

///nos Aires, 29 de octubre de 2013.

AUTOS Y VISTOS:

Para resolver en la presente causa nro. 10187/13 caratulada “Benítez Julio César s/estrago” del registro de esta Secretaría N° 7, y respecto de la situación procesal de **Julio César Benítez**, (de nacionalidad argentina, titular de la matrícula de DNI 18.392.094, nacido el día 30 de noviembre de 1967, en la localidad de Tigre, provincia de Buenos Aires, de ocupación maquinista, hijo de Cosme y de Antonia Rodríguez, estado civil casado, instruido, con domicilio real en Misiones Salesianas 274 de la localidad de Garín y constituido junto con sus abogadas defensoras las Dras. Valeria Graciela Corbacho y María Eugenia Álvarez, en Viamonte 332, piso 3°, oficina 25 de esta ciudad).

I.Hecho imputado

Se le imputó a Julio César Benítez el hecho de: *“Haberse encontrado, el día 19 de octubre de 2013 a partir de las 5.36 horas, aproximadamente, a cargo de la conducción de la formación identificada como CHAPA 5, tren n° 3742 (conformada por los siguientes coches: 2360 –coche cabeza-, 2214, 2357, 1009, 2011, 2079, 2107 y 1786 –coche cola-) del ex ferrocarril Sarmiento, la cual cumplía recorrido desde la estación Castelar hasta la estación Once y, aproximadamente a las 7.33 horas, luego de que la formación ingresó a la estación Once de Septiembre, no disminuyó la velocidad ni detuvo su marcha hasta que colisionó contra el paragolpes del andén n° 2. En tal sentido, de los registros del GPS de la formación surge que inmediatamente antes del choque, circulaba a una velocidad de 22 kilómetros por hora mientras que, según el manual de seguridad para la conducción de formaciones ferroviarias, debió haber disminuido la velocidad a un máximo de 12 kilómetros por hora 250 metros antes del lugar del impacto. Además, de esos registros también se desprende que, el día del siniestro, el imputado también excedió el límite de velocidad máxima por lo menos en las siguientes ocasiones: entre las estaciones de Paso del Rey y Merlo (reporte entre las 6:28:45 horas hasta las 6:29:27 cuando circuló a 65 kilómetros por hora, donde la velocidad máxima es de 60 kilómetros por hora); entre las estaciones San Antonio de Padua e Ituzaingó (reporte de las 06:38:49 horas, cuando circuló a 63 kilómetros por hora donde la velocidad máxima es de 60 kilómetros por hora); entre las estaciones Castelar y Morón (reporte de las 06:50:01 horas, cuando circuló a 68 kilómetros por hora donde la velocidad máxima es de 60 kilómetros por hora); entre las estaciones Morón y Haedo (reporte de las 06:54:07 horas, cuando circuló a 63 kilómetros por hora donde la velocidad máxima es de 60 kilómetros por hora); entre las estaciones Haedo y Ramos Mejía (reporte de las 06:58:06 horas, cuando circuló a*

69 kilómetros por hora donde la velocidad máxima es de 60 kilómetros por hora, y a las 06:58:36 cuando circuló a 74 kilómetros por hora donde la velocidad máxima es de 60 kilómetros por hora); entre las estaciones Ramos Mejía y Ciudadela (reporte de las 07:02:26 horas, cuando circuló a 69 kilómetros por hora donde la velocidad máxima es de 60 kilómetros por hora, y a las 07:02:28 horas cuando circuló a 73 kilómetros por hora donde la velocidad máxima es de 60 kilómetros por hora); entre Villa Luro y el paso a nivel de Nazca (reporte de las 07:16:58 cuando circuló a 42 kilómetros por hora donde la velocidad máxima es de 30 kilómetros por hora) y entre las estaciones Caballito y Once (reporte de las 07:29:31 horas, cuando circuló a 68 kilómetros por hora donde la velocidad máxima es de 60 kilómetros por hora). Asimismo, de las declaraciones testimoniales recibidas en autos se desprende que el día de la colisión el imputado detuvo bruscamente la formación que conducía al llegar a las estaciones ferroviarias anteriores a la estación Once de Septiembre durante el trayecto Moreno-Once. A su vez, del audio aportado por la empresa “UGOMS” correspondiente a las grabaciones de base con los trenes de la línea Sarmiento surge que, previo al choque del tren, se produjo una modulación en la que se escucharon balbuceos. Posteriormente, a las 07:33:21 horas aproximadamente se escucharon voces de emergencia que modularon “Once Control de Emergencia, Plataforma 2”. Como consecuencia del accidente, se produjeron daños en la formación y en el andén, como así también, las lesiones por politraumatismos y heridas cortantes de 106 personas que debieron ser asistidas de manera inmediata por el SAME y derivadas a los Hospitales Rivadavia, Piñero, Vélez Sarsfield, Álvarez, Tornú, Argerich, Durand y Ramos Mejía. En tal sentido, surge que resultaron lesionadas las siguientes personas: Hospital Ramos Mejía: Alvarenque, Mirta (traumatismo); Benitez, Elsa; Bruno, Griselda (policontuso); Capriro, César (policontuso); Chávez, Anabella (policontuso); Chávez, María; Chávez, Norma (policontuso); Ciriani, Rubén; Díaz, Brian Leonel (policontuso); Diez, León (policontuso); Escobar, Yolanda; Figueroa, Luis (policontuso); Floro Hinopie, Argentino (policontuso); Gallardo, Hernán; García, Nazario (policontuso); Gauto, Pablo; De la Calle, Juan Cruz (tx columna cervical); González, Federico (policontuso); Ibarra Duarte, Gustavo (policontuso); Insaurralde, Hernán (policontuso); Izala, Gustavo (policontuso); Jeréz, Brian (policontuso); Ledesma, Ariel Ángel (policontuso); Lucero, Roxana (policontuso); Mesa, Guillermo (policontuso); Niño, Justina (policontuso); Peralta, Graciela (policontuso); Peralta, Raquel (policontuso); Pinchi, Jorge (policontuso); Ramírez, Gustavo; Ríos, Germán; Pérez, María (policontuso); Roger, Roque (policontuso); Romay, Vanesa (policontuso); Romero, Ricardo César (policontuso); Rosales, María; Ruíz, Carlos

Poder Judicial de la Nación

USO OFICIAL

Sebastián; Samudio, Nicolás Eduardo; Sandoval, Miguel Ángel (policontuso); Sanguinetti, Elina (policontusa a quien le extrajeron el bazo); Santa Cruz, Amalia (policontuso); Silva, Mabel; Silveyra, Hernán Gustavo (policontuso); Soria, Manuel (policontuso); Sosa, Norma Aurora (policontuso); Sosa, Norma; y Villareal, Eliana (policontuso); Hospital Argerich: Aquino, Agustín (politraumatismo); Lagos, María (politraumatismo); López, Cristopher (politraumatismo); Sea, Gabriela (politraumatismo); Velásquez, Matías (politraumatismo); Hospital Santojanni: Arias, Abel (traumatismo leve); Chiguay, Cyntia (traumatismo leve); Elsinas, Caterina (traumatismo leve); Fantino, Ricardo (traumatismo leve); Galera, Lorena (rectificación cervical); Verón, Jeremias (policontuso); Hospital Penna: Asman, Joseph (politraumatismo); Eamsthan, Joseph (politraumatizado); Servin, Gumercinda (politraumatismo); Hospital Zubizarreta: Moreno, Víctor (hipertensión); Hospital Dupuytren: Biltres, María Ayelen; Hospital Piñero: Cano, Gustavo (traumatismo leve); De Papua, Antonio (lumbar); Risso, Rafael (traumatismo leve); Rubio, Walter Damián (traumatismo leve); Sosa, Sofía (traumatismo leve); Hospital Álvarez: Coria, Gladys (traumatismo leve); González, Itatí (traumatismo leve); Romero, Tornos (traumatismo leve); Hospital Durand: Alaya, Javier (traumatismo de hombro); Carballo Santa Cruz (policontuso), Laura Milena; Cardozo, Julián (policontuso); Domínguez, Claudio (policontuso); Gutiérrez, Ángela Polonia (policontuso); López, Tomás (policontuso); y Torres, Carina Elizabeth (policontuso); Hospital Vélez: Fernández, Antonella (politraumatismo); Hospital Rivadavia: Farnich, Gladys (dolor torácico); Gómez, Mercedes (tec sin pérdida); Lucero, Gisela (politraumatismo); Narmona, Juan Carlos; Mino, Santiago (politraumatismo); Soto, Luis (traumatismo); Hospital Fernández: Ivancovich, Rosana (tx columna cervical); Jiménez, Daniel (tx columna lumbar); Luquino, Jesica (tx columna cervical); Moreno, Lucas (tx columna cervical); Ojeda, Raquel (tx columna cervical); Roque, Gustavo (tobillo izquierdo); Sánchez, Mario (traumatismo leve); y Viega, Antonela (tx columna cervical); Hospital Penna: Mansilla, Javier (politraumatismo); Mansilla, Fabián Roberto; Rojas, Héctor Leonardo (policontuso); Hospital Tornu: Leguizamón, Cristian (policontuso); Hospital Churruca: Mansilla, Cecilia Solange; y a Gallotta, Victoria Estefanía; Martín, Héctor Adrián; Microbich, María (traumatismo cervical); Ocaranza, Lucas Mariano (traumatismo leve); Once, Daiana (traumatismo cervical); Pérez Moya, María; y Teseira, Jesica (traumatismo cervical).

Asimismo, se le imputó el hecho de “haber extraído un disco rígido con la inscripción “TBA” con numeración B0160 y una etiqueta con la inscripción “7200.10, 160GBTYS serial ATA” y numeración “ST 3160815AS” del habitáculo de conducción y haberlo

ocultado en la mochila de jean que llevaba. En tal sentido, con posterioridad al accidente, Julio César Benítez fue retirado de la cabina de conductor por personal de Bomberos, toda vez que presentaba heridas sangrantes; por lo que fue derivado al Hospital Zubizarreta. En dicha oportunidad, tenía en su poder una mochila de jean dentro la cual, se secuestraron dos teléfonos celulares marca “Nokia” (uno con chip de la empresa “Movistar” nro. 072100274628248 y otro de la empresa “Personal” nro. 89543421211125225596), como así también, un rollo de alambre, un destornillador buscapolo, un destornillador plano, un destornillador “Philips”, una llave francesa de color negro, una tijera de mango color azul, un bisturí, un cuchillo con la inscripción “USA”, una llave metálica con forma de “L”, una pinza con mango color negro y amarillo y un disco rígido con la inscripción “TBA” con numeración B0160 y una etiqueta con la inscripción “7200.10,160GBTYS serial ATA” y numeración “ST 3160815AS” que presentaba manchas de sangre. Asimismo, durante la inspección realizada en la cabina se observó la existencia de manchas de sangre y, por otra parte, se constató que el aparato de DVR allí instalado no contaba con el disco rígido correspondiente; elemento que fue encontrado en la mochila de Benítez. Además, se estableció que las manchas de sangre presentes en el disco rígido aludido, en el cabezal de la grabadora del sistema de monitoreo por cámaras de la cabina con inscripción “EDR410M” (DVR) y en el sector interno del receptáculo de esa grabadora, corresponden genéticamente a Julio César Benítez”.

II. Inicio de las actuaciones

Las presentes actuaciones se iniciaron, el pasado 19 de octubre del año en curso, a raíz de la colisión de la formación identificada con el número chapa 5 (conformada por los siguientes coches: 2360 –coche cabeza-, 2214, 2357, 1009, 2011, 2079, 2107 y 1786 –coche cola-) en la estación Once de Septiembre. Dicha formación ingresó, aproximadamente a las 7.33 horas, y no detuvo su marcha hasta que colisionó contra el paragolpes del andén n° 2.

En virtud de ello, intervino la División Sarmiento de la Policía Federal, como así también la División Cuartel IV “Recoleta”, quienes realizaron inspecciones en el lugar y efectuaron las tareas necesarias para rescatar y asistir a las personas lesionadas.

Asimismo, personal de bomberos procedió a rescatar al conductor del tren, Julio César Benítez, que se encontraba atrapado en la cabina. Una vez retirado Benítez fue trasladado al Hospital Zubizarreta.

Luego, personal policial procedió a incautar la mochila de Benítez, la que llevaba consigo en el interior de la cabina al momento del impacto. En su interior, entre

Poder Judicial de la Nación

otros elementos fue hallado un disco rígido con la inscripción TBA con numeración B 0160 y una etiqueta con la inscripción “7200.10,160GBYTS serial ATA y numeración ST 3160815AS” con machas de sangre.

Como consecuencia del accidente, se produjeron daños en la formación y en el andén, como así también, lesiones por politraumatismos y heridas cortantes de -al menos- ciento cinco personas que debieron ser asistidas de manera inmediata por el SAME y derivadas a los Hospitales Rivadavia, Piñero, Vélez Sarsfield, Álvarez, Tornú, Argerich, Durand y Ramos Mejía.

En tal sentido, de la nómina aportada por el SAME surge que resultaron lesionadas las siguientes personas: 1- Alaya, Javier (traumatismo de hombro), 2- Alvarenque, Mirta (traumatismo); 3- Aquino, Justina (politraumatismo), 4- Arias, Abel (traumatismo leve), 5- Asman, Joseph (politraumatismo), 6- Benitez, Elsa; 7- Biltres, María Ayelen, 8- Bruno, Griselda (policontuso); 9- Cano, Gustavo (traumatismo leve), 10- Capriro, César (policontuso); 11- Carballo Santa Cruz (policontuso), Laura Milena, 12- Cardozo, Julián (policontuso), 13- Chávez, Anabella (policontuso); 14- Chávez, María; 15- Chávez, Norma (policontuso); 16- Chiguay, Cyntia (traumatismo leve), 17- Ciriani, Rubén; 18- Coria, Gladys (traumatismo leve), 19- De la Calle, Juan Cruz (tx columna cervical); 20- De Papua, Antonio (lumbar), 21- Díaz Brian Leonel (policontuso); 22- Diez, León (policontuso); 23- Domínguez, Claudio (policontuso), 24- Eamsthan, Joseph (politraumatizado), 25- Elsinas, Caterina (traumatismo leve), 26- Escobar, Yolanda; 27- Fantino, Ricardo (traumatismo leve), 28- Farnich, Gladys (dolor torácico), 29- Fernández, Antonella (politraumatismo), 30- Figueroa, Luis (policontuso); 31- Floro Hinopie, Argentino (policontuso); 32- Galera, Lorena (rectificación cervical), 33- Gallardo, Hernán; 34- Gallotta, Victoria Estefanía, 35- García, Nazario (policontuso); 36- Gauto, Pablo; 37- Gómez, Mercedes (tec sin pérdida), 38- González, Federico (policontuso); 39- González, Itatí (traumatismo leve), 40- Gutiérrez, Ángela Polonia (policontuso), 41- Ibarra Duarte, Gustavo (policontuso); 42- Insaurrealde, Hernán (policontuso); 43- Ivancovich, Rosana (tx columna cervical), 44- Izala, Gustavo (policontuso); 45- Jeréz, Brian (policontuso); 46- Jiménez, Daniel (tx columna lumbar), 47- Lagos, María (politraumatismo), 48- Ledesma, Ariel Ángel (policontuso); 49- Leguizamón, Cristian (policontuso), 50- Fernandez López, María Laura (politraumatismo), 51- López, Tomás (policontuso), 52- Lucero, Gisela (politraumatismo), 53- Lucero, Roxana (policontuso); 54- Luquino, Jesica (tx columna cervical), 55- Mansilla, Cecilia Solange, 56- Mansilla, Fabián Roberto, 57- Mansilla, Javier (politraumatismo), 58- Martín, Héctor Adrián, 59- Mesa, Guillermo (policontuso); 60- Microbich, María (traumatismo cervical), 61- Mino, Santiago

(politraumatismo), 62- Moreno, Lucas (tx columna cervical), 63- Moreno, Víctor (hipertensión), 64- Narmona, Juan Carlos, 65- Miño Aranda, Justina (policontuso); 66- Ocaranza, Lucas Mariano (traumatismo leve), 67- Ojeda, Raquel (tx columna cervical), 68- Once, Daiana (traumatismo cervical), 69- Peralta, Graciela (policontuso); 70- Peralta, Raquel (policontuso); 71- Pérez, María (policontuso); 72- Pérez Moya, María, 73- Pinchi, Jorge (policontuso); 74- Ramírez, Gustavo; 75- Ríos, Germán; 76- Risso, Rafael (traumatismo leve), 77- Roger, Roque (policontuso); 78- Rojas, Héctor Leonardo (policontuso), 79- Romay, Vanesa (policontuso); 80- Romero, Ricardo César (policontuso); 81- Romero Torres, Cintia (traumatismo leve), 82- Roque, Gustavo (tobillo izquierdo), 83- Rosales, María; 84- Rubio, Walter Damián (traumatismo leve), 85- Ruíz, Carlos Sebastián; 86- Samudio, Nicolás Eduardo; 87- Sánchez, Mario (traumatismo leve), 88- Sandoval, Miguel Ángel (policontuso); 89- Sanguinetti, Elvira (policontusa a quien le extrajeron el bazo); 90- Santa Cruz, Amalia (policontuso); 91- Sea, Gabriela (politraumatismo), 92- Servin, Gumercinda (politraumatismo), 93- Silva, Mabel; 94- Silveyra, Hernán Gustavo (policontuso); 95- Soria, Manuel (policontuso); 96- Sosa, Norma Aurora (policontuso); 97- Sosa, Norma; 98- Sosa, Sofía (traumatismo leve), 99- Soto, Luis (traumatismo), 100- Teseira, Jesica, 101- Torres, Carina Elizabeth (policontuso), 102- Velásquez, Matías (politraumatismo), 103- Verón, Jeremias (policontuso), 104- Viega, Antonela (tx columna cervical), 105- Villareal, Eliana (policontuso).

III. Medidas probatorias realizadas

A. Informes

A.1. Informe del Superintendente Federal de Bomberos, Crio. General Arturo Martínez, puso en conocimiento del Tribunal que siendo las 7:36 hs. del día 19 de octubre, personal de la Sección Once de la División Cuartel IV “Recoleta” de la Superintendencia Federal de Bomberos de la Policía Federal Argentina, informó a la División Central de Alarma, la colisión de una formación ferroviaria de pasajeros, concurriendo de inmediato al lugar munidos de elemento de efracción y salvamento, desplazando la División Central de Alarma las primeras dotaciones de los cuarteles IV “Recoleta” y I “Coronel José María Calaza” y al grupo especial rescate “Caballito”.

En tal sentido, se comprobó que la formación identificada con el n° chapa 5 había colisionado contra el parachoques del andén 2; encontrándose atrapado en su asiento el motorman. Ante dicha situación se procedió a liberar al conductor mediante el empleo de herramientas de efracción y el resto de las unidades que fueron desplazadas se abocaron a la búsqueda de víctimas procediendo, en caso que corresponda, a inmovilizarlas y entregarlas al personal del SAME para su atención.

Una vez retiradas las personas lesionadas se procedió a realizar una inspección ocular de la totalidad de la formación con resultado negativo respecto de otras víctimas. Simultáneamente personal de las Divisiones Detección y Adiestramiento e Investigaciones realizaron mediante el empleo de sonda videoscopio y equipo de rayos X portátil una recorrida de la totalidad de la formación, procediéndose además a la efracción de algunos paneles interiores para verificar sectores deformados. Personal de las dotaciones efectuaron un relevamiento de la parte superior (techo), laterales, interiores y parte inferior de la formación colisionada, arrojando todas resultado negativo respecto de otras víctimas (fs. ½).

A.2. Informe de la Unidad de Gestión Operativa Mitre Sarmiento S.A. que aportó: certificados de trabajos realizado en paragolpes estación Once, que da cuenta que la última revisión data de fecha 27 de marzo de 2013 y memoria de cálculo, base paragolpe extremo vía 1 y 4, b) Libro de actas destinado al registro de controles de alcoholemia para ser utilizado en base Castelar, de donde se desprende que el 19 de octubre siendo las 5:36 horas se le efectuó el control mencionado a Julio César Benítez, mientras que al guarda Fernando Costa se le efectuó a las 5:22 hs, c) Certificados de habilitación de los coches del tren CHAPA (coche 2360 del 6 de noviembre de 2009, coche 2214 del 21 de noviembre de 2008, coche 2357 del 27 de mayo de 2009, coche 1009 del 9 de diciembre de 2008, coche 2011 del 7 de mayo de 2009, coche 2079 del 2 de agosto de 2009, coche 2107 del 10 de marzo de 2009 y coche 1786 del 10 de febrero de 2009), de los que se desprende que se cumplieron las pruebas, verificaciones y ensayos correspondientes a la reparación general realizada por “Trenes de Buenos Aires”. Además, se acompañó una planilla donde surge que el 19 de octubre de 2013 se encontraba en servicio, d) constancia de alistamiento de coches eléctricos de la formación chapa nro. 05 de fecha 18 de octubre, marcándose las siguientes observaciones: verificar funcionamiento de estufa, verificar funcionamiento de ventiladores, verificar las vigas patín y la existencia de todas las pastillas, funcionamiento de motocompresores, observar posibles elementos sueltos en bogie, estructuras u órganos principales (en fosa), verificar las conexiones de tierra en cada bogie, verificar circuito serie de lámparas la continuidad en todos los patines de alta tensión, destapar portaescobilla del motogenerador, controlar pérdidas de aire en el circuito, purgar depósitos de aire, regulación de frenos (luz de zapatas). Se deja constancia que no recibe aviso de fallas, e) constancia de mantenimiento de flota eléctrica de la formación chapa 5 de fecha 15 de octubre del año en curso, f) planilla progresiva del recorrido Moreno-Once, donde constan las velocidades registradas por

el Sistema de Posicionamiento Global ubicado en la formación, como así también los horarios, su posición y la identificación del GPS (fs. 22).

A.3. Sumario nro. 561 de la División Sarmiento de la Policía Federal Argentina, del que se desprende:

A.3.1) Acta inicial donde se deja constancia que siendo las 7:40 hs. el jefe de servicio Ppal. Carlos Manuel Arnedo informó que en el andén 2 de la estación Once de Septiembre del Ex FFCC Sarmiento la formación identificada con chapa 5, tren 3742, había colisionado contra el parachoques del lugar. Que se constituyó en el lugar y verificó que la formación estaba compuesta con los coches 2360 (coche cabeza), 2214, 2357, 1009, 2011, 2079, 2107, 1786 (coche cola), observándose que gran cantidad de personas presentaban politraumatismos varios, por lo que se procedió a colocar a las personas lesionadas en el sector del andén a fin de que sean asistidas por el personal del SAME. Asimismo, se dejó constancia que al momento del hecho los pasajeros que no habían sufrido lesiones comenzaron a agredir al personal policial, e intentaban llegar a la cabina de conducción arrojando elementos contundentes ya que en el interior se encontraba el conductor de la formación. Por tal motivo, se solicitó personal del Doucad Servicios Especiales mediante los que se logró despejar la zona de los molinetes y formar un corredor por donde se sacó a las víctimas, siendo que en esas circunstancias el personal policial continuaba siendo agredido, por lo que se procedió a la aprehensión de tres personas del sexo masculino quienes resultaron ser 1) Felio Daniel Rubén, 2) García Paiva Elvio y 3) Marcio Nicolás Barraza. A las 8:35 hs. se tomó conocimiento de parte del escribiente Medina, que personal de Bomberos procedería a retirar de la cabina del conductor al motorman, ya que este presentaba heridas sangrantes, observándose momentos después que dicho Suboficial juntamente con personal de Bomberos retiraba al conductor, haciendo constar que en el lugar no se encontraba presente el guarda del tren, que se trataría de Fernando Costa. Siendo las 10:55 se entregó el disco rígido, poniendo en conocimiento que fue encontrado con machas de sangre en el interior de la mochila de Benítez (ver fs. 32/5).

A.3.2) Copia de resolución nro. 1215 que dispone que la Comisión de Investigaciones del suceso acontecido en las inmediaciones de la estación Castelar con fecha 13 de junio de 2013, tendrá asimismo por objeto el esclarecimiento del suceso acontecido en la Estación Once de Septiembre con fecha 19 de Octubre de 2013 (fs. 37/8).

A.3.3) Declaración testimonial de Principal Carlos Manuel Arnedo, quien manifestó que en ocasión de encontrarse cumpliendo funciones laborales, siendo las 7:40 hs aproximadamente, fue solicitada su presencia en el sector de andenes de la

Estación Once de Septiembre por el escribiente Víctor Hugo Medina, quien le refirió que en el andén 2 había colisionado una formación procedente de la localidad de Moreno contra el parachoques, y que había personas lesionadas. En virtud de ello, se constituyó en el lugar pudiendo observar que se encontraba la formación chapa 5 tren 3742 compuesta por los vagones 2360, 2214, 2357, 1009, 2011, 2079, 2107, 1786, que había colisionado y gran cantidad de personas que presentaban politraumatismos por lo que se procedió a colocar a las personas lesionadas en el sector del andén a fin de que sean asistidas por el personal del SAME. Asimismo, se dejó constancia de que al momento del hecho los pasajeros que no habían sufrido lesiones comenzaron a agredir al personal policial e intentaban llegar a la cabina de conducción arrojando elementos contundentes ya que en el interior se encontraba el conductor de la formación. Por este motivo, se solicitó apoyo arribando al lugar personal del Doucad Servicios Especiales mediante los que se logró despejar la zona de los molinetes y formar un corredor por donde se sacó a las víctimas (ver fs. 39/2).

A.3.4) Acta de secuestro correspondiente a un cabezal de color negro con la inscripción “EDR410M” “Everfocus”(fs. 43).

