

Accidente Ferroviario Procesamiento Incumplimiento De Los Deberes De Funcionario Publico

JURISPRUDENCIA

Buenos Aires, 12 de diciembre de 2013.-

AUTOS Y VISTOS: Para resolver en la presente causa N° 10580/12, caratulada "D. G. s/ incumplimiento de autoridad y violación de los deberes de funcionario público" del registro de la Secretaría N° 7 de este tribunal y respecto de la situación procesal de G. D., R. C., S. D. T., C. M. F., S. C. C., M. F. S., J. J. R., F. J. P., C. A. M., L. C. L., O. R. G., L. A. D., S. A. C., S. G. A., R. H. A., O. A. V. y J. E. V., de las restantes condiciones personales obrantes en autos. **Y CONSIDERANDO:** Que las presentes actuaciones se iniciaron a partir del Legajo de Búsqueda de L. M. R., formado en el marco de la causa N° 1710/12 del registro de la Secretaría N° 21 del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal N° 11, a raíz del siniestro ferroviario que tuvo lugar aproximadamente a las 8:30 horas del día 22 de febrero del año 2012, en la estación Once de Septiembre de esta ciudad. Allí se advirtió que L. M. R. no había sido hallado en el procedimiento de asistencia y rescate a víctimas, sino que fue encontrado más de dos días después en el cuarto vagón de la formación siniestrada. **I- Imputaciones:** A G. D. se le imputó, con relación al objeto procesal de estas actuaciones, que "habiéndose tomado parte del operativo de asistencia y rescate de las víctimas del accidente ferroviario acaecido el 22 de febrero del año 2012, aproximadamente a las 8:30 horas, cuando la formación N° 16 de la ex-línea General Sarmiento -concesionada a la empresa "Trenes de Buenos Aires SA" (TBA)- impactó en la cabecera del andén N° 2 de la estación terminal "Once de septiembre" de esta ciudad, no cumplió adecuadamente su función, toda vez que el cuerpo sin vida de L. M. R. fue hallado dentro del tren de mención el día 24 de febrero a las 18:20 horas (aproximadamente cincuenta y ocho horas después del impacto), ubicado en la cabina auxiliar del conductor situada en el cuarto vagón de la formación (N° 2108), lugar donde el nombrado se ubicó al ascender en la estación San Antonio de Padua, habiéndose culminado la labor de rescate de víctimas el día 22 de febrero a las 18:00 horas. El compareciente desempeñaba al momento del hecho funciones de Director y Gerente de Sistemas y Tecnologías de Trenes de Buenos Aires SA, y se encontraba presente en el lugar, conforme informe del comisario S. A. de la División Sarmiento obrante a fs. 183/184, por lo que según el Punto V) del Compendio de procedimientos para Emergencias Operativas de Trenes de Buenos Aires SA (versión 2011) debía cumplir las funciones y responsabilidades del "Jefe de Accidente titular" o "Coordinador titular" ante la situación descripta?". A R. C. se le imputó, con relación al objeto procesal de estas actuaciones, "no haber cumplido adecuadamente su función toda vez que el cuerpo sin vida de L. M. R. fue hallado dentro del tren de mención el día 24 de febrero a las 18:20 horas (aproximadamente cincuenta y ocho horas después del impacto), ubicado en la cabina auxiliar del conductor situada en el cuarto vagón de la formación (N° 2108), lugar donde el nombrado se ubicó al ascender en la estación San Antonio de Padua, habiéndose culminado la labor de rescate de víctimas el día 22 de febrero a las 18:00 horas. El compareciente desempeñaba al momento del hecho funciones de Gerente de Material Rodante y Nuevas Tecnologías de Trenes de Buenos Aires SA, y se encontraba presente en el lugar, por lo que según el Punto V) del Compendio de procedimientos para Emergencias Operativas de Trenes de Buenos Aires SA (versión 2011) debía cumplir las funciones y responsabilidades del "Jefe de Accidente titular" o "Coordinador titular" ante la situación descripta?". A S. D. T. se le imputó, con relación al objeto procesal de estas actuaciones, "no haber cumplido adecuadamente su función toda vez que el cuerpo sin vida de L. M. R. fue hallado dentro del tren de mención el día 24 de febrero a las 18:20 horas (aproximadamente cincuenta y ocho horas después del impacto), ubicado en la cabina auxiliar del conductor situada en el cuarto vagón de la formación (N° 2108), lugar donde el nombrado se ubicó al ascender en la estación San Antonio de Padua, habiéndose culminado la labor de rescate de víctimas el día 22 de febrero a las 18:00 horas. Ello toda vez que conforme el Compendio de procedimientos para Emergencias Operativas de Trenes de Buenos Aires SA (versión 2011), entre sus objetivos, se debía "...Identificar y reducir los factores de riesgo existentes mediante la realización de evaluaciones de riesgo e implementación de medidas correctivas... Brindar una respuesta rápida y apropiada ante las emergencias, lo cual sólo puede lograrse a través de un efectivo sistema de avisos, una rápida evacuación y un expeditivo inicio y desarrollo de los cursos de acción preestablecidos...". A C. M. F. se le imputó, con relación al objeto procesal de estas actuaciones, "no haber cumplido adecuadamente su función toda vez que el cuerpo sin vida de L. M. R. fue hallado dentro del tren de mención el día 24 de febrero a las 18:20 horas (aproximadamente cincuenta y ocho horas después del impacto), ubicado en la cabina auxiliar del conductor situada en el cuarto vagón de la formación (N° 2108), lugar donde el nombrado se ubicó al ascender en la estación San Antonio de Padua, habiéndose culminado la labor de rescate de víctimas el día 22 de febrero a las 18:00 horas. Ello toda vez que conforme el Compendio de procedimientos para Emergencias Operativas de Trenes de Buenos Aires SA (versión 2011), entre sus objetivos, se debía "...Identificar y reducir los factores de riesgo existentes mediante la realización de evaluaciones de riesgo e implementación

de medidas correctivas... Brindar una respuesta rápida y apropiada ante las emergencias, lo cual sólo puede lograrse a través de un efectivo sistema de avisos, una rápida evacuación y un expeditivo inicio y desarrollo de los cursos de acción preestablecidos...".

A S. C. C. se le imputó, con relación al objeto procesal de estas actuaciones, ?no haber cumplido adecuadamente su función toda vez que el cuerpo sin vida de L. M. R. fue hallado dentro del tren de mención el día 24 de febrero a las 18:20 horas (aproximadamente cincuenta y ocho horas después del impacto), ubicado en la cabina auxiliar del conductor situada en el cuarto vagón de la formación (N° 2108), lugar donde el nombrado se ubicó al ascender en la estación San Antonio de Padua, habiéndose culminado la labor de rescate de víctimas el día 22 de febrero a las 18:00 horas. Ello toda vez que conforme el Compendio de procedimientos para Emergencias Operativas de Trenes de Buenos Aires SA (versión 2011), entre sus objetivos, se debía ??...Identificar y reducir los factores de riesgo existentes mediante la realización de evaluaciones de riesgo e implementación de medidas correctivas... Brindar una respuesta rápida y apropiada ante las emergencias, lo cual sólo puede lograrse a través de un efectivo sistema de avisos, una rápida evacuación y un expeditivo inicio y desarrollo de los cursos de acción preestablecidos...".

Al Subcomisario M. F. S. se le imputó que ?habiendo tomado parte del operativo de asistencia y rescate de las víctimas del accidente ferroviario acaecido el 22 de febrero del año 2012, aproximadamente a las 8:30 horas, cuando la formación N° 16 de la ex-línea General Sarmiento -concesionada a la empresa ?Trenes de Buenos Aires SA" (TBA)- impactó en la cabecera del andén N° 2 de la estación terminal "Once de septiembre" de esta ciudad, no haber cumplido adecuadamente su función toda vez que el cuerpo sin vida de L. M. R. fue hallado dentro del tren de mención el día 24 de febrero a las 18:20 horas (aproximadamente cincuenta y ocho horas después del impacto), ubicado en la cabina auxiliar del conductor situada en el cuarto vagón de la formación (N° 2108), lugar donde el nombrado se ubicó al ascender en la estación San Antonio de Padua, habiendo dado por culminado la labor de rescate de víctimas el día 22 de febrero a las 18:00 horas. El compareciente cumplía al momento del hecho funciones de Subcomisario de la División Sarmiento de la P.F.A. participando del operativo de salvamento y rescate, de acuerdo con el Plan de Acción Coordinada ante situaciones de emergencia elaborado por la Policía Federal Argentina en septiembre de 1995, capítulo XI Siniestro Ferroviario".

Al Subcomisario J. J. R. se le imputó que ?habiendo tomado parte del operativo de asistencia y rescate de las víctimas del accidente ferroviario acaecido el 22 de febrero del año 2012, aproximadamente a las 8:30 horas, cuando la formación N° 16 de la ex-línea General Sarmiento -concesionada a la empresa ?Trenes de Buenos Aires SA" (TBA)- impactó en la cabecera del andén N° 2 de la estación terminal "Once de septiembre" de esta ciudad, no haber cumplido adecuadamente su función toda vez que el cuerpo sin vida de L. M. R. fue hallado dentro del tren de mención el día 24 de febrero a las 18:20 horas (aproximadamente cincuenta y ocho horas después del impacto), ubicado en la cabina auxiliar del conductor situada en el cuarto vagón de la formación (N° 2108), lugar donde el nombrado se ubicó al ascender en la estación San Antonio de Padua, habiendo dado por culminado la labor de rescate de víctimas el día 22 de febrero a las 18:00 horas. El compareciente cumplía al momento del hecho funciones de Subcomisario de la Sección Once, de la Superintendencia Federal de Bomberos, participando del operativo de salvamento y rescate, de acuerdo con el Plan de Acción Coordinada ante situaciones de emergencia elaborado por la Policía Federal Argentina en septiembre de 1995, capítulo XI Siniestro Ferroviario-".

Al Inspector F. J. P. se le imputó que ?habiendo tomado parte del operativo de asistencia y rescate de las víctimas del accidente ferroviario acaecido el 22 de febrero del año 2012, aproximadamente a las 8:30 horas, cuando la formación N° 16 de la ex-línea General Sarmiento -concesionada a la empresa ?Trenes de Buenos Aires SA" (TBA)- impactó en la cabecera del andén N° 2 de la estación terminal "Once de septiembre" de esta ciudad, no haber cumplido adecuadamente su función toda vez que el cuerpo sin vida de L. M. R. fue hallado dentro del tren de mención el día 24 de febrero a las 18:20 horas (aproximadamente cincuenta y ocho horas después del impacto), ubicado en la cabina auxiliar del conductor situada en el cuarto vagón de la formación (N° 2108), lugar donde el nombrado se ubicó al ascender en la estación San Antonio de Padua, habiendo dado por culminado la labor de rescate de víctimas el día 22 de febrero a las 18:00 horas. El compareciente cumplía al momento del hecho funciones de Inspector de la Unidad Accidentológica Federal del Transporte de la Policía Federal Argentina participando del operativo de salvamento y rescate, de acuerdo con el Plan de Acción Coordinada ante situaciones de emergencia elaborado por la Policía Federal Argentina en septiembre de 1995, capítulo XI Siniestro Ferroviario".

Al Comisario Inspector C. A. M. se le imputó que ?habiendo tomado parte del operativo de asistencia y rescate de las víctimas del accidente ferroviario acaecido el 22 de febrero del año 2012, aproximadamente a las 8:30 horas, cuando la formación N° 16 de la ex-línea General Sarmiento -concesionada a la empresa ?Trenes de Buenos Aires SA" (TBA)- impactó en la cabecera del andén N° 2 de la estación terminal "Once de septiembre" de esta ciudad, no haber cumplido adecuadamente su función toda vez que el cuerpo sin vida de L. M. R. fue hallado dentro del tren de mención el día 24 de febrero a las 18:20 horas (aproximadamente cincuenta y ocho horas después del impacto), ubicado en la cabina auxiliar del conductor situada en el cuarto vagón de la formación (N° 2108), lugar donde el nombrado se ubicó al ascender en la estación San Antonio de Padua, habiendo dado por culminado la labor de rescate de víctimas el día 22 de febrero a las 18:00 horas. El compareciente cumplía al momento del hecho funciones de Comisario Inspector de la Superintendencia Federal de Bomberos a

cargo del operativo de salvamento y rescate, de acuerdo con el Plan de Acción Coordinada ante situaciones de emergencia elaborado por la Policía Federal Argentina en septiembre de 1995, capítulo XI "Siniestro Ferroviario"?. A la Subinspector L. C. L. se le imputó que "habiendo tomado parte del operativo de asistencia y rescate de las víctimas del accidente ferroviario acaecido el 22 de febrero del año 2012, aproximadamente a las 8:30 horas, cuando la formación N° 16 de la ex-línea General Sarmiento -concesionada a la empresa "Trenes de Buenos Aires SA" (TBA)- impactó en la cabecera del andén N° 2 de la estación terminal "Once de septiembre" de esta ciudad, no haber cumplido adecuadamente su función toda vez que el cuerpo sin vida de L. M. R. fue hallado dentro del tren de mención el día 24 de febrero a las 18:20 horas (aproximadamente cincuenta y ocho horas después del impacto), ubicado en la cabina auxiliar del conductor situada en el cuarto vagón de la formación (N° 2108), lugar donde el nombrado se ubicó al ascender en la estación San Antonio de Padua, habiendo dado por culminado la labor de rescate de víctimas el día 22 de febrero a las 18:00 horas. La compareciente cumplía al momento del hecho funciones de Subinspector de la Unidad Accidentológica Federal del Transporte de la Policía Federal Argentina participando del operativo de salvamento y rescate, de acuerdo con el Plan de Acción Coordinada ante situaciones de emergencia elaborado por la Policía Federal Argentina en septiembre de 1995, capítulo XI "Siniestro Ferroviario"?. Al Comisario O. R. G. se le imputó que "habiendo tomado parte del operativo de asistencia y rescate de las víctimas del accidente ferroviario acaecido el 22 de febrero del año 2012, aproximadamente a las 8:30 horas, cuando la formación N° 16 de la ex-línea General Sarmiento -concesionada a la empresa "Trenes de Buenos Aires SA" (TBA)- impactó en la cabecera del andén N° 2 de la estación terminal "Once de septiembre" de esta ciudad, no haber cumplido adecuadamente su función toda vez que el cuerpo sin vida de L. M. R. fue hallado dentro del tren de mención el día 24 de febrero a las 18:20 horas (aproximadamente cincuenta y ocho horas después del impacto), ubicado en la cabina auxiliar del conductor situada en el cuarto vagón de la formación (N° 2108), lugar donde el nombrado se ubicó al ascender en la estación San Antonio de Padua, habiendo dado por culminado la labor de rescate de víctimas el día 22 de febrero a las 18:00 horas. El compareciente cumplía al momento del hecho funciones de Comisario de la Superintendencia Federal de Bomberos participando del operativo de salvamento y rescate, de acuerdo con el Plan de Acción Coordinada ante situaciones de emergencia elaborado por la Policía Federal Argentina en septiembre de 1995, capítulo XI "Siniestro Ferroviario"?. Al Comisario L. A. D. se le imputó que "habiendo tomado parte del operativo de asistencia y rescate de las víctimas del accidente ferroviario acaecido el 22 de febrero del año 2012, aproximadamente a las 8:30 horas, cuando la formación N° 16 de la ex-línea General Sarmiento -concesionada a la empresa "Trenes de Buenos Aires SA" (TBA)- impactó en la cabecera del andén N° 2 de la estación terminal "Once de septiembre" de esta ciudad, no haber cumplido adecuadamente su función toda vez que el cuerpo sin vida de L. M. R. fue hallado dentro del tren de mención el día 24 de febrero a las 18:20 horas (aproximadamente cincuenta y ocho horas después del impacto), ubicado en la cabina auxiliar del conductor situada en el cuarto vagón de la formación (N° 2108), lugar donde el nombrado se ubicó al ascender en la estación San Antonio de Padua, habiendo dado por culminado la labor de rescate de víctimas el día 22 de febrero a las 18:00 horas. El compareciente cumplía al momento del hecho funciones de Comisario de la Superintendencia Federal de Bomberos participando del operativo de salvamento y rescate, de acuerdo con el Plan de Acción Coordinada ante situaciones de emergencia elaborado por la Policía Federal Argentina en septiembre de 1995, capítulo XI "Siniestro Ferroviario"?. A la Subinspector S. A. C. se le imputó que "habiendo tomado parte del operativo de asistencia y rescate de las víctimas del accidente ferroviario acaecido el 22 de febrero del año 2012, aproximadamente a las 8:30 horas, cuando la formación N° 16 de la ex-línea General Sarmiento -concesionada a la empresa "Trenes de Buenos Aires SA" (TBA)- impactó en la cabecera del andén N° 2 de la estación terminal "Once de septiembre" de esta ciudad, no haber cumplido adecuadamente su función toda vez que el cuerpo sin vida de L. M. R. fue hallado dentro del tren de mención el día 24 de febrero a las 18:20 horas (aproximadamente cincuenta y ocho horas después del impacto), ubicado en la cabina auxiliar del conductor situada en el cuarto vagón de la formación (N° 2108), lugar donde el nombrado se ubicó al ascender en la estación San Antonio de Padua, habiendo dado por culminado la labor de rescate de víctimas el día 22 de febrero a las 18:00 horas. La compareciente cumplía al momento del hecho funciones de Subinspector de la Unidad Accidentológica Federal del Transporte de la Policía Federal Argentina participando del operativo de salvamento y rescate, de acuerdo con el Plan de Acción Coordinada ante situaciones de emergencia elaborado por la Policía Federal Argentina en septiembre de 1995, capítulo XI "Siniestro Ferroviario"?. Al Comisario S. G. A. se le imputó que "habiendo tomado parte del operativo de asistencia y rescate de las víctimas del accidente ferroviario acaecido el 22 de febrero del año 2012, aproximadamente a las 8:30 horas, cuando la formación N° 16 de la ex-línea General Sarmiento -concesionada a la empresa "Trenes de Buenos Aires SA" (TBA)- impactó en la cabecera del andén N° 2 de la estación terminal "Once de septiembre" de esta ciudad, no haber cumplido adecuadamente su función toda vez que el cuerpo sin vida de L. M. R. fue hallado dentro del tren de mención el día 24 de febrero a las 18:20 horas (aproximadamente cincuenta y ocho horas después del impacto), ubicado en la cabina auxiliar del conductor situada en el cuarto vagón de la formación (N° 2108), lugar donde el nombrado se ubicó al ascender en la estación San Antonio de Padua, habiendo dado por culminado la labor de rescate de víctimas el

día 22 de febrero a las 18:00 horas. El compareciente cumplía al momento del hecho funciones de Comisario a cargo de la División Sarmiento de la P.F.A. participando del operativo de salvamento y rescate, de acuerdo con el Plan de Acción Coordinada ante situaciones de emergencia elaborado por la Policía Federal Argentina en septiembre de 1995, capítulo XI "Siniestro Ferroviario".

Al Comisario R. H. A. se le imputó que "habiendo tomado parte del operativo de asistencia y rescate de las víctimas del accidente ferroviario acaecido el 22 de febrero del año 2012, aproximadamente a las 8:30 horas, cuando la formación N° 16 de la ex-línea General Sarmiento -concesionada a la empresa "Trenes de Buenos Aires SA" (TBA)- impactó en la cabecera del andén N° 2 de la estación terminal "Once de septiembre" de esta ciudad, no haber cumplido adecuadamente su función toda vez que el cuerpo sin vida de L. M. R. fue hallado dentro del tren de mención el día 24 de febrero a las 18:20 horas (aproximadamente cincuenta y ocho horas después del impacto), ubicado en la cabina auxiliar del conductor situada en el cuarto vagón de la formación (N° 2108), lugar donde el nombrado se ubicó al ascender en la estación San Antonio de Padua, habiendo dado por culminado la labor de rescate de víctimas el día 22 de febrero a las 18:00 horas. El compareciente cumplía al momento del hecho funciones de Comisario de la Superintendencia Federal de Bomberos participando del operativo de salvamento y rescate, de acuerdo con el Plan de Acción Coordinada ante situaciones de emergencia elaborado por la Policía Federal Argentina en septiembre de 1995, capítulo XI "Siniestro Ferroviario".

Al Comisario O. A. V. se le imputó que "habiendo tomado parte del operativo de asistencia y rescate de las víctimas del accidente ferroviario acaecido el 22 de febrero del año 2012, aproximadamente a las 8:30 horas, cuando la formación N° 16 de la ex-línea General Sarmiento -concesionada a la empresa "Trenes de Buenos Aires SA" (TBA)- impactó en la cabecera del andén N° 2 de la estación terminal "Once de septiembre" de esta ciudad, no haber cumplido adecuadamente su función toda vez que el cuerpo sin vida de L. M. R. fue hallado dentro del tren de mención el día 24 de febrero a las 18:20 horas (aproximadamente cincuenta y ocho horas después del impacto), ubicado en la cabina auxiliar del conductor situada en el cuarto vagón de la formación (N° 2108), lugar donde el nombrado se ubicó al ascender en la estación San Antonio de Padua, habiendo dado por culminado la labor de rescate de víctimas el día 22 de febrero a las 18:00 horas. El compareciente cumplía al momento del hecho funciones de Comisario de la Superintendencia Federal de Bomberos participando del operativo de salvamento y rescate, de acuerdo con el Plan de Acción Coordinada ante situaciones de emergencia elaborado por la Policía Federal Argentina en septiembre de 1995, capítulo XI "Siniestro Ferroviario".

