Nacional de San Martín.
- Barbero, José, Castro, Lucio, Abad, Julieta y Szenkman, Paula, 2011. “Un transporte para la equidad y el crecimiento. Aportes para una estrategia nacional de movilidad y logística para la Argentina del Bicentenario. (Documento de Trabajo N°79)”, Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento (CIPEC).
- Berger, Peter y Luckmann Thomas, 1994. La Construcción Social de la Realidad. Amorrortu, Buenos Aires.
- Bissell, David, 2010. “Vibrating materialities: mobility–body–technology relations”, Royal Geographical Society Area, 42-4: 479–486.
- Cerruti, Pedro, 2015. Genealogía del victimismo: violencia y subjetividad en la Argentina posdictatorial. Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires.
- Cozzi, Eugenia, 2016. “Entre ajustes de cuentas, problemas de la calle y víctimas inocentes en dos barrios de Santa Fe, Argentina”, Revista Pueblos y Fronteras, 11-22: 100-119.
- Cresswell, Tim, 2011. “Constellations of mobilities”, Department of Geography, University of London. Recuperado de <http://www.dtesis.univr.it/documenti/Avviso/all/all181066.pdf>
- Danani, Claudia y Grassi, Estela, 2009. “Trabajar para vivir o vivir para trabajar: esa es la cuestión”, en Danani, Claudia y Grassi, Estela (coord.), El mundo del trabajo y los caminos de la vida. Trabajar para vivir; vivir para trabajar. Espacio Editorial, Buenos Aires.
- Fassin, Didier y Rechtman, Richard, 2009. The empire of trauma: an inquiry into the condition of victimhood. Princeton University Press, Princeton, Oxford.
- Gayol, Sandra y Kessler, Gabriel, 2018. Muertes que importan. Siglo XXI editores, Buenos Aires.
- Gaborit, Mauricio, 2006. “Desastres y traumas psicológicos”, Revista Pensamiento psicológico, 7: 15-39.

- Gutiérrez, Andrea et. al., 2020. Transporte urbano de pasajeros. Diagnóstico para la planificación. Programa de la Universidad de Buenos Aires sobre Trasporte, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- Hernández, Candela, 2017. “Entre conflictos y accidentes. La construcción de los ferrocarriles metropolitanos como problema público. 2002-2015 (Tesis de Maestría)”, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.
- _____, 2019. “Límites y potencialidades a la capacidad asociativa de los usuarios/pasajeros del sistema metropolitano de transporte público colectivo (2012-2017) (Tesis de Doctorado)”, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.
- _____, 2020. “Familiares en acción. La tragedia de Once y la cuestión ferroviaria metropolitana en la escena pública”, en Pita, María Victoria y Pereyra Sebastián (eds), *Movilización de víctimas y demandas de justicia en la Argentina contemporánea*. Teseo, Buenos Aires.
- Hernández, Candela y Rodríguez Celin, Verónica, 2017. “La tragedia como movimiento social”, en Pérez Verónica y Rebón Julián (coords), *La perturbación como motor de la historia. Los ferrocarriles metropolitanos durante el kirchnerismo*. Biblos-CLACSO, Buenos Aires. Disponible en: http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20170517012221/la_perturbacion_como_motor.pdf
- Hernández, Candela y Saferstein, Ezequiel, 2018. “El espacio editorial argentino y la construcción de los ferrocarriles metropolitanos como problema público”, *Questión*, 1- 57: 1-26.
- Instituto de Transporte Ferroviario, 2013. “Una estrategia para la rehabilitación de los ferrocarriles metropolitanos de 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, Elizabeth (2010). “Víctimas, familiares o ciudadano/as? Las luchas por la legitimidad de la palabra”, en Emilio Crenzel (ed), *Los desaparecidos en la Argentina. Memorias, representaciones e ideas 1983-2008*. Editorial Biblos, Buenos Aires.
- Kralich, Susana, 2001. “Incidencia de los gastos de transporte sobre el bolsillo del asalariado. El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires”, 5to Congreso Nacional de Estudios del Trabajo, Asociación Argentina de Especialistas en Estudios del Trabajo.
- Marradi, Alberto; Archenti, Nélica y Piovani, Juan Ignacio, 2012. *Metodología de las Ciencias Sociales*. Cengage Learning, Buenos Aires.
- Mochkofsky, Graciela, 2012. *Viajar y morir como animales*. Editorial Planeta, Buenos Aires.
- Pérez, Verónica y Rebón, Julián, (eds), 2017. *La perturbación como motor de la historia. Los ferrocarriles metropolitanos durante el kirchnerismo*. Biblos-Clacso, Buenos Aires.

- Müller, Alberto, 2013. “El transporte en la Región Metropolitana de Buenos Aires: ¿hacia el “colapso”?”, Centro de Estudios de la Situación y Perspectiva de la Argentina, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires. <http://www.economicas.uba.ar/wp-content/uploads/2015/11/cespa24.pdf>
- Muñoz, Daniel. 2013. “Experiencias de viaje en Transantiago. La construcción de un imaginario urbano hostil”, *Bifurcaciones* 15.
- Jirón, Paola, 2012. “Saber viajar en el Metro de Santiago: la apropiación de lo público”, *Movilidad Urbana*, 151.
- Ministerio del Interior y Transporte, 2015. “Nuevos ferrocarriles argentinos. Operadora Ferroviaria. Memoria 2014-2015”. Ministerio del Interior y Transporte, Buenos Aires.
- Pereyra, Sebastián, 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, Federico et al. (comps), *Tomar la palabra. Estudios sobre protesta social y acción colectiva en la Argentina contemporánea*. Prometeo Libros, Buenos Aires.
- Pérez, Verónica, 2013. “Estallidos de hostilidad en el transporte ferroviario de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires. 2002-2010 (Tesis de doctorado)”, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina.
- Pita, María Victoria, 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>
- Pita, María Victoria y Pereyra Sebastián (eds), 2020. *Movilización de víctimas y demandas de justicia en la Argentina contemporánea*. Teseo, Buenos Aires.
- Rey, María Luján, 2015. *Desde mis zapatos. Diario de una madre después de la Tragedia de Once*. Planeta, Buenos Aires.
- Schillagi, Carolina, 2011. “Problemas públicos, casos resonantes y escándalos”, *Polis Revista Latinoamericana*, 30: 1-19. Recuperado de <http://polis.revues.org/2277>
- Vecchioli, Virginia, 2005. “La nación como familia. Metáforas políticas en el movimiento argentino por los derechos humanos”, en Frederic, Sabina y Germán Soprano (comp.), *Cultural y Política en etnografías sobre la Argentina*. Ed. UNQ/Prometeo, Buenos Aires.
- Yomal, Alejandro, 2018. “La incidencia de la accesibilidad al transporte público en el nivel de empleo en la Región Gran Buenos Aires: un modelo de regresión lineal”, *Revista Transporte y Territorio*, 18: 246-263.
- Zenobi, Diego, 2014. *Familia, política y emociones. Las víctimas de Cromañón entre el movimiento y el estado*. Antropofagia, Buenos Aires.
- Zenobi, Diego y Marentes, Diego, 2020. “Las víctimas hoy. Recorridos en torno a la producción social de las víctimas”, en Pita, María Victoria y Pereyra Sebastián (eds), *Movilización de víctimas y demandas de justicia en la Argentina contemporánea*. Teseo, Buenos Aires.

Zunino Singh, Dhan, Giucci, Guillermo y Jirón, Paola, 2018. Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina. Biblos, Buenos Aires.