A.3.5) Declaración testimonial de Víctor Hugo Medina quien refirió que en circunstancia que se encontraba realizando servicio de policía adicional en la ex línea Sarmiento, siendo las 7:35 hs. aproximadamente, mientras recorría el sector del hall central de la estación “Once de Septiembre”, más precisamente, a la altura de los molinetes, escuchó un fuerte ruido (una explosión), por lo que al observar hacia el sector de vías advirtió que en el andén nro. 2 una formación férrea había colisionado con el paragolpes hidráulico montándose parte de la cabina de conducción sobre el sector de andén. Que ante esta circunstancia se dirigió al Destacamento de Bomberos ubicado en el sector del andén nro. 10, solicitando que personal de esa Dependencia se constituya en el andén 2 a fin de cooperar con la evacuación de las personas lesionadas. Luego, se dirigió al sector del andén con personal de la División Sarmiento, solicitando la presencia del jefe de servicio, Ppal. Arnedo, en el lugar a fin de realizar las diligencias. Acto seguido se dirigieron con el oficial mencionado hacia el sector donde se encontraba la formación siniestrada, ingresando el declarante al interior de la formación donde se encontraba personal de bomberos realizando esfuerzos para sacar al conductor que estaba en la cabina lesionado. Dejó constancia que el Ppal. Arnedo se abocó junto con personal adicional, a la contención de los pasajeros que agredían al conductor, al cual arrojaban todo tipo de objetos e insultos. Inmediatamente después personal de bomberos procedió a sacar al conductor de la cabina y ponerlo, en primera instancia, en el piso del vagón a resguardo de las agresiones físicas, refiriendo en ese

momento que tenía una mochila en su mano derecha que personal policial la utilizó como almohada, siendo ubicado el conductor sobre una tabla rígida, colocándosele cuello ortopédico y sacándolo por la parte trasera de la formación, cruzando el sector de vías saliendo hacia el andén 10, y por ésta al playón del destacamento de Bomberos.

Una vez en el lugar arribó la ambulancia del SAME a cargo de la Dra. Muzzio que procedió a trasladar al conductor de la formación al Hospital Zubizarreta. Aclaró que Benítez pidió su mochila por lo cual –al serle informado que quedó en el interior de la formación-, regresó a su búsqueda a fin de resguardarla. Al ingresar nuevamente al primer vagón observó en el piso la mochila por lo cual la trasladó a la División Sarmiento (fs. 44/45).

A.3.6) Acta de secuestro de la que se desprende que se procedió al secuestro de un sweater negro con gris, una mochila de jean color gris conteniendo en su interior: una campera azul, un termo metálico, un cuchillo con inscripción “USA” con funda de color verde, un teléfono celular marca “Nokia” y una funda de silicona, una bombilla, un estuche porta anteojos de color negro, 1/2 blister con inscripción FLEXIPLN DICLOFENAX 75 gr. con cuatro pastillas de color rosa, una tarjeta SUBE, una caja de color rojo con negro conteniendo una radio con inscripción “Panasonic”, un juego de llaves y una llave metálica con forma de “L” similar a la que se usa para abrir y cerrar las puertas de las formaciones, un disco rígido con el logo “TBA” con numeración B0160 y una etiqueta en la cual se visualizan inscripciones tales como 7200.00, 160 Gbts, Serial ATA y una numeración “ST3160815 AS”, una bolsa de nylon transparente conteniendo un rollo de alambre de estaño, un destornillador buscapolo digital de color rojo, un destornillador plano y otro Phillip, una cinta aisladora de color negra, una llave francesa de color negra, una tijera de mango color azul, un tubo de color naranja conteniendo hilos, aguja y bisturí, un celular dañado con inscripción Nokia, cinco corchos de vinos, una hoja de diario doblada conteniendo en su interior una hoja de cutter, una bolsa de tela color marrón con un desodorante en aerosol marca “Verita”, un frasco de perfume de vidrio sin inscripción, una gomera con mango de color negro, una pinza con mango de color negro y amarillo, un alargue con zapatilla, un blister con inscripciones de la empresa Personal, un librito y una tarjeta, un pedazo de alambre enroscado, un enchufe de dos patas, un pote de color gris con tapa azul conteniendo dos cables USB, un auricular con inscripción SAMSUNG, dos baterías de celular con inscripción Nokia, un dispositivo USB, un chip de la empresa Movistar nro. 072100274628248, un chip sin logo con nro. 89543421211125225596, un cuello de polar color gris en el cual enrollado en su interior había una cámara para PC con inscripción “FULLTOTAL”, una bolsa de nylon

color blanca conteniendo un auricular de color negro, un pote de color azul con yerba, un pote de color marrón con tapa roja con tres preservativos, un auricular de color negro con inscripción Nokia, un auricular negro con inscripción Sonny Ericsson, un lector de memoria micro SD, una memoria micro SD con inscripción "SANDY SK2GB", un adaptador de memoria, un auricular negro, un desodorante de bolilla color gris, un frasco de vidrio con inscripción PHARMATON y tapa metálica a rosca conteniendo 24 pastillas de color bordo, un calentador de agua, un cargador de celular color negro, un pendrive de color azul marca "Verbatin" y la suma de ciento treinta pesos (\$130) (ver fs. 46).

A.3.7) Declaración testimonial de María de los Ángeles Cabello, quien manifestó que, siendo aproximadamente 8:35 hs., concurrió el Escribiente Medina y le dejó en resguardo una mochila de tela de jean que pertenecía al conductor (ver fs. 47).

A.3.8) Constancia de la que se desprende que el conductor de la formación Julio Benítez fue trasladado al Hospital Zubizarreta (fs. 48).

A.3.9) Informe médico legal efectuado a Benítez del que surge que presenta edema de nariz y rostro con sangrado en fosas nasales, excoriaciones superficiales en rodilla derecha y equimosis en la pierna del mismo lado de data reciente. Que se encontraba lúcido, consciente y orientado en tiempo y espacio. También quedó constancia que se le tomaron muestras de sangre y orina por orden del juzgado (fs. 55).

A.3.10) Declaración testimonial de Federico Piñeyro en la que manifestó que de conformidad con lo dispuesto por el Tribunal, se procedió a secuestrar los discos rígidos. En tal sentido, se inspeccionó el habitáculo del conductor, observándose que el DVR se encontraba en su lugar y que el disco rígido había sido retirado, siendo el coche cabeza identificado como el nro. 2360. Asimismo, se inspeccionó el coche cola nro. 1786, observándose un DVR con su correspondiente disco rígido, procediendo a su secuestro el que se encuentra identificado con número de serie WCAP98173702, WD 1600AAJB (fs. 56).

A.3.11) Acta de inspección y secuestro de disco rígido (fs. 57/8).

A.3.12) Acta donde se dejó constancia que el disco rígido fue hallado entre las pertenencias del conductor del tren chapa 5. Asimismo, que el Inspector Federico Pineyro, junto con personal de la empresa MKS, Sr. Céspedes Gustavo Rafael, y los testigos solicitados al efecto – Hugo Lugo y Héctor Ocampo, se dirigieron al primer piso de la estación "Once de Septiembre" a fin de observar las imágenes que contiene el disco. Es así que una vez constituidos en el laboratorio, se advirtió que el disco no se podía abrir, por lo que se cambió la cuna de sujeción -por

hallarse doblada- como así también una plaqueta con el fin de poder visualizar las imágenes, no pudiendo lograrse el objetivo (fs. 63/4).

A.3.13) Listado de las personas lesionadas (fs.68/70).

A.3.14) Acta de la que se desprende el procedimiento efectuado con la finalidad de obtener la imágenes del disco rígido dañado, el que arrojó resultado negativo (fs. 73).

A.3.15) Vista fotográfica del disco rígido (fs. 74).

A.3.16) Acta y transcripción de la que surge que se presentó Mariano Musso, empleado de la empresa UGOMS, e hizo entrega de siete DVD-R con la inscripción “Verbatim” los que fueron introducidos en un sobre (fs. 76/77).

A.3.17) Acta y transcripción mediante la cual se dejó constancia de que el Subinspector Cristian Cata -en presencia de los testigos Leonardo Aguirre y Guillermo Pereyra- ingresó a la cabina del coche 2602, identificado con chapa nro. 3, a retirar el disco de video que contiene dicha unidad identificado con número de serie WCAP 96932643 (fs. 79/80).

A.3.18) Declaración de testigos de lectura de derechos a Julio César Benítez, Mario Alejandro Ramos y Leandro Martín Maciel (fs. 87 y88).

A.3.19) Acta y transcripción mediante la cual se dejó constancia de que se presentó Mariano Musso, empleado de la empresa UGOMS, y aportó back up - formato DVD- de los andenes de la estación Once el cual comprende la franja horaria de 7:27 a 7:45 hs., de la formación Nro. 5, del día 19 de octubre de 2013 (fs. 90/1).

A.3.20) Acta y transcripción mediante la cual se dejó constancia de que - en presencia de los testigos Sergio Adrián Velásquez y Carlos Omar Romero- se procede a la extracción del disco rígido de la formación chapa 12, coche 2142, identificado con número de serie WCAP 97679176 (FS. 93/4).

A.3.21) Acta y transcripción mediante la cual se dejó constancia de que - en presencia de los testigos Mauricio Medina y Enzo Paz- se procedió a la extracción del disco rígido de la formación chapa 20, coche 2306, identificado con número de serie WCANMH103137 (fs. 96/7).

A.3.22) Acta y transcripción mediante la cual se dejó constancia de que - en presencia de los testigos Andrés Alexis Gardel y Víctor Hugo Bobarin - se procedió al secuestro de dos discos rígidos con inscripción “SEAGATE” de 250 Gbytes con nro. 9QFB32ZD (fs. 100/101).

A.3.23) Acta y transcripción mediante la cual se dejó constancia de que - en presencia de los testigos Rouscindo Pacheco y Norberto Emilio Alvo- se procedió al

Poder Judicial de la Nación

secuestro de un disco rígido con inscripción “Western Digital”, con serie nro. S/n WCAV4440612 (fs. 102/103).

A.3.24) Acta y transcripción mediante la cual se dejó constancia de que - en presencia de los testigos Alejandro Mora y Carlos Alberto Villa- se procedió al secuestro de un disco rígido con inscripción “Western Digital”, con serie nro. S/n WCAV4652338 (fs. 104/105).

A.3.25) Acta y transcripción mediante la cual se dejó constancia de que - en presencia de los testigos Rogelio Luis Negri y Virginia Esther Sosa - se procedió al secuestro de un disco rígido con inscripción “Western Digital” con serie nro. S/n WCAY4711789 (fs. 106/107).

A.3.26) Acta y transcripción mediante la cual se dejó constancia de que - en presencia de los testigos Rogelio Luis Negri y Cesar Adrián Campos- se procedió al secuestro de un disco rígido con inscripción “Seagate” con serie nro. 5YD6JLT6 (fs. 108/109).

A.3.27) Acta y transcripción mediante la cual se dejó constancia de que - en presencia de los testigos Rogelio Luis Negri y Norberto Gabriel Luna - se procedió al secuestro de un disco rígido con inscripción “Western Digital” con serie nro. WCAUY4403101 (fs. 110/111).

A.3.28) Acta y transcripción mediante la cual se dejó constancia de que - en presencia de los testigos Rogelio Luis Negri y Norberto Gabriel Luna- se procedió al secuestro de un disco rígido con inscripción “Seagate”, con serie nro. 9RXF73NV (fs. 112/113).

A.3.29) Acta y transcripción mediante la cual se dejó constancia de que - en presencia de los testigos -Franco Flores y Silvio Víctor Daniel Salas- se procedió al secuestro de un disco rígido con inscripción “WESTERN DIGITAL”, con serie nro. WCAUY3990318 (fs. 114/115).

A.3.30) Acta en la que se dejó constancia de que se constituyeron en Bulnes 191, donde se ubica la cabina de cambios del Ex ferrocarril Sarmiento, el Inspector Manuel Benítez juntamente con el Sr. Valdez, -empleado de MKS-, y con los testigos -Néstor Ramos Moscobí y Gastón Germán Lacquaniti-. El Sr. Valdez indicó que el equipo de grabación es el que posee inscripción “Everfocus nro. 00233001, serie 1HY040320024”, y que en su interior se encuentra el disco rígido que será extraído una vez obtenida las imágenes en un pendrive -marca Kingston de 4GB-, debido a que el equipo posee la información encriptada, en el cual se logró visualizar las cámaras que se encuentran operativas 1, 2, 3, 5, 6 y 7 de las que se extrajo información del horario de 4:50 a 5:15 hs. y luego se realizó el mismo procedimiento

extrayendo imágenes comprendidas en el horario 6:55 a 7:34 hs.. Finalizada la descarga se hizo entrega del disco rígido con inscripción “Western Digital” serie n° WCAVY4652594. Se retiraron hacia la estación férrea Caballito donde se procedió a extraer el disco rígido “Western Digital” serie WMC4M0187210. Se dirigieron a la estación Flores donde se retiró el disco rígido con inscripción “Western Digital” WMC4M0185404. En la estación Floresta se extrajo el disco rígido, “Western Digital”, WD1600JB-00REA0. Luego, se dirigieron hacia la estación Villa Luro en la cual no se pudo extraer el disco rígido por encontrarse la boletería cerrada (21:15 hs). En la estación Liniers se extrajo el disco rígido con inscripción “Western Digital” WCAVY4626108. En la estación Ciudadela se extrajo el disco rígido con inscripción “Western Digital” WCAVY4711474. Posteriormente, en la estación Ramos Mejía se retiraron de los discos rígidos “Seagaet” serie s/n 6YD1MJLA y otro s/n WCAVY4783840. De la estación Haedo se retiró el disco rígido nro. WCAVY4708042. Por último, concurrieron nuevamente a la estación Villa Luro, oportunidad en la que el Sr. Gentile facilitó el ingreso al lugar donde se encuentra el gabinete de grabación y se retiró el disco rígido “Western Digital” s/n WCAVY4387193(fs. 118).

A.4. Informe de la firma Personal respecto de los teléfonos secuestrados a Benítez (fs. 150/4).

A.5. Informe pericial nro. 8890/13 efectuado por el Laboratorio Químico que concluyó que en las muestras de sangre remitidas como pertenecientes a Julio César Benítez no se ha detectado la presencia de alcohol etílico (fs. 155/8).

A.6. Copia de la planilla de protocolo de evaluación de CRPC correspondiente a Julio Benítez de fecha 19 de octubre en la que consta como observación que sólo se realiza el test de alcoholemia por acuerdo gremial (fs. 171/3).

A.7. Informe técnico realizado por División Apoyo Tecnológico respecto de los teléfonos celulares de Benítez, del cual surge que el teléfono marca Nokia, modelo XPRESSMUSIC sin numero de IMEI visible, se encuentra en estado de conservación malo; el teléfono marca Nokia modelo XPRESSMUSIC 5130C con nro. de IMEI 354317/04/829071/2 y sim 89543410110900241104 con logo “Personal”, posee tarjeta de memoria externa, batería y funda; tarjeta SIM 895434212111252255596 sin logo impreso y tarjeta SIM 072100274628248 con logo Movistar (fs. 174/179).

A.8. Informe de la Comisión Nacional de Transporte que acompañó resolución 404/13 que dispone que se aprueba el protocolo de evaluación del Centro de Recepción Personal a controlar y de evaluación aleatoria del personal operativo; y

resolución del Ministerio del Interior y Transporte nro. 0328 que establece que se deberá disponer un Centro de Recepción Previa de los Conductores de Servicios Ferroviarios que permita realizar comprobaciones e indicaciones a la rutina que deberán llevar adelante los conductores en la administración del sistema.(fs. 182/197).

A.9. Nota de fecha 21 de octubre del año en curso donde consta que la pasajera Mirta Albarenque se encuentra internada en el Hospital Ramos Mejía, en el sector de cirugía B, ya que presenta un hematoma hepático y politraumatismo; y Luis Soto permanece internado en el Hospital Rivadavia en la sala 10, cama 10 (fs. 200).

A.10. Actuaciones complementarias labradas por la División Sarmiento, que comprenden:

A.10.1) Declaración testimonial de Héctor Leonardo Rojas que refirió haber subido en la estación Merlo con destino a Once para conducirse a su trabajo, realizando el viaje en el segundo vagón, parado por la gran cantidad de pasajeros.

Agregó que notó que a la altura de la estación Caballito, la formación realizó un frenado brusco, que pocos instantes después retomó la marcha y al arribar a la estación Once, escuchó un fuerte ruido como una explosión, deteniendo la formación su marcha, generando que pasajeros se balanceen hacia todos lados, mientras se caían al suelo, lo que ocasionó su caída también. Refirió que fue trasladado al Hospital Penna, donde le realizaron placas radiográficas y le diagnosticaron politraumatismos varios (fs. 212).

A.10.2) Declaración testimonial de Gumercinda Servin que refirió que abordó el tren en la estación de Paso del Rey con destino a Once, ubicándose en el primer vagón, desarrollándose el viaje con normalidad y que al momento de ingresar a la estación Once fue sorprendida con el ruido de una fuerte explosión, por lo que realizó un movimiento involuntario hacia los asientos de adelante, provocando el impacto de su parte frontal, para luego rebotar nuevamente en el asiento que se encontraba sentada, finalizando de rodillas entre su asiento y el de adelante, en un estado de confusión. Agregó que pudo descender por sus propios medios del tren y transcurridos 15 minutos se hizo presente un facultativo médico que la entrevistó, colocándole un de cuello ortopédico y trasladándola al Hospital Penna (fs. 216).

A.10.3) Declaración testimonial de María Delia De los Santos que manifestó que en circunstancia que se encontraba transitando por la calle Tte. Juan Domingo Perón al 2900, fue solicitada su presencia para oficiar de testigo, siendo conducida al interior de la dependencia policial ocasión que se revisó una mochila de jean y se secuestraron los elementos que se encontraban en su interior, firmando luego junto con otro testigo el acta (fs. 218).

A.10.4) Declaración testimonial de Emmanuel Ángel Soria que refirió que abordó el tren en la estación Ramos Mejía con destino a Once, que se encontraba en el tercer vagón dormido, por lo que fue sorprendido con el ruido de una fuerte explosión, luego de lo cual efectuó un movimiento involuntario hacia los asientos de adelante provocando el impacto de su cabeza, y luego rebotó contra el asiento que se encontraba sentado, cayendo finalmente al suelo del pasillo. Agregó que 15 minutos después fue asistido por personal del SAME y trasladado al Hospital de Agudos Ramos Mejía. Por último, refirió no haber notado imperfecciones o anomalías en el frenado (fs. 219).

A.10.5) Vistas fotográficas de la formación luego de la colisión (fs. 224/266 bis).

A.10.6) Croquis del tren (fs. 267/268).

A.10.7) Declaración testimonial de Nicolás Eduardo Samudio, que manifestó que abordó la formación en la estación Liniers con destino a Once, encontrándose parado en el segundo vagón a fin de realizar la venta ambulante de pañuelos y gorras, desarrollándose el viaje con normalidad. Siendo aproximadamente 7:40 hs. ingresó a la estación Once, siendo sorprendido con el ruido de una fuerte explosión para luego realizar un movimiento involuntario hacia delante cayendo al suelo del pasillo, golpeando con algún elemento su cuerpo a la altura de la ingle.

Agregó que no quiso asistencia médica en el momento. Que horas más tarde apareció un dolor en forma constante por lo cual se dirigió al Hospital Ramos Mejía, siendo atendido por un médico que luego de examinarlo lo derivó al sector de cirugía para tratar la hernia que contrajo. Por último, refirió no haber notado imperfecciones o anomalías en el frenado (fs. 296).

A.10.8) Declaración testimonial de Lidia Fabiana Jiménez, que refirió que ascendió a la formación en la estación Merlo con el fin de dirigirse hacia la estación de cabecera, realizando el viaje en el primer vagón, parada en virtud de la gran cantidad de gente. Agregó que al arribar a la estación Once escuchó un fuerte ruido, seguido de un choque, cayendo al suelo y otros pasajeros encima de ella, sintiendo fuertes dolores en el rostro y en la pierna izquierda. Aclaró que la formación circulaba en forma rápida en las estaciones anteriores, que tenía la sensación que no se detendría en ellas (fs. 271).

A.10.9) Declaración testimonial de Laura Milena Carballo Santa Cruz, quien manifestó que ascendió a la formación en la estación Ciudadela con el fin de dirigirse a Once, realizando el viaje parada en virtud de la gran cantidad de pasajeros. Siendo las 7:35 hs. al arribar la formación a destino escuchó un fuerte ruido como una

explosión deteniendo la marcha, generando que los pasajeros se balanceen y otros se caigan al suelo, lo que provocó también su caída, sintiendo fuerte dolores de espalda, siendo auxiliada por un pasajero y luego asistida por el SAME que la trasladó al Hospital Durand (fs. 273).

A.10.10) Declaración testimonial de Ricardo César Romero, quien refirió que ascendió a la formación en la estación Liniers con el fin de dirigirse a la estación Once, realizando el viaje en el segundo vagón parado en virtud de la gran cantidad de pasajeros. Agregó que en un momento del recorrido a la altura de la estación Caballito notó que el tren frenó mas delante de lo normal, sintiendo un fuerte olor a quemado, y que a los pocos instantes retomó la marcha. Al arribar a la estación Once escuchó un fuerte ruido como de una explosión desplazándose su humanidad en el aire, golpeándose contra uno de los asientos, cayéndose al suelo. Y después sintió que varias personas cayeron sobre él, perdiendo el conocimiento, logrando reincorporarse en la escalera de la estación, desconociendo como fue el trasladado hasta el lugar. Luego fue conducido al Hospital Ramos Mejía, donde se le diagnosticó fractura de costilla (fs. 282).

A.10.11) Declaración testimonial de Cecilia Solange Mansilla, quien refirió que siendo aproximadamente las 06:15 horas, abordó la formación ferroviaria en Estación Ituzaingó, con destino a la Estación de Once de Septiembre, oportunidad en la que permaneció de pie al lado de la puerta del cuarto vagón. Asimismo, refirió que el viaje se desarrolló con normalidad en las distintas formaciones. A su vez, hizo saber que, siendo las 07:40 horas aproximadamente, al momento en que la formación ingresaba a la Estación Once de Septiembre, fue sorprendida con el ruido de una fuerte explosión por lo que realizó un movimiento involuntario hacia los asientos que poseía a su espalda, para luego salir despedida hacia delante, cayéndose sobre ambas rodillas y hombros provocando así el impacto de su parte frontal, más precisamente a la altura del rostro entre la nariz y la boca, notando que se había dislocado el hombro, motivo por el cual y ante la desesperación se acomodó el hombro por sus propios medios. Luego de ello, descendió del vagón y se dirigió a la parte delantera de la formación a los efectos de brindar una ayuda a los ocasionales pasajeros del accidente toda vez que no sentía dolor alguno. Una vez trasladada al Hospital Churruca, fue atendida por el Dr. Fernando Soriano quien le diagnosticó policontusiones, con tres días de licencia médica. Por último, manifestó que el día 21 de octubre del año en curso, se constituyó en el Hospital Churruca, donde se realizó una tomografía sobre su hombro izquierdo.

El resultado de dicho estudio, arrojó que padecía luxación de hombro clavícula izquierda, por lo que le indicaron una licencia médica por el término de

veinte días y que además de ello, debía realizarse una resonancia en ambas rodillas (fs. 288).

A.10.12) Nota donde consta que se acompaña la historia clínica de Julio Benítez del Sanatorio Dupuytren (la que se encuentra reservada por Secretaría) de la cual se desprende el resumen de historia clínica, epicrisis de internación, politraumatismo y traumatismo nasal con fractura de tabique nasal anterior y posterior.

Se le efectuó, entre otros estudios, una tomografía computada de cerebro y macizo cráneo facial, de la que se desprende que no se evidencian colecciones hemáticas intercraneanas. Se observó un céfalo hematoma occipital izquierdo (fs.290).

A.10.13) Constancia de alta de Julio César Benítez (fs. 292).

A.10.14) Declaración testimonial de Justina Aranda Miño, quien refirió que ascendió a la formación en la estación Morón con destino a Once, ubicándose en el primer vagón, desarrollándose el viaje con normalidad. Que siendo aproximadamente las 7:40 hs., al momento que la formación ingresaba en la estación Once, en circunstancias en las cuales se levanta para descender, es sorprendida con el ruido de una fuerte explosión por lo cual realiza un movimiento involuntario hacia los asientos que poseía en frente para luego salir despedida hacia delante cayéndose sobre ambas rodillas provocando un impacto sobre el rostro entre la frente y ambos ojos, notando que emanaba sangre. Fue asistida en principio por otro pasajero hasta que llegó el SAME y fue trasladada al Hospital Ramos Mejía donde le realizaron tres puntos de sutura. Agregó que notó que la formación frenó bruscamente en la estación Caballito (fs.293).

A.10.15) Declaración testimonial de Hernán Gustavo Silveyra, quien manifestó que abordó el tren en la estación Paso del Rey hacia la estación Once, realizando el viaje en el tercer vagón "Furgón". Agregó que a la altura de la estación Caballito advirtió que frenó más adelante y pocos instantes después retomó la marcha, y al arribar a destino escuchó un fuerte ruido como de una explosión, desplazándose por el aire, golpeándose la espalda contra uno de los pasamanos, cayéndose al suelo y logrando reincorporarse. Luego se dirigió al segundo vagón donde observó que las personas comenzaron a desesperarse por lo sucedido y por no poder salir, por lo que con otros pasajeros abrieron la tercera puerta del segundo vagón y ayudaron a sacar a los pasajeros. Pasados varios minutos empezó a sentir dolores lumbares y fue trasladado al Hospital Ramos Mejía donde le diagnosticaron politraumatismos (fs. 295).

A.10.16) Declaración testimonial de Ángela Polonia Gutiérrez, quien refirió que ascendió a la formación en la estación Ramos Mejía (7:00 hs. aproximadamente) a fin de dirigirse a la estación cabecera Once, realizando el viaje sentada en el segundo vagón, y que siendo las 7:40 hs., aproximadamente, al momento de ingresar a la estación de destino se levanto y se aproximó a una de las puertas, cuando sintió un fuerte ruido seguido de un golpe, generando que los pasajeros se balanceen y otros caigan al suelo, cayéndose ella también. Luego de unos minutos se levantó y egresó por sus propios medios. Agregó que fue asistida por el SAME que le realizó las primeras curaciones y luego fue trasladada al Hospital Durand donde le diagnosticaron politraumatismos varios (fs. 297).

A.10.17) Declaración testimonial de Fabián Roberto Mansilla, quien manifestó que abordó la formación (6:40 hs. aproximadamente) en la estación Castelar con destino a la estación Once, ubicándose en el primer vagón, desarrollándose el viaje con normalidad. Siendo las 7:40 hs. aproximadamente, al momento en que la formación ingresó a Once, en circunstancia que se levantó para descender fue sorprendido con el ruido de una fuerte explosión, realizando un movimiento involuntario hacia los asientos de adelante, lo que provocó que vuelva a sentarse nuevamente en forma violenta golpeándose la espalda. Agregó que fue asistido por los Bomberos y fue trasladado al Hospital Penna, luego derivado al sanatorio Franchin donde quedó internado unas horas en observación por un posible coagulo en la cabeza.

Por último, refirió que notó que la formación frenó bruscamente en la estación Caballito, como así también sintió un fuerte olor a quemado proveniente del sector debajo del tren (fs. 299).