Al Subcomisario J. E. V. se le imputó que "habiendo tomado parte del operativo de asistencia y rescate de las víctimas del accidente ferroviario acaecido el 22 de febrero del año 2012, aproximadamente a las 8:30 horas, cuando la formación N° 16 de la ex línea General Sarmiento -que fue concesionada a la empresa "Trenes de Buenos Aires SA" (TBA)- impactó en la cabecera del andén N° 2 de la estación terminal "Once de Septiembre" de esta ciudad, no haber cumplido adecuadamente su función, toda vez que el cuerpo sin vida de L. M. R. fue hallado dentro del tren mencionado el día 24 de febrero a las 18:20 horas (aproximadamente cincuenta y ocho horas después del impacto), ubicado en la cabina auxiliar del conductor situada en el cuarto vagón de la formación (N° 2108), lugar donde el nombrado se ubicó al ascender en la estación San Antonio de Padua, habiendo dada por culminada la labor de rescate de víctimas el día 22 de febrero a las 18:00 horas. El compareciente cumplió durante ese procedimiento la función de Jefe Operativo de la División Cuartel IV de la Superintendencia Federal de Bomberos de la Policía Federal Argentina?".

II - Inicio de las actuaciones: A fs. 11 luce el acta labrada por personal de la División Sarmiento de la Policía Federal Argentina de donde surge que, el día 24 de febrero del año 2012, los familiares de L. M. R. observaron, en el Centro Integral de Monitoreo de la empresa TBA SA, que el nombrado abordó la formación siniestrada. A fs. 15 el Subcomisario M. F. S. -División Sarmiento de la PFA- manifestó que a las 16:00 horas del día 24 de febrero del año 2012 recibió un llamado en el que el Comisario R. A. -de la Superintendencia Federal de Bomberos de la PFA- le informó que personas que se encontraban en la estación ferroviaria Once de Septiembre de esta ciudad percibían olores cadavéricos procedentes del andén N° 2 (donde se encontraba la formación siniestrada). Al constatar esa circunstancia, el Subcomisario S. puso en conocimiento de la titular de la secretaría N° 21 del juzgado N° 11 del fuero esa situación; quien dispuso que se realice una inspección al tren con testigos, personal de la Unidad Criminalística Móvil de la PFA y bomberos. Así, a las 16:30 horas de ese día se hizo presente personal de Bomberos y a las 18:06 horas arribó personal de la Unidad Criminalística Móvil de la PFA. Luego se recorrió el andén y se constató que de entre los vagones 1040 y 2108 emanaba un fuerte olor. A continuación se incorporó al procedimiento a personal de la Sección Canes de la PFA, quienes señalaron que en el lugar se encontraría una persona sin vida. A las 18:17 horas ingresó al lugar personal de la Unidad Criminalística Móvil de la PFA y de la Unidad Accidentológica Federal del Transporte; y a las 18:25 el personal de bomberos comenzó con las tareas necesarias para sacar el cuerpo de la cabina de mando del conductor del vagón 2108; finalizando esa labor a las 19:30 horas. En el lugar se halló el cuerpo de L. M. R. y una mochila que tenía en su interior una cédula DNI a su nombre. A fs. 20, 21 y 25 lucen las actas correspondientes a las declaraciones del Principal C. M. A. -División Sarmiento de la PFA-, el Subinspector M. S. -División Sarmiento de la PFA-, y el Subinspector F. B. -Sección Canes de la PFA-, que coinciden con lo manifestado por el Subcomisario S.. A fs. 38/46 luce copia de la autopsia realizada al cuerpo hallado por el

Departamento de Tanatología de la Corte Suprema de Justicia de la Nación. De allí surge que la muerte ¿fue producida por politraumatismo. Compresión toraco-abdominal?. III- Pruebas: 1. A fs. 48/50 luce copia de un acta confeccionada, el día del siniestro ferroviario, por personal de la Unidad Accidentológica Federal de Transporte de la PFA. Allí, la Subinspector S. A. C. -Unidad Accidentológica Federal de Transporte de la PFA- plasmó que a las 8:34 del día 22 de febrero del año 2012 fue desplazada a la estación ferroviaria Once de Septiembre, junto con la Subinspector L. L.. Así, una vez que arribó al lugar observó que el primer vagón (N° 2149) de la formación eléctrica N° 3772, Chapa 16, se había incrustado en el paragolpes metálico de punta de rieles, ubicado al inicio del andén. Además, la Subinspector C. dejó constancia de que aproximadamente a las 10:00 horas de ese día se hizo presente en el lugar el Inspector F. P. -Unidad Accidentológica Federal del Transporte de la PFA-, quien aguardó junto a ella a que personal del Grupo Especial de Rescate culmine con el salvamento total de las víctimas del hecho, para luego ingresar a los espacios internos del convoy. Luego describió que "...el coche cabeza de la formación (Nro. 2149) posee importantes daños en su frente, precisamente donde está ubicada la cabina de conducción, producto, como ya se mencionó, del choque contra el paragolpes de punta de rieles, observándose también que a dicho artefacto lo rodea una baranda metálica y junto al mencionado tope, existe un semáforo con luz roja indicando detención, señal férrea que se encontraba en funcionamiento al momento de la inspección. El segundo coche, identificado con el Nro. 2618, denominado ¿Coche Furgón?, posee daños en su parte delantera, y se encuentra incrustado y montado aproximadamente siete metros sobre el coche cabeza de formación, haciendo el "efecto telescopio". En el otro extremo (trasero), el coche N° 2618 se encuentra "pegado", es decir, carrocería con carrocería con la tercera unidad de la formación, identificada con el Nro. 1040, donde el fuelle de interconexión entre estas dos unidades se venció. Continuando con la descripción, el coche 1040, en su parte trasera se ve impactado por la parte delantera del coche identificado con el Nro. 2108, produciéndose también un "efecto telescopio" entre ellos, pero en menor intensidad que el observado entre los dos primeros vagones de la formación. Al identificado con el Nro. 2108 le sigue el coche Nro. 1787, el que a simple vista no presenta daños externos, como así tampoco los presenta en su parte delantera la unidad que le sigue y lleva el Nro. 1808, sin embargo, este último vagón mencionado (Nro. 1808), posee signos de impacto con el coche Nro. 2125 (anteúltima unidad del convoy) con características similares a las mencionadas entre las unidades 2618 y 1040 (carrocería contra carrocería, ¿efecto telescopio?). Por último, se observa la parte trasera del coche 2125 y la unidad final de formación identificada con el Nro. 2160, que a simple vista no presenta daños externos. Culminadas las tareas de rescate de víctimas atrapadas, se procede al recorrido del interior de la formación, haciéndolo desde el último coche hacia delante, observando en la generalidad de los vagones el desprendimiento de asientos y el vencimiento de los fuelles de interconexión entre coche y coche. Ya en el interior de los dos primeros vagones del convoy, en el Nro. 2618, (el cual montó al cabeza de formación) se observan daños pronunciados en su estructura, hay mucha cantidad de vidrios y restos de material consecuencia de las actividades de rescate y toda labor del personal idóneo; una vez introducidos en el Coche Nro. 2149, cabeza de formación y que impactó contra el paragolpes, se nota cómo se produjo en su interior un efecto parecido a un acordeón en su parte trasera, donde ganó lugar el coche embistente (Nro. 2618), habiendo gran cantidad de hierros retorcidos, asientos aplastados y encimados, mucha sangre, restos de vidrios, distintos elementos (zapatillas, vestimentas, botellas de agua entre otros) y secuelas de la actividad de salvamento, cabe destacar que fue de este sector de donde se extrajeron las víctimas con lesiones más graves en su salud y los fallecidos, ya hacia el otro extremo del coche, zona de cabina, se observó la faltante de la puerta de conexión del coche con el sector de mandos del convoy, asimismo se puede visualizar casi destruido en su totalidad el sitio donde se hallaba las palancas de mando y frenos, como así también la cavidad donde trabaja el conductor de la formación. Seguidamente se tomó contacto con el Gerente de Material Rodante de la empresa Trenes de Buenos Aires, Sr. R. A. C., DNI ? y en presencia del Secretario del Juzgado actuante, Dr. E. R. V., se ingresó al sector de la cabina del coche cabeza, y allí, C. explicó detalles técnicos producto de su observación, refiriendo que en los pupitres de mando a pesar de estar muy dañados, la palanca de freno estaba en posición ¿freno de emergencia aplicado", mientras que la palanca de mando se encontraba en posición de "traccionando", circunstancia que calificó como imposible, debido a que la máquina no puede realizar las dos operaciones simultáneamente. También refirió que observando los sistemas de frenado ubicados en los boguies de los coches, no hay indicios de que los mismos hayan sido aplicados (frenos no activados), explicó que a simple vista el conjunto de frenos compuestos por cilindro, cadena y vástago, había un detalle muy importante que no estaba presentado, y que sí existiría, si el mecanismo de frenos hubiese sido activado, eso es, que el vástago estaba totalmente introducido en el cilindro, y si el freno estuviese aplicado, el vástago no se hallaría en esa posición, sino que se percibiría a simple vista un sobresalido del mismo, agregó que el sistema de frenos de cada uno de los vagones es independiente, pero que la aplicación de los mismos se realiza desde la cabina de conducción. Acto seguido, se efectuó una nueva recorrida por el exterior del tren junto al Dr. R. V., para observar más detenidamente el conjunto de frenos, notándose que en la totalidad de los boguies de los ocho coches, los vástagos se hallaban dentro de sus respectivos cilindros, tal como previamente mencionó el empleado de la empresa. Al mismo tiempo se observa que el coche cabeza deformación (Nro. 2149) las zapatas de frenos no se

hallan tocando las ruedas; en el segundo coche (Furgón Nro. 2618), las zapatas de freno sí se encuentran en contacto con las ruedas de los cuatro ejes de la unidad; el tercer coche (Nro. 1040), las zapatas no se ven aplicadas en el primer boguie pero sí en las ruedas de los ejes del segundo; en el cuarto vagón (Nro. 2108), las zapatas no se ven aplicadas en las ruedas de los ejes del primer boguie pero sí en las ruedas de los ejes del segundo; el quinto coche (Nro. 1787), posee las zapatas aplicadas en las ruedas del primer eje del primer boguie y en las ruedas del segundo eje del segundo boguie, mientras que en los dos ejes restantes no se ven aplicadas; con respecto al sexto coche (Nro. 1808), únicamente se ve una zapata tocando las ruedas del cuarto eje, es decir el eje externo del segundo boguie; en la anteúltima unidad (Nro. 2125) no se visualizan zapatas en contacto con las ruedas, mientras que en el coche de cola de la formación (Nro. 2160), se visualizan las zapatas accionando contra las ruedas del último boguie, cosa que no sucede con el primer boguie de ese coche. Posteriormente, se logró observar en una formación similar a la siniestrada, que ingresó al andén Nro. 4, cómo los vástagos salían de los cilindros de freno al mismo tiempo que las zapatas se accionaban contra las ruedas mientras la formación se hallaba detenida en la plataforma. Se tomaron vistas fotográficas y se realizó plano del escenario de los sucesos. Con respecto a las condiciones climáticas del lugar, las mismas son buenas, como así también la visibilidad e iluminación natural tanto de los andenes como de la totalidad del predio ferroviario e inmediaciones de la estación... ?.

2. A fs. 52/53 luce el listado del personal de la Dirección General de Defensa Civil del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires afectado al siniestro que tuvo lugar el día 22 de febrero del año 2012 en la estación ferroviaria Once de Septiembre de esta ciudad.

3. Por su parte, a fs. 55/62, el Jefe de la Policía Metropolitana aportó la nómina del personal de esa dependencia que participó de la asistencia a las víctimas del evento y en el cordón sanitario que delimitó la zona de seguridad en el lugar donde se producían las operaciones con los helicópteros destinados al traslado de los accidentados a los diferentes nosocomios.

4. A fs. 68/70 el apoderado de Trenes de Buenos Aires SA presentó el listado de los empleados de la empresa que participaron del operativo de asistencia y rescate de las víctimas.

5. A fs. 72/82 y 223/224 luce el listado del personal del Sistema de Atención Médica de Emergencia (SAME) que intervino en el hecho.

6. Luego, a fs. 83/88 se glosó el capítulo del Plan de Acción Coordinada ante Situaciones de Emergencias de la Policía Federal Argentina que contiene las previsiones relativas a siniestros ferroviarios. De allí se desprende que ?El Oficial Jefe de Bomberos será el responsable del operativo en el punto y la zona de impacto, y un oficial jefe de la División correspondiente de la Superintendencia de Seguridad Ferroviaria estará a cargo del dispositivo implementado en la zona de influencia y adyacente? (2. a). Además, allí se prevé que la delimitación de las zonas de impacto, de influencia y adyacente está a cargo de esa persona (2. e). Además, ese instructivo establece que ?Toda evacuación y rescate, tanto en el o los puntos de impacto como en la zona de impacto, será llevada a cabo por personal de la Superintendencia Federal de Bomberos... Si se duda acerca del número de personas que han quedado atrapadas o sepultadas, dará también indicaciones a su personal para que interroge a los evacuados, pasajeros y testigos sobre la cantidad de personas con las que se hallaban al momento del siniestro, tratando de documentar esta información de la manera más ordenada y completa posible. En la zona de impacto, de ser requerido por el responsable, el oficial jefe de la División Jurisdiccional de la Superintendencia de Seguridad Ferroviaria o de corresponder su igual de la Comisaría Jurisdiccional, cooperará con personal propio en las tareas del personal de la Superintendencia Federal de Bomberos en la evacuación... ? (2.g). Allí también se regula que el Comando de Operaciones Móvil de la Superintendencia de Seguridad Metropolitana tendrá la misión de dirigir la operación desde el teatro del suceso, en la zona de influencia y adyacente; y que el Jefe del Departamento Control de Líneas correspondiente a la Superintendencia de Seguridad Ferroviaria coordinará con el oficial superior a cargo en el punto y zona de impacto los requerimientos que el personal de la Superintendencia Federal de Bomberos formule para un apropiado desarrollo del dispositivo (5). Por otro lado, al establecer las funciones de las distintas áreas, el plan prescribe que la Dirección General de Orden Urbano ?dispondrá el envío de los perros rastreadores y sus entrenadores de la División Perros para que cooperen con el personal de la Superintendencia Federal de Bomberos que guiará la búsqueda? (5.a22). En esa misma sección se dispone que la Superintendencia de Seguridad Ferroviaria regulará la distribución, implementación y aplicación del personal y los medios a requerimiento del Comando de Operaciones Móvil de la Superintendencia Federal de Bomberos (5.c). Respecto de la tarea de personal de la Superintendencia de Policía Científica se prevé que intervendrá en el relevamiento de la zona y del punto de impacto, a fin de confeccionar los planos correspondientes (5.d). Con relación a los servicios de emergencia prescribe que ?Una vez arribadas al teatro del suceso, las fuerzas citadas responderán únicamente al Comando de Operaciones Móvil de la Superintendencia Federal de Bomberos. Este brindará a la Dirección General de Operaciones un acabado panorama de la situación y dispondrá la distribución de fuerzas y auxilios, de acuerdo con lo descrito en este esquema y lo señalado específicamente en la Carpeta de Terreno? (5.e). Por último, el plan de acción establece que ?Cuando el Oficial Superior a cargo en el punto de impacto considere que el personal de la Superintendencia Federal de Bomberos es insuficiente para la remoción de escombros o cualquier otra tarea, la Dirección General de Operaciones dispondrá el envío de las Unidades Operativas necesarias. Estas estarán a las órdenes del Oficial Superior de la Superintendencia Federal de Bomberos quien les asignará puntualmente un lugar y una

misión? (5.f). 7. A fs. 89 y 183 lucen listados del personal de la Superintendencia Federal de Transporte involucrado en el hecho que tuvo lugar el día 22 de febrero de 2012 en la estación ferroviaria Once de Septiembre de esta ciudad (entre los que se encuentran el Comisario S. G. A. y el Subcomisario M. F. S.). Además, el Comisario Mayor M. A. B. expuso que "Tomado conocimiento del accidente de referencia el Oficial Jefe de la División Sarmiento, dependiente de esta Superintendencia Federal de Transporte convocó a los distintos organismos que ameritaban la operación y asistencia de víctimas del suceso; coordinando sobre la zona de influencia o adyacente, en las tareas de ayuda y asistencia de las personas que lo requerían, diagramando los carriles de evacuación para el tratamiento que imponía la emergencia, tanto con Defensa Civil, SAME, Superintendencia Federal de Bomberos y Policía Metropolitana?". 8. A fs. 93/97, 179/182 y 874/878 se encuentra glosada la nómina del personal de la Superintendencia Federal de Bomberos que intervino en las tareas dispuestas a raíz del siniestro aludido. De allí surge que el Comisario Inspector C. A. M. -Dirección General de Explosivos e Investigaciones Periciales- se desempeñó como Jefe a cargo del Operativo de Salvamento y Rescate; el Comisario O. A. V. -Zona III- cumplió el rol de Jefe de Logística; el Comisario L. A. D. -División Cuartel I- se desempeñó como Jefe Operativo; el Comisario R. H. A. -División Cuartel IV- cumplió el rol de Jefe Operativo; el Comisario O. R. G. -División Cuartel VII- se desempeñó como Jefe Operativo; el Subcomisario J. E. V. -División Cuartel IV- cumplió el rol de Jefe Operativo; y el Subcomisario J. J. R. -Sección Once- se desempeñó como Jefe Operativo. 9. A fs. 176 el Superintendente Federal de Bomberos, Comisario General A. H. J. M., aportó copia certificada de los libros de novedades de guardia de las diferentes dependencias que actuaron en el hecho. Además, el comisario informó: "...a) Que las operaciones de rescate y salvamento por parte de esta Superintendencia Federal de Bomberos estuvieron bajo la dirección del superior jerárquico presente en la intervención Crio Inspector C. A. M. a cargo accidental de la Dirección General de Protección Urbana; b) No existe protocolo para la búsqueda de víctimas fatales, ya que la función específica de esta Superintendencia, es el salvamento y rescate, salvo que existan víctimas fatales visibles y se nos requiera legalmente nuestra intervención para extraer el cuerpo; c) Al arribo al lugar, el superior presente determina la zona de impacto, que en este caso a simple vista se ubicaba en el primer y segundo coche y desdobra las dotaciones a fin de determinar en la zona periférica la posible existencia de víctimas en situación de salvamento; d) Abocado al punto de impacto y ante la inexistencia de víctimas en situación comprometida, la zona adyacente o de influencia es tratada por los diferentes actores que intervienen en las tareas de ayuda y socorro de personas que lo requieran a fin de colaborar con la evacuación o el tratamiento emergentológico en el lugar (Defensa Civil del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Policía Federal, Policía Metropolitana y SAME) y en la que interviene también parte del personal de esta Superintendencia Federal de Bomberos; e) El momento en que se dan por terminadas las tareas es determinada por los interventores ante la inexistencia visible de personas en situación de riesgo o necesidad y es dispuesta en general por todos los servicios que actúan en la emergencia y resuelta en conjunto, salvo el caso de traslado hacia la morgue judicial de los óbitos para su identificación. Con referencia al horario de inicio, la primera dotación con personal y material arribó a las 08:33 horas comenzando la tarea específica de Salvamento de persona y finalizando la búsqueda de víctimas en el momento de constatación de la identidad del último cadáver acaecido el día 24 de febrero próximo pasado aproximadamente a las 19:30 horas. En cuanto a las víctimas fatales se sabe de su existencia, porque se encuentran visibles ante una inspección ocular o son reportados como desaparecidas y se tiene conocimiento que se encontraban en el lugar de la emergencia... ?". 10. Por su parte, a fs. 184 el Comisario S. G. A. expuso que "En cuanto a la actuación del personal de esta dependencia que se encontrara en el lugar del accidente se puede indicar que: Subcomisario M. F. S. realizó la solicitud de los servicios de Bomberos y SAME por medio de la División Comando Dígito Radial, acto seguido se abocó a la organización del personal como así también realizó la coordinación de la salida de los lesionados hacia el sector del hall central y salida hacia el sector de ambulancias (calle Bartolomé Mitre), retirando del lugar a los curiosos y medios periodísticos y radiales que se iban haciendo presentes; el jefe de servicios Ayudante M. H. en primera instancia ayudó a víctimas del accidente, comenzando luego con la instrucción sumaria; el Principal C. A., arribado al lugar realizó idéntica labor que el jefe de servicio, procediendo en el lugar a realizar diligencias para la prevención sumaria juntamente con el personal de la Unidad Médico Forense de Investigación Criminalística y los Agentes E. N. F. y M. de los Á. C.; procediendo el Sargento J. C. M. a realizar la custodia de los efectos personales pertenecientes a las víctimas esparcidos por el lugar... ?". 11. A fs. 186 luce el listado del personal de la Comisaría 7° de la Policía Federal Argentina que participó en el procedimiento de asistencia y rescate de víctimas, con motivo del siniestro referido. 12. A fs. 195 obra un plano de la formación, donde se especifica el lugar donde fue hallado el cuerpo de L. M. R.. 13. A fs. 198 el Comisario J. O. A. -Departamento Video Operativo Federal de la PFA- aportó un DVD que contiene las filmaciones realizadas por personal de la División Exteriores de Video de la PFA el día 24 de febrero del año 2012. 14. A fs. 199/204 lucen fotocopias certificadas del libro de Registro de Actas de Directorio N° 3 de TBA, vinculadas con las cabinas auxiliares de los coches Toshina de la Línea Sarmiento. 15. A fs. 211/217 obran actas labradas por personal de la División Sarmiento de la PFA, donde el Subcomisario M. F. S., el Inspector F. P., el Sargento L. T. y el Agente M. R. relatan lo sucedido el día 22 de febrero del año 2012. 16. A fs. 218/221