A.10.18). Informe de la División Sarmiento en el que se detalló la nómina de personal de la Sección Once de la División Cuartel IV Recoleta, encontrándose entre ellos quienes prestaron declaración testimonial en este Tribunal Cristián Gabriel Ponte y Franco Javier Di Mango (fs. 301)

A.10.19) Declaración testimonial de Héctor Adrián Martín, quien manifestó que abordó la formación en la estación Castelar (aproximadamente 6:40 hs.) con destino a Once, ubicándose en el primer vagón, desarrollándose el viaje con normalidad. Siendo las 7:40 hs. aproximadamente, en circunstancias que se levantó para descender, fue sorprendido con el ruido de una fuerte explosión por lo cual realizó un movimiento involuntario hacia los asientos que poseía en frente golpeándose levemente en los tobillos. Agregó que del lugar se retiró por sus propios medios a fin de continuar su jornada laboral. Al finalizar se dirigió al sanatorio Franchin de su obra

social donde le recetaron anti-inflamatorios. Por último, refirió que advirtió que la formación frenó bruscamente al llegar a la estación Haedo (fs. 302).

A.10.20) Declaración testimonial de María Ayelén Biltés, quien manifestó que ascendió a la formación en la estación Ramos Mejía (aproximadamente a las 7:05 hs) con destino a Once, realizando el viaje en el último vagón, sentada. Al llegar a la estación Caballito se levantó y se ubicó en el primer vagón, frente a la tercer puerta, y al arribar a la estación Once escuchó un fuerte ruido como una explosión desplazándose por el aire hacia adelante, golpeándose el brazo derecho contra uno de los pasamanos y posteriormente hacia atrás cayéndose al suelo, luego de lo cual varias personas cayeron sobre ella. Agregó que salió de la formación y se quedó del otro lado de los molinetes junto con otros pasajeros, por temer por su integridad dado que las personas se encontraban muy alteradas y con intención de agredir al conductor.

Luego se dirigió por sus propios medios al Sanatorio Swiss Medical Center, donde recibió los primeros auxilios y fue derivada al Dupytren donde le diagnosticaron politraumatismo en el brazo derecho y hombro, y en la pierna izquierda politraumatismo con desgarro (fs. 305).

A.10.21) Declaración testimonial de Braian Damián Gerez, quien manifestó que ascendió a la formación en la estación Villa Luro (aproximadamente a las 7:00 hs) con destino a Once, realizando el viaje en el cuarto vagón, el cual desarrolló con normalidad. Siendo aproximadamente las 7:40 hs., al momento que la formación ingresó a la estación Once, se hallaba parado próximo a la puerta de salida cuando fue sorprendido con el ruido de una fuerte explosión provocando que dos pasajeras se caigan encima de él, golpeándose su rodilla derecha y su cintura. Agregó que luego fue asistido por el SAME siendo trasladado al Hospital Ramos Mejía. Por último, indicó que advirtió que la formación frenó bruscamente en las estaciones Villa Luro y Flores (fs. 308).

A.10.22) Declaración testimonial de Donata Yolanda Retuerto Sayritupa, quien refirió que ascendió a la formación en la estación Liniers (aproximadamente a las 6:30 hs) con destino a Once, realizando el viaje en el segundo vagón, desarrollándose el viaje con normalidad. Siendo aproximadamente las 7:40 hs. al momento que la formación arribaba a la estación, se hallaba parada próxima a la puerta de salida, cuando es sorprendida con un fuerte ruido como una explosión, provocando que caiga al suelo golpeándose cuello espalda cabeza. Agregó que luego fue trasladada al Hospital Ramos Mejía. Por último indicó que la formación frenó bruscamente en la estación Floresta (fs. 310).

A.10.23) Nota en la que se deja constancia que el pasajero Luis Soto se encuentra internado en la Sala 10 cama 10 piso 1° del Hospital Rivadavia, quien se encuentra estable esperando ser evaluado por el servicio de traumatología, y Mirta Albarenque se encuentra internada en el Hospital Ramos Mejía sector cirugía con diagnóstico de hematoma hepático (fs. 314).

A.11. Acta de la que se desprende que el Actuario se constituyó junto con personal de la División Apoyo Tecnológico Judicial de la Superintendencia de Tecnología de Información y Comunicación de la Policía Federal Argentina en la empresa Save Data con el disco rígido secuestrado marca SEAGATE, modelo ST3160815AS, donde fue evaluado, y se procedió a la apertura del dispositivo en un cuarto de “aire limpio”. Asimismo, se verificó la existencia de marcas en el plato ocasionadas por el contacto con el cabezal y que el filtro de aire interno del disco se encontraba en óptimas condiciones. Luego se procedió a realizar el cambio de cabezales del disco dañado con otro compatible, y al conectarse el disco en el dispositivo de recuperación de datos marca ACE LAB, no produjo correcta lectura del disco, arrojando resultado negativo el procedimiento realizado. A continuación, se procedió al cambio del chasis del disco dado que se visualizaba una evidente torsión lo que podría provocar una mala rotación del plato. Dicho procedimiento probado en la estación de recuperación arrojó resultado negativo. Se desprende que, pese a ciertos resultados positivos, como reconocimiento por parte del cabezal de la existencia de un plato instalado al momento de calibrar el funcionamiento del conjunto de piezas que conforman el hardware para poder tener acceso a la información dejó de responder siendo el resultado final negativo. Finalmente, se procedió a la reconstrucción del disco en su estado original (fs. 321/3).

A.12. Informe histórico de posiciones conforme GPS de la formación chapa 5 (fs.327/352).

A.13. Informe pericial nro. 8893/13 realizado por la División Laboratorio Químico de la P.F.A. del que en el material de las muestras de sangre analizadas se comprobó la presencia de los siguientes principios activos: Diclofenac y Ginseng (muestra 1), Provitamina A y Vitaminas B, C, D. y E (muestra 2). Ningún principio activo encontrado esta incluido en los listados de la ley 23.737. Se agregó la información que brinda el VADEMECUM respecto del Diclofenac, como de los otros principios activos encontrados (fs. 371/4).

A.14. Informe pericial nro. 8874/13 realizado por el Laboratorio Químico de la P.F.A. que concluyó que en la muestra recogida en la Estación Once, andén 2, formación chapa 5, vagón 2214, respecto del disco rígido individualizado con

una etiqueta con leyenda “TBA B0160” se comprobó la presencia de sangre humana como perteneciente al grupo “0” (fs. 377/81).

A.15. Informe realizado por el Cuerpo Medico Forense del que se desprende que examinado Julio Benítez, arrojó los siguientes resultados: evaluación neurológica examen somatoneurológico sin signos de déficit; y respecto de la evaluación otorrinolaringológica refirió no haber podido efectuarse por tener un vendaje. Asimismo, indicó que en el supuesto caso que el actor presentara fractura septal y de huesos propios con desplazamiento que le provocara una alteración de la funcionalidad nasal, habría que considerar la posibilidad de reducir la fractura en un ambiente quirúrgico en un plazo no mayor a diez días desde que sucedió el traumatismo (fs. 382/3 y 419/25).

A.16. Informe pericial nro. 9000/2013 realizado por la División Laboratorio Químico de la P.F.A. que concluyó que la muestra de sangre remitida como perteneciente a Julio César Benítez se comporta como correspondiente al grupo sanguíneo “0” RH POSITIVO (fs. 390/2).

A.17. La Unidad de Gestión Operativa Mitre Sarmiento SA aportó un legajo de antecedentes perteneciente a Julio Benítez, el que será detallado en apartado B (fs. 393).

A.18. Acta de la que se desprenden distintos procedimientos realizados respecto del disco rígido secuestrado marca SEAGATE, modelo ST3160815AS, que arrojaron resultado negativo respecto de la lectura del disco (fs. 394).

A.19. La apoderada de la Unidad de Gestión Operativa Mitre-Sarmiento S.A, a fs. 401, aportó historia clínica del empleado Julio Benitez, habilitaciones periódicas y licencias otorgadas, que se encuentra reservado por Secretaría.

A.20. Informe pericial nro. 3000 realizado por la División Balística de la Superintendencia de Policía Científica de la P.F.A., que consta de laminas ilustrativas, y en el que se concluye que sobre el cabezal de la caja negra -el cual al momento de la inspección se encontraba sobre el piso de la cabina del vagón 2360 de la formación chapa 5, detenida sobre el andén 2 de la estación Once de esta ciudad-, se detectó una huella, la cual bien podría haberse ocasionado por el contacto de este contra una superficie de una dureza considerable sin poderse determinar en forma categórica que tipo de elemento lo ocasionó, dejándose a su vez constancia que dos de las cuatro trabas plásticas de dicho cabezal se encontraban rotas y que la cerradura se encontraba en la posición de cerrado. Asimismo, del apartado anterior se desprende que las puertas metálicas del sector de la caja negra, al momento de la inspección se encontraban

abiertas, presentando únicamente un sistema de cierre mediante una manivela giratoria, la cual no necesita llave alguna para su apertura (fs. 402/410).

A.21. Informe de la Sección Unidad Criminalística móvil en el que se detalla el procedimiento efectuado en la cabina del coche 2360 (fs. 413/17).

A.22. Vistas fotográficas del procedimiento de recupero de la información del disco (fs. 430/1).

A.23. Informe pericial nro.8889/2013 del Laboratorio Químico de la P.F.A que concluye que en la muestra de orina remitida como perteneciente a Julio Cesar Benitez se ha comprobado metabolitos de diclofenac. El diclofenac, recetado en medicina como antiinflamatorio y analgesico no se encuentra incluido en la ley 23.737. Se exceptúa la determinación de THC y de LSD por carecer el Laboratorio de la metodología a tal fin (fs. 444/7).

A.24. Informe pericial 8887 del Laboratorio Químico de la P.F.A que concluye en las muestras 1, 2 y 3 recogidas en formación chapa 5, coche 2360, cabina del maquinista, Estación Once de la Ex Línea Sarmiento, se comprobó la presencia de sangre humana la que se comportaría como perteneciente al Grupo Sanguíneo "0" y la que coincidiría con el grupo sanguíneo reconstruido e informado en el estudio pericial nro. 8884 y el grupo sanguíneo informado en el estudio pericial 9000/2013 correspondiente a la sangre indubitable que pertenece a Julio Cesar Benitez (fs.448/52).

A.25. El apoderado de UGOMS SA aportó copia del Boletín semanal de servicio y de vías precauciones (fs. 454/7).

A.26. Nota de fecha 23 de octubre aportando historia Clínica de Elina Sanguinetti, que se encuentra reservada por Secretaria, de la que surge que se le efectuó laparotomía exploratoria extrayéndole el bazo, y de Mirta Juana Albarenque (fs. 470).

A.27. Informe del Cuerpo Medico Forense, del que se desprende que se le efectuó un electroencefalograma con resultado normal, y se le realizó psicodiagnóstico del que se desprende que presenta un trastorno de personalidad con emergencia de rasgos psicopáticos, marcado aumento en los montos de ansiedad, así como impulsividad. El rendimiento en material neurocognitivo no permitió inferir ningún patrón de orden patológico previo y/o actual. Nada surge que implique que al momento del hecho padeciera algún tipo de desorden psíquico o de otra naturaleza que le impidiera comprender las circunstancias en las que estaba involucrado o le impidiera dirigir sus acciones. Probablemente, las dificultades de memoria sean parte alegadas o producto del traumatismo de cráneo, que si puede producir fallas amnésicas antero-

retrogradadas, (hacia atrás y hacia delante) pero no estarían vinculadas causalmente al evento en estudio.

Concluyó que: 1) Al momento del examen Julio Cesar Benítez no presentaba patología o padecimiento de orden psíquico y que, 2) en el momento del hecho no presentaba un desorden psíquico o de otra naturaleza que le impidieran comprender la criminalidad del acto o comprometiera la dirección de sus acciones (fs. 516/20).

A.28. Informe del Cuerpo Medico Forense con las conclusiones periciales psicológicas, del que se desprende que: El Sr. Julio Cesar Benítez presenta sobre la base de lo expuesto un trastorno de la personalidad con emergencia de rasgos psicopáticos, marcado aumento en los momentos de ansiedad de tipo persecutorio así como de impulsividad con precario control adaptativo. Evidencia indicadores que dan cuenta de la tendencia al enmascaramiento, el ocultamiento y la simulación. No surgen datos que den cuenta de alteraciones de tipo psicótico previa y/o actual. No se observan elementos compatibles con alteraciones sensoperspectivas. Se observa discordancia entre el signo de sintomatología presentada por el encartado y los hallazgos objetivados en las técnicas psicológicas por lo cual puede inferirse la tendencia a la simulación y el enmascaramiento de contenidos. El caudal de agresividad se halla contenido y sin indicadores psicopatológicos de peligrosidad actual e inminente para sí o para terceros. No se constata pérdida en el juicio de la realidad así como tampoco en la posibilidad de autovalía e independencia psíquica. Al momento del presente examen las facultades mentales encuadran dentro de la normalidad (fs. 521/27).

A.29. Informe de electroencefalograma (fs. 528).

A.30. Presentación anónima, de la que se desprende que el Jefe del tren es el guarda conforme el Reglamento Interno Técnico operativo de los ferrocarriles (fs. 533).

A.31. Informe pericial nro. 8888/13 de la División Laboratorio Químico de la P.F.A. que concluyó: 1) En las muestras identificadas como 1 (mancha de color pardo rojiza del piso de la cabina del conductor), 2 (mancha de color pardo rojizo del cabezal de la grabadora del sistema de monitoreo por cámara de la cabina, la cual presenta la inscripción “EDR410M” y 3 (mancha de color pardo rojiza del sector interno del receptáculo de la grabadora mencionada) recogidas en la Estación Once, Línea Sarmiento, formación chapa 5, coche 2360, cabina del maquinista, se ha obtenido un único perfil genético obtenido de la muestra de sangre indubitable como perteneciente a Julio César Benítez informado en el estudio pericial nro. 8892/13 de

ese Laboratorio con una probabilidad de coincidencia mayor al 99,999999999 % (fs. 540/44).

A.32. Informe pericial nro. 8892/13 de la División Laboratorio Químico de la P.F.A. que concluyó: en la muestra de sangre identificada como perteneciente a Julio Cesar Benitez se ha obtenido un perfil genético de origen masculino (fs. 545/47).

A.33. Informe pericial nro. 8883/13 de la División Laboratorio Químico de la P.F.A. que concluyó: la muestra recogida en la estación Terminal Once Anden 2 formación chapa 5, vagón 2214 obtenida del disco rígido coincide con el perfil genético obtenido de la muestra de sangre indubitable perteneciente a Julio César Benítez informado en el estudio pericial nro. 8892/13 de ese Laboratorio con una probabilidad de coincidencia mayor al 99,999999999 % (fs. 548/52).

A.34. Informe del Cuerpo Médico Forense que concluye que el examen toxicológico arrojó tanto en sangre como en orina resultado negativo (fs. 553/4 y 625/30).

A.35. Informe del Cuerpo Médico Forense que explica los efectos colaterales del Diclofenac (fs. 555).

A.36. Copia de resumen de la historia clínica (fs. 595).

A.37. Informe de la nómina de personal que intervino en el accidente (fs. 599/600).

A.38. Informe remitido por el Ingeniero electrónico Baglivo respecto del disco rígido identificado como "TBA B0160" que tenía como objetivo el resguardo de los datos contenidos en el dispositivo en cuestión, lo que arrojó resultado negativo dado que presenta daños en la superficie de los platos que contienen la información que provoca que los cabezales de lecto-escritura no logren acceder a los datos contenidos en aquella (fs. 623/4).

A.39. Imágenes satelitales (fs. 601/622).

A.40. Nomina del personal de Defensa Civil que intervino (632/3).

A.41. Copias de folio 253 y 356 del libro de ambulancia donde consta la atención de Gumercinda Servin, Joseph Eastman y Héctor Rojas; y copias del folio 523 libro de accidente de trabajo de Josph Eastman; copia del folio 109 y 110 del libro de accidente de tránsito de Joseph Eastman y Gumercinda Servin; fotocopia de folio 49 y 50 del libro de cirujía de Hector Rojas, Joseph Eastman, Gumercinda Servin y Fabian Mansilla (fs. 652/659).

B. Legajo nro. 2852 de Julio Benítez aportado por UGOMS

B.1) Historia laboral:

El 13 de diciembre de 1995, Benítez se postuló ante “Trenes de Buenos Aires” para ser tomado en el puesto de guardabarrera y el 18 de diciembre de ese año, fue notificado que había sido preseleccionado para integrar la dotación personal de la empresa.

El 31 de diciembre de 1999, firmó un contrato de trabajo con la empresa “Trenes de Buenos Aires” del que surge que se desempeña en la empresa desde diciembre de 1995 como guardabarrera, y que a partir del 1 de abril de 1999 fue reubicado en el puesto de guarda tren.

El 6 de octubre de 2005, fue notificado por Marcelo Petel –Coordinador de Recursos Humanos de “TBA” que fue promocionado para cubrir el puesto de conductor eléctrico a partir del 11 de octubre de 2005. El 1 de noviembre de 2005, fue afiliado al sindicato “La Fraternidad”.

B.2) Accidentes laborales:

De su legajo laboral surge que mientras prestó servicios para “TBA”:

*El 19 de septiembre de 2003, sufrió politraumatismos mientras se dirigía a su trabajo toda vez que al pasar por el coche furgón le apretaron la pierna derecha con un carro de supermercado.

*El 17 de febrero de 2004, mientras se encontraba realizando control de pasajeros, intentó sacar vidrios rotos y se los clavó en la planta del pie izquierdo.

B.3) Partes médicos:

Constancia de apto médico de TBA de fecha 4 de agosto de 2005 en la que consta que le hicieron examen médico y psicológico firmados por los Dres. Delinque y López Barrios.

Asimismo, surge que tuvo ocho licencias médicas por diagnóstico patología psicológica del arrollamiento.

B.4) Sanciones:

El 30 de enero de 2001 TBA notificó a Julio César Benítez que se le ha aplicado un severo apercibimiento por haberse comprobado que el 20 de enero de 2001 y debido a una desatención ha provocado un atraso en la salida del tren a su cargo de ocho minutos, lo que causó serios inconvenientes de carácter operativo y lo que determina una inconducta laboral pasible de sanción disciplinaria.

El 20 de septiembre de 2001 TBA lo notificó de que se había decidido aplicarle dos días de suspensión con motivo de haber llegado tarde a tomar el servicio el día 5 de septiembre de 2001, ocasionando serios trastornos operativos.

También se dejó constancia que el 25 de noviembre de 2004 hizo abandono de tareas.

Poder Judicial de la Nación

El 27 de febrero de 2006 la empresa TBA le aplicó 3 días de suspensión por los hechos acontecidos el 8 de febrero de 2006, oportunidad en la cuál debía asegurar el tren 3876 de acuerdo con su diagrama. De lo informado por la estación Villa Luro surge que no respetó las señales de peligro y tomó el cambio 32 en forma invertida, con este accionar provocó rotura de la barra y torcedura de la aguja del citado cambio y a raíz de ello generó un atraso en siete trenes y otro debió ser de manera total.

El 25 de febrero de 2007 la oficina de control de trenes informó a Base Operativa que el tren de referencia ingresó sin autorización ni ruta dispuesta a plataforma n° 1 de Padua. El hecho se vio agravado por encontrarse viniendo de frente el tren 3700 que circulaba por vía contraria, deteniendo este último su marcha antes de ingresar a plataforma. Como consecuencia de lo expuesto debió interrumpirse el servicio hasta la normalización parcial del cambio, que quedó clausurado debiendo extenderse el tramo de vía ocupada. Debido a lo expuesto la empresa TBA lo notificó de una suspensión precaucional con goce de haberes.

El 3 de julio de 2007 la empresa TBA notificó a Benítez que se le aplicaban tres días de suspensión con motivo de lo ocurrido el 7 de junio de 2007 fecha en la que, desempeñándose como conductor del tren 3877, sin autorización alguna inició la marcha de la formación, transponiendo la señal de salida que se encontraba “a peligro”. Como consecuencia de su accionar se produjo el taloneamiento del cambio n° 22 de Once, lo que a su vez ocasionó la clausura del ingreso y egreso de vía a la plataforma n° 3, quedando solamente operables las vías 1, 4, 5. Su actitud provocó demoras que fueron de los 7 a los 23 minutos en 23 trenes y se debieron cancelar dos servicios. Por último le informaron que su actitud era reincidente toda vez que ya había sido sancionado por motivos similares, lo que determinaba una gravísima conducta laboral.

El 18 de diciembre de 2007 la empresa TBA notificó a Benítez que se había decidido aplicarle un severo apercibimiento con motivo de lo ocurrido el 16 de noviembre de 2007, oportunidad en la que se encontraba manejando el tren 3921 y siendo las 17:25 horas partió de la plataforma 1 de Haedo con señales “a peligro” y sin autorización de la cabina, ocasionando con esa actitud serios trastornos en su sector y demás involucrados, poniendo en riesgo la integridad física del pasaje, sus compañeros de labor y el material rodante de la compañía.

El 20 de noviembre de 2008 la empresa TBA notificó a Benítez que se había decidido aplicarle un apercibimiento con motivo de lo ocurrido el 19 de octubre

de 2008, fecha en la que debía cumplir el turno y se presentó a prestar servicio de forma tardía, causando severos problemas operativos.

El 5 de agosto de 2009 la empresa TBA notificó a Benítez que se había decidido aplicarle un apercibimiento severo con motivo de lo ocurrido el 8 de julio de 2009, fecha en la que Benítez aseguraba el tren 3703 y fue llamado en reiteradas oportunidades vía radio, sin atenderlo, teniendo conocimiento de la ocupación de la vía, traspuso señales de peligro ingresando a zona de trabajo, debiendo retroceder hasta la señal A229 a los efectos de guardar cruce con tren 7404 que venía por vía contraria, ocasionando con esa actitud muy serios inconvenientes operativos.

El 29 de diciembre de 2009 la empresa TBA notificó a Benítez que se había decidido aplicarle un apercibimiento con motivo de lo ocurrido los días 9 y 11 de diciembre de 2009, oportunidad en la que se presentó tarde a cumplir su jornada laboral, ocasionando serios inconvenientes operativos.

El 10 de junio de 2010 la empresa TBA notificó a Benítez que se había decidido aplicarle un apercibimiento con motivo de lo ocurrido el 20 de mayo de 2010 cuando circulaba con el tren 3932, el cuál pasó por Ituzaingó con tres minutos de demora, por Castelar con seis metros por relevo, efectuando servicio en Estación Flores con más 13 minutos, aclarando que el operador del PCT o Base de Castelar en ningún momento recibió modulación en forma radial solicitando operario o de algún inconveniente en su equipo, razón por la cual la demora resultó injustificada.

El 28 de julio de 2010 la empresa TBA notificó a Benítez que se había decidido aplicarle un día de suspensión con motivo de lo ocurrido el 8 de julio de 2010, oportunidad en la que se encontraba circulando con el tren 3920 con destino a Plaza Miserere y se encuentra con señal C6 “a peligro”, la cual transpone sin autorización, con la gravedad de que la ruta no se encontraba confirmada, ocasionando con esa actitud muy serios inconvenientes operativos en el área.

El 23 de septiembre de 2010 la empresa TBA notificó a Benítez que se había decidido aplicarle dos días de suspensión con motivo de lo ocurrido el 7 de septiembre de 2010, oportunidad en la que, manejando el tren 3946, la base Castelar ordena que sería relevado y se encuadra en su tren 3948, haciendo caso omiso afectando en demora al tren siguiente, ocasionando serios problemas operativos.

El 30 de abril de 2010 la empresa TBA notificó a Benítez de un llamado de atención por lo acontecido el 21 de abril de 2010, oportunidad en la que circulaba con el tren 3934 entre Caballito y Once, traspuso la señal 60 de peligro sin autorización, debiendo la cabina como alternativa ingresarlo a Plaza Miserere para evitar la alteración del servicio.

Poder Judicial de la Nación

El 19 de septiembre de 2013 la empresa TBA notificó a Benítez de un severo apercibimiento por lo acontecido el 4 de agosto de 2013 fecha en la cual tomó el servicio a las 10:24 y efectuó el control de alcoholemia recién a las 12:36 horas.

En la misma fecha TBA lo notificó de un severo apercibimiento en virtud de que el 4 de agosto de 2013 estando a cargo del tren 3754 se observó en las cámaras de grabación un comportamiento inadecuado, que consistía en mantener el torso desnudo.

C. Procedimiento Operativo

El Reglamento Interno Técnico Operativo (R.I.T.O.) de la Unidad de Gestión Operativa Mitre Sarmiento S.A. y el Manual de Seguridad Operativa de la Empresa, establecen cuales son los deberes objetivos de cuidado que debe cumplir el conductor del tren.

Respecto de la idoneidad del personal, se establece que todo el personal debe ser idóneo para sus funciones, poniendo en ellas el mayor interés y diligencia, a fin de obtener la seguridad, eficiencia y celeridad necesaria (el artículo 1, inciso a, del R.I.T.O.).

Por otra parte, es obligación de todo empleado conocer las disposiciones de este Reglamento, su Apéndice y demás que se emitan, en forma de estar habilitado para cumplir correctamente las tareas inherentes al puesto que ocupa (artículo 12, inciso a, del Reglamento).

En el artículo 14, inciso “a”, del R.I.T.O. sobre Cumplimiento de las disposiciones reglamentarias, se regula que *“Ningún empleado, sea cual fuere su jerarquía está facultado para violar las disposiciones contenidas en este Reglamento ni otras que se emitan, especialmente las referentes a la seguridad de la marcha de los trenes, salvo en caso de emergencia cuando resulte materialmente imposible aplicarlas, en cuyo caso deberá informarse luego al jefe de su departamento”*.

Además, todos los empleados del ferrocarril tienen el deber de velar por la seguridad del público (artículo 21 del R.I.T.O.).

Por otra parte, en el artículo 129 -Tableros fijos, indicadores de velocidad- se prescribe que estos se emplean para indicar la velocidad en kilómetros por hora a que deben circular los trenes en un determinado punto establecido en el itinerario de Servicio.

Por otra parte, es deber de los conductores el conocimiento y la observancia de las precauciones. En tal sentido, el artículo 454 del R.I.T.O. establece que *“a) El Personal de conducción tomará conocimiento de las precauciones permanentes por el detalle que figura en el Itinerario de Trenes y, en cuanto a las*

temporarias, por medio del Boletín Semanal de Servicio, de los avisos exhibidos en los depósitos de locomotoras, o los que le sean entregados en las estaciones. b) 1. Los conductores están en el deber de observar estrictamente todas las precauciones o limitaciones de velocidades que se establezcan. 2. El hecho de no haber recibido aviso sobre una precaución, no exime a los conductores de la obligación de respetar los tableros y demás indicaciones de precaución en la vía. 3. Al observar una señal de precaución de la cual no tengan conocimiento ni indique velocidad, deberán reducir la marcha para llegar al punto donde exhibe a una velocidad no mayor de 12 kilómetros por hora, la que conservarán en todo el trecho bajo precaución”.