se observa el informe confeccionado por el Médico Legista J. M. -Unidad Médico Forense de Investigación Criminalística de la División Medicina Legal de la PFA-, donde expone su intervención en el hallazgo del cuerpo de L. M. R. y realiza consideraciones médicas al respecto. 17. A fs. 233 se obtuvo copia del Compendio de Procedimientos de Emergencia Operativa de Trenes de Buenos Aires (versión 2011). 18. A fs. 243/245 lucen copias de ocho fotografías extraídas por la División Fotografía Policial de la PFA el día 22 de febrero del año 2012. En ellas se observan las formaciones 2108 y 1040 del tren siniestrado. El día 16 de abril del año 2012 se convocó a prestar declaración indagatoria al Comisario Inspector C. A. M. -Dirección General de Explosivos e Investigaciones Periciales de la Superintendencia Federal de Bomberos-, al Comisario O. A. V. -Zona III de la Superintendencia Federal de Bomberos -, al Comisario L. A. D. -División Cuartel I de la Superintendencia Federal de Bomberos-, al Comisario R. H. A. -División Cuartel IV de la Superintendencia Federal de Bomberos-, al Conuco O. R. G. -División Cuartel VII de la Superintendencia Federal de Bomberos-, al Subcomisario J. J. R. -Sección Once de la Superintendencia Federal de Bomberos-, al Comisario S. A. -División Sarmiento-, al Subcomisario M. S. -División Sarmiento-, a la Subinspector S. A. C. -Unidad Accidentológica Federal del Transporte-, a la Subinspector L. L. -Unidad Accidentológica Federal del Transporte-, al Subinspector F. J. P. -Unidad Accidentológica Federal del Transporte- y a G. D. -Gerente a cargo de la línea Sarmiento-. Luego, el día 7 de octubre último se convocó a prestar declaración indagatoria al Subcomisario J. E. V.. 19. A fs. 272/274, cuando este expediente tramitaba ante el Juzgado N° 11 del fuero, el fiscal formuló una presentación en la que expuso que "... la fiscalía entiende que VS debe desprenderse de la investigación relacionada con las irregularidades detectadas en el -antes- y el -durante- de la búsqueda de L. M. R. porque hay discordancias claras y concretas que pueden afectar el buen orden del proceso por el que la fiscalía debe velar, conforme el artículo 120 de la Constitución Nacional. Nos referimos puntualmente al acta de fecha 23 de febrero de 2012 firmada por el Comisario S. G. A. y por el principal C. A., agregada al cuerpo VI del expediente principal... ?. En tal sentido, el Dr. Federico Delgado aportó copia de esa pieza, en la que el funcionario policial manifestó que el día 23 de febrero del año 2012, "...siendo las 11:50 aproximadamente, se hizo presente en el sector hall de la Estación Once de Septiembre, el Dr. C. B. ... juntamente con el Secretario Dr. R. V., los cuales en primer lugar se constituyeron en el sector del andén a fin de realizar una inspección in situ tanto de la formación como del lugar, junto con el comisario A. de la Superintendencia Federal de Bomberos, el Dr. L. D., Jefe del Departamento Penal de la empresa TBA, por lo que en primera instancia recorrió el andén N° 1 aproximadamente unos 30 metros, tras lo cual se dirigieron al andén N° 2, a inspeccionar de visu la formación siniestrada ingresando a los ocho vagones que posee la misma observando en cada uno de los vagones los daños sufridos, permaneciendo el titular del Juzgado junto al representante legal de la empresa en la Cabina de manejo ubicada en el vagón de cola, donde le explico a S.Sa. el funcionamiento de los sistemas de aceleración y frenado. En el lugar el personal de Bomberos le indicó al actuario si habría la posibilidad de instalar una sonda a fin de determinar si en el lugar se encontraban aún restos cadavéricos, a lo cual fue ordenado por S.Sa. que no se modifique la escena hasta tanto se realicen las pericias de rigor, las que se realizarían días posteriores. Que acto seguido la comisión se constituyó en el Centro de Monitoreo de la empresa TBA SA ubicado en el 1° Piso, lugar donde se extrajo del equipo de filmación de la formación siniestrada la cual se encuentra secuestrada y que fuera trasladada desde el local de esta dependencia hasta dicha sala donde un operador procedió a exhibir el video registrado por la mentada formación al Sr. Juez, desde la Estación Caballito hasta su colisión en el andén N° 2... ?. 20. A fs. 280/292 luce el Convenio Interjurisdiccional entre el Estado Nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para la respuesta coordinada ante incidentes mayores en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Allí se establece, en su cláusula tercera, que la extensión y demarcación de la zona de impacto (comprendida entre el lugar del siniestro propiamente dicho hasta donde se determine, según las características del incidente y la geografía del lugar) será instaurada por personal de la Superintendencia Federal de Bomberos. Esa misma previsión define a la zona de influencia como aquella que se encuentra inmediatamente por fuera de la zona de impacto y se extiende hasta la zona de adyacencia; que es la zona que se encuentra por fuera de la zona de influencia hasta el perímetro de la zona neutralizada. Además se prevé que ?la delimitación de cada una de las zonas mencionadas se hará a través de un acordonamiento, a cargo de efectivos y medios de la Superintendencia de Seguridad Metropolitana de la Policía Federal Argentina o de la Prefectura Naval según la correspondiente jurisdicción". Por su parte, la cláusula cuarta de ese acuerdo indica que en la zona de impacto ?actuará el personal de la Superintendencia Federal de Bomberos de la Policía Federal Argentina, el personal de la Prefectura Naval Argentina, según corresponda, asumiendo la responsabilidad de la conducción de la acción la fuerza con responsabilidad primaria jurisdiccional. Estas fuerzas que actuarán según sus correspondientes Planes Operativos, pudiendo requerir la presencia de recursos humanos y materiales necesarios a otros organismos?. Además, esa disposición establece que los bomberos procederán de acuerdo a su Plan Operativo, en la búsqueda, salvamento y rescate y lucha contra incendios y otros estragos, como así también al vallado y/o delimitación del punto de impacto (4.II.F). 21. A fs. 343/344 se observa el acta correspondiente a la declaración testimonial brindada por el Inspector N. P. V. L. -Unidad Criminalística Móvil de la PFA-. En esa oportunidad el nombrado aseguró que el día 24 de febrero del año 2012 fue desplazado por Comando Radioeléctrico a

la estación ferroviaria Once de Septiembre de esta ciudad. Al llegar al lugar, diversos jefes de la fuerza (cuyos datos filiatorios no recordaba) le comunicaron que en el interior del cuarto vagón de la formación, en la cabina de motorman o de conducción, existirían restos humanos. Luego expuso que "La cabina donde estaba el cuerpo se encontraba cerrada en el cuarto vagón, con signos de achatamiento y aplastamiento externos. No tenía aberturas que permitan la visualización desde el interior del vagón, y no tenía sistema de apertura externa a la vista. Limitaba en su parte anterior con la cabina del motorman del tercer vagón, al que tampoco se podía acceder, en forma inmediata. Una vez que vimos eso, realizamos una inspección externa del vagón, y bomberos comenzó a romper o cortar las paredes internas de la cabina del motorman, con motosierras. Cuando cortan las dos paredes internas se hizo visible el cuerpo de un chico en posición sentado apoyado contra el lateral del tren. En ese momento, aparentaba estar aprisionado entre la pared que se había extraído y el instrumental de manejo. Daba la impresión que se había aprisionado entre la pared posterior del vagón y el instrumental de la cabina, en la zona del tórax ... Recuerdo haber inspeccionado el tren en vagones y andenes, cuando hago la inspección exterior del cuarto vagón del tren, específicamente de la cabina del motorman, lo que observo es que el interior estaba aplastado, había algunos fierros retorcidos, instrumental volcado y llego a ver algo que podrían llegar a ser restos humanos. Recuerdo que vi la mochila, y detrás un objeto oscuro que podría ser restos de un cuerpo en descomposición. En ese momento constato también la emanación de olores nauseabundos, que provenían de ese lugar. No recuerdo si en el momento constaté algo más. Dejo claro que ese vagón estaba junto al tercer riel, lo cual implicaba un riesgo por la electricidad. Las cabinas auxiliares eran de difícil acceso porque estaban sobre el tercer riel y estaban sobreelevadas. Puntualmente, a mí me desplazan cuando ya estaba ubicado el cuerpo... ?.

22. A fs. 451 luce un informe confeccionado por la Dra. A. O., Jefa del Laboratorio de Entomología Forense del Museo Argentino de Ciencias Naturales. De allí se desprende que la estimación del intervalo post mortem (PMI) transcurrido hasta la autopsia practicada sobre el cuerpo de L. M. R. fue de 48 a 56 horas.

23. A fs. 596/662 se glosó la causa N° 10-00-006293-12 del Departamento Judicial de Morón, iniciada el día 23 de febrero del año 2012. En esas actuaciones M. L. R. denunció que su hijo viajaba en la formación siniestrada y que no lo había encontrado en ningún centro asistencial.

24. A fs. 673/677 luce un informe confeccionado por el Superintendente Federal de Bomberos a requerimiento del tribunal. Allí el Comisario General A. H. J. M. manifestó que "...recibida la emergencia por personal policial en forma presencial en el Destacamento ONCE y simultáneamente por el teléfono 911, un pedido de salvamento de persona por colisión de formación ferroviaria en la Estación ONCE DE SEPTIEMBRE del Ferrocarril SARMIENTO, la División CENTRAL DE ALARMA desplazó al lugar al personal del citado Destacamento con asiento en dicha estación ferroviaria juntamente con dotaciones de personal y material correspondientes a las Divisiones CUARTELES: IV "RECOLETA"; I "Cnel. José M. CALAZA" y de la Sección GRUPO ESPECIAL DE RESCATE "CABALLITO", dando cuenta de la colisión de la formación ferroviaria con el parachoques de la estación, con gran cantidad de víctimas atrapadas, requiriendo el desplazamiento de recursos humanos en calidad de apoyo. Una vez arribadas las dotaciones al lugar, hicieron lo propio el Personal Superior, el cual determinó la zona de impacto, que en este caso a simple vista se ubicó en el primer y segundo coche y desdobló las dotaciones a fin de determinar en la zona periférica la posible existencia de víctimas en situación de salvamento. A posteriori y en ese orden de ideas, se determinó la zona adyacente o de influencia utilizada por los diferentes actores que intervienen en las tareas de ayuda y socorro de personas que lo requieran a fin de colaborar con la evacuación o tratamiento emergentológico en el lugar (Dirección General de DEFENSA CIVIL, S.A.M.E., POLICÍA METROPOLITANA, POLICÍA FEDERAL ARGENTINA) y en la que interviene también parte del personal de esta Superintendencia FEDERAL DE BOMBEROS. Ante tal panorama, se solicitaron dotaciones de apoyo, procediendo a colocar la barreta de cortocircuito como medida precautoria, a realizar el salvamento de las personas liberadas y se estableció que la noria de ambulancias se ubique sobre la calle Bartolomé MITRE y las dotaciones de Bomberos concurrentes emplacen sobre la Avenida PUEYRREDÓN, a los efectos de no impedir el normal desplazamiento de Unidades de socorro. A su vez, la División CENTRAL DE ALARMA, desplazó dotaciones correspondientes a la División CUARTEL VII "FLORES"; Destacamento PALERMO y de la Sección RIESGO FORESTAL "VÉLEZ SARFIELD", que progresivamente arribaban al lugar de los acontecimientos quienes se abocaron a las tareas de rescate y salvamento. Dichas tareas, en primera instancia se organizaron disponiendo un parque de materiales con todos los elementos de salvamento que poseen las dotaciones y constituyendo distintos grupos de trabajo en forma simultánea dada la gran cantidad de víctimas atrapadas. En esa inteligencia y ante la magnitud del desastre, se conformaron distintos frentes de actuación, con las maniobras operativas que a continuación se detallan: Contención física en el sentido de sostenerlas con recursos materiales que se contaban en el lugar hasta su liberación total y psicológica dado que se vivían escenas de pánico y tensión. Cortar y retirar los asientos, pasamanos y todo elemento que aprisionaban a las víctimas del primer vagón. Por ambos laterales del primer vagón y desde el exterior, otros grupos operativos cortaban la carrocería y la estructura del mismo a fin de acelerar la evacuación de los pasajeros imposibilitados de salir por sí solos. Desde las ventanas laterales, se asistían a las víctimas, sosteniendo y asistiendo hasta su liberación a varias de ellas impedidas de salir por sus propios medios, entre las cuales había una mujer embarazada. Otro

frente operativo, procedió al uso de una escalera y una tabla rígida para asegurar de esta forma a una de las víctimas que se encontraba con la mitad de su cuerpo afuera del vagón quedando sus miembros inferiores atrapados en virtud de la deformación presentada en uno de los vagones, maniobra ésta que demandó varios minutos hasta su liberación total. Posteriormente, para esta víctima se le solicitó al personal médico del D.E.E.S. (dependiente del SAME), que lo asista ya que por su ubicación era necesario esperar a liberar primero el grueso de víctimas que se hallaban en el primer vagón. Respecto al trabajo operativo llevado en el segundo vagón, simultáneamente otro grupo operativo con elementos de efracción, liberaron a las víctimas atrapadas y posteriormente ingresando por un pequeño paso que se constituyó entre el chasis del segundo vagón sobre el primero, pudiéndose rescatar a un menor de tres años y en un segundo ingreso por ese mismo hueco, se pudo liberar los miembros inferiores de otros dos menores y de esa forma pudieron ser extraídos por otro grupo operativo que se encontraba en el vagón. Posteriormente otro grupo asistió y liberó al motorman; Simultáneamente, personal de la División CUARTEL III "BARRACAS", constituyó otro frente táctico con equipo de corte por plasma, procediendo tras una ardua tarea al corte de la carrocería en los sectores alejados de las víctimas para debilitar la estructura a la vez que con una línea de ataque se arrojaba agua para evitar que la temperatura se transmita por los hierros y afectaran a las personas atrapadas. Otro grupo de trabajo operativo, se dedicó al corte del techo, a los efectos de abrir un acceso desde arriba y mediante la colocación de un trípode se procedió a jalar a los atrapados hacia arriba con la aplicación de aceite comestible que se obtuvo de un puesto del hall central a fin de facilitar la liberación de las víctimas y ellas entre sí, por efecto de resbalamiento, prosiguiendo de idéntica forma con vaselina aportada por el SAME. No obstante a estas labores, a medida que el personal operativo se encontraba disponible se aprestó a colaborar con el personal del SAME y de la Dirección General de DEFENSA CIVIL en el sentido de retirar a las víctimas politraumatizadas de la zona de impacto y concentrarlas en un lugar seguro y proceder al traslado. Asimismo, en la medida en que las tareas lo permitían, se retiraban del lugar a personas que con ánimo de ayudar no debían estar en el punto de impacto entorpeciendo la labor operativa; circunstancia esta que fue lograda mediante el acordonamiento del lugar pero que sistemáticamente era vulnerada por personal de TBA, Policía Metropolitana, S.A.M.E. y Defensa Civil y en la medida que se los detectaba se los iba retirando del interior del vagón. Tras varias horas de trabajo en todos los frentes descriptos, se pudo descomprimir a los atrapados con el debilitamiento de las estructuras laterales, generando un espacio que permitió de a uno su liberación, acelerándose de esta forma el proceso de evacuación y salvamento del grueso de las víctimas atrapadas. Otro matiz que surgió de los acontecimientos en la faz operativa, fue la implementación de un servicio de prevención de incendios con motivo del aterrizaje y despegue frente a la Plaza Miserere, de DOS (2) helicópteros sanitarios intervinientes al servicio del S.A.M.E., para el traslado de las víctimas críticas. Cabe consignar que todas las víctimas se inmovilizaron con collares cervicales, tablas rígidas cortas y largas, y fueron acondicionadas en camillas rígidas, para ser trasladadas en las ambulancias presentes en el lugar, en tanto aquellas que se certificaban su deceso, se llevaban en bolsas de óbito hacia el cuarto vagón de la formación siniestrada que oficiaba de furgón. Una vez finalizadas las tareas operativas en el Punto de Impacto establecido en la unión del primer y segundo vagón y verificado que no había personas en situación de riesgo, se efectuó una nueva recorrida a fin de inspeccionar la formación en aquellos lugares habilitados y de accesibilidad normal para ingreso y transporte de pasajeros y más precisamente en los vagones mencionados ya que uno de ellos fuera usado por los actores intervinientes con el fin de depositar, etiquetar y acondicionar los óbitos para el traslado hacia la Morgue Judicial y fundamentalmente en el punto de impacto mencionado, más precisamente entre ambos pisos, donde quedaron atrapadas la mayor cantidad de víctimas. Ante tal circunstancia, se dispuso el levantamiento parcial del material utilizado y el repliegue de todas las dotaciones intervinientes, quedando en el lugar en forma preventiva la primera dotación correspondiente a la División CUARTEL IV "RECOLETA", mientras que personal de la División CUARTEL V "BELGRANO" se abocaron al traslado de los óbitos hacia la unidad morguera, haciendo entrega del acontecimiento mediante acta de estilo a la División SARMIENTO. Al día siguiente en horas de la mañana al tomar conocimiento a través de los medios que existían personas cuyos familiares reportaban como desaparecidas, se dispuso la concurrencia de personal y medios dependientes de la División CUARTEL IV "RECOLETA"; con material específico de detección no usuales en la labor operativa bomberil tales como videoscopio, equipos de rayos X y canes detectores de víctimas vivas bajo escombros. El día viernes 24 de febrero, siguiendo instrucciones impartidas por la Ministra de SEGURIDAD DE LA NACIÓN para contribuir a dar con el paradero del joven desaparecido durante el accidente ferroviario, en la inteligencia y experiencia adquirida en la búsqueda de personas atrapadas ante desastres de similares características, sumado a ello que habiendo transcurrido más de 50 horas del accidente, si se encontrara un cuerpo en ese lugar, se percibiría organolépticamente olores nauseabundos, se dispuso la concurrencia del Titular de la División del Cuartel Jurisdiccional al lugar de los acontecimientos a los efectos de recorrer el perímetro del tren siniestrado. Fue así, que al acercarse al cuarto vagón de dicha formación se percibió olores fétidos, por lo que se solicitó la presencia de personal de la División SARMIENTO, lo que motivó que se efectuara consulta al Juzgado interventor, quien dispuso que concurren los servicios pertinentes de la Superintendencia de POLICÍA CIENTÍFICA y de

esta Superintendencia FEDERAL DE BOMBEROS, con la comparencia de dos testigos y se registre fílmicamente el procedimiento.

Finalmente se procedió a inspeccionar el lugar de donde provenían los fuertes olores, pudiéndose determinar que emanaban desde el interior de la cabina de conducción del motorman del cuarto vagón, que se hallaba sellada con sendas chapas para evitar el ingreso desde el interior del vagón y que había sido totalmente deformada por el impacto entre el tercer y cuarto coche, producto de la incrustación de aproximadamente 60 centímetros entre uno y otro. Conjuntamente con las tareas de la Superintendencia de POLICÍA CIENTÍFICA, el personal de la Superintendencia FEDERAL DE BOMBEROS fue efraccionando las paredes, a fin de verificar qué había en su interior. Ante tal circunstancia, se procedió a romper el panel lateral que reemplazaba a la puerta y uno de los laterales (sector donde se encontraba originalmente el asiento del motorman) mediante la utilización de elementos de efracción tales como tijera, expansor y pinza hidráulica. Logrado este objetivo, se pudo verificar que en el espacio comprendido entre el tablero de comandos y la pared, el cual había quedado reducido en sus dimensiones por el desplazamiento del frente del vagón, se encontraba sentado en el suelo en posición cuasi fetal, con la cabeza cubierta con la capucha de la campera, auriculares colocados en sus oídos y una mochila cubriéndolo parcialmente, un cuerpo sin vida en el cubículo de aproximadamente 0,40 x 1,20 metros que se había formado bajo los hierros retorcidos dentro del punto de impacto entre los dos vagones. Tras efectuar las maniobras necesarias para liberar el cuerpo que ya se había constatado sin vida, se procedió a remitirlo a la Morgue Judicial. Por último, cabe consignar que no existe protocolo para la búsqueda de víctimas fatales, ya que la función específica de esta Superintendencia, es el salvamento y rescate, salvo que existan víctimas fatales visibles y se nos requiera legalmente nuestra intervención para extraer el cuerpo... ?.

25. A fs. 697/746 lucen fotocopias del ?Plan Director de Emergencias de la Ciudad de Buenos Aires?. Allí se prevé, entre varias situaciones, las acciones frente a un escenario de incidentes en el transporte ferroviario. 26. A fs. 797/799 luce la resolución adoptada por la Sala II de la Excelentísima Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional Federal el día 5 de octubre del año 2012, en la que dispuso apartar de esta investigación al titular del Juzgado N° 11 del fuero; refiriendo que este sumario tiene por objeto establecer la eventual responsabilidad penal en que pudieran haber incurrido quienes, en cumplimiento de las funciones que les son propias, tomaron parte del operativo de asistencia y rescate de las víctimas del choque ferroviario. 27. A fs. 862/863 la Junta Médica designada en autos concluyó que la causa de la muerte de L. M. R. fue ?politraumatismo, compresión toraco abdominal, íntimamente vinculables y de forma inmediata al accidente ferroviario ocurrido aproximadamente a las 08:30 horas del día 22 de febrero de 2012?. 28. A fs. 880/884, 891/893, 1033/1035 lucen partes informativos y copias de libros de novedades de los que se desprenden tareas desarrolladas el día 22 de febrero del año 2012 por la Policía Federal Argentina. 29. A fs. 898/1009 se glosó la transcripción de las modulaciones de la Policía Federal Argentina correspondientes al día 22 de febrero del año 2012, vinculadas con la colisión ferroviaria y las medidas dispuestas en consecuencia.

30. A fs. 1040/1042 luce el acta correspondiente a la declaración testimonial brindada por el Comisario R. M. R., quien manifestó que todos los efectivos policiales de la Superintendencia Federal de Transporte de la Policía Federal Argentina que fueron desplazados a la estación Once de Septiembre el día 22 de febrero del año 2012 (ver listado de fs. 885/890) se dispusieron bajo las órdenes del Comisario G. A., Jefe de la División Sarmiento. 31. A fs. 1046/1083 luce una presentación formulada por la Dra. N. G. -Ministra de Seguridad-, en la que brinda precisiones en torno a las tareas desarrolladas por personal a su cargo los días 23 y 24 de febrero del año 2012. Además expuso que: "...el personal de Bomberos de la Policía Federal dependiente del Ministerio de Seguridad a mi cargo estuvo presente en el lugar del siniestro y actuó cumpliendo las tareas a su cargo de acuerdo con el respectivo "Plan de Acción Coordinada de la Policía Federal" y según las órdenes impartidas por el magistrado interviniente. Es decir, en carácter de órgano auxiliar de la Justicia, llevando a cabo las acciones que le eran requeridas por el Magistrado. Ello así, es difícil entender en qué motivo se basa la denunciante para reprocharme incumplimiento de los deberes de funcionario público -con relación a la búsqueda de L. M. R.-, ya que el Ministerio de Seguridad no obstruyó ni limitó los recursos de la Policía Federal destinados a actuar en el siniestro -a donde se hicieron presentes los que correspondían, según el Plan de Acción de vigor- y puestos a disposición del Juez de la causa. Inclusive la búsqueda adicional que se ordenó, no pudo hacerse efectiva sin ser puesta previamente en conocimiento del magistrado, como antes se explicó... ? (fs. 1083). 32. A fs. 1089 luce un informe confeccionado por el Jefe de la División Despacho de la Superintendencia Federal de Bomberos, de donde se desprende que la cadena de mando operada el día del siniestro ferroviario estuvo conformada por el Comisario Inspector C. A. M., el Comisario O. A. V., el Comisario L. A. D., el Comisario O. R. G., el Comisario R. H. A., el Subcomisario J. E. V., y el Subcomisario J. J. R.. 33. Además, a fs. 1091 el Jefe de la División Sala de Situación de la Dirección General Conducción Operativa de la PFA expuso: ?En cuanto a la cadena de mando adoptada durante esa labor, fue la siguiente Superintendente de SEGURIDAD METROPOLITANA, Director General de CONDUCCIÓN OPERATIVA, en cuanto al envío de los recursos humanos y materiales para aislar el área y permitir ingreso de organismos de rescate y salvamento; asistencia médica y personal idóneo para la remoción de hierros y escombros. Oficial Superior de la Superintendencia FEDERAL DE BOMBEROS quien en el lugar de los hechos coordina las tareas del personal antes

mencionado, ya sea de esta Institución, como así también de organismos nacionales o dependientes del Gobierno Autónomo de la Ciudad de Buenos Aires, la asistencia de heridos con personal de SAME y el traslado de víctimas fatales?. 34. A fs. 193/1180 lucen fotocopias del expediente N° 542-06-000.139/2013 de la División Informes y Participación Ciudadana de la Policía Federal Argentina e informes de donde se desprende la cadena de mando operada durante las tareas realizadas por personal de esa fuerza a raíz del siniestro ferroviario. 35. A fs. 1186/1189 se glosaron vistas digitalizadas del video correspondiente al hallazgo del cuerpo de L. M. R.. 36. A fs. 1191/1192 obra la declaración testimonial brindada por la Subcomisario G. E. L., a cargo de la División Informes y Participación Ciudadana de la Policía Federal Argentina. En esa oportunidad aportó una carpeta en la que lucen los esquemas de las distintas áreas de la Policía Federal Argentina. 37. A fs. 1195/1207 lucen informes confeccionados por la Superintendencia Federal de Bomberos y la Superintendencia de Seguridad Metropolitana, relativos al personal de esas dependencias afectados a las tareas desarrolladas el día 22 de febrero del año 2012. 38. A fs. 1215/1217 se glosó la declaración testimonial recibida al Sargento M. Á. C., quien se desempeña en el Cuartel IV "Recoleta" de la Superintendencia Federal de Bomberos de la Policía Federal Argentina. En esa oportunidad, el nombrado brindó precisiones en torno a los códigos e inscripciones que se observan en los libros de novedades de guardia que lucen a fs. 99/170. Al exhibirle esas constancias y preguntarle respecto de cuándo finalizó el operativo de salvamento y rescate desarrollado a raíz del siniestro ferroviario ocurrido el día 22 de febrero del año 2012, manifestó: "Por lo que veo, a fs. 115 luce la finalización del operativo, a las 20:35 del día 24 de febrero del año 2012, con el hallazgo del cadáver de L. M. R.". A raíz de ello, se interrogó al testigo para que diga por qué, si el operativo se dio por finalizado a las 20:35 del día 24 de febrero del año 2012, no surge ninguna anotación entre las 17:15 del día 22 de febrero del año 2012 y las 10:10 del día 23 de febrero; a lo que respondió: "Porque a las 15:13 del día 22 de febrero regresó la Unidad I del Cuartel IV, según lo que surge de fs. 103. Las anotaciones posteriores, de 15:30, 16:30 y 17:15 deben haber sido completadas con información proporcionada por alguna otra unidad. La última actuación del Cuartel IV, según lo que surge del libro de novedades de guardia, fue a las 15:13 con el regreso a su puesto de estación. Luego, el día 23 de febrero a las 10:10 surge que parte el Jefe del Cuartel IV junto con la Unidad I de ese cuartel a la estación Once a realizar tareas de remoción?. Luego se le preguntó, en base a lo plasmado en los libros de novedades de guardia mencionados, a qué hora finalizaron esas tareas de remoción, a lo que manifestó: "A las 12:45 regresó la Unidad 401 al Cuartel. Luego, a las 17:10 del 24 de febrero del año 2012, el Jefe del Cuartel IV ordenó a la Unidad 401 que se desplace a la intervención, es decir, a la Estación Once de Septiembre?. A continuación se interrogó al testigo para que diga en cuáles fueron las tareas que se desarrollaron en el marco del operativo mencionado, entre las 15:13 del día 22 de febrero y las 17:10 del día 24 de febrero, a lo que respondió: "El día 23 de febrero se presentaron en el lugar entre las 10:10 horas y las 12:45 horas por tareas de remoción. Según lo que surge, entre las 15:13 del 22 de febrero y las 17:10 del 24 de febrero, esa fue la única tarea desarrollada por el Cuartel IV?. Por último se le preguntó al Sargento C. si alguna otra dependencia de la Policía Federal Argentina desarrolló diligencias entre las 15:13 del día 22 de febrero del año 2012 y las 17:10 del día 24 de febrero, a lo que manifestó: "Según lo que puedo observar de las fotocopias de los libros de novedades de guardia que me son exhibidos (fs. 99/170 del expediente), la última anotación del día 22 de la Sección Once es de las 16:30 que indica "se continúa trabajando de igual forma", aunque no se consigna cuándo es que dejan de hacerlo. El día 23 de febrero la Sección Once no tiene ninguna anotación relativa al operativo por el siniestro ferroviario. El día 24 dejaron constancia de tareas de barrido de vidrio en la calle, creo que fue por una manifestación; y esa fue la única intervención. Con respecto al libro de novedades de guardia del Cuartel V Belgrano surge que a las 17:00 del día 22 de febrero dieron por finalizadas las tareas, y a las 17:45 llegaron al Cuartel V Belgrano. El libro de novedades de guardia de Transporte Forense refleja el traslado de los óbitos del lugar del accidente. El libro del Cuartel VI indica que a las 13:30 del día 22 de febrero se fueron de la Estación y regresaron al Cuartel VI. Luego, a las 14:00 el Destacamento Palermo del Cuartel VI se retiró de la Estación Once. Luego del libro de la Sección Forestal Vélez Sarsfield se desprende que a las 13:38 regresaron de la Estación Once. Del libro de la Sección GER Caballito surge que se retiraron de la estación ferroviaria a las 13:00 horas del 22 de febrero. Del libro de novedades del Cuartel I "Coronel Calaza" surge que se retiraron a las 13:20 horas. El Cuartel II "Patricios" se retiró a las 12:46. El Cuartel VII "Flores" a las 13:07 horas del día 22 de febrero ya estaba de regreso en su dependencia. La División Operaciones y Contramedidas se retiró de la estación ferroviaria a las 12:45 horas del día 22 de febrero. La División Central de Alarmas tiene como función la comunicación de las intervenciones de todos los cuarteles del área urbana y federal de la Superintendencia Federal de Bomberos. Todo lo que surge del libro de novedades de esa división son los desplazamientos de las dependencias de la Superintendencia Federal de Bomberos. El libro de novedades de guardia registra las comunicaciones que efectuaron las distintas dependencias a esa división notificando los desplazamientos?. IV- Descargos: A fs. 356/359 luce un escrito en el que el Comisario Inspector C. A. M. expuso que "...luego de producirse la colisión mencionada, fui interiorizándome de lo que acontecía en el lugar a través de la DCA (División Central de Alarma) de la Superintendencia Federal de Bomberos. Por tal motivo, me hice presente en el escenario de los hechos cuando eran las 10:15 horas.

En el lugar se me presentó el Comisario O. A. V., jefe del Departamento Zona III, a cargo accidental del Departamento Zona II, quien hasta ese momento tenía la responsabilidad del operativo en el punto y zona de impacto (ubicada en el primer y segundo coche), imponiéndome de las medidas adoptadas y los procedimientos tendientes al rescate de las personas atrapadas y a establecer en la zona periférica la posible existencia de víctimas en situación de salvamento. A partir de ese momento me hice cargo de las tareas del personal de la Superintendencia Federal de Bomberos, centrando la mayor atención en la supervisión de las maniobras de salvamento en el punto y zona de impacto mencionados debido a la gravedad del hecho por la cantidad de personas involucradas y las dificultades que debía afrontar el personal actuante por las deformaciones que se produjeron en los coches de la formación ferroviaria a raíz de la colisión. A medida que se rescataba una víctima lesionada, esta era colocada en una camilla rígida y entregada al personal del SAME, del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, cuyos profesionales clasificaban acorde a la gravedad de las lesiones sufridas para trasladarla al nosocomio correspondiente, salvo aquellas cuyo deceso se certificaba en el lugar, las que eran colocadas en bolsas para óbito (llamadas "bolsas negras"), y depositadas en el tercer y cuarto vagón, donde se estableció una morgue temporaria. Así se fueron desarrollando las tareas hasta que los interventores determinaron la inexistencia visible de personas en situación de riesgo o necesidad, motivo por el cual dispuse que se interrumpieran las tareas y que el personal actuante procediera a levantar el material institucional empleado y regresaran a su puesto de estación, haciendo permanecer en el lugar una dotación de personal y material perteneciente al Cuartel IV "Recoleta": Posteriormente, solicité a las unidades Morgueras de la Sección Transporte Forense para el traslado de los óbitos, las que permanecieron en las instalaciones de la Sección Once, de la Superintendencia Federal de Bomberos, ubicada en uno de los laterales de la estación. Finalizadas las tareas específicas del personal perteneciente a la Superintendencia de Policía Científica, y habiendo impuesto de lo efectuado hasta el momento al Dr. R. V., Secretario del tribunal, presente en el lugar, los óbitos fueron llevados a la Sección mencionada donde se los colocaba en las Morgueras allí estacionadas y trasladados a la Morgue Judicial y a la Morgue del Cementerio de la Chacarita. A las 15:04 hs., aproximadamente, dispuse que la dotación del Cuartel IV "Recoleta" fuera relevada por otra del Cuartel V "Belgrano". Una vez finalizados los traslados por parte de las unidades de la Sección Transporte Forense a las Morgues referidas, dispuse el regreso a su puesto de la unidad del Cuartel V, permaneciendo la dotación de la Sección "Once", retirándome posteriormente. Que concretamente en relación a la búsqueda de quien en vida fuera L. M. R., niego haber cometido delito alguno ni haber tomado conocimiento que personal a mi cargo lo cometiera. Lo cierto es que el día miércoles 22 de febrero en horas de la tarde eran varios los familiares que buscaban aún a sus seres queridos en hospitales y morgue, tomando recién conocimiento a través de los medios de comunicación el día jueves 23 de que había tres personas que aún se encontraban desaparecidas. Tan es así, que el presente legajo de búsqueda recién fue instruido el día viernes 24 de febrero, según consta a fs. 1. IV. CONSIDERACIONES: 1.-Mi inocencia. He ahí el relato de los hechos. Niego rotunda y absolutamente cualquier tipo de participación en el supuesto hecho investigado. Veamos. La sana crítica, como sistema de apreciación de la prueba en los procesos judiciales, se nutre con la experiencia y el sentido común. Justamente estos dos elementos, es decir, la experiencia y el sentido común, impiden afirmar que durante los sucesos acaecidos en la Estación Once haya omitido los deberes a mi cargo. No existe protocolo para la búsqueda de víctimas fatales. La función específica del personal de la Superintendencia Federal de Bomberos es el salvamento y rescate de personas, no cadáveres. 2.- La materialidad del hecho. En segundo lugar, y más allá de mi completa ajenez con los hechos denunciados, cuadra realizar otras consideraciones. A saber: En cuanto a la MATERIALIDAD de las conductas, ni remotamente existen elementos para tenerlas por acreditadas, aún con grado mínimo de certeza. ¿Qué elementos objetivos ha incorporado la encuesta para determinar que he omitido, rehusado hacer o retardado los deberes a mi cargo? 3.-La responsabilidad. Así las cosas, más allá de la imputación formulada por la querrela, ¿qué base probatoria, objetiva, existe para demostrar la materialidad del hecho y mi responsabilidad? Ninguna. Al no estar probada la materialidad del hecho, mal puede estar acreditada mi responsabilidad. Mucho menos puede estarla si nos concentramos en el elemento subjetivo que requiere la figura en cuestión. El tipo subjetivo del artículo 249 del Código Penal requiere dolo directo de querer omitir el acto...?. A fs. 356/359 se observa un escrito en el que el Comisario O. A. V. manifestó que "...El pasado 22 de febrero del corriente año, en horas de la mañana, en circunstancias que me encontraba en mi oficina, sita en los altos de la División Cuartel VII "Flores" de la Superintendencia Federal de Bomberos de la Policía Federal Argentina, fui alertado de un choque de tren en la Estación Once del ferrocarril concesionado a la empresa Trenes de Buenos Aires SA, Línea Sarmiento; atento a ello, y por encontrarme a cargo de todos los Cuarteles de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, me dirigí al lugar a fin de evaluar la magnitud del siniestro, arribando juntamente con la 1ra. Dotación del Cuartel VII, que concurría en apoyo a las intervinientes. Una vez en el lugar, fui informado por el Oficial Jefe a cargo, Comisario R. H. A., Jefe de la División Cuartel IV "Recoleta" de las medidas adoptadas y del pedido de unidades de apoyo para acelerar las tareas de salvamento, estando en un todo de acuerdo con lo realizado hasta el momento. Luego de realizar una inspección ocular de la totalidad de la formación, para determinar la o las zonas críticas que merecían la

intervención de bomberos por encontrarse personas atrapadas o con pedido de auxilio y poder evaluar la magnitud general de la tragedia y obtener el panorama global de la situación, dispuse la concurrencia al lugar del señor Jefe de la División Cuartel I ?Coronel José María Calaza?; Comisario L. A. D.; y el señor Jefe de la División Cuartel VII "Flores", Comisario O. R. G.; a los efectos de supervisar y colaborar con los trabajos de salvamento que se realizaban entre el primero y el segundo vagón, sobre distintos frentes, y en la cabina donde se encontraba atrapado el motorman de la formación, considerándolo como punto de impacto al siniestro, ya que en el resto de los vagones, (tercero, cuarto y siguientes) se encontraba trabajando el SAME, con sus médicos y enfermeros asistiendo a personas que presentaban distintos tipos de lesiones, pero que no requerían nuestra intervención. Una vez organizados los distintos frentes de tareas de salvamento, supervisados cada uno de ellos, por los Oficiales Jefes actuantes, solicité al Director General del SAME, que atendieran y retiraran a las personas que se encontraban sobre el andén n° 2, las cuales presentaban distintas lesiones que les impedían abandonar el lugar por sí solos. Aproximadamente a las 10:15 horas se hizo presente el jefe a cargo accidental de la Dirección General de Protección Urbana, Comisario Inspector C. A. M. a quien le informé sobre las medidas adoptadas y brindé un panorama de la magnitud de la intervención, continuando a partir de su llegada con la dirección de las tareas del personal de la Superintendencia Federal de Bomberos, y el suscrito concentrarse en ejercer su tarea específica consistente en coordinar las acciones de bomberos con el resto de los organismos que componen la respuesta a la emergencia, principalmente SAME y Defensa Civil por ser los colaboradores más cercanos a la zona de impacto y proveer de todos los elementos necesarios para que el personal de bomberos (los rescatistas) puedan cumplir con eficiencia las tareas que por su idoneidad absoluta poseen. Cuando eran las 14:15 horas aproximadamente el Oficial Superior consideró que podríamos interrumpir las tareas e reintegrarnos a nuestro lugar físico de trabajo, haciendo lo propio momentos después en forma conjunta. Que al día siguiente en horas de la mañana el Comisario R. H. A., Jefe de la División Cuartel IV "Recoleta?; me informa que por orden del Señor Superintendente Federal de Bomberos se constituiría con personal y material específico en la estación Once, andén N° 2, a efectos de continuar con la labor operativa. En horas del mediodía soy informado por el Oficial Jefe que dicha tarea no ha sido autorizada por VS. El día 24 de febrero del año en curso en horas de la tarde, soy informado que existiría la posibilidad de haber encontrado una persona aparentemente sin vida, basado en los olores nauseabundos que emanaban en un sector vedado al pasaje del tren, entre el tercero y cuarto vagón de la formación siniestrada, acto seguido me dirigí al lugar donde fui recibido por el Comisario R. H. A., Jefe de la División Cuartel IV ?Recoleta?; quien me informó de la existencia de un cadáver en el sector destinado al motorman del cuarto vagón, cuyo acceso se encuentra imposibilitado desde el sector público, debiendo proceder a la efracción de los paneles soldados para poder llegar a la víctima, tarea que fue supervisada por el Oficial Jefe presente, previa solicitud de permiso al Juzgado interventor. Logrado el objetivo y con la certificación de deceso por parte del facultativo presente se realizaron las tareas periciales correspondientes y se procedió a retirar el cadáver por intermedio de una unidad morguera hacia la Morgue Judicial. Para esta Superintendencia dicha intervención se encuentra caratulada como extracción de cadáver, muy lejos de convertirse en una negligencia profesional, toda vez que los bomberos rescatistas encuentran siempre lo que buscan, pero jamás pueden buscar lo que no saben; el día 22 de febrero por la tarde cuando interrumpimos las tareas, cientos de personas buscaban a sus seres queridos por los hospitales, clínicas y morgues de la Ciudad, lamentablemente L. M. R. se encontró en el lugar menos indicado y en el momento menos indicado, por lo tanto, su muerte y el tiempo que llevó encontrar su cuerpo, deben ser considerados producto de la fatalidad. Lamentablemente. Que concretamente en relación a la búsqueda de quien en vida fuera L. M. R., niego haber cometido delito alguno ni haber tomado conocimiento que personal a mi cargo lo cometiera. Lo aquí sostenido no es desconocido por VS, ya que habiendo el Secretario del Juzgado, Dr. R. V., estado presente durante el transcurso de la tarde del día 22 de febrero en el lugar del hecho, habiendo VS en persona concurrido a efectuar una inspección ocular del lugar el día jueves 23 de febrero, no fue sino hasta el día viernes 24 de febrero, en que VS ordenó la formación del presente legajo de búsqueda, según consta a fs. 1. IV. Consideraciones: 1.-Mi inocencia. He ahí el relato de los hechos. Niego rotunda y absolutamente cualquier tipo de participación en el ?supuesto? hecho investigado. Veamos. La sana crítica, como sistema de apreciación de la prueba en los procesos judiciales, se nutre con la experiencia y el sentido común. Justamente estos dos elementos, es decir, la experiencia y el sentido común, impiden afirmar que durante los sucesos acaecidos en la Estación Once haya omitido los deberes a mi cargo. No existe protocolo para la búsqueda de víctimas fatales. La función específica del personal de la Superintendencia Federal de Bomberos es el salvamento y rescate de personas, no cadáveres. 2.- La materialidad del hecho. En segundo lugar, y más allá de mi completa ajenidad con los hechos denunciados, cuadra realizar otras consideraciones. A saber: En cuanto a la MATERIALIDAD de las conductas, ni remotamente existen elementos para tenerlas por acreditadas, aún con grado mínimo de certeza. ¿Qué elementos objetivos ha incorporado la encuesta para determinar que he omitido, rehusado hacer o retardado los deberes a mi cargo? 3.-La responsabilidad. Así las cosas, más allá de la imputación formulada por la querrela, ¿qué base probatoria, objetiva, existe para demostrar la materialidad del hecho y mi responsabilidad? Ninguna. Al no estar probada la