Por último, los empleados, cualquiera sea su categoría, deben hacer todo lo posible y recurrir a todos los medios a su alcance para evitar que se produzcan accidentes (artículo 474 del R.I.T.O.).

Finalmente, surge del art. 13 del Manual de Seguridad aportado por el Dr. Walter Iglesias de UGOMS S.A., lo siguiente: “Entrada a las estaciones terminales: Cuando un tren va a entrar a una estación terminal, antes de pasar la señal local, la velocidad del mismo debe ser reducida lo suficiente para mantener el tren dominado, sin sobrepasar la velocidad límite establecida y con el freno de emergencia habilitado a fines de su inmediata aplicación ante cualquier eventualidad” (reservado en Secretaría).

D. Testimoniales

D.1) Víctor Hugo Medina, quien manifestó que cumple servicio de régimen de policía adicional de 5 a 11 hs. de la mañana en la estación Once de Septiembre. En ese momento estaba caminando por el hall central, a la altura de los molinetes, aproximadamente entre el andén 5 y 7, ocasión que se produjo la colisión y sintió el impacto como una explosión cuando la formación saltó y se metió en la estación. Entonces, salió corriendo hacia la derecha para el destacamento de bomberos a fin de informarle que hubo un accidente.

Aclaró que cuando concurrió a buscar a los bomberos estaba cambiando la guardia, por lo cual se quedaron todos trabajando por el accidente, tanto el personal saliente como el entrante. Luego se dirigió a la oficina de la División del Jefe de servicio, y le dijo al Ppal Arnedo, que hubo un accidente y ambos salieron corriendo hacia el lugar.

Al llegar al lugar observó que pasajeros que habían bajado se encontraban arrojando piedras, y caños contra el tren y el personal policial, y que los bomberos ya estaban trabajando evacuando a la gente herida. Inmediatamente después observó que

Poder Judicial de la Nación

uno de los bomberos estaba barreteando la puerta interna de la cabina del vagón donde se encontraba el motorman, por lo que subió a ayudarlo.

Agregó que no se podía abrir ninguna de las puertas, ni la interna, ni la externa, y que los pasajeros habían roto los vidrios de la cabina y le gritaban al motorman “Te vamos a matar hijo de puta, mira lo que hiciste”.

Continuó relatando que cuando lograron abrir la puerta el motorman se encontraba sentado en el asiento del conductor con parte de la mampostería sobre él y su mochila en la mano derecha

Con relación a si Benítez efectuó alguna manifestación dijo que no pero que se encontraba consciente.

Asimismo, manifestó que cuando lo sacaron de la cabina donde se encontraron los controles de manejo, y como los pasajeros seguían enardecidos, junto con el bombero que intervino en el primer momento lo trasladaron al otro lado del vagón, y el bombero lo recostó en el piso y le colocó la mochila debajo de la cabeza.

Refirió que Benítez siempre estuvo consciente.

Luego agregó que llevaron la camilla rígida (de madera) al interior de vagón, lo colocaron ahí, y lo entrecruzaron -además de ponerle el cuello ortopédico- quedando la mochila sola en el vagón, mientras lo transportaron por el interior de la formación, unos trescientos metros hacia atrás, y salieron aproximadamente a la altura del andén 10; y luego bajaron al destacamento de Bombero, donde se encontraba la ambulancia. Indicó que ésta estaba a cargo de la doctora Claudia Ruzzio (matricula nro. 119472 Same interno 298), y que Benítez fue trasladado al Hospital Zubizarreta con politraumatismo facial.

Por otra parte, manifestó que cuando traspasaron al motorman de camilla, éste expresa ‘Mi mochila, mi mochila’, por lo cual le preguntó al bombero por la mochila y le dijo que había quedado en el vagón, entonces se dirigió corriendo hacia allá, encontrando que la mochila estaba donde y como había quedado junto con el sweater.

Interrogado acerca si al momento de ir a buscar la mochila, había alguien en el vagón, manifestó que no, toda vez que ya había custodia policial a lo largo de la formación

Por último, respecto de la cámara que filma al motorman respondió que observó que había como un televisor chiquito a la altura de los pies en el lado derecho, que tenía todo el frente destrozado (fs. 148/9).

D.2) Franco Javier Di Mango, quien manifestó que se desempeña como Oficial Ayudante del Escalafón Bomberos. El día del accidente estaba próximo a

finalizar su guardia y, encontrándose dentro del destacamento sintió un ruido muy fuerte y escuchó un grito que decía chocó el tren. De inmediato se cambió de equipo de incendio y se dirigió hacia el andén. Al arribar al andén 2 observó mucha gente frente la formación, y del resto de los vagones personas arrojándose por las ventanas.

Agregó que las personas que estaban frente la formación gritaban “asesino” y le decían que lo dejara morir que era un asesino, y luego comenzaron a arrojar elementos contundentes.

Explicó que primero observó el frente de la formación pero no vió al motorman, entonces se dirigió al primer vagón, y desde adentro del primer de este hacia la cola de la formación pudo observar tres vagones con personas en el suelo reclamando auxilio. Luego volvió a hacer una inspección en el frente de la formación y en ese momento tomó contacto visual con el motorman, a quien vió sentado en el asiento del conductor con su parte inferior de forma normal, y su parte superior inclinada hacia la derecha y su torso dirigido hacia el suelo. Entonces subió por el frente y le dijo que le hablaba el bombero, mirándolo Benitez y manifestándole que estaba bien pero que estaba atrapado y no podía salir.

Asimismo, refirió que advirtió que su pierna izquierda estaba atrapada por un fierro del torpedo, por lo que lo jaló a fin de liberarlo. Después salió por el frente de la formación y entró al primer vagón por la puerta del pasaje, solicitando a personal de su dotación una barreta a fin de franquear el acceso de la cabina del motorman. Al abrir la puerta y como no había lugar, para generar espacio, corrió la mochila que se encontraba en la parte derecha del piso de la cabina a aproximadamente 20 centímetros de la mano derecha del motorman. Luego lo tomó de la axila derecha al mismo tiempo que de la parte izquierda lo tomó el Cabo 1° Diaz, logrando sacarlo de la cabina y lo sentaron a 30 centímetros de la puerta antes mencionada.

Aclaró que lo pusieron a resguardo porque las personas estaban tirando piedras por una ventanilla que habían roto del lado del andén.

Posteriormente, se acercaron el Ayudante Ponte y otros bomberos munidos de cuello cervical y tabla rígida, avocándose a inmovilizarlo.

Indicó que el motorman estaba preocupado por la mochila y decía que tenía plata, por lo que quedó a resguardo de un funcionario policial, el escribiente Medina.

Además, manifestó que decidieron sacarlo del vagón por la cola de la formación dado que en el frente se estaban manifestando de forma agresiva, especificando que se quedó en el lugar y se avoco al resto de las víctimas.

Poder Judicial de la Nación

Por último, refirió que el tiempo transcurrido desde el accidente hasta que Benítez fue liberado fue de aproximadamente cuatro minutos, que fue todo muy rápido (fs.180/1).

D.3) Christian Gabriel Ponte, quien manifestó que se desempeñó en el Escalafón Bomberos. El día 19 de Octubre tenía que tomar servicio a las 8 de la mañana, y ese día se hizo presente en el destacamento a las 7 de la mañana, y aproximadamente 7:15 hs., encontrándose en el playón donde se ubica la Unidad escuchó un estruendo, por lo cual se asomó hacia la calle Perón y miró hacia la Av. Pueyrredón pensando que se trataba de una colisión de un colectivo. En ese interin una persona de mantenimiento de TBA se acercó hacia la puerta del Destacamento y gritó que el tren había colisionado nuevamente. Al regresar hacia el destacamento observó que el personal de la guardia saliente estaba equipado de incendio, llevando tablas rígidas, cuellos ortopédicos y elementos de efracción como por ejemplo barretas que se utilizan para realizar palancas, y se dirigían hacia al andén.

Continuó relatando que ingresó al Destacamento y moduló a la División Central de Alarmas para dar aviso de que había colisionado nuevamente una formación ferroviaria y que se envíen dotaciones de apoyo. Entonces se cambio de equipo de incendio y se dirigió hacia el anden. Al salir ingresó personal de su mismo turno de nombre Cabo 1° Diaz Mauro y Sargento Rendo Sergio, y unos minutos antes ya se había hecho presente el Sargento Goncalves Cristian y el Cabo Fernandez Adrián.

Agregó que se dirigió hacia el andén y cuando llegó a la plataforma nro. 2, vió que el tren estaba metido unos metros hacia la estación y que una multitud que estaba apedreaba el primer vagón mientras a los gritos manifestaba que quería matar y le decía “Dejalo que se muera” y otras personas que gritaban ‘Hijo de puta te vamos a matar!’. Inmediatamente ingresó por la puerta del medio del primer vagón donde accede el pasaje, y observó en el otro extremo una persona semi- sentada en cuarenta y cinco grados apoya sobre su antebrazo izquierdo con lentes de sol oscuro puestos y con la parte de la nariz y la boca ensangrentada, indicándole el Ayudante Di Mango que era el motorman y que lo había liberado.

Interrogado acerca de si observó una mochila cerca del motorman, manifestó que pudo ver una mochila en frente de donde estaba él aproximadamente a un metro y medio.

Asimismo, manifestó que como no era seguro sacarlo por el hall les dieron la orden de retirarlo por el interior de la formación hasta el extremo final del anden, y luego cruzar al destacamento donde los esperaba la ambulancia del SAME

para trasladarlo. Se encontraban presentes –al momento de retirar a Benitez de la formación- el escribiente Medina y dos personas de la Policía Federal, junto con el Cabo 1° Diaz , el Cabo Argüello y dos personas más de bomberos- uno del grupo especial de rescate y uno más de equipo de incendio.

Refirió que una vez depositado Benitez en la ambulancia regresó al andén a fin de continuar con las tareas de rescate dado que había víctimas de distinto grado, observando que la multitud que había tratado de agredir al motorman había sido retirada por personal policial.

Por último, manifestó que el motorman se encontraba consciente, y que en los momentos que estuvo con él no manifestó nada (fs. 169/70).

D.4) Ariel Jonathan Verbner, manifestó ser jefe de sistema de la empresa UGOMS, explicó que el Sistema de Posicionamiento Global ubicado en la formación reporta la posición del tren cuando tiene señal celular; es decir, que si no tiene señal, la posición no se informa; quedando en la cola de entrega hasta el momento de recuperar la señal.

Respecto de cual sería la última posición del tren según los informes del GPS explicó que el tren lleva dos sistema de posicionamiento; uno en la cabina y otro en la cola por lo cual aportó al tribunal otros informes de posicionamiento. Indicó que el GPS delantero dejó de transmitir al momento del impacto; y que eso ocurrió a las 7:32:45 horas en una velocidad de 22 km/h.

Aclaró que en la presentación anterior se encontraría desfasado uno de los eventos; motivo por el cual en uno de los horarios, precisamente a las 7:33:07, se señaló que el tren llevaba una velocidad de 23 km/h. Sin embargo, según surge del nuevo informe a ese horario el tren ya estaba quieto; es decir, ya había impactado. En el nuevo informe quedó totalmente aclarado, según los dos GPS que coinciden plenamente: la posición, el horario, la velocidad y a qué GPS corresponde.

Agregó que los GPS se identifican: el delantero con el número 2068, y el trasero, que es el que sigue transmitiendo luego del impacto; lleva el número 3014.

Interrogado acerca de por qué motivo los horarios de las posiciones se encuentran desordenados, manifestó que posiblemente, en el momento que el GPS tenía que entregar la posición del tren, no lo hizo secuencialmente y quedó en la ‘cola de entrega’, entregándose posteriormente y lógicamente, fuera de horario. Pero ese horario que la posición informa, es preciso en el momento que ocurrió (fs. 353).

D.5) Juan Carlos Narmona, manifestó que subió en la estación Ramos Mejía aproximadamente a las 07:00 hs., en el primer vagón, dado que el tren venía lleno. Agregó que observó que el motorman se bajó y se desperezó mucho, que hizo

movimientos clásicos de desperezarse y de estiramiento, todo en el andén de la estación de Ramos Mejía, luego de lo cual se volvió a subir y el tren arrancó.

Agregó que pudo apreciar que venía como recostado sobre los controles, pero que luego no encontró ninguna anomalía en el servicio hasta salir de la estación Caballito.

Asimismo, manifestó que al entrar en Once están todos los cambios de vías, y que en dicho momento se dio cuenta de que venía ligero porque en el cruce de vía pegó un sacudón que no le pareció normal. Luego, sintió el golpe contra los amortiguadores, y salió por sus propios medios. Que no quería ocupar una ambulancia porque estaba bien, que el médico le dijo que tenía traumatismos y que tome una pastilla cada 8 horas para el dolor.

Con relación a si cuando salió de la formación vio al conductor y que especifique las circunstancias, manifestó que “se lo querían comer”.

Interrogado para que diga si en algún momento, previo al impacto con el andén, percibió algún tipo de frenada, grito o signo de advertencia proveniente de la cabina del conductor, refirió que no, que no frenó y que directamente sintió el golpe.

Respecto a si percibió en algún tramo del trayecto, desde que subió en Ramos Mejía, hasta que la formación se accidentó en Once, alguna irregularidad en el personal del servicio, dijo que no, nada raro, a parte del motorman desperezándose en Ramos Mejía.

En cuanto a si observó en algún momento algún guarda o personal dentro de los vagones, respondió que no vio a nadie y que cuando el tren chocó no abrieron las puertas (fs. 376/376 bis).

D.6) Héctor Adrián Martín, quien refirió que ascendió al tren en la estación Castelar aproximadamente a las 6.30 hs. Refirió que llegando a la estación de Haedo, frenó la formación pero advirtió que no era la estación, y volvió a darle marcha mas rápido, y luego frenó bastante fuerte donde debía. Agregó que en las otras estaciones frenaba normal.

Asimismo, manifestó recordar que estaba esperando para bajar, que iba en el último asiento, donde termina el vagón, que se paró para bajar y sintió un ruido, por lo que miró hacia adelante y vio el tren estaba levantado. Luego de ello, se cortó la luz, vio vidrios que se rompían y escuchó griterío. Entonces miró para atrás y vio el acordeón de vagón a vagón, y pasó al otro donde un muchacho estaba abriendo la puerta y salió por ahí.

Respecto a si cuando salió de la formación vio al conductor refirió que descendió por la puerta que estaba abierta, del segundo vagón, y observó que las personas le tiraban piedras al maquinista (fs. 398/9).

D.7) Fabián Roberto Mansilla, refirió que ascendió a la formación en la estación de Castelar, aproximadamente a las 06:40 hs. Además, manifestó que en Haedo frenó antes de llegar al andén y después entró bien, y que saliendo de Caballito frenó bruscamente.

Agregó que cuando colisionó estaba mandando un mensaje por celular y escuchó ruidos y empezó a notar polvo, y las luces se apagaron. Recordó estar en el andén arrodillado. Asimismo, manifestó que las personas apedreaban al maquinista y le gritaban “asesino”.

Luego, refirió que fue trasladado al Hospital Penna, donde le diagnosticaron que presentaba un coagulo en la cabeza (fs. 411/12)

D.8) Gumercinda Servin, manifestó que ascendió a la formación en la estación Paso del Rey, que subió al primer vagón. Agregó que no notó nada anormal en el viaje, y que el tren frenaba normalmente en todas las estaciones.

Asimismo, refirió que cuando el tren llegó a la estación de Once estaba sentada y por la frenada se golpeó la cara contra el asiento de adelante. Que fue asistida en el andén y luego la trasladaron al Hospital Penna, donde se le diagnosticó que tenía traumatismo en la nariz .

Refirió no haber visto al conductor, aclarando que se dió cuenta que el tren nunca frenó (fs. 400).

D.9) Cecilia Solange Mansilla, refirió que ascendió a la formación en la estación de Ituzaingó, aproximadamente a las 06:15 hs. Agregó que en la estación Ciudadela frenó el tren de manera brusca, y que en la estación Liniers frenó por delante del andén.

Asimismo, manifestó que cuando el tren ingresó en la estación de Once, venía mirando para el lado de Moreno, que estaba parada en el cuarto vagón y tenía puesto los auriculares y de repente se fue para atrás. En ese momento, sintió que se decapitaba, golpeándose la espalda contra los asientos que tenía atrás y después se fue de rodillas para adelante y su cara golpeó contra la puerta opuesta a donde estaba parada.

Cuando pasó el impacto, se dió cuenta de que tenía el hombro izquierdo dislocado, pero como hizo el curso de auxiliar de kinesiología, rápidamente uso los asientos del tren para ponerse el hombro de vuelta en su lugar. Que con su arma, se golpeó por debajo de las costillas.

Recordó que estaban las puertas del tren trabadas, y que vio una persona, de sexo femenino, mayor de edad, que estaba tirada en el piso que le pidió ayuda, por lo que la asistió. Cuando la sacó del tren, ésta preguntó por su hija, por lo cual volvió a entrar al tren, se acreditó como policía, y la encontró atravesada entre medio de los asientos, manifestándole que no sentía las piernas, luego de lo cual la dejó al lado de la madre y llegó el SAME.

A continuación, como observó que había mucho tumulto adelante, y que todavía seguían cerradas las puertas, intentó hablar con la gente para que dejaran espacio y así sacar a la gente de adentro. Cuando logró entrar el SAME, empezaron a sacar más gente y a los heridos, que estaban más grave, se los iban llevando. Cuando salió para el lado del hall de Once, entró el DOUCAD, que es el equipo de contención de policía, para poder abrir paso al SAME dado que no podían entrar por la cantidad de gente que había en la zona del accidente. Remarcó que tanto el SAME como los Bomberos llegaron rapidísimo.

Aclaró que a la gente de rescate se le complicó llegar hasta el lugar del accidente por la gran cantidad de gente que había allí, y porque un grupo de personas que estaba dentro del hall empezó a arrojar cualquier cosa que tenían a mano al personal policial.

Agregó que luego la llevaron al Hospital Churruca, y al ingresar, entró con un ataque de nervios, y muy golpeada. Refirió tener luxación del hombro izquierdo, retraídas las cervicales, dolor de rodillas, mucho dolor de cabeza. Asimismo, estuvo mareada, y tuvo dos desmayos y vómitos.

Por último, refirió no ver al conductor ya que se avocó a ayudar a la gente (fs. 411/12)

D.10) Nicolás Eduardo Samudio, quien manifestó que abordó el tren en la estación Liniers, alrededor de las 7:20 o 7:25 hs. de la mañana y viajó parado. Refirió que no notó ninguna anomalía y que lo único que sintieron varias personas en la estación Caballito fue un olor particular muy fuerte, como a quemado.

Agregó que el tren de Liniers al final del trayecto, antes del accidente, frenó con normalidad.

En cuanto a lo ocurrido, recordó que tenía una mujer al lado y en ese momento sintió el golpe y el estallido de los vidrios, los cuales cayeron. También, que la mujer se le cayó encima, que él salió por sus propios medios y fue al Hospital Ramos Mejía.

Respecto de las lesiones dijo que tenía un desgarro y hematomas internos y que le recetaron diclofenac para los dolores.

Por último, manifestó que no prestó atención por lo cual no vió al motorman (fs. 426/7).

D.11) Victoria Estefania Gallotta, refirió que abordó el tren en la estación Morón, aproximadamente a las 07:00hs, y que las estaciones Caballito y Flores frenó muy brusco y recordó que el tren iba muy rápido. Al llegar a las estaciones no se notaba que bajara la velocidad, sino que frenaba bruscamente.

Agregó que al llegar a Once sintió el impacto, y no advirtió ninguna frenada del tren. Que la gente gritaba y se desesperaban por bajarse, las mujeres lloraban, las puertas se abrían y se cerraban. Cuando chocó el tren, se fue para adelante, y después volvió para atrás y ahí se cayeron algunas personas en sus piernas. Una vez que se abrieron las puertas, salió corriendo. Recordó haber visto gente que quería pegarle al motorman.

Respecto de la lesiones manifestó que se golpeó la pierna derecha y la espalda. Una vez que estuvo en su casa, se relajó y empezó a dolerle todo el cuerpo, por lo cual fue al hospital donde le hicieron radiografía de columna y otra de cervical, y después le inyectaron diclofenax y dexametazona. El diagnóstico fue lumbalgia y hematomas en las piernas (fs. 428/9).

D.12) Mario Rubén Cominotti, refirió ser el jefe de material rodante eléctrico de la Línea Sarmiento. En cuanto a los controles que se efectúan manifestó que habitualmente, hay dos controles: el check-list y el de revisión AB. Su equipo realiza ambos. El primero se efectúa todos los días y el de revisión aproximadamente, cada veinticinco días o un mes.

Aclaró que cuando un tren se avería, se lo repara y se le vuelve a hacer el control de check-list o de alistamiento, donde es revisado: se lo controla que traccione bien, que frene bien, los acopladores y los dispositivos de seguridad.

Respecto de la diferencia entre los controles de 'check-list' y de 'revisión AB o alistamiento', manifestó que el de check-list se efectúa todos los días, pero es más bien básico. Se controla que esté todo bien y que funcione perfectamente. Se hacen dos controles de 'check-list'; el otro se hace cada tres días, donde se le revisa también los 'bogies', los acopladores, los tanques; es más profundo que el 'check-list' común. A su vez, también está el de 'revisión AB', que es más completo que ambos 'check-list', porque se revisa equipo por equipo y se los controla con más intensidad. Con relación al control que se le efectuó a la formación chapa número 5, refirió que el equipo a su cargo la examinó en el depósito de Castelar, precisamente el 15 de octubre pasado. Ahí se revisaron todos los equipos, se le hizo el control de 'revisión AB' –el más amplio–: los frenos, los acopladores, los bogies (esto es la parte del tren que lleva

la suspensión, la rueda y motores de tracción), el aire acondicionado (si tiene), todos los roles de funcionamiento. Se abren, se limpian, se revisan los contactos profundamente, se controlan y se establece que esté todo bien. Una vez que se termina, de acuerdo a los resultados, puede salir a servicio o queda adentro, para ser reparado lo que no se pudo en ese momento.

Interrogado respecto al control de alistamiento efectuado el 18 de octubre pasado, manifestó que los tildes significan que estaba controlado y en orden. Sin embargo, las “x” significan que en ese momento no se revisó o, más bien, que quedaba pendiente para efectuar en el check-list más profundo; el que se efectúa cada tres días.

Y eso es porque con el check-list ligero se puede ver correctamente si funciona bien.

Agregó que en ese momento le faltaban tres compresores que quedaban pendientes para reparar, pero aclaró que una formación funciona con normalidad sin esos tres compresores. Explicó que los compresores generan el aire comprimido para manejar la apertura y cierre de puertas y los frenos. Sin embargo, a pesar de que no llevaba los tres compresores, la formación puede funcionar perfectamente porque tenía cinco compresores más en funcionamiento. Los compresores que llevaba marca “Atlas Copco” son superiores a los originales, no son como los japoneses que necesitan enfriarse, estos funcionan en todo momento y no es necesario que pase un tiempo prudencial. Antes llevaban ocho compresores japoneses “DH25”, que necesitaban un tiempo de descanso para volver a funcionar; y por eso había tanta cantidad.

Sin embargo, en esa formación se reemplazó los ocho compresores, por los nuevos marca “Atlas Copco”. Además, la formación tiene un sistema de seguridad que si no dispone del suficiente aire comprimido para el frenado, no arranca; es decir el tren no funciona, si no hay suficiente aire comprimido para frenar sin problemas.

Con relación al sistema de frenado de la formación chapa 5, manifestó que las zapatas aprietan la rueda proporcionalmente a cómo se gira la palanca de frenado, es decir, cuanto más se gira la palanca, más presión hace la zapata a la rueda. Es un sistema “Sabwabhco”, de origen brasileño. Es electro-neumático. Refirió que no tenía ningún desperfecto.

Aclaró que cada coche tiene su sistema independiente de frenado en relación con los demás coches; es decir que si un sistema de frenado se rompe, hay siete sistemas más que frenan igual. Además, que la formación lleva un lazo de seguridad que maneja la válvula de freno de emergencia y que en el caso de que en alguna parte el lazo se corte, se activan todos los sistemas de frenado que son independientes. Por ese motivo cuando el tren impacta, se puede ver cómo todos los

coches frenan y no se chocan entre sí. Este sistema eléctrico es muy superior al mecánico, es más rápido porque es una señal eléctrica. Es decir, al momento del impacto los frenos funcionaban perfectamente, porque sino claramente no hubiera sucedido el frenado que los demás coches hicieron.

Asimismo, manifestó que el sistema de seguridad de la formación chapa 5, tiene un golpe de puño de emergencia en el pupitre, también tiene el sistema de 'hombre muerto' y la llave de habilitación de pupitre que si se cierra corta la corriente. Que cualquiera de esos sistemas pudo haber sido usado por el maquinista y que todos funcionaban perfectamente. El 'golpe de puño de emergencia' es un botón que se encuentra en el pupitre, de fácil acceso al maquinista, que al presionarse activa el freno de emergencia. Por su parte el sistema de 'hombre muerto', es un botón en el joystick y un pedal en el piso; mientras cualquiera de los dos esté presionado, el tren sigue funcionando. Si ninguno de los dos está accionado, el tren automáticamente se frena y no funciona.

Agregó que girando la llave, se apaga el pupitre y se activa el freno de emergencia. También es de fácil acceso, porque de hecho, el maquinista al subirse a la cabina, debe girar la llave para prenderlo. Por ese motivo es que es de fácil acceso a él. (fs. 458/59).

En oportunidad de ampliar su declaración testimonial, manifestó que el sistema de 'hombre muerto' frena el tren al soltar los pulsadores, de manera inmediata. El conductor debe apretar cualquiera de los dos pulsadores (el pedal o el botón del joystick). Si el tren se dirige en marcha normal y el conductor suelta ambos pulsadores, el tren inmediatamente acciona el freno de emergencia que activa los frenos de todos los coches. Resaltó que cada coche tiene su sistema de frenos independiente; de modo que al accionarse el freno de emergencia, cada coche activa sus frenos. Sin embargo, si el tren está en punto muerto, es decir que el inversor de marcha está en punto neutro, el conductor puede soltar los dos pulsadores de 'hombre muerto' y el tren no acciona los frenos. Aclaró que en esa cabina el 'hasler' no funcionaba.