materialidad del hecho, mal puede estar acreditada mi responsabilidad. Mucho menos puede estarla si nos concentramos en el elemento subjetivo que requiere la figura en cuestión. El tipo subjetivo del artículo 249 del Código Penal requiere dolo directo de querer omitir el acto... ?. A fs. 392/394 luce la presentación en la que el Comisario L. A. D. formuló su descargo. En esa ocasión expuso que "...El miércoles 22 de febrero del año en curso, siendo aproximadamente las 08:30 hs., me desplacé desde el asiento de la dependencia a mi mando a la estación Once del ex ferrocarril Sarmiento, por haberse producido la colisión de una formación ferroviaria contra el para-coches. Aproximadamente a las 8:40 hs. arribé al lugar, comprobando que sobre el andén se hallaba gran cantidad de personas heridas y personal médico del SAME, ya asistiendo a las mismas. Ante ello ingresé al primer vagón de la formación colisionada, comprobando que en el sector contra frontal del mismo, más específicamente desde la última puerta lateral hacia atrás se hallaba una gran cantidad de personas con vida en demanda de auxilio a viva voz, atrapadas por la deformación de las estructuras internas del vagón en cuestión (asientos y portaequipajes), entre sí, y por cuerpos de personas aparentemente sin vida. A su vez, pude observar que personal de Bomberos ya estaba abocado a las tareas de rescate y salvamento. En esos momentos me encontré con el Comisario R. O. A., Jefe de la División Cuartel IV "Recoleta"; quien ya se encontraba en el lugar, con quien acordamos las funciones de comando iniciales: él se encargaría en los primeros momentos de la organización externa de los diferentes organismos de emergencia (Bomberos, SAME, Defensa Civil), y yo de la faz operativa dentro del vagón. Se sumó a las tareas en la denominada "zona de impacto", el Comisario O. R. G., Jefe de la División Cuartel VII "Flores". Con posterioridad, a medida que arribaban las unidades de socorro y se iban creando las "Sendas de salvamento", los Oficiales Jefes supervisábamos los trabajos realizados en las mismas a la vez que también trabajábamos en las tareas mencionadas. Cuando eran aproximadamente entre las 13:30 y las 14:00 hs., y no quedando víctimas de ningún tipo dentro del primer vagón, me retiré del lugar, previa autorización del Comisario Inspector C. M., dado que a las 16:00 hs., tenía que concurrir a una reunión en el Ministerio de Seguridad, sito en Gelly y Obes 2289, la que iba a ser presidida por la Dra. C. C. P., por ese entonces Secretaria de Seguridad Operativa, del mencionado Ministerio. Esta reunión, previamente fijada, tenía como finalidad coordinar las tareas a realizar con motivo del festejo de los carnavales sobre la Avenida 9 de Julio, evento por lo que terminó llamándose "Tragedia de Once", fue suspendido por el gobierno nacional. Que concretamente en relación a la búsqueda de quien en vida fuera L. M. R., niego haber cometido delito alguno ni haber tomado conocimiento que personal a mi cargo lo cometiera. No puedo dejar de destacar que este siniestro se trató de la mayor tragedia ferroviaria ocurrida en la Ciudad de Buenos Aires, teniendo en cuenta la cantidad de víctimas. Quedan en mi memoria las desgarradoras escenas, los gritos de auxilio de las víctimas, y la penosa comprobación de que en la zona de impacto se habían producido 50 muertos. En mis 33 años como bombero de la Policía Federal Argentina, jamás vi nada igual. A pesar de mi vasta experiencia y capacitación, durante los siguientes 3 días luego del hecho prácticamente no pude dormir. IV.

Consideraciones: 1.-Mi inocencia. He ahí el relato de los hechos. Niego rotunda y absolutamente cualquier tipo de participación en el "supuesto" hecho investigado. Veamos. La sana crítica, como sistema de apreciación de la prueba en los procesos judiciales, se nutre con la experiencia y el sentido común. Justamente estos dos elementos, es decir, la experiencia y el sentido común, impiden afirmar que durante los sucesos acaecidos en la Estación Once haya omitido los deberes a mi cargo. No existe protocolo para la búsqueda de víctimas fatales. La función específica del personal de la Superintendencia Federal de Bomberos es el salvamento y rescate de personas, no cadáveres. 2.- La materialidad del hecho. En segundo lugar, y más allá de mi completa ajenidad con los hechos denunciados, cuadra realizar otras consideraciones. A saber: En cuanto a la MATERIALIDAD de las conductas, ni remotamente existen elementos para tenerlas por acreditadas, aún con grado mínimo de certeza. ¿Qué elementos objetivos ha incorporado la encuesta para determinar que he omitido, rehusado hacer o retardado los deberes a mi cargo? 3.- La responsabilidad. Así las cosas, más allá de la imputación formulada por la querrela, ¿qué base probatoria, objetiva, existe para demostrar la materialidad del hecho y mi responsabilidad? Ninguna. Al no estar probada la materialidad del hecho, mal puede estar acreditada mi responsabilidad. Mucho menos puede estarla si nos concentramos en el elemento subjetivo que requiere la figura en cuestión. El tipo subjetivo del artículo 248 del Código Penal requiere dolo directo de querer incumplir... ?. A fs. 418/425 se observa el acta correspondiente a la declaración indagatoria recibida a R. H. A.. En esa oportunidad aportó un escrito en el que expuso que "...El día miércoles 22 de febrero de 2012, aproximadamente a las 8:30 horas, escuché a través de la frecuencia radial que la División CENTRAL DE ALARMA ordenó el desplazamiento de diversas dotaciones, entre ellas las del CUARTEL a mi mando, hacia la estación de trenes "ONCE", debido a una colisión de tren en el sector de andenes.

Las modulaciones radiales hacían pensar que se trataba de un siniestro importante, por lo que me subí a la autobomba MB-0346, junto al Inspector P. C., arribando aproximadamente a las 08:40 horas, corroborando la colisión de UNA (1) formación ferroviaria contra el parachoques del andén número 2, encontrándose una gran cantidad de personas atrapadas, imposibilitadas de salir de la formación por sus medios, debido a las grandes deformaciones que presentaban el primer y segundo vagón. Inmediatamente dispuse que se armara un parque de materiales en el andén n° 2, con la totalidad del equipamiento para salvamento de autobombas

que ya habían llegado al lugar (tablas rígidas, collares cervicales, herramientas de corte y expansión hidráulicas, sierra eléctrica y circular); que se colocara UNA (1) barreta de tercer riel como medida preventiva para evitar una posible circulación de corriente; que se comenzara con la evacuación de las víctimas no atrapadas, hacia el hall de la estación y las tareas de rescate de las personas atrapadas adentro de la formación. Posteriormente a lo expresado dispuse que la noria de ambulancias del S.A.M.E., se realizara en el lateral de la estación ferroviaria sobre la calle Bartolomé MITRE y que las dotaciones de la Superintendencia FEDERAL de BOMBEROS y DEFENSA CIVIL del G.C.B.A., estacionaran sobre Avenida PUEYRREDÓN; solicitando inmediatamente a la División CENTRAL de ALARMA la concurrencia de más dotaciones de refuerzo debido a la magnitud del hecho.

Aproximadamente a las 08:55 horas, llegó al lugar el Jefe del Departamento ZONA III, a cargo accidental del Departamento ZONA II, Comisario O. V., quien se hizo cargo de las operaciones y dispuso que me abocara a supervisar las tareas de rescate en el punto de impacto (1° y 2° vagón) del lado de las vías; haciendo lo propio los demás Comisarios presentes, pero en otros sectores. Siendo aproximadamente las 10:15 horas, se hizo presente el Sr. Director General de EXPLOSIVOS E INVESTIGACIONES PERICIALES, a cargo accidental de la Dirección General de PROTECCIÓN URBANA, Comisario Inspector C. M., quien asumió el Comando de las operaciones. Permanecí en el sector mencionado sin moverme de allí hasta las 13 horas aproximadamente, cuando se logró liberar la última persona atrapada con vida; los únicos momentos en que me desplazé del lugar, como ya narrara anteriormente, fue cuando salí para determinar el sector de Noria de ambulancias y posteriormente para conseguir algún líquido viscoso tipo vaselina líquida o aceite, para untar a las personas atrapadas y facilitar su liberación, obteniendo este último en un local de comidas rápidas del hall de la estación. Posteriormente, el Comisario Inspector M. dispuso que se comenzara con el traslado en forma manual de las víctimas fatales, desde el 3° y 4° vagón de la formación en cuestión, donde se había improvisado una morgue temporaria, al Destacamento "ONCE", donde ya se encontraban las unidades morgueras de la Sección TRANSPORTE FORENSE, para efectivizar los traslados de los cuerpos a las sedes de la Morgue Judicial de la calle VIAMONTE y a la del Cementerio de la CHACARITA, asignándome la responsabilidad de coordinar dicha tarea en el sector donde estacionario las Unidades Morgueras por lo cual me trasladé hacia ese lugar y desempeñé la tarea asignada hasta las 17:15 horas, hora en la cual finalizó el último traslado, disponiendo minutos después el Comisario Inspector C. M. que me retirara del lugar. Al llegar al Cuartel atendí la parte administrativa de rutina y avisé a mi familia que me quedaba a pernoctar en la dependencia debido a la importancia de la intervención profesional que había acaecido ese día. Al día siguiente, jueves 23 de febrero de 2012, a las 10:00 horas aproximadamente, el Comisario General A. J. M., Superintendente FEDERAL de BOMBEROS de la POLICÍA FEDERAL ARGENTINA, me ordenó que me desplazara al andén n° 2 de la estación "ONCE" del FF. CC. T.B.A. Línea SARMIENTO, donde se encontraba la formación ferroviaria de pasajeros signada con el número 3772, la cual el día anterior había colisionado contra el parachoques a los fines de realizar una inspección de dicha formación, haciéndome saber el Oficial Superior que enviaría equipos especiales para cumplir con dicha tarea. A esta altura del relato, cabe destacar que a través de los medios de comunicación periodística se informaba que aún había tres personas que no habían aparecido y que sus familiares los buscaban en hospitales y morgues. Ante lo narrado me trasladé al lugar juntamente con el Inspector O. D. a cargo de la Dotación 401 y personal del Departamento BRIGADAS DE EXPLOSIVOS, a cargo del Subinspector M. L. F. el cual concurrió transportando videoscopio y equipo de rayos X. El VIDEOSCOPIO es un equipo de inspección visual por microcámara flexible, de pequeño diámetro y de tecnología avanzada, tiene forma de tubo, con una luz y óptica que permiten a través de fibra óptica realizar visualizaciones a través de un hueco o una cavidad, con una gran capacidad de adaptación a diversas tareas. El videoscopio permite realizar inspecciones en interiores de espacios confinados como maquinarias, instalaciones, etc., además gracias a la longitud de su cable, su flexibilidad, su pequeño diámetro, su escaso peso y su excelente óptica, este equipo permite tomar medidas preventivas sin tener que efectuar desmontajes o rastrellajes extensos y costosos. El videoscopio se usa en conexión con un portátil, cuya imagen color se genera directamente en una pantalla permitiendo su documentación. El otro equipo proporcionado por el personal del Departamento BRIGADAS DE EXPLOSIVOS es un SISTEMA PORTÁTIL DE RAYOS X, que resulta sumamente útil en lo que respecta a la tarea operativa, por cuanto brinda al operador la posibilidad de conocer en forma inmediata el contenido del objetivo a analizar, asegurando el procedimiento y minimizando el riesgo personal. Posee un generador de Rayos X de 200 KVP y un software que permite la captura y almacenamiento de imágenes que son proporcionadas por una cámara de CCTV color de alta resolución. Cabe destacar que la ventaja en el empleo de ambos equipos es que en el caso que nos ocupa por ejemplo, no era necesario modificar la estructura del tren, ni efectuar desmontajes de su estructura. Una vez en el lugar, arribados aproximadamente 10:30 hs., al constituirme en el andén 2 informé al personal de la POLICÍA METROPOLITANA DEL G.C.B.A., quienes por orden del Juzgado interventor tenían a su cargo la custodia de la formación, que debía realizar una inspección de la formación. El Oficial a cargo de la consigna me indicó que no empezara la tarea hasta tanto se comunique con el Juzgado para informarle de nuestro requerimiento. Este oficial realizó una llamada telefónica y me manifestó que personal del Juzgado le informó que no tenía

constancia de autorización alguna por lo cual no podía ingresar a la formación. Ante esta situación informé al Superintendente FEDERAL DE BOMBEROS, Comisario General M. quien me ordenó que permaneciera en el andén a la espera del Juez de la causa, el cual se haría presente en el lugar a fin de realizar una Inspección Ocular y en dichas circunstancias solicitarle la autorización correspondiente. Permanecí en el lugar informándole de mis directivas a cumplir al 2do. Jefe de la División SARMIENTO, Subcomisario S.; al Jefe de la División SARMIENTO, Comisario A.; y al Director General de SEGURIDAD E INVESTIGACIÓN EN MEDIOS DE TRANSPORTE, Comisario Inspector J. J. L.. Aproximadamente a las 12:15 horas, se hizo presente el Juez Federal C. B., quien juntamente con el señor Director General de SEGURIDAD E INVESTIGACIÓN EN MEDIOS DE TRANSPORTE de esta POLICÍA FEDERAL ARGENTINA, Comisario Inspector J. J. L., realizaron una recorrida por la formación ferroviaria en cuestión. En primer lugar el Comisario A. al pasar por al lado mío intentó presentarme al Juez pero el mismo no detuvo su marcha y sólo me saludó con la mirada y continuó caminando por el andén 1 hacia el fondo. Al regresar el Comisario Inspector L. lo detuvo presentándome ante el Juez y me extendió la mano e inmediatamente continuó su marcha, no permitiéndome expresar nada. Atento a ello me comuniqué con quien me había impartido la orden para informarle que el Juez no me daba chance de poder solicitarle nada ante lo cual me indicó que insistiera. Seguí al Juez durante toda su recorrida en busca de la ocasión para cumplir mi cometido, pasando en su recorrida por delante de los ocho integrantes del personal a mi cargo ubicados en el andén 2 a quienes saludó a su paso. Al regresar de su recorrida el Juez se detiene a la altura de la unión del primero y el segundo vagón junto con el Subcomisario S.. En ese instante uno de los Secretarios del Juzgado se me acerca presentándose y justo cuando estaba por mostrarle el material específico que llevamos para revisar el tren, interrumpe el Subcomisario S. para presentarme al Magistrado, pudiendo explicarle a V.S. el motivo de mi presencia en el lugar. V.S. recordará que luego de escucharme me manifestó que no quería que se altere el escenario del hecho hasta tanto no culmine la labor de los peritos; a lo que yo le manifesté que podía revisar sin alterar la escena ante lo cual en forma más enérgica manifestó que ya había dado la orden de la pericia y en cuanto terminara la misma iba a permitir lo solicitado y a TBA retirar los vagones, retirándose sin más inmediatamente. Esta conversación fue presenciada por todos los presentes, siendo los más cercanos a la misma el Subcomisario S. y el abogado de TBA.

En virtud de lo narrado me retiré del lugar juntamente con la dotación del CUARTEL a mi mando y el personal del Departamento BRIGADA de EXPLOSIVOS. Reitero lo ya dicho en cuanto a que al momento de esta conversación se sabía por los medios de comunicación que había tres personas que viajaban en el tren y no habían sido halladas aún, pero que no había certeza alguna de que pudieran o no estar en la formación. El día viernes 24 de febrero de 2012, el señor Superintendente FEDERAL de BOMBEROS, Comisario General A. M. me ordenó que me constituya nuevamente en el lugar del siniestro, a fin de efectuar una recorrida. Tenga V.S. presente que los cadáveres a partir de las 48 horas del deceso, aproximadamente, comienzan dentro del proceso de descomposición a emanar olores cadavéricos o nauseabundos. Siendo las 16:00 horas aproximadamente, me desplazé al andén n° 2 de la estación "ONCE" del FF. CC T.B.A. línea SARMIENTO. Una vez allí tomo contacto con el personal de consigna de la Policía Metropolitana para indicarles que no iba a ingresar a la formación, sino que simplemente quería desplazarme por el andén n° 2. Al llegar a la altura del cuarto vagón verifico organolépticamente la existencia de olores cadavéricos; ante lo cual solicité la presencia de personal de la División SARMIENTO de esta POLICÍA FEDERAL ARGENTINA, arribando inmediatamente el 2° Jefe de la misma, Subcomisario M. F. S., quien puso en conocimiento al juzgado interventor, disponiendo este último que personal de Bomberos proceda a inspeccionar el lugar en presencia de testigos y de personal de la Unidad Criminalística de la Superintendencia de POLICÍA CIENTÍFICA de PFA. En virtud de lo dispuesto por el Juzgado interventor, siendo las 17:10 horas, solicité la concurrencia de la primera dotación de la División a mis órdenes, MB-0346, a cargo del Principal C. G. C., juntamente con el 2° Jefe de la División CUARTEL IV "RECOLETA", Subcomisario J. V. y el Jefe de la Sección "ONCE", Subcomisario J. R.. Minutos después, una vez que la dotación arribó al Destacamento ONCE, dispuse que se trasladara el equipo de efracción de la misma al andén 2, frente al 4° coche motor, de la formación n° 3.272, utilizado como vagón, identificado con el n° 2108, en cuya parte delantera derecha se disponía la cabina del motorman, de aproximadamente 1 x 1 y 2 mts. de altura; la cual se hallaba completamente deformada por la colisión, cuya puerta de acceso desde el vagón se hallaba clausurada. Del interior de este recinto provenían los olores cadavéricos. Asimismo, paralelamente a lo expresado comprobé que tal como lo había dispuesto el magistrado interventor, en el andén n° 2 de la antes referida terminal, se hallaba presente personal de la POLICÍA METROPOLITANA de la Ciudad Autónoma de BUENOS AIRES, como consigna de la formación ferroviaria de referencia; de la División SARMIENTO de esta POLICÍA FEDERAL ARGENTINA, a cargo del Comisario S. G. A.; de la Unidad de Accidentología Móvil de la Superintendencia FEDERAL DE TRANSPORTE, a cargo del Inspector Á., la Unidad Criminalística Móvil de la Superintendencia de POLICÍA CIENTÍFICA de esta POLICÍA FEDERAL ARGENTINA, a cargo del Inspector V. L., quien junto al personal a su cargo se abocó a sus tareas específicas. Seguidamente al ser las 18:15 horas, se hizo presente en el lugar el Sr. Jefe del Departamento ZONA III, a cargo accidental del Departamento ZONA II, comisario O. V.. Aproximadamente

a las 18:45 horas, el Jefe de la División SARMIENTO, comisario A., le informó al Comisario V. que habían finalizado las tareas investigativas y que a requerimiento del Juez de la causa se debía extraer el cuerpo encontrado; tarea que fue llevada a cabo por el personal de la dotación, los cuales utilizando elementos de efracción, violentaron la puerta de acceso a la cabina del motorman descripta; comprobándose al lograr el objetivo que se hallaba sobre el solado, con las rodillas contra su torso, debajo del tablero de comandos, con la espalda apoyada contra la pared lateral derecha, el cuerpo de una persona del sexo masculino, sin vida; deceso certificado por el Dr. M.N ? J. M. de la Unidad Criminalística Móvil de esta POLICÍA FEDERAL ARGENTINA. Luego se procedió a desmontar la pared posterior de la cabina en cuestión, utilizando el equipo de corte y expansión hidráulico LUKAS, sierra eléctrica DE WALT y barretas, previo retirar el asiento doble apoyado contra el exterior de la misma y el parante de la puerta; a los fines de acceder al cuerpo y extraerlo en forma manual; destacándose que dicha labor se efectuó con los intervalos lógicos solicitados por el personal investigativo para efectuar filmaciones y vistas fotográficas requeridas por el magistrado interventor. Posteriormente aproximadamente a las 19:30 horas, se retiró el cuerpo en cuestión y se lo trasladó en forma manual hasta el estacionamiento que la empresa T.B.A. posee en el n° 3.227 de la calle Bartolomé MITRE, lugar donde se hallaba presente UNA (1) unidad de la sección TRANSPORTE FORENSE, a cargo del Sargento 1° S., la cual lo trasladó posteriormente a la Morgue Judicial; ordenando seguidamente el Comisario O. V., aproximadamente al ser las 20:00 horas, que se levantara el material empleado en las tareas, para luego retirarnos todos del lugar. Que concretamente en relación a la búsqueda de quien en vida fuera L. M. R., niego haber cometido delito alguno ni haber tomado conocimiento que personal a mi cargo lo cometiera. IV. Consideraciones: 1.-Mi inocencia. He ahí el relato de los hechos. Niego rotunda y absolutamente cualquier tipo de participación en el supuesto hecho investigado. Veamos. La sana crítica, como sistema de apreciación de la prueba en los procesos judiciales, se nutre con la experiencia y el sentido común. Justamente estos dos elementos, es decir, la experiencia y el sentido común, impiden afirmar que durante los sucesos acaecidos en la Estación Once haya omitido los deberes a mi cargo. No existe protocolo para la búsqueda de víctimas fatales. Ninguna autoridad, ni judicial ni policial, me hizo saber el día miércoles 22 de febrero que faltaba encontrar una persona o cadáver. Ese día los familiares recorrían nosocomios y morgues tratando de dar con sus seres queridos. Es recién el jueves 23, que por los medios de comunicación, NO AUTORIDAD JUDICIAL O POLICIAL, se daba cuenta que aún había tres personas desaparecidas. Dos aparecieron en distintos hospitales. El tercero era L., a quien nunca dejé de buscar. 2.- La materialidad del hecho. En segundo lugar, y más allá de mi completa ajenez con los hechos denunciados, cuadra realizar otras consideraciones. A saber: En cuanto a la MATERIALIDAD de las conductas, ni remotamente existen elementos para tenerlas por acreditadas, aún con grado mínimo de certeza. ¿Qué elementos objetivos ha incorporado la encuesta para determinar que he omitido, rehusado hacer o retardado los deberes a mi cargo? 3.-La responsabilidad. Así las cosas, más allá de la imputación formulada por la querrela, ¿qué base probatoria, objetiva, existe para demostrar la materialidad del hecho y mi responsabilidad? Ninguna. Al no estar probada la materialidad del hecho, mal puede estar acreditada mi responsabilidad. Mucho menos puede estarla si nos concentramos en el elemento subjetivo que requiere la figura en cuestión. El tipo subjetivo del artículo 248 del Código Penal requiere dolo directo de querer incumplir... ?. Al preguntarle a R. H. A. para que diga cuál es el protocolo que debe seguir en casos de emergencia como el ocurrido en autos y quién es la persona encargada de la coordinación operativa del rescate de víctimas manifestó: ?nos guiamos por el Plan de Acción Coordinada de la PFA, de 1995. Hay una comisión designada por el Ministerio de Seguridad de la Nación, que está actualizando este ?PACASE?. Yo soy miembro de esa comisión. Según ese plan, quienes coordinan son el Jefe de la Jurisdicción, la autoridad mayor de Bomberos, Defensa Civil, SAME y en el caso específico de accidentes ferroviarios, la parte exterior, el oficial jefe de la Comisaría Local. Cada uno tiene un ámbito de trabajo y se coordinan las acciones que tienen que ver con la tarea de todos, dado que hay tareas que se hacen en conjunto, como fue, el retiro de los cuerpos. Sí existen zonas delimitadas. Hay tres zonas: de impacto, de adyacencia y de influencia. La primera, la delimita el personal de bomberos. Yo fui la primera autoridad externa de Bomberos que arribé al lugar luego del accidente. Estaba la dotación que tiene Miserere? (fs. 423 vta.). A continuación se interrogó a R. H. A. respecto de cómo está compuesta la dotación de la Sección Once o Miserere, a lo que respondió: ?es un destacamento del Cuartel Recoleta del cual yo soy jefe. Tiene nivel de sección, con un Subcomisario que es el jefe, un oficial por día, y la cantidad de suboficiales que varía de acuerdo a la dotación que ocupa el destacamento. El día del hecho había cuatro suboficiales, con una autobomba. Se maneja dentro de una jurisdicción delimitada, o sea concurre por emergencias de la terminal de Once y de la sección que tiene determinada, que es todo Once hasta que llega la jurisdicción de Recoleta y para el otro lado, hasta que llega a la jurisdicción del cuartel Central de Av. Belgrano. Cuando una dotación llega a un siniestro lo primero que hace es un reconocimiento. Cada uno tiene un rol preestablecido dado que hay que hacer muchas cosas a la vez. La de los jefes cuando llegan es organizar y convocar los medios necesarios según la magnitud del hecho. Como digo en el escrito, el día 22 después de hacer el reconocimiento solicité refuerzos y organicé la llegada de los vehículos de emergencia para que sea ordenado el entorno del siniestro. Al poco tiempo de mi arribo llega otro jefe el Comisario D., con quien

nos ponemos de acuerdo sobre los sectores a trabajar. Obviamente nuestra labor principal estaba entre el primer y segundo vagón, que era donde estaban las personas atrapadas. Después, llega el Comisario V. que está a cargo de la zona II, accidentalmente porque el titular estaba de licencia anual. El es el jefe de la zona III. Cada zona supervisa los cuarteles que tiene a cargo. Hay dos zonas que tienen tres cuarteles en la ciudad y una que tiene cinco. En total son once cuarteles. La zona de la estación Once corresponde a la zona II, cuyo titular estaba de licencia, y fue reemplazado por el jefe de la zona III. Volviendo al día 22, llegó luego un comisario Gi., que es el jefe del Cuartel Flores (7mo). A partir de ese momento, el Crio. V. es el que está a cargo de toda la tarea operativa, hasta la llegada del Comisario Inspector M., Director General de Explosivos, a cargo accidentalmente de la Dirección General de Protección Urbana, que es la que agrupa las tres zonas, por la licencia del Comisario Mayor B.. El es que toma contacto con los otros organismos para llevar a cabo el desarrollo de los acontecimientos. Yo hasta las 13:00 horas estuve en el primer y segundo vagón, y luego me fui al destacamento de Once para coordinar el traslado de los cuerpos hasta las 17:00 horas aproximadamente? (fs. 423 vta./424). Al preguntarle para que diga si conoce quién tomó la decisión de dar por terminada la búsqueda de víctimas el día 22 de febrero, manifestó: ?había mucha gente de Defensa Civil, de SAME, del juzgado, y yo me fui a la sección Once, por lo que desconozco lo que sucedió en otro lugar. Yo sólo puedo hablar sobre la responsabilidad que tenía asignada y cómo la cumplí. Ese día yo no estaba a cargo, estaba a cargo M.. Al día siguiente, y dada la información por los medios en cuanto a que tres personas todavía no habían sido halladas, me envían con una dotación a la estación de Once a inspeccionar el tren. Lo que ocurrió ese día está transcrito en el escrito. La persona que me convoca para que vaya el 23 de febrero, es el Superintendente de Bomberos M. y es a quien le reporto lo que pasó? (fs. 424). Al preguntarle para que diga por qué concurrió a la estación el día 24 de febrero afirmó: ?el Superintendente M., me indica aproximadamente a las 16:00 horas, que me dé una vuelta sin violar las directivas del juez de ingresar, para fijarme si había olores cadavéricos. Por nuestra experiencia los olores comienzan a aparecer después de las 48 horas de ocurrido el siniestro. Ese día fui me presenté ante la consigna de la Policía Metropolitana y le digo que voy a caminar por el andén sin ingresar al tren sólo para verificar si estaba todo bien. Así hice, caminé por el andén 2 cuando llegué a la altura del cuarto vagón percibí un olor característico y le avisé que me quería asomar para ver qué había adentro. También pedí que concurriera personal de la División Sarmiento. Unos instantes después llegó al andén el subcomisario S. de la Div. Sarmiento, a quien lo puse al tanto de que en ese lugar había una persona atrapada porque se evidenciaba el olor. Que formulara la consulta con el juzgado para permitarnos romper e investigar. Realizó la consulta y el juzgado le dijo que convoque a personal de policía científica para que hagan todo el peritaje y filmen con la presencia de dos testigos. En esas condiciones se autorizó el rescate. Por ello convoqué a una dotación para que traiga los materiales de efracción y aguarde que se den las condiciones ordenadas por la justicia para comenzar los trabajos. Todo eso quedó registrado en la causa, cómo fue el procedimiento y el lugar donde se encontraba L. M.. Íbamos rompiendo la estructura y parando para que quedara registrado el grado de dificultad que ocasionó sacar el cuerpo y el ocultamiento que tenía el mismo. Creo que todo lo ocurrido está en el escrito? (fs. 424 vta.). Al responder a qué distancia custodiaba el tren el personal de la Policía Metropolitana expuso ?tenía una especie de cabecera improvisada en el andén 2 en la parte de adelante del tren, y un puesto que observé yo en el andén 1. Cuando yo fui había por lo menos tres personas de custodia, pero desconozco cuántos estaban asignados a la tarea. Yo cuando recorrí el día 24 buscaba el olor característico de cuerpos en descomposición, como indicio de que hubiera una persona en el lugar. Queríamos descartar que estuviera atrapado en el tren? (fs. 424 vta.). Luego se le preguntó si el día 23 de febrero se realizó alguna inspección externa, a lo que aseguró: ?sí estuvimos en el lugar y caminamos por el andén y ese día no percibimos olor. Ni el día 23 ni el 24 ingresamos a la formación a revisar. Este fue un hecho totalmente anormal, porque primero hubo mucha cantidad de gente involucrada, y la recolección de la información de si todas las personas que viajaban estaban ubicadas, recién se empezó a tener al día siguiente. De ese elemento, sin la certeza donde pueden estar las personas, nosotros nos presentamos para hacer la revisión del tren en busca de personas ocultas sin desdibujar el lugar. La búsqueda siempre tiene un límite, no podemos alterar la estructura del tren por las dudas, para preservar la prueba. Ese indicio de que seguían faltando personas aparece cuando se reclama gente que no estaba en las listas de hospitales y morgue, que sería el día 23 de febrero por la mañana. Antes de eso no había indicio alguno que justificara seguir rompiendo para buscar cuerpos ocultos? (fs. 425). Al interrogarlo respecto de si conoce el plan ante siniestros de la empresa TBA manifestó: ?nosotros convivimos con TBA porque estamos con un destacamento en la estación cedida por TBA. Ante la emergencia, al personal de TBA no se lo toma como extraño, pero se mantiene en la zona de influencia. Yo no tomé contacto en el primer momento con nadie de TBA porque estaba abocado al salvamento. Sí les pedía cosas propias del lugar a los empleados de TBA para la asistencia, por ejemplo, de una chica embarazada. En ese caso, nos facilitaron una reja para que el oficial que estaba colgado de la ventana tuviera un punto de apoyo. La gente de TBA colaboró ante cada requerimiento que les hicimos para el recate. Luego habría que preguntarles a V. o M. si tuvieron algún contacto con ellos de acuerdo al protocolo de emergencias de la empresa? (fs. 425). Luego aseguró que ningún funcionario de la empresa ni de la División Sarmiento de la Policía Federal Argentina le advirtió que algunos usuarios del ferrocarril solían viajar en las cabinas

auxiliares de conducción anuladas (fs. 425). A fs. 438/440 el Comisario O. R. G. presentó su descargo. Allí expuso que "...El miércoles 22 de febrero del corriente año, siendo aproximadamente las 08:35 hs., fui desplazado por orden del Jefe a cargo accidental de la ZONA I de la Superintendencia Federal de BOMBEROS, Comisario O. V., a la estación Once del ex Ferrocarril Sarmiento, donde momentos antes se había producido la colisión de una formación ferroviaria. Cabe destacar que para esa fecha me encontraba a cargo de la División CUARTEL VII 'FLORES?'. Arribé aproximadamente a las 09:00 hs., donde me entrevisté con el mencionado jefe, quien dispuso que efectuara la organización y control de las tareas de salvamento de personas que se encontraban en el primer vagón de la formación (punto de impacto) en el lugar me encontré con aproximadamente 200 personas atrapadas y una cantidad importante de personas sin vida. Abocándome a lo ordenado por el Comisario V., comencé con la labor específica. Al promediar la mañana y mientras ya se habían retirado algunas de las víctimas, se apersonó en el lugar el señor Jefe a cargo accidental de la Dirección General de PROTECCIÓN URBANA de la Superintendencia Federal de BOMBEROS, Comisario Inspector C. M., quien me indicó que continuara con la labor que estaba llevando a cabo hasta esos momentos, continuando en ese lugar con la organización de traslado de las víctimas que se iban liberando, hecho que se prolongó en el tiempo hasta el retiro de la última víctima atrapada allí en el primer vagón. Una vez concluida esta labor me presenté al Comisario Inspector M. quien luego de corroborar lo actuado dispuso que me retirara del lugar por no ser necesarios mis servicios, hecho que se produjo alrededor de las 15:15 hs. Considero que no he cometido ningún tipo de delito. Que solo me aboqué a realizar la tarea profesional que me había sido encomendada por mis superiores. Y me retiré del lugar cuando estos me lo ordenaron. Que solo me resta decir que en los 32 años de servicio y más de 1000 intervenciones profesionales a las que he concurrido a lo largo de todos estos años, no he visto, vivido ni sentido algo de similares características a las vividas durante el transcurso de esta tragedia. Que concretamente en relación a la búsqueda de quien en vida fuera L. M. R., niego haber cometido delito alguno ni haber tomado conocimiento que personal a mi cargo lo cometiera. IV. Consideraciones: 1.-Mi inocencia. He ahí el relato de los hechos. Niego rotunda y absolutamente cualquier tipo de participación en el 'supuesto' hecho investigado. Veamos. La sana crítica, como sistema de apreciación de la prueba en los procesos judiciales, se nutre con la experiencia y el sentido común. Justamente estos dos elementos, es decir, la experiencia y el sentido común, impiden afirmar que durante los sucesos acaecidos en la Estación Once haya omitido los deberes a mi cargo. No existe protocolo para la búsqueda de víctimas fatales. Ninguna autoridad, ni judicial ni policial, me hizo saber el día miércoles 22 de febrero que faltaba encontrar una persona o cadáver. Ese día los familiares recorrían nosocomios y morgues tratando de dar con sus seres queridos. 2.- La materialidad del hecho. En segundo lugar, y más allá de mi completa ajenidad con los hechos denunciados, cuadra realizar otras consideraciones. A saber: En cuanto a la MATERIALIDAD de las conductas, ni remotamente existen elementos para tenerlas por acreditadas, aún con grado mínimo de certeza. ¿Qué elementos objetivos ha incorporado la encuesta para determinar que he omitido, rehusado hacer o retardado los deberes a mi cargo? 3.-La responsabilidad. Así las cosas, más allá de la imputación formulada por la querrela, ¿qué base probatoria, objetiva, existe para demostrar la materialidad del hecho y mi responsabilidad? Ninguna. Al no estar probada la materialidad del hecho, mal puede estar acreditada mi responsabilidad. Mucho menos puede estarla si nos concentramos en el elemento subjetivo que requiere la figura en cuestión. El tipo subjetivo del artículo 248 del Código Penal requiere dolo directo de querer incumplir...?. A fs. 463/467 luce el escrito en el que el Comisario S. G. A. formuló su descargo. Allí afirmó que: 'El día del hecho, arribé a la dependencia aproximadamente a las 09:00 hs. siendo avisado telefónicamente o por nextel hs. 08:40 por el Subcrio S. y el Jefe de Servicio -Ayte. H.-que una formación había impactado contra el parachoques del andén nro. 2 y había muchas personas lesionadas y atrapadas. Para cuando fui notificado ya había sido requerida la concurrencia de SAME, BOMBEROS, DEFENSA CIVIL, PERSONAL DE LA SUP. DE TRANSPORTE Y DE METROPOLITANA para colaborar en el rescate, traslado de heridos a los nosocomios previa clasificación de su gravedad, diagramación de un dispositivo policial para facilitar el trabajo de los médicos, enfermeros y ambulancias. Al concurrir al lugar del accidente pude apreciar la gravedad del hecho, personas colocadas sobre el pasillo del andén 2 y 3 presentando distintas lesiones o con crisis nerviosas siendo asistidos por profesionales de la salud, enfermeros, colaboradores y policías. La formación identificada como Chapa 16 se había incrustado en el parachoques, quedando su motorman atrapado en la cabina de manejo, hallándose los bomberos y empleados de TBA abocados a su rescate, como así también a otro grupo de bomberos tratando de rescatar a un grupo de personas atrapadas en el primer vagón porque se había superpuesto el segundo vagón uno 7 mts. aproximadamente, compactándolas. En primera instancia se trató de despejar del lugar del hecho a los medios televisivos y gráficos para facilitar la labor del personal idóneo detrás de la línea de los molinetes, siendo muy difícil desarrollar nuestra actividad. Logrado el cometido, es decir liberar la zona para el ingreso de las camillas o tablas para trasladar las personas lesionadas, previo solicitarle al personal de TBA retirar la puerta corrediza de metal, se comenzó el traslado de los accidentados a los distintos nosocomios, totalizando 632 las personas derivadas, aproximadamente. Se pudo apreciar a los jefe del personal de SAME y DEFENSA CIVIL como así también empleados jerárquicos de TBA, de METROVÍAS, personal de rescate de la policía