Respecto de la función cumple el 'hasler', manifestó que es un sistema que registra distintos parámetros del tren; entre ellos mide la velocidad de la formación. Esto obliga a que si el tren lleva una velocidad mayor a 5 km/h, el conductor deba presionar el sistema de 'hombre muerto', esté o no en punto neutro el inversor de marcha. Sin embargo, como el 'hasler' no funcionaba, es decir que no medía la velocidad, entonces el conductor podía anular el 'hombre muerto' únicamente con poner en punto neutro el inversor de marcha, sin importar la velocidad. De todos modos, de esa forma queda el funcionamiento como en los Toshiba originales; es una

función que le incorporó TBA. Destacó que el 'hombre muerto' sí funcionaba perfectamente.

Por otro lado, el 'hasler' registra algunos accionares del motorman: frenos de emergencia, velocidad, apertura y cierre de puertas, bocina y detecta zona de freno. Algunos registran el accionar de ambas cabinas, pero otros no; porque algunas cabinas mantienen el 'hasler' siempre prendido y algunas se prenden con la llave de pupitre. Eso depende de quien armó el tren, no es una decisión de UGOMS.

En cuanto a la función que cumple el inversor de marcha, refirió que está justo al lado del joystick. El inversor de marcha sirve para ir para adelante, dejarlo en punto muerto o ir para atrás; define la dirección en la que la formación se dirige. El joystick, en cambio, permite decidir a qué velocidad o qué cantidad de freno para, según el giro que se le de.

Por otro lado, en cuanto a las chicharras de emergencia que hay dentro de la cabina, refirió que puede ser un aviso del guarda o que alguien haya apretado un pulsador de salón. Que en la época de la ex TBA, se decidió que los pulsadores de emergencia en los salones únicamente emitieran una chicharra que sonara dentro de la cabina del conductor, para avisarle de la emergencia y ahí él decidía si frenaba o no el tren. Antes el pulsador frenaba el tren pero ahora únicamente emite una chicharra dentro de la cabina del conductor.

Interrogado acerca de si el guarda desde el 'coche de cola' podía accionar algún sistema de frenado, manifestó que sí, pero únicamente presionando el pulsador de emergencia que permanece activo estando o no habilitada la cabina con la llave del pupitre (fs. 639).

D.13) Daniel Alberto Lamastra, refirió ser Jefe de Seguridad Operativa de la empresa UGOMS, sector que realiza estudios de los accidentes y sugieren medidas correctivas. Así también mencionó que durante el funcionamiento normal de los trenes, hacen reelevamientos de estaciones, de los pasos a niveles, y que para ello, poseen un centro de control de velocidades por GPS, que opera en el momento en que está andando el tren, controlando por ejemplo si se está excediendo la velocidad.

Luego mencionó que el 19 de octubre del año en curso el centro de control de GPS estaba en funcionamiento y agregó que respecto del recorrido que hizo el tren chapa 5 el 19 de octubre, la persona que hacía el monitoreo no observó nada extraño en el recorrido, lo único que anotó en la planilla fue la velocidad a la que ingresó en la estación en la que colisionó. Puntualmente, en esa estación tenía que ingresar a 12 kilómetros por hora con el tren dominado, pero lo hizo a 22 kilómetros por hora.

Agregó que en todas las estaciones terminales está señalizado que, la velocidad máxima para el ingreso de la formación es de 12 kilómetros por hora (esto figura en el manual de seguridad de la empresa), que el cartel está aproximadamente 250 metros antes del paragolpes, y que cuatrocientos metros antes de punta del andén hay un cartel anterior que indica que ya tiene que bajar la velocidad a 30 kilómetros por hora. En relación con éste último paso dijo que conforme el GPS pasó a la velocidad que correspondía a 31 kilómetros por hora.

También indicó que él no tuvo conocimiento de ninguna comunicación radial a lo largo del trayecto.

Luego refirió que los excesos de velocidad son reportados a la Base Operativa que se encuentra en Castelar y que dicha circunstancia no es advertida a los conductores. Mencionó que los únicos que tienen comunicación con los trenes son los puestos de control, las guardias operativas, las cabinas de señales y los supervisores y aclaró que el puesto de control es el que observa la circulación del tren y el que podría advertirle sobre el exceso de velocidad.

En relación a lo expuesto indicó que no se puede establecer si el conductor respeta la velocidad en trayectos no precaucionados; si de acuerdo al GPS se determina que en las otras estaciones ingresa sin exceso de velocidad, y que ello puede ocurrir porque respeta la velocidad, o porque tiene diligencia para reducirla antes de los puntos de precaución.

También aclaró que los controles de velocidad se realizan en los puntos en que existen precauciones, en terminales y en los empalmes, y que no se controla dónde no está precaucionado, allí el límite de velocidad es de 60 kilómetros por hora.

Refirió también que la formación del chapa 5, no tenía otros registros de exceso de velocidad en puntos de precaución anteriores.

Agregó que en el GPS del chapa 5 se encuentran los registros donde puede advertirse que el conductor excedió la velocidad en los siguientes puntos: entre las estaciones Paso del Rey y Merlo hay un reporte entre las 6:28:45 horas hasta las 6:29:27 donde llega a una velocidad máxima de 65 kilómetros por hora; entre las estaciones San Antonio de Padua e Ituzaingó alcanza una velocidad de 63 kilómetros por hora a la hora 06:38:49; entre las estaciones Castelar y Morón a las 06:501 horas sube a 68 kilómetros por hora, entre las estaciones Morón y Haedo a las 06:547 horas hay un registro de 63 kilómetros por hora, entre las estaciones Haedo y Ramos Mejía a las 06:586 horas hay un registro de 69 kilómetros por hora y a las 06:58:36 se eleva a 74 kilómetros por hora, entre las estaciones Ramos Mejía y Ciudadela el registro más alto es a las 072:28 horas a 73 kilómetros por hora. Entre Villa Luro y el paso a nivel

Nazca, la velocidad máxima es de 30 kilómetros por hora, del registro se advierte que bajó la velocidad salvo a las 07:16:58 que marcó un registro de 42 kilómetros por hora y finalmente, entre las estaciones Caballito y Once alcanza los 68 kilómetros por hora a las 07:29:31

Continuó diciendo que después de Flores volvió a permitirse la velocidad a 60 kilómetros por hora y entre Caballito y Once lo puso a 68 kilómetros a las 07:29:31, que después siguió normal.

Agregó que hubo un último registro del GPS a 22 kilómetros por hora que fue cuando chocó, en esa oportunidad se perdió la señal al cortarse la corriente por el choque.

Dijo que el conductor frenó abruptamente, al límite y eso lo pudo determinar por los registros de GPS, y mencionó que en la estación Paso del Rey, antes de llegar a la estación, el conductor circuló a aproximadamente 40 kilómetros por hora (6:24:31) y en segundos después lo bajó a ocho kilómetros por hora (6:25:04), prácticamente a paso de hombre. Asimismo, dió otro ejemplo que es el trayecto de Merlo, a las 6:30:27 horas va a 29 kilómetros y a las 6:30:54 a 2 kilómetros.

En relación a los excesos de velocidad desde Villa Luro al paso nivel Nazca, refirió que no fueron reportado porque son pequeños picos de exceso de velocidad y no mantuvo la velocidad constante fuera de lo normal. Mencionó que el conductor no frenó porque la velocidad que marcaba la cabeza reportó a las 7:32:45 que el tren venía en su parte delantera a 22 kilómetros por hora y la cola del tren en su parte trasera a las 7:32:56 reportó la misma velocidad, en tanto si hubiese estado frenando la velocidad del GPS que marcaba la cola tendría que ser menor a la velocidad que marcaba el GPS de la cabeza del tren.

También refirió que la Oficina de Control de Trenes emite a diario precauciones, allí constan todos los ramales de las líneas Mitre y Sarmiento con las precauciones establecidas en distintos puntos y que la base operativa le entrega a cada conductor el Boletín de vía "A".

Aclaró que la función del boletín diario de servicio y notificación, consiste en advertir a los maquinistas de las precauciones establecidas en el sector; marcar en qué día, qué zona, a qué velocidad debe pasar, si está protegido con banderas. Todo para que el maquinista esté advertido acerca de situaciones que lo ameriten.

Refirió que existen cámaras de video de UGOMS, y de la Policía Federal Argentina, desconociendo si funcionan (fs. 460/3).

D.14) Omar Enrique Di Dio, refirió que está a cargo de toda la gestión inherente al material rodante. Respecto del tren chapa 5 indicó que cumplió con el mantenimiento establecido. Que el día 15 de octubre la formación estuvo en el depósito de Castelar para su mantenimiento y que la revisión la hizo Antonio Buena, que es el supervisor. La revisión general consiste en que el tren queda detenido un día y se sigue los lineamientos y puntos de revisión de una cartilla de mantenimiento establecida (estos son puntos fijos para controlar siempre) que hay que ver si necesita mantenimiento o reparación de algún tipo, y que en esa oportunidad, se revisan todos los coches que componen la formación. Si se advierte que el tren requiere mantenimiento o reparación queda en depósito hasta que esté en condiciones de volver a funcionar, se revisan niveles de aceite, escobillas, funcionamiento de todos los sistemas, es decir, se chequea punto por punto todo lo establecido en la cartilla de revisión “AB”, y se completa una cartilla por cada vagón de la formación. Al lado de cada ítem de la planilla se coloca un tilde cuando ese punto ya fue revisado y está en correcto funcionamiento.

Explicó que el mantenimiento es mensual y después están los alistamientos que se hacen a diario que consisten en un chequeo de toda la parte funcional y de seguridad del tren, pero la revisión mensual es algo mas profundo y se hace respecto de todo el equipamiento. El alistamiento se hace todos los días antes de que la formación empiece a funcionar, y concluyó que no sabía quién lo había realizado ese día (fs. 464).

D.15) Santa Lucía Gómez, refirió que ascendió a la formación en Liniers, aproximadamente a las 07:00hs. Indicó que en Caballito frenó de golpe, luego siguió su marcha. Respecto de la colisión manifestó que iba casi en la parte donde maneja el conductor, que en ningún momento escuchó un pedido de ayuda por parte de este maquinista. De repente escuchó el golpe y gente gritando, y cuando miró para atrás observó su hija en el piso y a una persona sobre ella. Dijo que su hija gritaba “me duelen las piernas, me duelen las piernas”, entre varias personas ayudaron a bajarla y a acostarla en el andén. Después vió que revoleaban de todo.

Asimismo, manifestó que está embarazada de 7 meses, y que con los nervios le dieron contracciones. Los médicos le dijeron que estaba todo bien, pero su hija María Antonella Fernández, ingresó muy golpeada.

Por último, refirió que observó que las personas pateaban las puertas, rompieron todo, le gritaban al motorman si quería matar más personas o qué, le tiraron tachos y de todo (fs. 515).

D.16) Walter Damián Antonio Rubio, quien refirió que el 19 de octubre se subió al tren “chapa 5” en la estación de Merlo, aproximadamente a las 6:30 horas. Que había poca gente, por lo que entró al coche furgón y se sentó. Después se fueron subiendo más personas y terminaron siendo alrededor de 30 en el furgón. Viajó sentado todo el viaje.

Refirió que notó que el tren iba muy rápido, a una velocidad mayor a la que normalmente está acostumbrado.

Señaló que viajó sentado todo el tiempo, pero cuando estaba llegando a la estación de Flores notó que el tren frenó muy de golpe, al punto de que varias de las personas que estaban paradas dieron dos o tres pasos para adelante y todos se asombraron. Después también advirtió que llegando a la estación de Caballito volvió a pasar lo mismo pero no fue tan de golpe el freno, fue un poco más suave pero se sintió.

Manifestó que antes de llegar a Once se paró, habían más o menos diez personas delante de él. Estaba en la primera puerta del furgón, iba escuchando música parado sin apoyarse en ningún lado. También vio gente que venía caminado para adelantarse para bajar y de repente se fueron todos para adelante porque el tren frenó de golpe. Explicó que se dio con un fierro del tren en las costillas y en la cabeza y unas chicas que estaban al lado se cayeron encima suyo, golpeándolo en el pie. Después la gente empezó a gritar, estaban todos desesperados y se dieron cuenta de que las puertas no se abrían, entonces la gente empezó a salir por las ventanas y, como pudieron forcejaron las puertas que se abrían y cerraban fuerte, así podían empezar a salir.

Indicó que salió por sus propios medios, y que estaba muy golpeado. Explicó que tiene una operación de cabeza y, en ese momento, le dolía muchísimo, por lo que lo derivaron al Hospital Piñero de Flores, donde le sacaron dos placas de la cabeza y una de la rodilla y le dijeron que tenía politraumatismo cerebral.

Asimismo, manifestó que viajaba solo y que cuando salió del tren vio gente gritando, queriendo tirarle piedras al maquinista al que también insultaban, pero los policías estaban custodiando y que observó que cuando llegaron las ambulancias al primero que sacaron fue a él.

Por último, explicó que gente del Ministerio de Salud de la Municipalidad de Merlo fue a su casa para decirle que estaban a su disposición. Igual fue al Hospital Durand a hacerse ver porque le empezó a sangrar el oído después del golpe y quería saber si había afectado en algo la operación. Ahí le hicieron una aspiración, le limpiaron bien el oído y le dijeron que por suerte el golpe no hizo mucho daño, Finalmente, refirió que de los otros golpes todavía seguía dolorido, sobre todo la cabeza (fs. 534/5).

D.17) Maximiliano Mortarini, Operador de Control de Trenes de la línea Sarmiento, quien refirió que se encarga de controlar el tráfico de trenes, y estaba trabajando el día que ocurrió el accidente del 19 de octubre. Que se encarga de un control mediante gráficos y con un itinerario expandido de los horarios de los trenes y por GPS.

Señaló que no observó nada inusual, que el tren iba realizando el servicio normal y cumpliendo los horarios, que no se comunicó por radio con Benítez en ningún momento del recorrido y que él físicamente trabaja desde Retiro.

Respecto del GPS, indicó que no le marcó a lo largo del recorrido un exceso de velocidad. Igualmente refirió que él no está encargado de controlar la velocidad a la que va el tren sino que lo que controla es el recorrido y los horarios; y que la formación en cuestión fue cumpliendo los horarios normales en todas las estaciones. Agregó que salió 5 minutos demorado y en todas las estaciones iba manteniendo la misma demora.

Explicó que una vez que ocurrió el accidente moduló con el operador de guardia que está en la estación de Once pero no recordó ese día quién estaba trabajando desde la estación. Indicó que operadores de guardia sólo hay en las estaciones de Castelar y Once. Señaló que le dio el aviso de emergencia y le explicó que fue el tren 3742 que impactó en plataforma 2.

Manifestó que es muy raro que se tengan que comunicarse con el maquinista si viene llevando un recorrido normal y a horario; salvo que él iba observando estaba haciendo su servicio con normalidad. Ello, salvo que tengan que comunicarse por algún problema de señales o algo ajeno a su formación. Explicó que él se encarga de controlar que los trenes estén llegando a horario y que se vaya cumpliendo el itinerario estipulado para el día.

Por último, refirió que una vez que ocurrió el accidente el operador de guardia de Once le dio aviso y le comunicó al tren 3746 -que era el que venía atrás- que no ingrese en la estación Once, la electrificación de las vías se quedó sin electricidad a raíz del accidente y solicitó que no la habiliten (fs. 536).

D.18) María Ayelén Biltres, quien refirió que el 19 de octubre de 2013 tomó el tren chapa 5 en la estación de Ramos Mejía, aproximadamente a las 07:00 hs y que notó que el tren iba más rápido de lo normal y en algunas estaciones pasaba más rápido y en otras más lento.

Respecto cómo frenaba el tren manifestó no recordarlo. Señaló que cuando llegaron a la estación Caballito, iba sentada, y ahí se paró para ir al primer vagón. Antes de llegar a Once, ya estaba en el primer vagón, esperando que se abra la

puerta para cuando estacione en la plataforma. Manifestó que estaba parada en la tercera puerta del primer vagón y que cuando el tren impactó en la estación Once, se escuchó un ruido muy fuerte y se fueron todos los pasajeros para adelante, y después cayeron al suelo, formándose como un embudo entre la puerta que conecta el primer vagón con la puerta del segundo vagón; luego de lo cual el vagón rotó un poco para el lado contrario de la puerta que se iba abrir.

Señaló que tenía gente encima, otros pasajeros se fueron para el segundo vagón y otros intentaban abrir las puertas. Desde el lado de afuera, otros pasajeros abrieron las puertas y pudo salir sola, había mucho humo en ese momento, la gente se acercó al área del motorman. Refirió que temblaba y que estaba en estado de shock, que llamó a su trabajo para contarles lo que había pasado, y que de ahí decidió ir a su obra social, Swiss Medical, que esta en Pueyrredón y Santa Fe, y fue atendida a las 7:58 hs. En el sanatorio, le dieron una pastilla sublingual, un calmante para los dolores, y le hicieron un estudio neurológico y placas, y ahí llamaron a su ART y la derivaron al Hospital Dupuytren.

Indicó que tiene un golpe en el hombro derecho, que estuvo en estado de shock, y tuvo dolor de cabeza y cervicales y en la pierna izquierda tiene un desgarro, producto del accidente.

Manifestó que viajaba sola y que no vio al maquinista cuando salió del tren, pero que si lo vió en el Hospital Dupuytren, y recordó que cuando bajó del tren, todo el mundo le gritaba al motorman, circunstancia de la que posee registros fílmicos de cuando la gente le gritaba al motorman (fs. 537).

D.19) Carina Elisabet Torres, quien refirió que el 19 de octubre de 2013 tomó el “chapa 5” en la estación de Castelar, aproximadamente a las 6:45 horas, que no notó irregularidades a lo largo del recorrido, pero que no había prestado atención a como había frenado en las estaciones.

Respecto del accidente indicó que venía sentada en el segundo vagón y no notó irregularidades dado que venía manipulando su teléfono celular. Cuando el tren estaba por entrar al andén, se paró para dirigirse a la puerta de salida, primero intentó dirigirse al primer vagón para salir más rápido del tren, pero como estaba muy lleno decidió quedarse en el segundo vagón y salir por la primera puerta de ese vagón.

Refirió que una persona que se encontraba frente a la puerta de salida se tomó del pasamano para sujetarse y que cuando el tren chocó, no entendían nada, las puertas de salida estaban trabadas y la gente empezó a gritar, el ruido que hizo el tren cuando chocó fue como una explosión y automáticamente, a raíz del choque, se golpeó el hombro izquierdo y el cuello.

Manifestó que terminó tendida en el piso del tren y con la ayuda de una persona se pudo parar y salir, que la gente estaba desesperada por salir y abrieron las puertas, que también observó que a raíz del choque una tapa que se encontraba en el piso del tren se abrió.

Con relación a las lesiones que tuvo y cuál fue su diagnóstico, manifestó que el personal del SAME previo a trasladarla al Hospital Durand le colocó un cuello ortopédico y la subieron en una camilla en donde la sujetaron para que no pudiera moverlo. Refirió que una vez que llegó al hospital, le sacaron sangre, le pusieron una vía donde le colocaron un calmante y le sacaron varias radiografías. Después la trasladaron al Hospital Churruca, donde le hicieron más radiografías y una tomografía computada de la cabeza. Le dieron una licencia por tres días a raíz de haber sufrido policoncusiones y le indicaron que debía tomar diclofenac y la colocación de un cuello blando.

Señaló que el día martes 22 de octubre se dirigió al área de traumatología del Hospital Churruca, que ese mismo día un especialista de espalda la revisó y le indicó que debía aplicarse cinco inyecciones y que debía permanecer en reposo por quince días con el cuello blando. El diagnóstico fue de traumatismo cervical.

Manifestó que viajaba sola y que cuando salió de la formación lo único que observó fue que había una serie de personas que estaban golpeando la ventilla en donde estaba el conductor.

Indicó que sacó dos fotos del vagón en donde viajaba pero desde el andén, y que notó que el tren al entrar a la estación de Once iba a mayor velocidad pero que desconoce cuál fue el motivo por el cual el tren colisionó (fs. 538/9).

D.20) Nelson Leonardo Meckert, a quien se le preguntó que fue lo que le permitió afirmar en la nota publicada por el diario “La Nación” del día 24 de octubre que *“es prácticamente imposible que el motorman de la formación chapa 5, Julio Benítez, haya dañado intencionalmente el disco rígido”*, y manifestó que él no hizo esa afirmación. Explicó que tuvo una charla telefónica con Gonzalo Prado periodista de “La Nación” que fue una charla telefónica de diez minutos, donde él le hizo algunas preguntas relacionadas con la cantidad de cámaras instaladas en las cabinas de conducción y cantidad que opera el sistema ferroviario en general, como así también que tipos de cámaras que se utilizan.

Manifestó estar indignado porque en ningún momento dijo esa frase. Explicó que no puede afirmar esto porque desconoce esa información, ya que nunca fue a la cabina, no vio la escena del accidente de modo tal que es imposible que haya hecho ese comentario. Refirió que habló con Luis Moreiro jefe del periodista

comentándole su indignación y él le indicó que para ellos esta situación era muy grave.

Explicó que lo único que le dijo es que la caja donde está ubicado el disco no tiene las características de una caja negra por lo cual no esta preparada para recibir un alto impacto. Respecto de la frase que dice *“las cámaras fueron colocadas para controlar el comportamiento de los conductores y de ser necesario aplicar sanciones correspondientes”* aclaró que es imposible que haya dicho eso porque eso es algo que decide la empresa, ellos deciden cuál es la utilidad o finalidad que le dan a las cámaras.

Asimismo, manifestó que cuando la empresa tiene una necesidad determinada para ser monitoreada se comunican con ellos, los asesoran respecto de qué cámara es mejor para cada situación y lo contratan, para proveerles los servicios para operarlas y mantenerlas.

Por último, señaló que directamente contratan con UGOMS, no tienen relación con el Ministerio y la dependencia de UGOMS que toma el sistema, o sea que utiliza las cámaras; es seguridad operativa o siniestros quienes tratan con ellos. En el acto de la declaración aportó copia del pliego de condiciones de mantenimiento y operatividad de sistema de videofilmaciones en trenes de la línea Mitre y Sarmiento, copia del resumen de adjudicación, copia de los contratos de locación de servicios firmado entre MKS y UGOMS uno por las cámaras fijas y uno por las cámaras móviles (fs. 559).

D.21) Brian Leonel Diaz, pasajero del tren Chapa 5 mencionó que el día 19 de octubre de 2013 lo tomó en la estación de Merlo, aproximadamente a las 6:30hs., y que el tren circulaba bastante rápido, pasándose las estaciones.

A continuación describió que venía en la parte del furgón, en el cuarto vagón, al lado de la puerta, que se encontraba sentado, medio dormido, que sintió de repente un golpe fuerte, que escuchó gritos y gente desesperada que quería salir. También dijo que perdió la consciencia porque se le cayó gente encima de él y fue en ambulancia al Hospital Ramos Mejía, toda vez que sufrió golpes en la tibia, el fémur, y la rodilla de la pierna derecha, donde le recomendaron tomar antiinflamatorio y reposo (fs. 432).

D.22) Ángela Polonia Gutiérrez, manifestó que viajó en el tren el día 19 de octubre de 2013, que alrededor de las 07.00 hs. de la mañana subió en la Estación Ramos Mejía. Mencionó que notó algo extraño entre la estación Caballito y Once, como un freno antes de llegar a la estación.

Seguidamente, refirió que en el momento de la colisión había mucha gente lista para bajar y sintió el choque, una explosión y que voló, que un golpe en la cara la despertó, que no había luz, que había humo gris en el aire, que las puertas

estaban cerradas, y que salió por el vagón numero 3 que estaba abierto. Luego de lo cual quiso caminar y que no podía. Por último, indicó que le diagnosticaron politraumatismos en todo el cuerpo, inflamación de abdomen, razón por la cual le dieron reposo de tres días, tratamiento psicológico y la medicaron con analgésicos (fs. 493).

D.23) Lidia Fabiana Jiménez, refirió que subió al tren en Merlo, aproximadamente 6:35 o 6:40 hs., que viajó parada y pudo sentarse en Caballito, es decir, un rato antes de llegar a Once, pero después se volvió a parar para bajar.

Asimismo, manifestó que no advirtió irregularidades en el tren, solo un exceso de velocidad al llegar a las estaciones, pero en cuanto a su funcionamiento no notó nada anormal.

Agregó que le daba la sensación de que no iba a parar en las estaciones.

Respecto del accidente refirió que iba en el primer coche, en la tercer puerta. En ese momento miró la hora, eran las 7:35 hs., se quedó parada cerca del asiento esperando para bajar y sintió el ruido, cayéndose al suelo boca arriba, ocasión en la que se le cayó gente encima de su pierna izquierda. Dijo que se pudo levantar sola, pero no pudo observar nada ni a nadie, que era un griterío y algunas personas le decían que se fuera al fondo para alejar el vagón del accidente.

Empezó a caminar para la salida y veía policías y gente gritando. Refirió que no se hizo atender por nadie.

En tal sentido, refirió que recién el domingo fue al médico, se hizo atender en el Hospital Churruca, donde le sacaron radiografías del hombro y le dijeron que eran politraumatismos varios (fs. 637/8).

D.24) Henán Gustavo Silveyra, quien refirió que viaja en el tren todos los días desde hace 32 años, y que le llamó mucho la atención que iba más rápido que de costumbre. El tiempo de viaje era mucho menor al que normalmente tarda en hacer las estaciones que frecuentemente recorre.

Por otro lado, dijo que desde la estación en la que se subió hasta Once son aproximadamente catorce estaciones, y que en varias de ellas, notó que el tren frenaba muy bruscamente, casi como si se fuera a pasar de la estación. Esto era recurrente y en varias de las estaciones. Además, en el tramo entre la estación Caballito y Once, el tren iba pegado a la pared y clavó los frenos, hasta se sintió un olor a quemado muy fuerte.

También recordó que cerca de Haedo el tren frenó, un poco antes de la estación y volvió a arrancar para frenar a los pocos metros. Siempre éstas frenadas eran

bruscas, y el comentario era que parecía que el maquinista se estaba pasando de las estaciones.

Asimismo, refirió que al llegar a Once miró la hora observando que eran las 7:26 hs., cuando sintió la explosión y se golpeó contra los fierros del pasamanos, que vió que salía humo, y se fue al segundo vagón que tenía las puertas cerradas, y las que tuvieron que forzar para que la gente pudiera bajar.

Por último, refirió tener politraumatismos (fs. 437/438).

IV. Descargo de Julio César Benítez

En ocasión de efectuar su primer descargo, Julio César Benítez manifestó: *“Yo voy a tratar de colaborar con lo que usted me pregunta pero a nivel clínico tengo un par de secuelas a causa del accidente. El recuerdo que tengo del hecho son borrosos. Tengo un par de recuedos que son un poco más notorios y después otros que no puedo asegurar que ocurrieron, porque la misma rutina de trabajo me puedo llevar a insertar un recuerdo en ese momento. Lo que sí yo le puedo citar es que en determinado momento sentí una sensación de ahogo que pasó, y después volvía intermitentemente. No le di importancia en ese momento. No me acuerdo en qué momento del trayecto sucedió eso. No recuerdo ni siquiera en qué estaciones paré, ni cómo paré. Si usted me pide precisiones en ese momento no le puedo dar. Después es todo borroso. Recuerdo el impacto. Recuerdo que sangraba profusamente la nariz. Sentí que perdía mucha sangre, me mareaba. Recuerdo que trataba de recuperar mis pertenencias porque estaba todo desparramado. Recuerdo que me asistieron los bomberos. Recuerdo que me transportaron, no sé si en una camilla o algo así. Recuerdo brevemente el viaje en ambulancia. Y después empiezo a tener digamos recuperar la conciencia cuando estaba en una camilla en un hospital o clínica. Y ya estaba con suero, con todo. Después vienen los análisis y los estudios. Todo eso. No recuerdo haber tenido problemas mecánicos con la formación. Hasta donde me acuerdo, andaba bien. No me acuerdo de haber extraído el disco ni me acuerdo nada respecto de él. Respecto de las herramientas, yo siempre tengo esas cosas encima. Estas herramientas nos las proveyó el jefe de base Ianni; nos las dan precisamente por si tenemos que hacer alguna reparación. Yo hago reparaciones de electrónica y electricidad, así por mi cuenta. Aclaro que no padezco ninguna enfermedad crónica. Yo sufro mucho dolor de muelas y a veces empiezo y discontinuo medicamentos. No tuve ninguna otra enfermedad. Si uno se siente enfermo, ni releva el tren. Yo había estado de licencia. Me había quedado en mi casa, prácticamente no salí. El día del hecho retomaba mis actividades. Venía descansado. Previamente no*

había tenido en mi casa ningún problema de los mareos ni nada por el estilo. Hasta ahí es lo que puedo aportar”.

Preguntado si alguien le indicó que haga algo indebido mientras conduce un tren; manifestó: *“No, sólo las indicaciones de la base o de control. Es lo único que obedecemos. Precaución para preservar la seguridad del servicio”.*

Asimismo, la defensa solicitó que se lo interrogara para que diga si luego del accidente ferroviario en la Estación Once de Septiembre del 22 de febrero del año 2012 tuvo algún sueño particular, a lo que respondió : *“En dos oportunidades, previo al accidente de Marcos Córdoba soñé como en primera persona que impactaba contra el paragolpes de Once. Luego ocurre el accidente de Marcos y yo tuve un arrollamiento unos días después, y comento como una cosa curiosa a mi psicólogo. Como diciéndole si tenía alguna relación, porque me sentía mal. Le dije qué mufa que le pasé a mi compañero. Lo pensé por el sueño, porque lo había soñado antes. Podría habérmelo callado. Pero el accidente de Marcos Córdoba me conmocionó mucho como compañero por todas las víctimas que hubo y porque me daba una sensación rara haberlo soñado. El blog no habla solamente de ese sueño, sino de otros tipos de sueños. El que lo lee le va a quedar muy claro porque habla de un par de sueños más. Aparte nunca lo continué al blog; lo empecé ese día y allí quedó. Sería un par de meses después de lo de Córdoba que lo dejé. No sé bien la fecha. Tampoco lo hice con un objetivo en especial. Tal vez para compartir esos sueños que había tenido o la inquietud. Pero después se me perdió la inspiración y no seguí más”.*

Asimismo, en oportunidad de ampliar su declaración indagatoria refirió *“Desde mi última declaración, continué con mi problema, o sea que estuve tratando de recordar el episodio y no lo logré. No logré recordar nada. Igual el lugar en donde estoy no ayuda mucho. Ahí no se puede dormir, aparte me está creciendo un dolor de cabeza que ni con calmantes se me está pasando. Igual tenga por seguro que cuando recuerde algo se lo voy a hacer saber. Quiero expresar mi pesar por esta gente que sufrió el accidente, las personas heridas. Sobre todo por esta persona que me están comunicando a la que se le extirpó el bazo y las tres costillas rotas. Me apena mucho. Eso es todo. Con relación al video que está circulando quiero decir que por ese video yo recibí una sanción, y la explicación que tengo al respecto en cuanto a lo que dije, lo dije a modo de protesta, porque hacía pocos días que había ocurrido lo de la difusión de dos videos de dos compañeros míos en los que se mostraba la cara en público al igual que se exhibió mi cara ahora en los noticieros, siendo que a la cara de los otros compañeros que se mostraba que trabajaban correctamente se les pixeló la cara. Después hay una parte en la que me pongo los anteojos de sol, eso lo hago cuando hay*

Poder Judicial de la Nación

mucho sol de frente, y justo que había sol hice el gesto que se ve porque soy blanco, y dije entonces eso lo voy a aprovechar porque entre estación y estación nadie lo ve a uno. Uno tiene que estar a la altura del tren para que a uno lo vean. Si no, invito a que se pidan las novedades del servicio de ese día y se va a ver que visto desde afuera no hay ningún inconveniente con el servicio. Es eso solo” (fs. 560/63).

V. Valoración de la prueba.

V.A. Alcances del pronunciamiento:

En esta etapa procesal se requiere la concurrencia de elementos probatorios suficientes para producir probabilidad, aún no definitivos ni confrontados, pero que sirven para orientar el proceso hacia la acusación, vale decir hacia la base del juicio (conf. Clariá Olmedo, J.A., Derecho Procesal Penal, Lerner Córdoba, 1984, T° II, p. 612).

De lo que se trata, pues, es de habilitar el avance del proceso hacia el juicio, que es la etapa en que se desenvolverán los debates y la confrontación con amplitud.

Lo contrario equivaldría a la asunción por parte del instructor de una tarea que les es impropia, instaurándose el período contradictorio por anticipado, en el momento de la instrucción, privándose así al órgano que eventualmente debe resolver en forma definitiva, de la inmediación con la prueba producida, fundamental para la decisión.

La inteligencia del instructor radica, entonces, en colocarse en el lugar que las normas procesales le asignan, posibilitando la apertura del gran debate, basándose en la verificación de los elementos mínimos que sostengan la sospecha inicial.

Para el auto de mérito de que se trata, basta entonces con la mera convalidación de la sospecha, máxime cuando la elevación a juicio presupone una nueva reflexión del juez acerca del mérito de la instrucción.

En tal dirección ya se ha pronunciado con anterioridad en forma reiterada la Excma. Cámara del Fuero (cfr. Sala I Causa nro. 28.208, “Cataldi, R. V. y otros s/procesamiento”, reg. n° 1161 del 27 12 96 y sus citas doctrinarias y jurisprudencia, causa nro. 28.945, “Cooper,...”, reg. n° 804 del 25 9 97 y sus citas; “Azambuja Patrone, Fernando s/procesamiento”, reg. n° 1020, del 9 12 97, entre otras).

En este sentido, las pruebas incorporadas al presente sumario resultan ser ampliamente suficientes como para permitirme formar una clara convicción respecto al caso traído a estudio.

Como bien lo sostiene la doctrina en esta etapa procesal sólo es necesario que el juez emita un juicio de probabilidad respecto del delito, de su autor y de su responsabilidad en el evento, entendiendo por “probabilidad” a la mayor cantidad de elementos afirmativos sobre los negativos para creer en la hipótesis delictiva traída a estudio. Es decir, sólo requiere la afirmación concreta de la autoría y violación de la ley penal por parte del imputado, aunque sea probable y provisoria. Y eso es precisamente lo que sucede en este caso: la existencia de una mayor cantidad de elementos incriminantes sobre los escasos elementos que podrían arrojar un manto de duda sobre la acción delictiva de los imputados.

En definitiva, de lo que se trata, es de determinar con precisión cuáles son las acciones penalmente relevantes, su reconstrucción a partir de la prueba que se produjo en este expediente, y, como su consecuencia, atribuir responsabilidad en términos penales.

Repárese que, el auto de mérito constituye como se dijo, la expresión judicial del grado de conocimiento aquí alcanzado hasta ahora, y como tal, un acto jurisdiccional. En este sentido sostiene Ferrajoli que: *“a diferencia de cualquier otra actividad jurídica, la jurisdiccional, en el estado de derecho, es una actividad no sólo práctica o prescriptiva, sino además teórica; o, mejor aún, es una actividad prescriptiva que tiene por necesaria justificación una motivación total o parcialmente cognoscitiva.”* (Ferrajoli, Luigi, Derecho y Razón, Teoría del garantismo penal, Trotta, Madrid 2001, p. 542).

Asimismo, Sancinetti explica que: *“El derecho penal de los Estados modernos parte del presupuesto de estar provisto de ciertos principios tenidos por fundamento de legitimidad de la actuación del Estado en la persecución de quienes sean sospechados como autores de hechos punibles. Estos principios no son levantables ‘por razones de necesidad’, ni pueden ser relativizados ‘en ciertos casos’, etc. Del desacierto de la suposición de que ‘en algunos casos’ sea necesario suprimir los principios sólo ‘ad-hoc’, el Estado argentino registra ejemplos imborrables de su trágica historia todavía reciente, así como también de la no reciente”* (Sancinetti, Marcelo A., Análisis crítico del caso “Cabezas”, Tº I, La Instrucción, Ad-Hoc, Buenos Aires, mayo 2000, p. 1127).

También González-Cuellar Serrano refiere sobre este punto que: *“Ciertamente resulta muy poco dudoso, desde un punto de vista constitucional, que el interés estatal de persecución penal pueda quedar a merced de parámetros como el interés del público en el rápido castigo del culpable, por la alarma producida por los hechos o por la especial posición social del imputado. De nada sirve enmascarar el*

ánimo de vindicta social apelando al interés del público en la defensa del ordenamiento jurídico, en el éxito del proceso o en la obtención de una sentencia judicial. Por otro lado, las exigencias de participación de los ciudadanos en el Justicia penal a través del transvase de sentimientos colectivos de alarma al proceso, en la aplicación de medidas restrictivas de derechos, lejos de sintonizar con las legítimas preocupaciones de una sociedad democrática, recuerdan más bien a las coartadas que históricamente se han utilizado para dotar de falsa apariencia de legitimidad a arbitrarias actuaciones del Estado que no responden más que a intereses parciales de ciertos sectores sociales o quizás incluso a sentimientos de grandes masas bien dirigidas, ya sea por un líder o por órganos de comunicación conservadores” González-Cuellar Serrano, Nicolás, Proporcionalidad y Derechos Fundamentales en el Proceso Penal, Colex, Madrid 1990, p. 259).

Lo expuesto, sin perjuicio de señalar que la presente decisión no agota el objeto de la investigación.

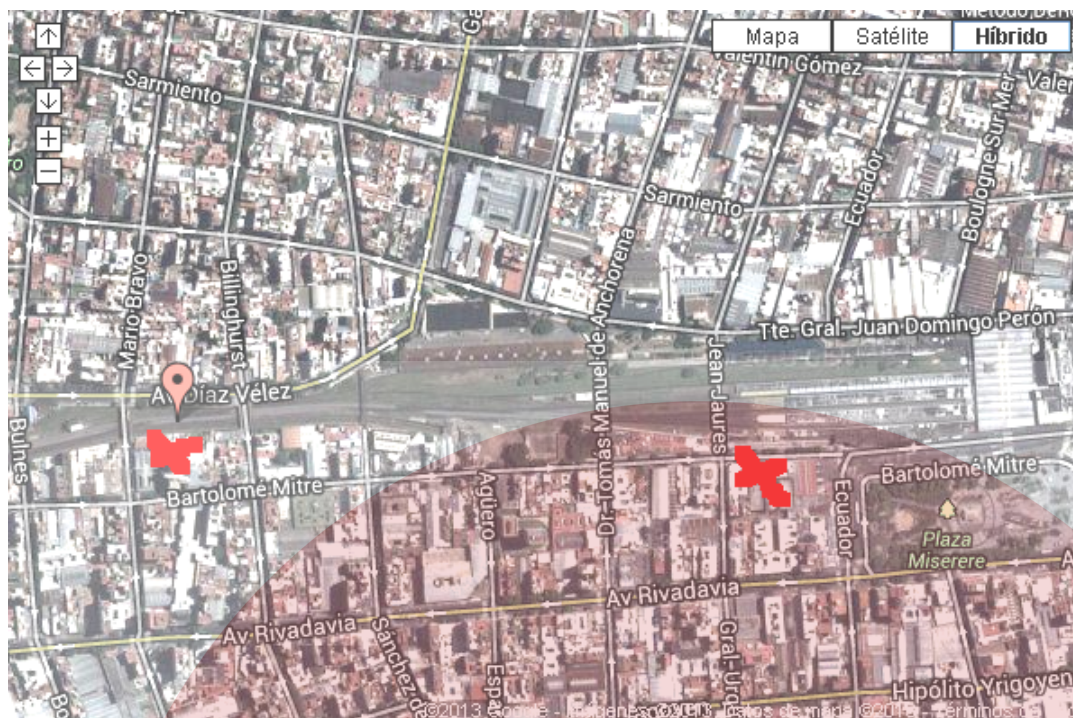
V.B. Sobre la colisión del tren CHAPA 5 contra el andén n° 2 de la estación Once de Septiembre.

Se encuentra acreditado que el día 19 de octubre del corriente año, la formación n° Chapa 5 conducida por Julio César Benítez ingresó a la estación Once de Septiembre a una velocidad de 22 kilómetros por hora y recorrió aproximadamente 250 metros a esa misma velocidad hasta que impactó contra el paragolpes del andén 2. Como consecuencia de ello, se produjeron las lesiones de ciento cinco personas y daños.

Estos datos objetivos se encuentran documentados a partir de los registros del Sistema de Posicionamiento Global (GPS), que corroboran efectivamente a qué velocidad se dirigía la formación, en qué ubicación global se encontraba, en qué fecha y horario ocurrió y fundamentalmente, a qué dispositivo corresponde (ver declaración de Ariel Verbner e Informe histórico de posiciones conforme GPS de la formación n° Chapa 5 aportado por el nombrado –prueba III.D.4- y declaración testimonial de Daniel Lamastra –prueba III.D.13-).

A partir de las fotos satelitales y los posicionamientos del GPS, se ha reconstruido el trayecto y la velocidad desarrollada por el tren, previo a su ingreso a la estación de Once de Septiembre.

En la siguiente fotografía, se identifica del lado izquierdo la posición del tren y del lado derecho la ubicación de la estación Once de Septiembre. La formación llevaba una velocidad de 15 km/h a las 7:30:36 horas y a partir de allí aumentó la velocidad, llevando la formación a 38 km/h, en el horario de las 7:31:10.

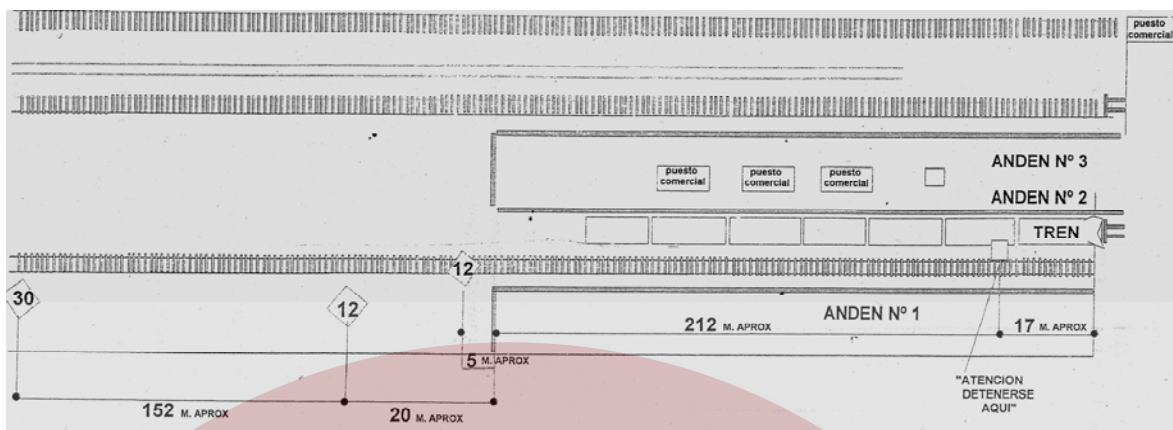


Previo al impacto, la formación llevaba una velocidad de 24 km/h, prácticamente en el ingreso a los andenes, donde se ubicaban los carteles que advertían la velocidad máxima de 12 km/h; por lo que la velocidad era holgadamente superior a la permitida. Su posición surge de la siguiente fotografía:



Ello también se advierte del plano aportado por la División Planimetría de la Policía Federal Argentina donde se observan las distancias entre las señales de

advertencia de velocidades máximas permitidas y la distancia de éstas al andén:



Surge de lo expuesto, que Benítez ingresó la formación a la estación Once de Septiembre a una velocidad que claramente excedía los límites reglamentarios y que –al menos- mantuvo su inercia hasta que finalmente impactó contra el paragolpes del andén 2.

Las aclaraciones realizadas por el Ingeniero Verbner también fueron útiles para afirmar que el GPS delantero dejó de transmitir al momento del impacto; y eso ocurrió a las 7:32:45 horas cuando el GPS marcaba una velocidad de 22 km/h. En plena coincidencia, también acusó la misma y última velocidad el GPS trasero, identificado con el número 3014; a las 7:32:56 horas (cfr. fs. 340, sexta fila).

En este sentido, el Jefe de Seguridad Operativa de UGOMS refirió luego de interpretar los registros de GPS que Benítez no había aplicado el freno. En concreto, sostuvo que *“Yo me doy cuenta porque la velocidad que marcaba la cabeza y la cola del tren era la misma, si hubiera estado frenando la velocidad del GPS que marca la cola tendría que ser menor a la velocidad que marcaba el GPS de la cabeza del tren. En el tren hay dos GPS uno en la cabeza y otro en la cola. Mirando la planilla de los datos del GPS se observa que el GPS de la trompa reportó a las 7:32:45 que el tren venía en su parte delantera a 22 kilómetros por hora y en su parte trasera a las 7:32:56 reportó la misma velocidad, lo que es imposible que estuviera frenando. Es decir, que once segundos después el GPS reporta la misma velocidad; por lo que si hubiese estado frenando, tendría que haberse disminuido la velocidad. Esto es fácilmente calculable porque el tren tiene aproximadamente doscientos metros de distancia, en un vehículo sería imposible de determinar”* (conf. declaración testimonial de Daniel Lamastra de fs. 461/463).

Es oportuno recordar lo declarado por Roberto Mansilla, uno de los pasajeros del tren, quien manifestó expresamente que el maquinista nunca frenó (fs. 398/399).

Sobre el punto, resulta ilustrativo el cuadro en donde lucen las velocidades alcanzadas en los instantes previos al impacto, a partir del sistema de posicionamiento delantero, identificado con el número 2068:

GPS	Fecha y horario	Velocidad
2068	19/10/13 - 7:31:19	37 km/h
2068	19/10/13 – 7:31:29	36 km/h
2068	19/10/13 – 7:31:39	33 km/h
2068	19/10/13 – 7:31:50	30 km/h
2068	19/10/13 – 7:32:02	26 km/h
2068	19/10/13 – 7:32:16	24 km/h
2068	19/10/13 – 7:32:30	23 km/h
2068	19/10/13 – 7:32:45	22 km/h

Por todo ello tengo por acreditado que Julio Benítez impactó la formación a 22 km/h, lo que es holgadamente superior a la velocidad a la que debía ingresar al andén, es decir, a menos de 12 kilómetros por hora.

Sin perjuicio de que hasta el momento no se ha realizado el peritaje de la especialidad que fue ordenado oportunamente, lo cierto es que con los elementos reunidos hasta el momento no se advierte que la formación haya impactado con motivo de un desperfecto técnico.

En efecto, de la prueba producida se desprende que el tren n° Chapa 5 no presentó problemas de frenado tanto en el recorrido Moreno-Once como en el anterior recorrido Castelar-Moreno, parando en todas las estaciones previas. Asimismo, Benítez en ningún momento se comunicó con la central de comunicaciones para dar aviso sobre algún desperfecto que pudieran presentar los frenos de la formación y por sobre todas las cosas, el mismo imputado reconoció que el tren no tenía ningún desperfecto técnico e incluso aclaró que la formación funcionaba bien, en oportunidad de realizar su descargo en este tribunal (ver declaración de Maximiliano Mortarini –operador de control de trenes de la línea Sarmiento, -prueba III.D.17-, imágenes del disco rígido perteneciente a la formación n° Chapa 5, coche cola, lado Moreno –prueba III.A.3.11-)

Por otra parte, se encuentra probado que el impacto del tren no resultaría como consecuencia directa de la condición psicofísica alegada por Julio César Benítez.

En este sentido, el imputado refirió que en un determinado momento sintió una sensación de ahogo que pasó y que después volvió intermitentemente. Que

Poder Judicial de la Nación

en ese momento no le dio importancia y que no recordaba ni siquiera en qué estaciones paró ni cómo paró. Que no podía dar precisiones en ese momento y que después fue todo borroso.

Sin embargo, del informe psiquiátrico del Cuerpo Médico Forense se desprende que se le efectuó un electroencefalograma con resultado normal, y se le realizó psicodiagnóstico del que se desprende que presenta un trastorno de personalidad con emergencia de rasgos psicopáticos, marcado aumento en los montos de ansiedad, así como impulsividad. También, que el rendimiento en material neurocognitivo no permitió inferir ningún patrón de orden patológico previo y/o actual y que nada surge que implique que al momento del hecho padeciera algún tipo de desorden psíquico o de otra naturaleza que le impidiera comprender las circunstancias en las que estaba involucrado o le impidiera dirigir sus acciones, concluyendo que, probablemente, las dificultades de memoria sean parte alegadas o producto del traumatismo de cráneo, que si puede producir fallas amnésicas antero-retrogradadas, (hacia atrás y hacia delante) pero no estarían vinculadas causalmente al evento en estudio (ver prueba III.A.27)

En este sentido, cobran especial relevancia las imágenes obtenidas de la filmación de la cabina de conducción del trayecto Castelar-Moreno. En ellas se observa que Benítez se encontraba lúcido y consciente de la actividad que desarrollaba; por lo que resulta inverosímil el argumento expuesto por el imputado en su declaración en cuanto a que no recordaba cómo ni en qué estaciones había frenado y que había sentido una sensación intermitente de ahogo aunque no pudo precisar cuándo.

De las cámaras reservadas en Secretaría se observa que el nombrado se encontraba en una actitud activa (por ejemplo saludando a las formaciones con las que se cruzaba).

Resulta ilustrativa, la fotografía que se anexa a continuación que fue extraída de la cámara de video mencionada:



Fotografía Nro. 1 del tramo Castelar-Moreno del tren CHAPA 5

En definitiva, las manifestaciones del imputado respecto a su situación de ahogo o pérdida de memoria durante los hechos investigados no es más que una versión alegada sin sustento objetivo.

Es que de la cantidad de elementos probatorios recabados durante esta instrucción no se desprende ni siquiera de manera remota algún indicio que permita sostener mínimamente la versión dada por el imputado. Al contrario, del informe psicológico realizado por el Cuerpo Médico Forense surge que Benítez tiende a la simulación y al enmascaramiento de contenidos (ver prueba III.A.28).

Inclusive, es la propia actividad del imputado en los momentos inmediatamente posteriores al impacto la que pone de manifiesto el estado de absoluta consciencia sobre lo que estaba sucediendo: pese a estar lesionado y mientras era rescatado y trasladado de emergencia al hospital junto con decenas de personas que resultaron heridas a causa de la colisión, la única preocupación de Benítez era el destino de su mochila (ver declaración de Víctor Medina –prueba III.D.1- y declaración de Franco Javier Di Mango –prueba III.D.2-).

Lo cierto, es que se evidencia de la prueba valorada y reunida hasta el momento que Benítez conducía la formación n° Chapa 5 de manera consciente y temeraria (aspecto de su conducta que será evaluado al momento de calificar el hecho) e ingresó a la estación Once de Septiembre a una velocidad de 22 kilómetros por hora sin realizar maniobra alguna de frenado. Conducta que derivó en la colisión y el descarrilamiento de la formación y en las lesiones de al menos 105 personas y daños en la estación.