metropolitana, el Ministro de Seguridad de la CABA, Dr. M. y el Jefe de la Policía Metropolitana Sr. H. G., el Director de General de Explosivos e Investigaciones Periciales, Crio. Insp. C. M., el Jefe de Zona II, Crio. O. V. y varios Jefes de distintos Cuarteles y destacamentos. Logrado el rescate del motorman, M. A. C. fue trasladado quedando internado en la Clínica FITZ ROY, al igual que su guarda, M. G.. El personal de SAME trasladó 600 personas estimativamente a distintos hospitales. Se deja constancia que cuando se comenzó con el traslado de los lesionados, se notificó al Sgto. C. M., que se colocara a recolectar los efectos que eran entregados por el personal que colaboraba en el lugar o estaba diseminado en la formación o sobre las vías, colocándolos en bolsas de nylon y posteriormente fueron trasladados a la Div. Sarmiento para su inventario y resguardo. Los bomberos rescataron 49 víctimas fatales que estaban aprisionadas en el primer vagón y cuyos cuerpos fueron depositados en el segundo, tercero y cuarto vagón, colocados en 48 bolsas cadavéricas y revisados por dos médicos legistas, fotografiados y retiradas sus pertenencias, labrando un acta de secuestro por el Ayte. H.. El personal de bomberos finalizó sus tareas de rescate aproximadamente horas 15:00 labrando acta de estilo pero permanecieron casi en su totalidad hasta horas 17:30 cuando retiraron los óbitos de la formación hasta las unidades de las morgueras, las que trasladaron 11 cadáveres a la Morgue Judicial y por hallarse colmada su capacidad se derivó a la Morgue del Cementerio de la Chacarita los restantes cuerpos. Retrocediendo en el tiempo, aproximadamente a las 09:15 horas el Jefe de Servicio, anotició al Juzgado Interventor sobre los pormenores del hecho. En el lugar se hicieron presentes la Unidad Médico Forense de Investigación Criminal y la Unidad Accidentológica Federal de Transporte, quienes realizaron las pericias de rigor. Siendo las 11:30 horas aproximadamente, se hizo el Secretario del Juzgado, Dr. R. V., el Prosecretario Dr. C. y varios empleados del juzgado a vuestro digno cargo, disponiendo distintas medidas procesales sobre el motorman y su incomunicación, toma de vistas fotográficas de los sistemas de frenos e instalaciones de los distintos vagones, se asegure la cabina de manejo, secuestro del equipo de filmación de la formación. Además, se trasladó al centro de monitoreo de TBA y solicitó ver las filmaciones de la cabina, de las cámaras de los andenes 1 y 2 y de distintos tramos del recorrido del Chapa 16. A las 15:00 horas fui notificado por personal del juzgado que debía retirar sendas órdenes de presentación y exhorto para cumplimentarse en Av. Ramos Mejía 1358 p. 2, Capital y en Av. Rivadavia 20.300 Castelar. Se retiraron dichas órdenes y se requirió oficiales de otras dependencias para su cumplimiento, notificando al Subcrio S. que se traslade con el Inspector L. M. de la Div. Roca a cumplimentar el exhorto y la orden de presentación en Av. Rivadavia 20.300, Castelar. El Dr. R. V. se retiró del lugar del hecho a las 17:30 aproximadamente. Se colocó una tela plástica oscura (media sombra) desde la pared donde comienza el andén 1 siguiendo por el andén 2 contra las columnas ubicadas en el centro hasta finalizar la plataforma, quedando vedado a la vista de los curiosos. A las 17:30 horas se efectuó consulta, siendo evacuada directamente por VS, ordenando que el personal de la Policía Metropolitana proceda a implantar consigna sobre la formación y los andenes 1 y 2 a fin de preservar el lugar del hecho, agregando que era tendiente a evitar cualquier suspicacia por la actuación desarrollada por el personal policial de la División Sarmiento. A las 17:55 horas, el Comisionado LP 20 A. O. de la policía metropolitana labró un acta circunstanciada haciéndose cargo de la custodia del lugar del siniestro, entregándome una copia. Además se colocó sobre la línea de molinetes desde el andén 1 al 3 maderas hasta el techo, quedando sellado el lugar del accidente. Retirándome del lugar permaneciendo en la División Sarmiento abocado a la sustanciación de la prevención sumaria. El día 23 a las 08:00 horas, me presenté en la sede del juzgado, haciendo entrega personalmente a la Secretaria, Dra. L. A., de la prevención sumaria compuesta de (242) fojas, retirándome a las 10:30 horas estimativamente, regresando a la División aguardando la presencia de V.S, quien se haría presente en horas del mediodía para realizar una inspección en el lugar del hecho. A las 11:50 horas V.S. se hizo presente en la Estación ONCE, acompañado del Dr. R. V., trasladándose hasta el andén 1 y 2 para realizar una inspección, siendo acompañados por el Director General de Seguridad e Investigación de Medios de Transporte, Crio. Insp. J.J. L., el Dr. L. D., Jefe del Dpto. Penal de TBA, el Subcrio S. y el deponente. Cabe mencionar que en el lugar del siniestro se encontraba el Crio. A. -Jefe Cuartel IV Recoleta- con una dotación de bomberos y equipos, aguardando el arribo de S.Sa. V.S. recordará haber recorrido el Andén 1 hasta la mitad y después ingresar al Andén 2, recorriéndolo en su totalidad, siendo que a la altura del vagón de cola el Dr. D. le explicó el funcionamiento de los sistemas de aceleración y frenado. Cuando caminaba su V.S. por el Andén 2 para retirarse juntamente con la comitiva, el Subcrio S. le presenta al Crio. A., quien le solicita si podían utilizar una sonda para determinar si había restos cadavéricos, obteniendo como respuesta de S.Sa. que no se modifique la escena hasta tanto se realicen las pericias de rigor, que comenzarían días posteriores. Continuando con su recorrido hasta el centro de Monitoreo de TBA, ubicado en el primer piso del hall central de la estación donde procedió a ver la filmación de la cámara que estaba colocada en el chapa 16 y que estuvo resguardado en la Div. Sarmiento. Posteriormente V.S. se retiró del lugar, previo ordenar el Dr. R. que se tome testimonio al operador que exhibió la filmación y que continúe la custodia del lugar del hecho por el personal de la Policía Metropolitana y que no se realizara ninguna diligencia sin orden judicial, para que no se modifique la escena del hecho. En relación a la inspección ocular realizada por V.S. el día jueves 23 de febrero, teniendo conocimiento que existen cámaras en los andenes de la estación ONCE, y a fin de corroborar mis dichos, como forma de evacuar

citas, solicito a V.S. se libre oficio a la empresa TBA o la que la haya sucedido en la concesión, o bien a la intervención de la misma, a fin de que se remitan los videos correspondientes a los andenes 1 y 2 del día 23 de febrero del corriente año. Se recibió por parte de la Ministra de Seguridad, Dra. N. G., una amplia felicitación para el personal que se desempeñó en el lugar de los hechos que fue publicada en la O.D.I. de fecha 23-02-12. El día 23, en horas de la tarde se retiró y diligenciaron oficios judiciales para ser entregados a los Directores de los nosocomios para que informen el listado de personas atendidas o internadas relacionadas con el accidente. Se continuaba recepcionando declaraciones testimoniales a los damnificados y se labraron actas inventariando los elementos que estaban en las bolsas de nylon pertenecientes a las víctimas. El día 24 en horas de la mañana se comisionó a la localidad de Lanús, Morón y Merlo personal policial con el objeto de individualizar a familiares del único fallecido que permanecía en Morgue, B. M., lográndose localizar a uno de sus hijos, E. R. quien se constituyó en la Cria. 5°, realizando los trámites de rigor para retirar el cuerpo. Aproximadamente a las 14:30 se presentó en el Centro de Monitoreo de TBA personal de la Cria. Merlo II conjuntamente con familiares de L. M. R., con el objeto de que se les exhiban las filmaciones de la Estación SA de Padua del día 22, en horas de la mañana. En dicha dependencia instruyeron actuaciones por la desaparición de dicha persona. Que la hermana del desaparecido, lo reconoció cuando ingresaba por una ventanilla a la altura del cuarto vagón. Que labró un acta manuscrita el personal policial de la Cria de Merlo II e hizo entrega de una fotocopia al Subcrio S. quien se había trasladado a dicha oficina por orden del suscripto para colaborar. Además le solicitó a los familiares la entrega de prendas de vestir del buscado por si el juzgado autorizaba alguna diligencia de rastreo en el Sector de Andenes. A las 16:00 horas, a raíz de un llamado telefónico del Crio. A. de Bomberos, solicitando la concurrencia de un Oficial Jefe en el lugar del hecho, se notificó al Subcrio. S. que se constituya en el lugar. El motivo del requerimiento fue porque había olores cadavéricos provenientes del Andén 2. Se promovió consulta con S.Sa. quien autorizó el ingreso al Andén en presencia de testigos, que se constituya personal de la Sup. de Bomberos, la unidad Criminalística Móvil, la Unidad Accidentológica de esta Superintendencia y personal de la División Video Operativo. Luego de realizadas las tareas de remoción de los asientos y paneles de la cabina auxiliar del motorman correspondiente al cuarto vagón, que llevaba el número 2108, se retiró el cadáver y fue trasladado por la Sección TRANSPORTE FORENSE a la Morgue Judicial para su obducción. Continuando la custodia del lugar a cargo de la Policía Metropolitana por orden de V.S. Al tomar estado público que el cuerpo de L. M. R. podría estar entre los restos de la formación, familiares y amigos del nombrado comenzaron una vigilia en la Estación de Once. Esto comenzó aproximadamente horas 17:00 y en forma paralela se fue concentrando un grupo de 30 personas estimativamente en el sector de molinetes entre los andenes 4 y, realizando cánticos contra la empresa TBA, las autoridades nacionales y después contra el personal policial a medida que se iba acrecentando el número de personas y había agitadores que incitaban a la violencia, tornándose dicho grupo cada vez más violento. Al ser hallado el cuerpo, se trasladó a los familiares a la Div. Sarmiento para brindarles contención con personal especializado (psicólogos), que fueron requeridos por el deponente, disponiendo que se agilizaran los trámites para la entrega del cuerpo. Paralelamente a ello, el grupo enardecido ubicado en el sector de molinetes, que estaba golpeando los molinetes y los carteles del andén 4-6, iniciaron un foco ígneo en un cesto de basura existente en el lugar, debiendo el personal policial proceder a su extinción mediante un matafuegos portátil. Al expandirse el polvo químico, estas personas se tornaron más agresivas, arrojando todo tipo de elementos (piedras, botellas, hierros, etc.) al personal policial, debiendo operar los grupos de contención, quienes hicieron retroceder a los revoltosos y los hicieron salir por la puerta de Av. Pueyrredón. Antes de ser desalojados, rompieron vidrieras de los negocios, plasmas de la pantalla gigante ubicada en el hall central, un automóvil en exhibición de la firma PESTELLI, los acrílicos de la baranda perimetral del ingreso a los subterráneos y los nichos y cabinas de las mangueras de incendio como así también la cortina metálica ubicada en la mencionada salida. Se procedió a la detención de 4 personas de sexo masculino y hubo varios policías lesionados. Se incoaron actuaciones sumariales con intervención del juzgado a cargo de V.S., disponiendo la incomunicación de los detenidos, librándose órdenes de allanamientos en los domicilios de los prevenidos y otras medidas procesales de estilo. Así transcurrieron para el suscripto los días 22, 23 y 24 de febrero, a lo largo de los cuales sólo pude dormir 3 horas. Los días posteriores las imágenes del siniestro me impidieron dormir normalmente. He visto escenas desgarradoras que en 33 años de policía jamás había pensado tener que vivir. Considero que no he cometido ningún tipo de delito. Que sólo me aboqué a realizar la tarea profesional para la que me encuentro ampliamente capacitado. Sin perjuicio de que la consigna del lugar estuvo a cargo de la policía Metropolitana, nunca me retiré de allí, ya que la sede de mi dependencia está ubicada a unos metros del andén 2. Que concretamente en relación a la búsqueda de quien en vida fuera L. M. R., niego haber cometido delito alguno ni haber tomado conocimiento que personal a mi cargo lo cometiera. IV. Consideraciones: 1.-Mi inocencia. He ahí el relato de los hechos. Niego rotunda y absolutamente cualquier tipo de participación en el supuesto? hecho investigado. Veamos. La sana crítica, como sistema de apreciación de la prueba en los procesos judiciales, se nutre con la experiencia y el sentido común. Justamente estos dos elementos, es decir, la experiencia y el sentido común, impiden afirmar que durante los sucesos acaecidos en la Estación ONCE haya incumplido u omitido los deberes a mi cargo. No existe protocolo para

la búsqueda de víctimas fatales. Ninguna autoridad, ni judicial ni policial, me hizo saber el día miércoles 22, ni el jueves 23, ni el viernes 24 de febrero que faltaba encontrar una persona o cadáver. Ese día los familiares recorrían nosocomios y morgues tratando de dar con sus seres queridos.

2.- La materialidad del hecho. En segundo lugar, y más allá de mi completa ajenidad con los hechos denunciados, cuadra realizar otras consideraciones. A saber: En cuanto a la MATERIALIDAD de las conductas, ni remotamente existen elementos para tenerlas por acreditadas, aún con grado mínimo de certeza. ¿Qué elementos objetivos ha incorporado la encuesta para determinar que he omitido, rehusado hacer o retardado los deberes a mi cargo?

3.-La responsabilidad. Así las cosas, más allá de la imputación formulada por la querrela, ¿qué base probatoria, objetiva, existe para demostrar la materialidad del hecho y mi responsabilidad? Ninguna. Al no estar probada la materialidad del hecho, mal puede estar acreditada mi responsabilidad. Mucho menos puede estarla si nos concentramos en el elemento subjetivo que requiere la figura en cuestión. El tipo subjetivo del artículo 248 del Código Penal requiere dolo directo de querer incumplir... ?. A fs. 476/480 se encuentra glosado el escrito en el que el Subcomisario M. F. S. formuló su descargo. Allí expuso que: ?El día 22 de febrero pasado, me hice presente en la dependencia horas 08:00 aproximadamente, en razón que tenía una inspección integral patrimonial y contable dispuesta por el Departamento INSPECCIONES de la SUPERINTENDENCIA DE ADMINISTRACIÓN, la que comenzaría horas 08:30, y en razón de ser el Jefe Administrativo debía participar de la misma. Al llegar a la División procedí a trasladarme al hall de Once para fiscalizar si el personal destacado en el lugar se encontraba cumplimentando sus tareas de prevención y represión de ilícitos, regresando a mi oficina horas 08:15 aproximadamente. Posteriormente, y siendo ya horas 08:30, recibo una comunicación en mi equipo nextel por parte del Principal A. del numerario a mis órdenes, quien se encontraba desempeñándose como PUESTO CONTROL, el cual me relata que hubo un accidente con heridos en el andén 2, por lo que juntamente con el Ayudante M. H. me trasladé en forma inmediata. Ya en el lugar, se visualizaba una gran catástrofe, dado que había personas heridas, gritando y la situación era muy confusa, pudiéndose observar a simple vista que el tren chapa 16 había colisionado contra las defensas del andén N° 2, y existían varias personas atrapadas entre el primer y segundo coche, además de personas heridas que se encontraban en los pasillos intermedios del andén 2 y 3, que habían descendido por sus propios medios. Ante tal situación procedí a requerir en forma prioritaria ambulancias al lugar, personal de la Superintendencia de Transporte, de la Superintendencia FEDERAL de BOMBEROS, Defensa Civil del G.C.B.A., Comisaría 7°, Brigada de la Dependencia, a efectos de poder ordenar el caos existente y poder salvar la mayor cantidad de vidas comprometidas producto del choque, haciéndose presentes los efectivos mencionados a medida que iban pasando los minutos. Horas 09:00 aproximadamente, arribó al lugar el Comisario S. G. A., Jefe de la División SARMIENTO, a quien previamente el dicente ya lo había anoticiado en forma telefónica de la situación que se estaba viviendo en los andenes de Once, el cual me ordenó que me dedicara a continuar con las medidas organizativas, y a mantener alejados del lugar de los hechos, para una mayor agilización de las tareas, a los medios televisivos y personas que no tenían nada que hacer en el lugar, tareas estas realizadas con gran profesionalismo dada la situación imperante por el hecho acaecido. Presté colaboración con el personal de Bomberos, ya que a medida que liberaban a los heridos que se encontraban atrapados entre el primer y segundo vagón, dispuse un corredor sanitario con salida hacia la calle Bartolomé Mitre, ordenando entre algunas de las medidas que se sacara la puerta de rejas que se encontraba a la altura de los molinetes, y que sirve para el paso de los usuarios de la línea Sarmiento, para poder pasar las camillas por el lugar. En otro orden de prioridades, trabajé junto al Dr C., Jefe del SAME, en poner a su disposición al personal de seguridad para una mayor rapidez en el rescate de los heridos que habían sido clasificados según la prioridad de sus lesiones. En horas del mediodía arribaron al lugar el Secretario del Juzgado a su cargo, Dr. R. V. y su Prosecretario, el Dr. C., quienes fiscalizaron las tareas efectuadas por el dicente, efectuando la recorrida de la totalidad de la formación siniestrada junto al deponente. Horas 14:00 aproximadamente, me ordenó el Comisario A., que me trasladara a los talleres que posee la firma TRENES DE BUENOS AIRES S.A. en la localidad de Castelar, Provincia de Buenos Aires, junto con la Brigada de la División Roca, quienes prestaron cooperación con nuestra dependencia, a efectos de fiscalizar el allanamiento a realizarse en dicho lugar, donde se secuestraría documentación relacionada con el chapa 16 y los vagones que lo conforman. Tal diligencia fue realizada en el lugar señalado, dejándose constancia en actas que la dirección del taller difería por un número, pero que, su encargado no tenía objeción en que se realizara la misma, lo cual se realizó previa consulta con la Secretaria del Juzgado Dra L. A., medida que finalizó horas 19:00, regresando a la Dependencia horas 20:00. Al arribar a la División, el Comisario A., me informó que el chapa 16 se encontraba, por así haberlo ordenado su V.S., con consigna de la POLICÍA METROPOLITANA, y que la formación estaba protegida con unas maderas y una cortina de tela negra todo su alrededor. Asimismo, me indicó que debido a las diferentes diligencias que debían practicarse en los días sucesivos, me hiciera presente en la División el día 23 en horas de la mañana, para poder cooperar con las mismas. La totalidad del personal policial que participó de las tareas de rescate, recibió por parte de la Ministra de Seguridad, Señora N. G., una amplia felicitación, la que fue publicada en la Orden del Día de fecha 23 de febrero del corriente año. Al arribar a la dependencia al día siguiente, 23 de febrero, se me hizo saber que se haría presente en el

transcurso de la mañana, el Dr. C. B. junto al Secretario del Juzgado, Dr. R., para ver la filmación obtenida por la cámara de filmación fijada en el Chapa 16, y efectuar una inspección ocular en el lugar del siniestro. V.S se hizo presente horas 12:00 aproximadamente. También se encontraban presentes durante la diligencia el Comisario Inspector J. J. L., Director General de SEGURIDAD E INVESTIGACIÓN EN MEDIOS DE TRANSPORTE, el Comisario S. G. A., el Dr. L. D. A., abogado de la empresa TRENES DE BUENOS AIRES, y el Principal C. A., Jefe de la Oficina de Judiciales de la División SARMIENTO. Tal como V.S. recordará, primeramente se trasladó para observar la formación chapa 16, alojada en el andén 2, junto con la comitiva sindicada, hallándose presente en el lugar el Comisario R. H. A., Jefe de la División CUARTEL IV "RECOLETA", con una dotación, quien recuerdo también había participado el día anterior, 22 de febrero, en las tareas de rescate. Luego de recorrer la formación, en un momento dado le indiqué a su V.S. que se encontraba el Comisario A., presentándole al mismo, indicándole que era bombero y que la especialidad de ellos era el rescate de personas, mientras que nosotros sólo entendíamos en lo que era seguridad, señalándole el Oficial Jefe mencionado que contaba con una sonda que proveía imágenes de video en lugares de difícil acceso y un equipo portátil de rayos X, indicándole detalles técnicos, equipos estos que podrían ser utilizados en la formación. V.S. por toda respuesta manifestó que ya había ordenado las pericias y que no quería que se altere la escena del hecho. Posteriormente nos dirigimos a la Sala de Video de TBA, donde participé del momento en que VS y el Secretario V. pudieron ver la filmación del Chapa 16 desde su salida en la Estación Caballito hasta que impactó en el hall de Once, retirándose más tarde saliendo de la Estación desde la sede de la División Sarmiento, con salida a la calle Tte. General Perón, en razón de la cantidad de medios periodísticos que se hallaban en las inmediaciones. El día viernes 24 de febrero, en horas de la tarde, me ordenó el Comisario A. que concurriera a la sala del Centro de Monitoreo de TBA, ubicada en el primer piso de la Estación Once, donde se encuentran las cámaras de todas las estaciones y se archivan las filmaciones de las diferentes cámaras que se ubican a lo largo de la traza ferroviaria del Sarmiento, en razón que concurrirían a la misma un oficial Jefe de la Policía de la provincia de Buenos Aires, Subcomisario D. J. N., Jefe de Merlo II San Antonio de Padua, a fin de tomar vista de las filmaciones del día 22 de febrero de la Estación San Antonio de Padua, junto con la hermana de un joven que se hallaba desaparecido, de nombre L. M. R., y la tía del mismo, a efectos de prestarle la cooperación necesaria. Es así que, luego de observar varias filmaciones, la hermana a cual no recuerdo su nombre, reconoció a su hermano, el cual en la filmación se observaba que el mismo ingresa al chapa 16 a través de una ventana, el día 22 de febrero en horas de la mañana. Por tal situación y a efectos de plasmar lo acontecido el Subcomisario N. confeccionó un acta la cual fue firmada por la menor hermana del mencionado M. R. y su tía, indicándome el mencionado oficial Jefe que realizaba la misma acorde a lo ordenado por el magistrado que entendía en la desaparición de M. R., haciéndome entrega de copia de la misma, la cual hice entrega al Comisario A., junto con unas prendas del mencionado L. que me hizo entrega la tía, a efectos de poder utilizar algún perro de rastro para hallar a su sobrino desaparecido. Que a raíz de las prendas, la Instrucción hizo consulta con el magistrado interventor, el cual solicitó la cooperación de la División PERROS. Horas 16:00 aproximadamente, nuevamente el Comisario S. A., me ordena que concurra al Andén 2 y 3, en razón que se había recepcionado una llamada telefónica por parte del Comisario R. A., quien requería oficial Jefe en el lugar. Por lo expuesto me trasladé en forma inmediata junto con el Principal C. A., donde me indicó el Oficial Jefe de bomberos que sentía olores cadavéricos; por lo expuesto, se promovió consulta con vuestro juzgado, en la persona de la Dra. L. A., a quien se la interiorizó de tal circunstancia, la cual dispuso: 1) haber tomado debido conocimiento, 2) se ingrese al lugar junto a dos testigos y se solicite la presencia de la Unidad Criminalística Móvil, y Bomberos, con los que se realizaría una inspección de la formación. Por lo señalado, se efectuaron los requerimientos en forma inmediata, haciéndose presente personal de bomberos a cargo del Subcomisario J. R., Jefe de la Sección ONCE, quienes se pusieron a órdenes del Comisario A. y posteriormente de la Unidad Criminalística. Se recorrió el andén, donde llegando a la altura de los vagones 1040 y 2108, se percibía un fuerte olor. Acto seguido se hizo presente personal de la División PERROS, a cargo del Subinspector B., de la Sección Perros de rastro humano, quien practicó en el lugar un rastro con los perros Rosiña y Diana, indicando mediante las señas características, a la altura de los vagones mencionados, la posible presencia de restos humanos. Luego ingresó al vagón la Unidad Criminalística Móvil. Efectuada consulta en persona de la Dra. L. A., se le solicitó a los bomberos las tareas necesarias para extraer el cuerpo del lugar, tareas que fueron filmadas y fotografiadas en todo momento, finalizando aproximadamente horas 19:30. En el lugar el Subinspector M. S., del numerario de la División SARMIENTO, con la presencia de testigos, labró un acta de secuestro de una mochila de la mochila perteneciente al óbito la cual poseía entre sus efectos personales una cédula DNI N° ?, a nombre de L. M. R.. Posteriormente, el cuerpo fue remitido a la Morgue Judicial, acompañado de personal policial. La Dra. A. dispuso la entrega nuevamente de la consigna del lugar a personal de la POLICÍA METROPOLITANA. Que en días posteriores y por disposición del Jefe de la División SARMIENTO, me encargué de acompañar al andén 2 a los peritos oficiales y de parte, labrando diferentes actas de estilo relacionadas con las pericias efectuadas sobre la formación chapa 16, medidas estas ordenadas por el Magistrado actuante. Considero que no he cometido ningún tipo de delito. Que solo me aboqué a realizar la tarea profesional