En tal sentido, se constataron las lesiones de los siguientes pasajeros:

NOMBRE Y APELLIDO	HOSPITAL	DIAGNOSTICO
Albarenque, Mirta	RAMOS MEJÍA	Traumatismo
Benítez, Elsa	RAMOS MEJÍA	
Bruno, Griselda	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Capriro, César	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Chávez, Anabella	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Chávez, María	RAMOS MEJÍA	
Chávez, Norma	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Ciriani, Rubén	RAMOS MEJÍA	
Díaz, Brian Leonel	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Diez, Leon	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Escobar, Yolanda	RAMOS MEJÍA	
Figueroa, Luis	RAMOS MEJÍA	Policontuso

Poder Judicial de la Nación

USO OFICIAL

Floro Hinopie, Argentino	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Gallardo, Hernán	RAMOS MEJÍA	
García, Nazario	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Gauto, Pablo	RAMOS MEJÍA	
De la Calle, Juan Cruz	RAMOS MEJÍA	Tx Columna Cervical
González, Federico	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Ibarra Duarte, Gustavo	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Insaurralde, Hernán	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Izala, Gustavo	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Jeréz, Brian	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Ledesma, Ariel Ángel	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Lucero, Roxana	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Mesa, Guillermo	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Miño Aranda, Justina	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Peralta, Graciela	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Peralta, Raquel	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Pinchi, Jorge	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Ramírez, Gustavo	RAMOS MEJÍA	
Ríos, Germán	RAMOS MEJÍA	
Pérez, María	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Roger, Roque	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Romay, Vanesa	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Romero, Ricardo César	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Rosales, María	RAMOS MEJÍA	
Ruíz, Carlos Sebastián	RAMOS MEJÍA	
Samudio, Nicolás Eduardo	RAMOS MEJÍA	
Sandoval, Miguel Ángel	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Sanguinetti, Elvira	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Santa Cruz, Amalia	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Silva, Mabel	RAMOS MEJÍA	
Silveyra, Hernán Gustavo	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Soria, Emanuel Ángel	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Sosa, Norma Aurora	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Sosa, Norma	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Villareal, Eliana	RAMOS MEJÍA	Policontuso
Aquino, Justina	ARGERICH	Politraumatismo
Lagos, María	ARGERICH	Politraumatismo
Fernández López, María Laura	ARGERICH	Politraumatismo
Cea, Gabriela	ARGERICH	Politraumatismo

Velásquez, Matías	ARGERICH	Politraumatismo
Arias, Abel	SANTOJANNI	Traumatismo Leve
Chiguay, Cyntia	SANTOJANNI	Traumatismo Leve
Elsinas, Caterina	SANTOJANNI	Traumatismo Leve
Fantino, Ricardo	SANTOJANNI	Traumatismo Leve
Galera, Lorena	SANTOJANNI	Rectificación Cervical
Verón, Jeremías	SANTOJANNI	Policontuso
Asman, Joseph	PENNA	Politraumatismo
Easmtham, Joseph	PENNA	Politraumatismo
Servin, Gumercinda	PENNA	Politraumatismo
Mansilla, Javier	PENNA	Politraumatismo
Mansilla, Fabián Roberto	PENNA	
Rojas, Héctor Leonardo	PENNA	Policontuso
Moreno, Víctor	PENNA	Hipertensión
Biltes, María Ayelen	PENNA	
	PENNA	
Cano, Gustavo	PENNA	Traumatismo Leve
De Papua, Antonio	PENNA	Lumbar
Risso, Rafael	PENNA	Traumatismo Leve
Rubio, Walter Damián	PENNA	Traumatismo Leve
Sosa, Sofía	PENNA	Traumatismo Leve
Coria, Gladys	ÁLVAREZ	Traumatismo Leve
González, Itatí	ÁLVAREZ	Traumatismo Leve
Romero Torres, Cintia	ÁLVAREZ	Traumatismo Leve
Alaya, Javier	DURAND	Traumatismo de Hombro
Carballo Santa Cruz, Laura Milena	DURAND	Policontuso
Cardozo, Julián	DURAND	Policontuso
Domínguez, Claudio	DURAND	Policontuso
Gutiérrez, Ángela Polonia	DURAND	Policontuso
López, Tomás	DURAND	Policontuso
Torres, Carina Elizabeth	DURAND	Policontuso
Fernández, Antonella	VÉLEZ	Politraumatismo

Poder Judicial de la Nación

USO OFICIAL

Farnich, Gladys	RIVADAVIA	Dolor Torácico
Gómez, Mercedes	RIVADAVIA	Tec Sin Pérdida
Lucero, Gisela	RIVADAVIA	Politraumatismo
Narmona, Juan Carlos	RIVADAVIA	
Mino, Santiago	RIVADAVIA	Politraumatismo
Soto, Luis	RIVADAVIA	Traumatismo
Ocaranza, Lucas Mariano	RIVADAVIA	Traumatismo Cervical
Ivancovich o Yovanovich, Rosa	FERNÁNDEZ	Tx Columna Cervical
Giménez, Daniel	FERNÁNDEZ	Tx Columna Lumbar
Luquiños, Jesica	FERNÁNDEZ	Tx Columna Cervical
Microbich, María	FERNÁNDEZ	Traumatismo Cervical
Moreno, Lucas	FERNÁNDEZ	Tx Columna Cervical
Ojeda, Raquel	FERNÁNDEZ	Tx Columna Cervical
Ponce, Daiana	FERNÁNDEZ	Traumatismo Cervical
Roque, Gustavo	FERNÁNDEZ	Tobillo Izquierdo
Sánchez, Mario	FERNÁNDEZ	Traumatismo Leve
Teseira, Jesica	FERNÁNDEZ	Traumatismo Cervical
Viegas, Antonela	FERNÁNDEZ	Tx Columna Cervical
Leguizamón, Cristian	TORNU	Policontuso
Mansilla, Cecilia Solange	CHURRUCA	Luxación Hombro Izq, Cervicales y Rodilla
Jiménez, Lidia Fabiana	CHURRUCA	Politraumatismo
Gallotta, Vitoria Estefanía	SE DESCONOCE DERIVACIÓN	Lumbalgia y Hematomas en las piernas (diagnóstico en ambulancia)
Martín, Héctor Adrián	SE DESCONOCE DERIVACIÓN	Golpe en Tobillo
Pérez Moya, María	SE DESCONOCE DERIVACIÓN	

De todos ellos, Mirtha Albarenque y Luis Soto debieron continuar internados luego del accidente. En el caso de Albarenque, presentó trauma abdominal y hematoma hepático y debió ser derivada a la sala de cirugía del Hospital Ramos Mejía mientras que Soto presentó traumatismo craneofacial y debió continuar internado en el Hospital Rivadavia. Continuaron internados hasta el 21 de octubre en que fueron dados de alta (conforme constancia de fs. 141, 200, 314 y 470).

En el caso de Elvira Sanguinetti, dadas las lesiones que sufrió por el impactó del tren debió ser intervenida de urgencia en el Hospital Ramos Mejía; oportunidad en la que se le efectuó laparotomía exploratoria y se le extrajo el bazo (conf. informe de fs. 470 e historia clínica reservada en Secretaría).

Lo expuesto se encuentra corroborado por las declaraciones testimoniales de las víctimas del accidente incorporadas a la investigación (conf. declaraciones de Héctor Leonardo Rojas de fs. 212, Gumercinda Servin de fs. 216 y 400, Emmanuel Ángel Soria de fs. 219, Nicolás Eduardo Samudio de fs. 269 y 426/427, Lidia Fabiana Jiménez de fs. 271, Laura Milena Carballo Santacruz de fs. 273, Ricardo César Romero de fs. 282, Cecilia Solange Mansilla de fs. 288, Justina Miño Aranda de fs. 293, Hernán Gustavo Silveyra de fs. 295, Ángela Polonia Gutiérrez de fs. 297 y 486 y Fabián Roberto Mansilla de fs. 299 y 398/399, Héctor Adrián Martín de fs. 302, María Ayelén Biltés de fs. 305, Braian Damián Gerez de fs. 308, Donata Yolanda Retuerto Sayritupa de fs. 310, de Juan Carlos Narmona de fs. 376/376 bis, de Laura Milena Carballo Santacruz de fs. 442, de Ricardo César Romero de fs. 443, de Santa Lucía Gómez de fs. 515, Walter Damián Antonio Rubio de fs. 534/5, María Ayelén Biltés de fs. 537, Carina Elisabet Torres de fs. 538/39, Lidia Fabiana Jiménez de fs. 637/8 e historias clínicas reservadas en Secretaría).

A su vez y sin perjuicio de las conclusiones a las que puedan arribarse con posterioridad al peritaje ordenado en la investigación, de momento se encuentra constatado que se produjeron daños en el andén n° 2 de la estación Once de Septiembre, paragolpes, en el coche cabeza n° 2360, en la cabina de conducción y en el equipo de grabación, tablero de mandos, en la interconexión entre los coches 2360 y 2214 (conf. fotografías de fs. 224/266 bis, informe pericial de fs. 402/410).

V.C. Sustracción y ocultamiento del disco rígido.

Se encuentra acreditado que Julio César Benítez sustrajo el disco rígido correspondiente a las filmaciones que registran toda la actividad del maquinista en la cabina de conducción durante el trayecto del tren y lo guardó en su mochila a los efectos de que no sea secuestrado por el personal policial interviniente y, de esa manera, ocultar su comportamiento durante la conducción de la formación.

Poder Judicial de la Nación

En primer lugar, debe destacarse que luego del accidente el disco rígido mencionado no se encontraba donde debería haber estado, es decir, dentro del DVR ubicado en el habitáculo de conducción.

En tal sentido, del acta inicial labrada por personal de la División Sarmiento de la Policía Federal Argentina surge que, con motivo del la orden del juzgado de secuestrar los discos rígidos de la formación ferroviaria, procedieron a incautar el disco rígido del coche cola del tren pero que el disco de la cabina de conducción no fue habido en el habitáculo RACK (conf. acta inicial de fs. 33 vta., declaración testimonial del Principal Arnedo de fs. 39/42 y acta de fs. 57).

Sobre ello, de la inspección ocular efectuada por la Unidad Criminalística Móvil de la Policía Federal Argentina surge que el DVR se encontraba ubicado en un receptáculo inferior del lado derecho del panel frontal de la cabina de conducción, situada en la parte delantera del primer vagón de la formación 2360. Dicho receptáculo poseía doble puerta metálica con manivela de apertura giratoria y en su interior había una grabadora sin disquetera y un monitor de pequeñas dimensiones (conforme informe pericial n° 1718 de fs. 413/417).

De la misma manera, el Inspector Federico Piñeyro de la División Sarmiento indicó que durante la inspección del habitáculo del conductor, advirtieron que el aparato de DVR se encontraba en su lugar pero no el disco rígido (ver declaración de fs. 56, e informe pericial de fs. 402/410).

Al respecto, Medina sostuvo que al revisar la cabina observó que había un televisor de pequeñas dimensiones a la altura de los pies en el lado derecho, y al lado de aquel se colocaba el disco rígido en el DVR que tenía todo el frente destrozado (conf. declaración testimonial de fs. 148/149).

Asimismo, se encuentra acreditado que el disco rígido que faltaba en el DVR se encontraba dentro de la mochila de Benítez.

Luego del rescate de Benítez, personal policial procedió al secuestro de la mochila de jean en la que se incautaron los siguientes elementos: ciento treinta pesos (\$130), dos teléfonos celulares marca “Nokia” (uno con chip de la empresa “Movistar” nro. 072100274628248 y otro de la empresa “Personal” nro. 89543421211125225596), como así también, un rollo de alambre, un destornillador buscapolo, un destornillador plano, un destornillador “Philips”, una llave francesa de color negro, una tijera de mango color azul, un bisturí, un cuchillo con la inscripción “USA”, una llave metálica con forma de “L”, una pinza con mango color negro y amarillo y un disco rígido con la inscripción “TBA” con numeración B0160 y una etiqueta con la inscripción “7200.10,160GBTYS serial ATA” y numeración “ST 3160815AS” que presentaba

manchas de sangre (conf. declaración del escribiente Medina de fs. 44/45, acta de secuestro de fs. 46, declaración testimonial del Agente María de los Ángeles Cabello de fs. 47, declaración de María Delia de los Santos de fs. 218, constancias de fs. 317 y mochila secuestrada en Secretaría).

De las inspecciones realizadas por personal policial surge que tanto el disco rígido como el frente del DVR, el aparato reproductor de DVR, el interior de la cabina de conducción y la mochila incautada presentaban manchas de sangre (conf. fotografías de fs. 229, 263/264).

Ello logró determinarse durante la inspección ocular realizada por la Unidad Criminalística Móvil de la Policía Federal Argentina en la que se determinó que *“Sobre el suelo, frente al receptáculo, se observaron varias salpicaduras sanguinolientas y un frente plástico de grabadora manchado con sustancia del mismo color... Al propio tiempo, el Subinspector Pablo Armesto Gómez (perito químico) procedió a levantar muestras de sustancia color pardo rojizo existente en el piso de la cabina de conducción, en el interior del receptáculo de la grabadora y en el frente plástico de la misma”* (conf. peritaje n° 1718 de fs. 413/417).

De acuerdo a lo informado por la División Laboratorio Químico de la Policía Federal Argentina el grupo sanguíneo de Benítez es “0” el cual coincide con el grupo sanguíneo de las muestras extraídas sobre el aparato DVR, el disco rígido y la cabina de conducción (ver peritaje n° 8887/13 de fs. 448/452 y peritaje de fs. 390/392). A su vez, de los distintos cotejos de ADN entre dichas muestras y las obtenidas respecto de Benítez al momento de ordenarse el examen toxicológico surge que coinciden con el perfil genético del nombrado con una probabilidad coincidente o mayor al 99,9999999999% (conf. informe pericial n° 8888/13 de fs. 540/544, n° 8892/13 de fs. 545/547 y n° 8883/13 de fs. 548/552).

El informe de ADN no dejó duda alguna de que la sangre hallada sobre el piso de la cabina; en el cabezal de la grabadora del sistema de monitoreo por cámaras de la cabina con la inscripción EDR 410M; la muestra del sector interno del receptáculo de la grabadora y el disco rígido individualizado con la leyenda “TBA B0160” es de Julio César Benítez.

De lo expuesto se concluye categóricamente que fue Benítez quien se apoderó del disco rígido con etiqueta “TBA B0160” y lo guardó en su mochila.

Por otra parte, no caben dudas de que la mochila se encontraba al alcance del imputado en el momento en que fue rescatado de la cabina. Lo afirmado encuentra sustento en la posición en la que Benítez fue encontrado. Ello surge claramente de la declaración de Franco Javier Di Mango quien indicó que: *“Luego vuelvo a hacer una*

inspección en el frente de la formación y en ese momento tomo contacto visual con el motorman, a quien lo vi sentado en el asiento del conductor con su parte inferior de forma normal, y su parte superior inclinado hacia la derecha y su torso dirigido hacia el suelo”, por otra parte, indicó que cuando procedieron a sacar al maquinista para generar espacio corrió la mochila que se encontraba en la parte derecha del piso de la cabina y a veinte centímetros de la mano derecha del motorman. Lo cual coincide con lo manifestado por el escribiente Medina que indicó además que el sector donde se encontraba el DVR era a la altura de los pies del lado derecho (ver declaraciones de fs. 148/149 y 180/181).

Por lo tanto, considero que se encuentra acreditado que Benítez tomó el disco del aparato DVR y lo guardó en su mochila a los efectos de ocultar dicho elemento con la finalidad de que no sean conocidas las imágenes relativas a su conducción con anterioridad al accidente. Tan evidente era esta finalidad que las únicas manifestaciones que realizó Benítez al momento de ser rescatado fueron “mi mochila, mi mochila” (ver declaraciones de fs. 148/149 y 180/181)

VI. Calificación jurídica

VI.A. Consideraciones generales

La determinación del momento en que se creó el riesgo jurídicamente desaprobado permite, dentro de la división y delegación de funciones, establecer el ámbito de competencia dentro del cual corresponde analizar las implicancias jurídicas de los hechos verificados. En actividades como la aquí analizada, donde el conductor del tren recibe la formación dentro de un proceso con distribución diferenciada de responsabilidades, la identificación de esas competencias particulares asegura que la discusión no se agote en un análisis sobre la mera responsabilidad objetiva del hecho. Es decir, por la sola ubicación dentro de un eslabón en la cadena causal.

Las distintas competencias a través de las cuales se ejecuta la tarea laboral en la prestación del servicio público de trenes son el presupuesto normativo a partir del cual corresponde analizar la imputación del hecho lesivo investigado en la presente causa. Esto es así, pues la diferenciación de roles es la que discierne el campo de deberes, controles y observación de reglas de cuidado a cargo de cada sujeto.

De las constancias surge que Benítez era el conductor de la formación, es decir un dependiente a quien se le atribuía la función de conducir el tren. A partir de ese presupuesto, el estado, funcionamiento, mantenimiento y control mecánico de la unidad está por principio fuera de su rol o esfera de obligaciones en la medida que la presencia de fallas no se haga evidente.

El denominado principio de confianza, por el que un sujeto puede adecuar su comportamiento a la prestación ya configurada de un tercero sin necesidad de avanzar más allá de la actividad acordada, solo cede en la medida que esa expectativa sea puesta en crisis por signos manifiestos.

Dicho de otro modo, Benitez esta amparado por el principio de confianza en el normal funcionamiento de la unidad que recibió para conducir en tanto no se aprecie de forma explícita algún dato que altere esa situación. Los deberes de control quedan así reducidos a una verificación básica de los mecanismos del rodado que no exigen una actividad intensiva como la que por ejemplo podrán hacer los peritos mecánicos con el fin de advertir las fallas técnicas del tren.

Sea por el reparto de funciones o por la delegación de tareas, lo cierto es que ese análisis detallado e intensivo está, según las constancias del proceso fuera del ámbito de competencias de Benitez, recayendo esas responsabilidades en las áreas correspondientes.

Este reparto de tareas no se agota únicamente en un análisis sobre la efectividad de los controles mecánicos del tren, sino que además deben incluir aquellas áreas que determinan quienes son idóneos para estar al frente de una formación de ferrocarril que transporta cientos de pasajeros.

Lo cierto es que con el actual sistema de supervisión sobre la actividad ferroviaria, y aún en el hipotético caso de que todos los controles funcionen a la perfección, parece inadmisibile que se posibilite que una formación de tren con cientos de pasajeros quede librada únicamente al arbitrio de una sola persona, sin que se active algún tipo de control (frenado) ajeno a la voluntad del conductor. Es decir, es inaceptable que todo el sistema repose en la fragilidad de la diligencia debida del que conduce y que sea el único que cargue con la responsabilidad de los accidentes.

El principio de confianza supone que en la actividad con aportes plurales cada sujeto es responsable, de modo tal que aquel que recibe a través de una división de tareas estandarizadas una prestación, puede confiar en que los otros han hecho su parte.

Para desechar este presupuesto es necesario mostrar que ha existido algún indicador que ponga en crisis esa consideración. Los deberes de cuidado integran la idea básica de que hay riesgos prohibidos y que su producción, así como el control de aquellos que están permitidos, recaen en quienes tienen la obligación de identificarlos, evaluarlos y neutralizarlos. La medida de previsión de esos riesgos o fallas viene pues condicionada por los deberes de ponderación asignados de manera diferenciadas a las distintas funciones.

Poder Judicial de la Nación

Esto determina que Benitez integraba entre sus deberes de cuidado sólo aquellos que hacen a su competencia autoresponsable por la tarea que ejecutaba, esto es, la conducción de la formación. Las consecuencias atribuibles normativamente no pueden superar la fuente de deberes propios. Tampoco los resultados relacionados con la labor de terceros, cuyo descuido no le puede ser cargado a Benitez conforme al reparto de roles que surge del caso.

Debe advertirse la dimensión de riesgos que rodean este tipo de actividad y la sensibilidad de roles que pueden conectar a cada participante con las hipótesis de riesgos posibles por violaciones de deberes indeterminadas. En este sentido resulta imprescindible que cada competencia sea analizada en su universo propio pero considerando el todo que la compone. De lo contrario, se estarían sobredimensionando violaciones individuales de deberes de cuidado y de tal modo, descuidando el marco general donde se inscriben esas violaciones.

Es que justamente los trenes son cosas riesgosas, en el sentido de que su masa puede provocar gravísimos daños a otras personas o a la propiedad ajena en caso de colisión, descarrilamiento u otra incidencia en la circulación. En vista de su potencialidad para producir daños a terceros, su circulación debería estar sujeta a rigurosas condiciones de seguridad que se refieren a conductas previas a observar antes de iniciar la circulación y a conductas durante la circulación.

Entre las primeras, además de la habilitación para circular y los controles técnicos impuestos por la reglamentación que en cada caso se aplique, existe un deber general de verificación y mantenimiento de los dispositivos que hacen a la seguridad de circulación y al control de sus operadores.

Entre las segundas, constituidas por una compleja constelación de reglas de cuidado cuyo destinatario es el conductor, se cuenta la regla general según la cual el conductor debe circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo y teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación.

Sentado ello, antes de la salida a la circulación de un transporte público sólo podría exigirse al conductor del transporte que realice las verificaciones básicas exigibles a tal situación y que cumpla sus deberes específicos. Así, es justamente en este esquema que debería verificarse si resulta posible atribuir a Benitez la creación de un riesgo y en esos terminos será analizado el alcance de su responsabilidad.

VI.B.

Al momento de realizar un encuadre sistemático de las conductas atribuidas a Julio César Benítez, en función de las normas sustantivas, entiendo que constituyen descarrilamiento culposo, agravado por haber resultado lesiones, en

concurso real con sustracción de objetos destinados a servir de prueba, de los cuales es autor (artículos 45, 55, 196 y 255, del Código Penal).

La primera figura establece que *“Será reprimido con prisión de seis meses a tres años el que por imprudencia o negligencia o por impericia en su arte o profesión o por inobservancia de los reglamentos u ordenanzas, causare un descarrilamiento, naufragio u otro accidente previsto en este Capítulo.*

Si del hecho resultare lesionada o muerta alguna persona, se impondrá prisión de uno a cinco años”.

Con esta figura penal se sanciona aquellas conductas que perjudiquen o puedan perjudicar la seguridad de personas o bienes indeterminados (bien jurídico protegido), a raíz de eventos que afecten la seguridad de los medios de transporte.

“La protección penal acordada por los tipos penales previstos en los artículos referidos está destinada, de acuerdo a lo sostenido por la doctrina nacional, a la seguridad pública. Seguridad significa, de acuerdo con Molinario y Aguirre Obarrio, en Derecho Penal, no tanto la ausencia de riesgos, sino más bien el conocimiento de los riesgos y de los actos que los acrecientan o posibilitan que, por eso, se busca evitar. Entonces, al hablar de “seguridad”, se toman en cuenta los peligros que producen ciertas acciones. En cuanto al adjetivo público, debe entenderse en el sentido de conjunto, de comunidad, de una parte no individualizada del pueblo, de la sociedad” (Donna, Edgardo Alberto. “Derecho Penal – Parte Especial. Tomo II-C. Rubinzal – Culzoni editores, Buenos Aires, 2002, página 16).

Según la normativa que regula la actividad de Benítez, en líneas generales, el maquinista de un tren debe conducir la formación de manera idónea velando por la seguridad de los pasajeros, respetando las velocidades máximas establecidas en cada tramo (artículos 1, inciso a, 14, 21, 454 y 474 del R.I.T.O.). Y en el caso particular, *“Cuando un tren va a entrar a una estación terminal, antes de pasar la señal local, la velocidad del mismo debe ser reducida lo suficiente para mantener el tren dominado, sin sobrepasar la velocidad límite establecida y con el freno de emergencia habilitado a fines de su inmediata aplicación ante cualquier eventualidad”* (cfr. artículo 13 del Manual de Seguridad de UGOMS S.A.)

En contraposición a ello, al menos durante el trayecto analizado (Moreno-Once), Benítez en general excedió las velocidades máximas establecidas, condujo de manera imprudente, y frenó en las estaciones previas a Once de Septiembre de forma violenta.

Y en lo que hace a la colisión en particular, cuando se aproximó a la estación de Once no respetó la señal ubicada a aproximadamente 20 metros del andén

Poder Judicial de la Nación

que indicaba que debía reducir la velocidad del tren a 12 kilómetros por hora, ni tampoco detuvo la marcha de la formación una vez que llegó al punto de frenado obligatorio de la terminal.

Por el contrario, pasó la señal de los 12 km/h por hora a 22 kilómetros por hora (10 más de lo permitido) y lejos de frenar la unidad cuando llegó a destino, mantuvo su marcha a la misma velocidad hasta que chocó con el paragolpes de seguridad; recién en ese momento el tren se detuvo.

Del confronte del total de las situaciones descriptas se advierte que Benítez violó sucesivamente la normativa a la que debía ajustar su conducta (deber objetivo de cuidado), y con ello aumentó el riesgo jurídico permitido en la actividad. Ello hasta que en la última oportunidad produjo el descarrilamiento referido que trajo aparejado las lesiones de 105 pasajeros y daños tanto en el tren como en la estación.

“... el desenvolvimiento en la vida diaria comprende un riesgo jurídicamente permitido, que genera un deber objetivo de cuidado para evitar la afectación de bienes jurídicos. Con esta aclaración, se puede afirmar que toda conducta culposa requiere del autor haber infringido el cuidado que le era exigido en la situación en la que se encontraba y el resultado deberá ser objetivamente imputable a esa acción... Al respecto, Roxin sostiene que al sujeto se le reprocha el haber creado un peligro no amparado por un riesgo permitido y sí abarcado por el fin de protección del tipo, que se realiza en un resultado típico. Agrega el autor que la infracción de preceptos, por ejemplo, sobre circulación, es efectivamente un indicio de una creación de peligro prohibido, pero no necesariamente lo fundamenta (Roxin, Claus, Derecho penal. Parte General, t. I, “Fundamentos. La estructura de la teoría del delito”, trad. De la 2° ed. alemana por Diego Manuel Luzón Peña, Miguel Díaz y García Conlledo, y Javier Vicente Remesal, Civitas, Madrid, 1997, Tomo I, páginas 999 a 1001).

El resultado fue consecuencia de la trasgresión por parte de Benítez de las normas que reglamentan la actividad de motorman, más su obrar negligente que se vio exteriorizado en este caso cuando no accionó los frenos de la unidad (relación de causalidad y nexo de determinación).

“Tres son las condiciones para la imputación objetiva del resultado, según la teoría de la imputación más reciente: primero se exige que el autor haya provocado el resultado de modo causal por su actuación. Además, es necesario que haya creado con su conducta un peligro desaprobado. Finalmente, debe de haberse realizado en el resultado ese mismo peligro desaprobado. El mismo nexo se describe por otros de la siguiente manera: el curso causal provocado por el autor debe de formar parte de aquellos desarrollos contra cuya producción quiere proteger la

norma. Debe de haberse realizado (según ello) una concatenación causal, cuya producción deben impedir la prohibición o el mandato de la norma... ” (Frisch, Wolfgang. “Tipo Penal e imputación objetiva”. Editorial Colex, Madrid, 1995, página 29).

Existe una relación de causalidad entre resultado constatado (colisión y descarrilamiento del tren, lesiones de los pasajeros y daños) y la conducta negligente de Benítez; él era quien estaba a cargo de la conducción de la formación que colisionó contra el paragolpes del andén N° 2 de la estación Once de Septiembre.

Su conducta aumentó el riesgo permitido, pues fue contraria al deber de cuidado ya que infringió la normativa que le era exigida para la conducción segura de la formación; insisto, a 20 metros del andén circulaba a 22 kilómetros por hora, cuando en rigor debió hacerlo a 12. Al arribar a la estación, no detuvo la marcha del tren como reglamentariamente debía hacerlo, ni accionó los frenos y continuó su recorrido a la misma velocidad que venía, lo que provocó su colisión contra el paragolpes del andén n° 2 de la estación Once de Septiembre.

“...cuando el autor que ha producido resultados típicos haya infringido al mismo tiempo, con su comportamiento, reglas de diligencia, la causa para la producción de los resultados típicos se encontrará, generalmente, en el hecho de que ha creado, precisamente por la inobservancia de las reglas de diligencia, un determinado peligro (que se ha traducido en los resultados). Por lo general, este peligro debe calificarse ya como desaprobado por la razón de que se exige la observancia de las reglas de diligencia correspondientes para impedir tales peligros” (Frisch, Wolfgang. “Tipo Penal e imputación objetiva. Editorial Colex, Madrid, 1995, página 35).

Benítez es responsable porque el resultado se produjo, justamente, a causa de la infracción que cometió a los deberes de conducción y a la inobservancia de los reglamentos ferroviarios.

Tal es así que si hubiera actuado diligentemente, el resultado no se hubiese producido; existe una relación de determinación entre la inobservancia del reglamento con la que se manejó Benítez, el riesgo creado, las lesiones y el daño verificado.

En síntesis, considero que ese resultado es objetivamente imputable a Benítez, porque con su conducta imprudente aumentó el riesgo permitido violando los deberes que tenía a su cargo (traspasó la normativa) y colisionó el tren.

Por otra parte, debe tenerse presente que en casos como este, en donde se debe analizar la actividad de un profesional que transporta una formación de tren de

pasajeros, su mayor responsabilidad debe ser merituada precisamente en ese contexto y bajo ese baremo.

El hecho de que Benítez haya tenido a su cargo la conducción y los conocimientos específicos sobre el manejo y el funcionamiento del tren hace que la exigencia sobre el respeto a la normativa ferroviaria sea mayor, lo que se traduce en un juicio de reprochabilidad superior en caso de inobservancia.

Ello, pues la expectativa de la comunidad para con quien resulta ser un profesional de la conducción impone un nivel de exigencia muy superior al que se le exige a cualquier otro conductor, más aún cuando se encuentra a cargo de una formación de tren con ocho vagones y cientos de pasajeros.

Si bien el resultado disvalioso se produjo en la última parte de su trayecto, no puedo dejar de señalar que en reiteradas oportunidades Benítez durante el recorrido mantuvo una conducción imprudente que no se ajustó a la normativa que reglamenta su actividad. No sólo no respetó las velocidades máximas permitidas durante el trayecto Moreno-Once, sino que tampoco lo hizo al momento de ingresar a las distintas estaciones, pues frenaba la formación al límite y de manera brusca.

El jefe de seguridad operativa de UGOMS al analizar los registros de GPS, estableció que *“Lo que se ve es que es un tren que frena muy abruptamente, es un conductor que frena al límite. Me doy cuenta porque de los registros de GPS, por ejemplo de la estación Paso del Rey, surge que antes de llegar a las estaciones circulaba a aproximadamente 40 kilómetros por hora (6:24:31) y en segundos después lo bajó a ocho kilómetros por hora (6:25:04), prácticamente a paso de hombre. Un ejemplo más claro es el de Merlo, a las 6:30:27 horas va a 29 kilómetros y a las 6:30:54 a 2 kilómetros”* (conf. declaración testimonial de fs. 461/463).

Del dispositivo surgió, además, que inmediatamente antes de ingresar a la estación Caballito, a las 07:26:19 horas, conducía a 28 km/hora y, quince segundos después (07:26:34), llevó la marcha a 3km por hora, deteniendo la formación segundos después (ver registros reservados en Secretaría).

Por último en donde la velocidad máxima no debía superar los 60 km/h-, Benítez se excedió en los siguientes puntos: entre las estaciones Paso del Rey y Merlo hay un reporte entre las 6:28:45 horas hasta las 6:29:27 donde llega a una velocidad máxima de 65 kilómetros por hora; entre las estaciones San Antonio de Padua e Ituzaingó alcanza una velocidad de 63 kilómetros por hora a la hora 06:38:49; entre las estaciones Castelar y Morón a las 06:50:01 horas sube a 68 kilómetros por hora, entre las estaciones Morón y Haedo a las 06:54:07 horas hay un registro de 63 kilómetros por hora, entre las estaciones Haedo y Ramos Mejía a las 06:58:06 horas hay un

registro de 69 kilómetros por hora y a las 06:58:36 se eleva a 74 kilómetros por hora, entre las estaciones Caballito y Once alcanza los 68 kilómetros por hora a las 07:29:31, entre las estaciones Ramos Mejía y Ciudadela el registro más alto es a las 07:02:28 horas a 73 kilómetros por hora.

Entre Villa Luro y el paso a nivel Nazca, la velocidad máxima es de 30 kilómetros por hora, y del registro se advierte que a las 07:16:58 lo pasó a 42 kilómetros por hora (conf. Declaración testimonial de Daniel Alberto Lamastra de fs. 461/3 y registros de GPS reservados).

Además, todos los testigos que declararon en la presente investigación fueron contestes con ello; dijeron, en resumen, que el conductor del tren iba muy rápido y que al detenerse en las estaciones se pasaba del lugar de frenado (cfr. testimonios de Fabián Mansilla -fs. 299 y 398/99-, Cecilia Solange Mansilla -fs. 411/12-, Héctor Leonardo Rojas -fs. 212-, Ricardo César Romero -fs. 282-, Miño Aranda -fs. 293-, Silveyra de -fs. 295-, Nicolás Eduardo Samudio de -fs. 426/427-, Santa Lucía Gómez -fs. 443-, Walter Damián Antonio Rubio -fs. 534/535-, Lidia Fabiana Jiménez -271-, Brian Leonel Díaz -432-, Victoria Estefanía Gallotta -fs. 428/429-, Juan Carlos Narmona - fs. 376/376 bis-, Hernán Gustavo Silveyra -fs. 437/438-.

En las grabaciones de las cámaras del habitáculo de conducción correspondientes al primer tramo (Castelar- Moreno) también se observa a Benítez poco concentrado en el camino, cantando, bailando y bromeando con la cámara (conf. video reservado en Secretaría).

Resultan ilustrativas, las siguientes fotografías extraídas de dicha filmación:



Fotografía Nro. 2 del tramo Castelar-Moreno del tren CHAPA 5



Fotografía Nro. 3 del tramo Castelar-Moreno del tren CHAPA 5

Es decir, no sólo no realizó sus funciones de manera idónea ni diligente a los efectos de brindar el servicio de manera eficiente, sino que elevó el riesgo jurídicamente permitido de forma considerable y agravando el peligro sobre la seguridad y la integridad de los pasajeros del tren, por las que debía velar.

La reiteración en el tiempo de estas inconductas me llevan a sostener que Benítez se representaba en cada ocasión el riesgo que por demás estaba generando al traspasar la precisa normativa referida a la conducción del tren, y decidía asumirlo aún con los reproches que podía recibir; confiaba en que su destreza iba a evitar el resultado (recuérdese que entraba a las estaciones a alta velocidad y frenaba bruscamente, al límite).

Lo que sucedió cuando el tren colisionó en la estación de Once no escapa a esta realidad y es una muestra más de la temeraria conducción de Benítez, sólo que en este caso, por negligencia, nunca atinó a frenar el tren, situación que se agrava por cuanto indefectiblemente, al ser la última estación del recorrido la vía terminaba en el paragolpe del andén n° 2, es decir, que no tenía la posibilidad de recorrer más metros sin colisionar.

Es criterio jurisprudencial que *“Es responsable a tenor de lo dispuesto por el art. 196, párr. 2° del Cód. Penal (delito de accidente ferroviario culposo, agravado por haber resultado lesiones), el conductor de un convoy ferroviario que con su accionar imprudente por haber traspuesto “señales de peligro” sin tomar las precauciones establecidas en el art. 143, inc. 4) del ritual, provocó un descarrilamiento causando lesiones a los pasajeros del tren; a lo que debe sumarse que no sólo no se limitó a no ajustar la conducción del tren al ritmo de marcha que le imponían las señales, sino que, además, tampoco fue diligente en la vigilancia de la vía que se hallaba frente a su vista”* (CNFed. Crim. y Corr., Sala II, 7/7/89, “Ferrocarriles B. Mitre”, JA, 1990-I, síntesis, citado en Castelli, Germán y Berón de Astrada, Ezequiel. Código Penal y normas complementarias – Análisis doctrinal y

jurisprudencial. David Baigún y Eugenio Raúl Zaffaroni, directores. José Luis Depalma, editor. Hammurabi, Buenos Aires, 2009. Tomo VIII, página 771).

Sentado ello, corresponde señalar que la figura legal aludida desplaza a las previsiones generales de lesiones incorporadas en el Capítulo II del Título I del Libro Segundo del Código Penal, pues si bien el obrar de Julio César Benítez provocó lesiones en una cantidad considerable de personas, lo cierto es que el precepto contenido en el segundo párrafo del artículo 196 resulta más específico; prevé ese resultado como consecuencia de un hecho que afecte la seguridad de los medios de transporte.

En cuanto a la relación entre las figuras legales mencionadas se entiende que *“...habrá un concurso (aparente) de leyes penales cuando el contenido de ilícito de un hecho punible ya está contenido en otro y, por lo tanto, el autor sólo haya cometido una única lesión de la ley penal. Esta situación se da cuando entre los tipos penales que serían aplicables al caso concreto exista una relación de especialidad, de subsidiariedad o de consunción...”* (Bacigalupo, Enrique. Derecho Penal – Parte General. 2da. Edición. José Luis Depalma editor. Hammurabi, Buenos Aires, 2007, páginas 570/571).

Además el autor agrega que la relación de especialidad se *“...dará cuando un tipo penal tenga todos los elementos del otro pero, además, algún elemento que demuestra un fundamento especial de la punibilidad. En verdad, la realización del tipo especial no es sino una forma específica de lesión de la ley (del tipo) más general...”* (Bacigalupo, Enrique. Derecho Penal – Parte General. 2da. Edición. José Luis Depalma editor. Hammurabi, Buenos Aires, 2007, página 572).

En tal sentido se resolvió que *“...El art. 196, párr. 2º del Cód. Penal debe prevalecer por especialidad sobre el art. 84, ya que no se trata de un concurso real de delitos, sino de un concurso de leyes, en el que el tipo especial ha desplazado al tipo general. Si se entiende por accidente a todo suceso eventual que altera el orden regular de las cosas, resulta indudable que un choque entre un vehículo y un tren queda comprendido en el concepto en análisis...”* (Cám. Fed. San Martín, Sala I, 28/12/92 “Rocha, Jesús M.”, JA, 1995-II, síntesis, citado en Castelli, Germán y Berón de Astrada, Ezequiel. Código Penal y normas complementarias – Análisis doctrinal y jurisprudencial. David Baigún y Eugenio Raúl Zaffaroni, directores. José Luis Depalma, editor. Hammurabi, Buenos Aires, 2009. Tomo VIII, página 773).

Por otro lado, la segunda figura legal tratada tiende a la conservación o preservación de aquellos objetos que estén destinados a servir de prueba; es decir, sanciona aquellas acciones que tiendan a impedir que los objetos cumplan el fin para el

cual fueron puestos en custodia. Las acciones previstas en el tipo penal son las de sustraer, ocultar, destruir o inutilizar, en tanto, su objeto consiste en cualquier cosa destinada a ser utilizada como medio de prueba ante la autoridad competente, comprendiendo la palabra objeto las cosas o documentos -públicos o privados- que puedan ser merituados como elementos de convicción (Edgardo Alberto Donna “Delitos contra la Administración Pública”, pg.202 y s.s. Ed. “Rubinzal-Culzoni” 2000).

Prueba es todo dato objetivo que se incorpora legalmente al proceso, capaz de producir un conocimiento cierto o probable acerca de los extremos de la imputación delictiva (El concepto es de Vélez Mariconde, Alfredo, Derecho...cit., t. I, p. 314 y t. II, p. 201, citado en el libro “La Prueba en el Proceso Penal, Sexta Edición”, José Cafferata Nores y Maximiliano Hairabedián, Ed. Lexis Nexis).

Los medios de prueba se deben distinguir en sentido propio de las llamadas medidas de investigación: los primeros comprenden el procedimiento establecido por la ley tendiente a lograr el ingreso del elemento de prueba en el proceso (Clariá Olmedo, Jorge A., Tratado de derecho..., cit., t. V, p. 31; Florian, Eugenio, De las pruebas..., cit., t. I, p. 29).

Las medidas de investigación son meros actos de averiguación iniciales desarrollados por los órganos de persecución penal, tendientes a avanzar sobre una pista de una pesquisa. (pág 36/37 “La prueba en el proceso Penal, José Cafferata Nores y Maximiliano Hairabedián, sexta edición, ed. Lexis Nexis).

En consecuencia, para subordinar el hecho en la figura del artículo 255 del Código Penal, hay que tener en cuenta que Benítez, luego de la colisión, se hizo del disco rígido con la inscripción “TBA” con numeración B0160 y una etiqueta con la inscripción “7200.10, 160GBTYS serial ATA” y numeración “ST 3160815AS” y decidió ocultarlo en su mochila para llevárselo consigo, conforme expliqué al valorar la prueba.

Es claro que el disco no era de su propiedad, que se trataba de una cosa mueble y tenía como destino servir de prueba en esta investigación. Tanto es así que tiene captado, potencialmente, los instantes previos al accidente, por lo cual, es susceptible, como se definió, de producir un conocimiento cierto o probable acerca de los extremos de la imputación delictiva y, por consiguiente, tiene finalidad probatoria.

Y precisamente esa capacidad fue la que Benítez pretendió anular, pues el disco, en rigor, contiene las imágenes recogidas por la cámara ubicada dentro de la cabina del conductor de la unidad ferroviaria. Es decir, el acusado intentó ocultar cuál

fue su conducta inminente a la colisión. De ahí, claramente, la condición de prueba del disco rígido en cuestión.

Por otro lado, el delito estuvo consumado pues, si bien Benítez en su derrotero no fue perdido de vista, las fuerzas de seguridad cuando lo encontraron en la cabina del conductor lo trasladaron inmediatamente al hospital y el bien fue recuperado, cierto es que al menos fácticamente tuvo un breve lapso entre el choque y el momento en que fue hallado en que pudo disponer del bien que tomó, aún cuando por propia voluntad no lo hubiese hecho. En esas circunstancias no se puede descartar, por el momento, que el acusado haya realizado algo con el disco que pueda ser considerado un acto de dominio.

Estoy convencido, en este sentido, que Benítez quitó el disco rígido de la esfera de custodia en que se hallaba; la empresa UGOMS perdió el dominio sobre este bien de su propiedad pues por ese lapso no pudo (o hubiese podido) disponer de aquél.

Y eso es lo jurídicamente relevante en el caso, pues “sustraer significa quitar la cosa de la esfera de custodia en que se halla, aunque no se la haga entrar en otra tenencia distinta; basta el desapoderamiento (...) El delito se consuma con la realización de las acciones enunciadas en cuanto hayan quebrantado la custodia en que la cosa se hallaba, sin necesidad de que se produzca perjuicio específico alguno (Derecho Penal, Parte Especial, Tomo 2, 7º Edición Actualizada y Ampliada, “Carlos Creus y Jorge Eduardo Buompadre”, Ed. Astrea, páginas, 284 y 285).

La conjunción de todo ello me lleva a desechar la tentativa.

Asimismo, es autor porque personalmente y de modo exclusivo ejerció el dominio del hecho. Es evidente que el imputado actuó con conocimiento y voluntad de apoderamiento, y que ejecutó personal y directamente la acción típica con clara inclinación subjetiva a la sustracción de la cosa y con ello anular su finalidad probatoria.

Finalmente, en cuanto a la relación concursal de las figuras en trato, debe tenerse en consideración que el concurso real “...*existe cuando el autor ha cometido varios delitos independientes que son enjuiciados en un mismo proceso penal. En este sentido, Mir Puig sostiene que hay concurso real cuando una pluralidad de hechos de un mismo sujeto constituye una pluralidad de delitos, agregando Jescheck a este presupuesto la posibilidad de enjuiciamiento conjunto. Así, Núñez afirmaba que en el caso de concurso real existe un verdadero concursus delictorum, es decir, la concurrencia de varios delitos distintos e independientes el uno del otro, cometidos por la misma persona y todavía no juzgados...*” (D’Alessio, Código Penal de la Nación Comentado y Anotado, Tomo II, página 881, 2da. edición, La Ley, 2011).

Teniendo en cuenta que los hechos imputados a Julio César Benítez resultan autónomos e independientes, se advierte que concurren realmente entre sí.

La intención de sustraer el disco rígido que contenía los registros filmicos de la cabina de conducción previos al impacto, surgió luego de ese hecho, como una acción completamente distinta. El espacio temporal, entonces, es también un parámetro a tener en cuenta en este sentido.

VII. Prisión Preventiva

Previo adentrarme en el análisis de la cuestión, quiero aclarar que comparto el criterio que sostiene que la prisión preventiva es una medida cautelar de aplicación sumamente restrictiva, pues el principio general es que las personas sometidas a proceso penal deben permanecer en libertad durante su transcurso, en resguardo de la presunción de inocencia y del derecho de libertad.

Recuérdese el principio general es que las personas sometidas a proceso penal deben permanecer en libertad durante su transcurso, en resguardo de la presunción de inocencia y del derecho de libertad, pues así lo imponen los artículos 14, 18 y 75, inciso 22, de la Constitución Nacional, 8.2 del Pacto de San José de Costa Rica, 9.1 y 9.3 del Pacto de Derechos Civiles y Políticos.

También la jurisprudencia lleva dicho que “...*No basta en materia de excarcelación o eximición de prisión para su denegación la imposibilidad de futura condena de ejecución condicional, o que pudiere corresponderle al imputado una pena privativa de la libertad superior a ocho años (arts. 316 y 317 del C.P.P.N.), sino que deben valorarse en forma conjunta con otros parámetros tales como los establecidos en el art. 319 del ordenamiento ritual a los fines de determinar la existencia de riesgo procesal...*” (Fégoli, Catucci, Riggi, Tragant, Ledesma, Mitchell, Madueño, Hornos, Rodríguez Basavilbaso, González Palazzo, Michelli, Hergott. Plenario nro. 13. Díaz Bessone, Ramón Genaro s/recurso de inaplicabilidad de ley, 30/10/08 en causa nro. 7480).

Es que sobre la base de los delitos que se le imputan a Benítez, no puedo perder de vista que la sumatoria de los máximos en el concurso real alcanzan un total nueve años de prisión, por lo que objetivamente -en función de las disposiciones del artículo 312, 1º párrafo del código forma-, no correspondería que el imputado recuperase su libertad.

Es decir que en lo atinente a las pautas objetivas de la prisión preventiva, no correspondería que el imputado recuperase su libertad. De ahí que deben valorarse en forma conjunta con otros parámetros (art. 319 del código de fondo) a los

finde determinar la existencia de riesgo procesal, tal como lleva dicho la jurisprudencia sobre la base de los tratados internacionales con jerarquía constitucional.

Así es que sin perjuicio de la escala punitiva aplicable, y atendiendo a la postura que establece que en los casos en que se dicte un auto de prisión preventiva - haya o no transcurrido cierto lapso temporal- habrá que comprobar la concurrencia de otras circunstancias que, acompañando a la amenaza de pena como regla delimitadora de la libertad durante el proceso, permita fundar los peligros procesales; por ello debo analizar si se desprenden de autos tales elementos condicionante respecto del imputado, a la luz de lo dispuesto por el artículo 319 del Código Procesal Penal de la Nación.

Así, respecto del riesgo procesal relacionado con el indicio de fuga, entiendo que deviene conducente traer a estudio su declaración indagatoria, porque allí Benítez manifestó que convivía con su numerosa familia, conformada por sus ocho hijos en edad de escolaridad, su mujer y tres niños más, que serían hijos de su mujer. También refirió ser único sustento de su familia, sin perjuicio de que dos de sus hijos trabajarían para colaborar económicamente.

El imputado posee arraigo, ya que convive con su familia, en un domicilio cuya constatación obra en autos. Además, tampoco obran antecedentes en su contra, ni impedimentos legales que presuman que en caso de recuperar su libertad, el encausado podría fugarse.

Con relación a la presunción del entorpecimiento del proceso, corresponde resaltar que la actividad probatoria más relevante fue ordenada, e incluso algunas de ellas, ya fueron materializadas. Y si bien el imputado sustrajo el disco rígido que se encontraba en la cabina del motorman al momento del accidente, lo cierto es que las diligencias probatorias que se están desarrollando, no podrían ser alteradas aún si Benítez recuperara su libertad.

Por ello, en resguardo de la presunción de inocencia y del derecho de libertad, no advierto los riesgos procesales que justificarían la restricción de su libertad que como dije, son la excepción en el proceso penal.

Y en punto a determinar el tipo de caución a imponer, estimo conveniente, para el caso que nos ocupa, fijar una caución juratoria para asegurar la futura comparecencia del nombrado a este proceso, quien además deberá comparecer ante este tribunal dentro de los primeros cinco días hábiles de cada mes, conforme lo dispuesto en los artículos 310 y 320 del Código Procesal Penal de la Nación.

VIII. Embargo

Poder Judicial de la Nación

Con respecto al embargo que prevé el artículo 518 del Código Procesal Penal de la Nación, cabe señalar que en cuanto medida cautelar de tipo económico, tiene por finalidad asegurar la ejecución de la pena pecuniaria, la indemnización civil derivada del delito y las costas del proceso (conf. Navarro/Daray, Código Procesal Penal de la Nación, Ed. Hammurabi, T° II pags. 1292 ycsctes).

Bien se ha dicho que el embargo tiene por objeto, en primer lugar, individualizar los bienes del deudor y conservarlos para garantizar el crédito de sus acreedores, otorgándoles a éstos lo que se ha llamado posición de preeminencia que los autoriza a peticionar al Juez todos los actos tendientes a que la garantía concreta no se reduzca (conf. Fenochietto/Arazi, Código procesal Civil y Comercial de la Nación pag. 612- comentario a artículo-).

En ese marco, entiendo que la suma a la que arribaré tendrá su fuente de atención en la naturaleza jurídica de la medida, conforme se viene sosteniendo.

En primer lugar, el artículo 518 del Código Procesal Penal de la Nación establece un piso pecuniario para la determinación del embargo. Nótese, que dentro de las costas del proceso, primer elemento de valoración que establece la norma, están incluidas la tasa de justicia, los honorarios devengados por los abogados y los demás gastos originados en la tramitación de la causa (ver artículo 533 del Código Procesal Penal de la Nación)

En relación con esto, la Acordada 498/91 de la Corte Suprema de Justicia de la Nación estableció el monto de la tasa de justicia en la suma de sesenta y nueve pesos con sesenta y siete centavos (\$69,67), de modo que éste será el embargo en una hipótesis de mínima, es decir, en un caso en el que se cuente con asistencia oficial, no existan eventuales reparaciones civiles y el delito imputado no prevea pena de multa (Sala I, c/n° 29.204 “Zacharzenia, Gustavo s/embargo”, rta: 13/11/97, reg: 961).

En segundo lugar, corresponde tratar lo referido a las reparaciones civiles que eventualmente deba cubrir el imputado. Este elemento le otorgará un mayor margen al juzgador para separarse del valor mínimo, pues dependerá directamente de la cantidad de personas legitimadas a solicitar resarcimientos, así como del carácter que tengan los mimos, es decir, la índole o la gravedad de lo que debiera ser reparado.

En consecuencia, considero que si bien el delito que se le atribuye al imputado no tiene prevista pena pecuniaria, para justipreciar el monto debo ponderar el eventual reclamo por indemnización civil en base a las características del hecho. En ese sentido es insoslayable ponderar que, al menos, ciento cinco personas sufrieron distintos tipos de lesiones con el consiguiente daño moral que la producción traumática del accidente les provocó.

Sumado a ello, debe tenerse en cuenta el daño causado a la estación de Once de Septiembre, como así también los daños producidos al tren “Chapa 5”, el cual al día de la fecha se encuentra inutilizado a raíz del accidente del día 19 de octubre del año 2013.

Finalmente, la existencia de abogados particulares debe evaluarse. Al respecto, la ley 21.839, modificada por ley 24.432 establece un piso de mil pesos (\$1.000) para los honorarios en procesos criminales, de modo que la ponderación del monto definitivo de éstos deberá estar determinada por la actuación del abogado, el tiempo de duración del proceso, la cantidad de hechos investigados y otras circunstancias objetivas que impongan alejarse o acercarse del mínimo establecido legalmente.

En este caso particular, Benítez cuenta con dos abogados particulares cuya labor, en miras al volumen del presente sumario, la complejidad jurídica del hecho y la basta prueba acumulada, les demandará un esfuerzo superior.

Por último, se suma a lo expuesto en los párrafos que anteceden que, a lo largo de la presente investigación, se han practicado múltiples peritajes, restando la realización de otros estudios periciales.

Todo ello me lleva a concluir que la suma de dos millones quinientos mil pesos (\$2.500.000) resulta pertinente para cubrir los montos, rubros y circunstancias indicadas.

Por todo lo expuesto precedentemente, **RESUELVO:**

I) DECRETAR EL PROCESAMIENTO SIN PRISIÓN PREVENTIVA de **JULIO CÉSAR BENÍTEZ**, de las demás condiciones personales obrantes en autos, por considerarlo autor penalmente responsable del delito de descarrilamiento culposo agravado por haber causado lesiones en 105 personas; en concurso real con el delito de sustracción de medios de prueba (artículos 45, 55, 196 y 255 del Código Penal y artículos 306, 308 y 310 del Código Procesal Penal de la Nación).

II) DISPONER LA INMEDIATA LIBERTAD de **JULIO CÉSAR BENÍTEZ** la que se hará efectiva desde el Departamento Central de la Policía Federal Argentina, previa constatación de que no registre impedimento de libertad alguno. A tal fin, líbrese oficio dirigido al Director del Complejo I del Servicio Penitenciario Federal. Hágase saber al Director que deberá poner en conocimiento del nombrado que deberá comparecer en este tribunal dentro de las 48 horas de notificado, y toda vez que sea citado tanto por este juzgado como por cualquier otro organismo que en el marco de la presente causa así lo requiera; no alterar su domicilio real y constituido sin

Poder Judicial de la Nación

conocimiento y autorización del tribunal; y no ausentarse de su domicilio real por más de 48 horas sin autorización.

III) TRABAR EMBARGO sobre los bienes de Julio César Benítez hasta cubrir la suma de pesos dos millones quinientos mil (\$ 2.500.000); el que se diligenciará en legal forma por intermedio del Oficial de Justicia ante el Tribunal (art. 518 del CPPN).

IV) REQUIÉRASE a la Oficina de Delegados Judiciales que realice un completo informe socio ambiental respecto de Julio César Benítez. Líbrese oficio.

Notifíquese por Secretaría y mediante cédulas de urgente diligenciamiento con habilitación de día y horas inhábiles a la defensa y a la querella constituidas en autos.

USO OFICIAL

ARIEL OSCAR LIJO

Ante mí:

JAVIER M. ARZUBI CALVO

En la fecha se libró oficio. Conste.-

En la fecha se libraron cédulas de notificación. Conste.-

En notifique al Sr. Fiscal y firmó. Doy fe.-