para la que me encuentro ampliamente capacitado. Sin perjuicio de que la consigna del lugar estuvo a cargo de la Policía Metropolitana, nunca me retiré de allí, ya que la sede de mi dependencia está ubicada a unos metros del andén 2. Que concretamente en relación a la búsqueda de quien en vida fuera L. M. R., niego haber cometido delito alguno ni haber tomado conocimiento que personal a mi cargo lo cometiera. IV Consideraciones: 1.-Mi inocencia. He ahí el relato de los hechos. Niego rotunda y absolutamente cualquier tipo de participación en el ?supuesto? hecho investigado. Veamos. La sana crítica, como sistema de apreciación de la prueba en los procesos judiciales, se nutre con la experiencia y el sentido común. Justamente estos dos elementos, es decir, la experiencia y el sentido común, impiden afirmar que durante los sucesos acaecidos en la Estación ONCE haya incumplido u omitido los deberes a mi cargo. No existe protocolo para la búsqueda de víctimas fatales. Ninguna autoridad, ni judicial ni policial, me hizo saber el día miércoles 22, ni el jueves 23, ni el viernes 24 de febrero que faltaba encontrar una persona o cadáver. Ese día los familiares recorrían nosocomios y morgues tratando de dar con sus seres queridos. 2.- La materialidad del hecho. En segundo lugar, y más allá de mi completa ajenez con los hechos denunciados, cuadra realizar otras consideraciones. A saber: En cuanto a la MATERIALIDAD de las conductas, ni remotamente existen elementos para tenerlas por acreditadas, aún con grado mínimo de certeza. ¿Qué elementos objetivos ha incorporado la encuesta para determinar que he omitido, rehusado hacer o retardado los deberes a mi cargo? 3.- La responsabilidad. Así las cosas, más allá de la imputación formulada por la querrela, ¿qué base probatoria, objetiva, existe para demostrar la materialidad del hecho y mi responsabilidad? Ninguna. Al no estar probada la materialidad del hecho, mal puede estar acreditada mi responsabilidad. Mucho menos puede estarla si nos concentramos en el elemento subjetivo que requiere la figura en cuestión. El tipo subjetivo del artículo 248 del Código Penal requiere dolo directo de querer incumplir... ?. A fs. 529/535 luce un escrito presentado por la Subinspector S. A. C.. Allí aseguró: ?Primeramente debo decir que me siento totalmente sorprendida por el hecho de haber sido convocada como imputada en el presente proceso puesto que considero absolutamente que no he cometido delito alguno, ni poseo vinculación de ninguna forma, con ningún tipo de hecho reprochable penalmente. No he realizado, ni omitido, acto alguno con la finalidad de afectar o no, la búsqueda del lamentablemente joven fallecido, L. M. R., puesto que mi desenvolvimiento policial desarrollado el día del siniestro no se relacionaba con las tareas de salvamento o rescate de víctimas sino que sólo me hallaba a cargo del móvil cuya finalidad era la tarea pericial propia de la jurisdicción ferroviaria. Cabe destacar también que, de todas maneras, por mi simple condición de ser humano y de Policía, en donde siempre me he desempeñado al servicio absoluto de la comunidad, de haber al menos sabido o mínimamente percibido o sospechado el día de mi concurrencia al sitio de los hechos que un pasajero del tren siniestrado, sea quien fuere, hubiese estado ubicado en el sitio de la formación en que finalmente -y días después- fue encontrado, lo hubiese hecho conocer en forma inmediata, a cualquiera de mis Superiores presentes en el lugar y/o al personal abocado al rescate de los pasajeros. Cabe aclarar asimismo y por otra parte, que desde mi estadía en comisión en el numerario de la Unidad Móvil Accidentológica, he intervenido solo en contadas colaboraciones técnicas, que no llegarán a unas diez (10), ocurridas, como ser, en las Líneas del Ferrocarril Sarmiento, Mitre, Belgrano, en hecho de accidentes consistentes en personas arrolladas al cruzar el paso nivel, personas que fueron arrolladas en alguna estación férrea o donde perdiera la vida algún ser indigente que accidentalmente se arrimó a la zona de vías y fue arrollado por el tren. En tal sentido, ni siquiera me ha tocado concurrir a un choque de tren con otro medio rodante, como puede ser un automóvil, camioneta, autobús, micro, etc., ni tampoco con otra formación ferroviaria. Es más, nunca había intervenido en un lugar con un damnificado o damnificados sobre un tren, sino que mis traslados sólo se debieron a accidentes en donde se vieron afectados transeúntes que transitan o se encontraban sobre el predio ferroviario propiamente dicho. Así, y a pesar de tales escasas intervenciones a las que he asistido en la Unidad Móvil de referencia en el ámbito jurisdiccional ferroviario, considero que he obrado, en cada una de ellas, con absoluta responsabilidad y buena fe, no siendo una excepción a la regla mi concurrencia al trágico suceso de la Estación Once el día en que ocurriera el mismo. Quiero entonces aclarar y volver a recalcar que, el día de mi traslado al lugar del siniestro ferroviario, nada hacía presumir acerca de la existencia de un óbito en el lugar inusitado en que finalmente y lamentablemente apareció, máxime observando ahora las presentes actuaciones, me siento sorprendida por el sitio inaudito en que tristemente el joven fue encontrado. Ningún indicio o dato yo tenía o conocía en tal sentido el día del accidente, ni tampoco presencié y/o advertí, ni me consta un comportamiento por parte de ninguno de los policías federales, sean de la superintendencia o especialidad que fueren, que me hiciese presumir que supiesen o conociesen algo y no lo hubiesen hecho saber, sino todo lo contrario, ya que los policías bomberos y el resto del personal que observé que acudió a la situación de emergencia, pusieron todo, absolutamente todo lo mejor de sí para intentar realizar sus tareas de la mejor manera posible, colaborando, de la mejor forma con todos los pasajeros heridos y atrapados en la línea férrea. Era palpable y se veía en los rostros y acciones de cada uno de los camaradas federales, médicos, enfermeros, personal de defensa civil, SAME, etc., su total buena voluntad en la asistencia y salvamento de personas y profesionalismo en cada acto realizado. Recuerdo aquel día 22 de febrero y me resulta más que obvio percatarme que los policías, al igual que yo, no realizaron ningún acto con la voluntad, intención o

conocimiento de cometer delito, siendo por todo ello que, tal como lo adelantara, me resulta sorprendente la convocatoria de los servidores públicos -entre los que me incluyo- en calidad de imputados en un proceso penal. Realmente me desconcierta. Puntualmente, y en lo que concierne a mi constitución al lugar de los hechos el día del evento, recuerdo que en tal jornada, me encontraba de guardia en el asiento de la División Urquiza, con emplazamiento en la cabecera de la Línea que lleva el nombre de Federico Lacroze, a la que había concurrido alrededor de las 05:00 de la madrugada, encontrándose conformada dicha guardia, tanto por mi persona, a cargo de la unidad accidentológica, como por el Subinspector femenino L. L., en su calidad de perito integrantes de dicha unidad, y el Sargento D. R., en el rol de chofer del citado móvil policial. Pasadas sólo unas horas, a eso de las 08:30, y estando en escucha del equipo de comunicaciones, los nombrados, fuimos desplazados por parte de la División Comando Dígito Radial, a la Estación de Once de Septiembre del Ferrocarril Sarmiento, por "accidente ferroviario". Así nos trasladamos al lugar y, al estar próximos a la estación de mención, en la zona de la entrada al hall, móviles policiales como así también autobombas, ambulancias, etc. En dicho sitio descendimos con L. para disponernos a ingresar a la estación, y el chofer de la unidad, estacionar la misma en un lugar adecuado. Al ingresar a la zona de andenes donde ocurrió la colisión, recuerdo, entre otros, la presencia del G.E.R. (Grupo Especial de Rescate), personal policial uniformado, grupos operativos de la Superintendencia Federal de Transporte, efectivos de la Superintendencia de Bomberos, servicios especiales, personal de Defensa Civil, Oficiales Superiores y Jefes de las citadas áreas, etc., todos abocados plenamente a la asistencia y rescate de muchísimos pasajeros atrapados en la zona de los dos primeros vagones de la formación siniestrada, trabajando todos de la manera coordinada ante el grave siniestro, de lo cual me pude percatar al observar la conformación de cordones sanitarios ya formados al momento de nuestro arribo, al igual que las prioridades dispensadas por dicho personal a la gran cantidad de heridos afectados por el suceso, etc. Observé cómo, y a pesar de la magnitud del suceso, todos los pasajeros eran asistidos y contenidos por bomberos, policías y médicos, de la mejor forma organizada posible. Hubo como una suerte de dos imágenes. La primera, a nuestro arribo a la estación cuando el personal ayudaba a la evacuación de todos los vagones del tren comprometido en el hecho y la asistencia que se brindaba a las personas afectadas. La otra imagen que fue la más crucial o comprometida era la que ocurría a la altura de los vagones 1 y 2, es decir aquellos más cercanos al lugar de la colisión. Allí los bomberos intentaban contener a las personas, les daban agua, trataban que los pasajeros pudiesen respirar, salir del aprisionamiento en el cual se encontraban, les brindaban asistencia de todas formas. Recuerdo que en un momento dado, los bomberos, con maquinarias especiales comenzaron a operar sobre distintas partes de aquellos vagones, sacando las personas por donde podían, utilizando los vagones contiguos al número 2 a donde llevaban las víctimas fatales, lugar donde había médicos y personal de la Unidad Criminalística Móvil al igual que de Defensa Civil, etc. Que el rescate de las víctimas atrapadas en los vagones antes dichos se extendió por mucho tiempo, culminando más allá del mediodía. Previamente se había hecho presente en el lugar también el Inspector F. J. P., quien si bien se hallaba franco de servicio, acudió a la estación para colaborar con nosotros por cualquier eventualidad debido a la magnitud y gravedad del siniestro. Cabe destacar que en un momento dado, que pudo ser por el mediodía, concurrió también al lugar el Actuario del Juzgado a su cargo, Doctor R. V., quien nos identificó como de la unidad a la cual pertenecíamos, es decir, la Accidentológica Federal de Transporte, requiriéndonos nuestra colaboración, concurriendo por tales motivos a la zona del comando de la formación siniestrada lugar al cual también concurrió el Sr. R. A. C., Gerente de Material Rodante de la Empresa Trenes de Buenos Aires, quien ante la presencia del Actuario y en el lugar, dio las explicaciones de lo que observaba y las opiniones técnicas del caso, todo lo cual fue volcado por mí en el acta obrante a fojas 48/50vta. del presente legajo, a la cual me remito en un todo. Asimismo, realizamos junto con el Actuario un recorrido externo de la formación férrea implicada en el hecho, describiendo en los diferentes coches que componían la formación cómo se encontraba dispuesto el sistema de frenado sobre las vías, observando incluso el sistema de frenos de otra formación similar a la colisionada que casualmente arribaba a la Estación Once, todo lo cual fue también descripto detalladamente en la mentada acta a requerimiento del Secretario de tribunal y que se encuentra incorporada a estas actuaciones. Cabe destacar también que la citada acta la fui labrando de manera manuscrita, estando juntamente con el Inspector P. y la perito coordinadora de nuestra unidad, Subinspector femenino L., es decir la Oficial de Seguridad de la Policía Federal Argentina, que pertenece al Escalafón Pericias, la cual tomó fotografías y notas para el plano que finalmente confeccionó para la instrucción, es decir, el plano de relevamiento planimétrico, y con la cual colaboramos en todo lo necesario. Aclaro también, que nos retiramos del lugar una vez finalizada la cooperación pericial, alrededor de las 16:50 horas, estando todavía presente el Secretario le hicimos saber si requería alguna otra colaboración de nuestra parte, informándonos que no se requería nada más. Así los integrantes de la unidad, nos trasladamos a la División Urquiza, donde se hizo la tarea de gabinete, consistente en la impresión de fotografías y la confección de plano, material todo este que fue entregado y agregado luego a la prevención sumaria labrada por la División Sarmiento, es decir la dependencia con jurisdicción en el lugar del siniestro. En cuanto a las particularidades que presentó la formación luego del choque, al igual que la señalización de la estación donde se produjo la colisión, todo ello también fue descripto a lo largo del acta a la que hice referencia anteriormente, constanding las consecuencias

sufridas por cada uno de los coches con que se componía el tren, al igual que también constan en la causa las fotografías ilustradas realizadas. Cabe destacar que, a todos los servicios en que me tocó concurrir en la mentada unidad, ninguno de ellos fue de las características y dimensiones como el vivenciado en la Estación de Once, sin perjuicio de lo cual, en ninguna de las colaboraciones técnicas anteriores que hemos prestado, se me ha reprochado un accionar disvalioso o negativo de mi parte, sino todo lo contrario, habiendo culminado todos los servicios de cooperación pericial con absoluta normalidad y sin ningún tipo de inconveniente. Para finalizar, advierto y estoy plenamente convencida que no existe en el presente proceso un solo elemento objetivo probatorio que siquiera prima facie anuncie o haga sospechar acerca de una acción u omisión dolosa de mi parte, sino todo lo contrario, confiando en que así también sabrá entenderlo la justa valoración y análisis que lleva a cabo el Distinguido Sr. Juez, bajo el principio de la sana crítica racional, al momento de resolver mi situación procesal en esta causa, ratificando mi absoluta inocencia y considerando que mi conducta se ha ajustado en un todo a derecho... ?. A fs. 556/558 se glosó el escrito en el que la Subinspector L. C. L. formuló su descargo. Allí expresó que "El día del hecho que se investiga en las presentes actuaciones, quien suscribe se encontraba en carácter de Policía adicional, cumpliendo tareas en la Unidad Accidentológica Federal de Transporte conjuntamente con el Subinspector S. A. C., quien se encontraba a cargo de la Unidad y el Inspector F. J. P., quien estaba colaborando con el personal de esta unidad debido a la gravedad del hecho acaecido. Aproximadamente, a las 8:30 horas de la fecha mencionada, la Unidad Accidentológica Federal de Transporte se desplaza "por orden" de la División Comando Dígito Radial a la Estación 11 de Septiembre del Ferrocarril Sarmiento debido a la colisión ferroviaria producida en el interior de la Estación Once del ferrocarril cuya concesionaria es la empresa Trenes de Buenos Aires S.A." (Línea Sarmiento). IV.-MANIFIESTA: El arribo de la Unidad Accidentológica se produjo aproximadamente a las 9 horas, y es así que, al arribar a dicho sitio, se observó la existencia de una formación detenida en el andén nro. 2 y un gran despliegue de Personal de la Superintendencia Federal de Bomberos, Personal de SAME y los Grupos operativos de la Superintendencia Federal de Transporte, quienes se encontraban efectuando tareas de rescate y traslados de heridos.

En el lugar del hecho, la suscripta comenzó a cumplir con las tareas asignadas, consistentes en tomar vistas fotográficas y confección de plano de escenario del suceso a mano alzada, todo ello, a modo ilustrativo de la descripción efectuada en el acta labrada por el Oficial a cargo; actuando siempre acorde a las directivas impartidas por sus superiores y por el Magistrado interventor. Es menester señalar que, las tareas realizadas por la Unidad Accidentológica (acta labrada, plano del lugar, y vistas fotográficas) no revisten el carácter de informe pericial "propriadamente dicho", sino que, constituye parte del sumario de la División Sarmiento. Finalizadas y cumplidas las tareas específicas, la Unidad procedió a dejar constancia en el acta labrada de todos los detalles encomendados por los Superiores e incluso por el Actuario del Juzgado a su cargo, Dr. R. V., quien identificó a la Unidad de la suscripta, requiriendo colaboración, siendo por ello, que dicha Unidad se dirigió a la zona del comando de la formación siniestrada, lugar al que también se apersonó el Sr. R. A. C., quien ante la presencia del Actuario y en el lugar, dio las explicaciones de lo que observaba y las opiniones técnicas. Dichas circunstancias fueron volcadas en el acta labrada a fojas 48/50 por el Subinspector C.. Posteriormente, se realizó junto al Actuario un recorrido externo de la formación férrea, dicho funcionario ordenó a la suscripta tomar vistas fotográficas de todo el sistema de frenos de las formaciones. Todo fue detalladamente descrito en el acta labrada a requerimiento del Secretario del Tribunal. La Unidad se retiró del lugar alrededor de las 17 horas estando presente el Secretario del Tribunal, previo a manifestarle si requería alguna otra colaboración, informándonos que no se requería nada más. Al retirarnos del lugar del hecho, la suscripta conjuntamente con el resto de la Unidad se dirigió a la División Urquiza, lugar en el que se realizaron tareas de impresión de las vistas fotográficas, plano; material que luego fue entregado a la División Sarmiento, dependencia con jurisdicción en el lugar del siniestro. Cabe destacar que, el presente, era aproximadamente, el quinto desplazamiento que la suscripta realizaba con la Unidad Accidentológica, siendo los anteriores de menores dimensiones, habiendo culminado siempre la cooperación pericial con normalidad y sin ningún tipo de reproches como el presente. Ninguna autoridad asignó a la misma, la búsqueda de quien en vida fue L. M. R.. Consecuentemente, no se ha cometido delito alguno por parte de la suscripta, no se ha realizado, ni omitido acto alguno con la finalidad de afectar o no, la búsqueda del fallecido, ya que la misma se avocó al cumplimiento de tareas asignadas específicamente y detalladas en párrafos precedentes. Incluso, por su intervención y cumplimiento de tareas, recibió reconocimientos y beneplácitos del Ministerio de Seguridad de la Nación, que se adjuntan al presente; por ende, resulta absurda la imputación efectuada en estas actuaciones [...] No existe grado de certeza, ni elemento alguno que permita tener por acreditada la materialidad de la conducta imputada. Tampoco, existen elementos objetivos en el marco de esta investigación, que puedan determinar el incumplimiento atribuido, ya que la suscripta tiene asignadas tareas y cumple órdenes impartidas por sus Superiores. La Unidad siempre actúa acorde a directivas impartidas por el Magistrado Interventor. Al no encontrarse probada la materialidad del hecho, no puede tenerse por acreditada la responsabilidad de la suscripta en este hecho. Asimismo, aquí se encuentra ausente el elemento subjetivo requerido por el delito atribuido, dolo directo de querer incumplir... ?. A fs. 569/574 se observa una presentación formulada por el Inspector F. J. P.. En esa pieza manifestó: "Primeramente debo decir que

me siento totalmente sorprendido por el hecho de haber sido convocado como imputado en el presente proceso puesto que considero absolutamente que no he cometido delito alguno, ni poseo vinculación de ninguna forma, con ningún tipo de hecho reprochable penalmente. No he realizado, ni omitido, acto alguno con la finalidad de afectar o no, la búsqueda del lamentablemente joven fallecido, L. M. R., puesto que mi desenvolvimiento policial desarrollado el día del siniestro no se relacionaba con las tareas de salvamento o rescate de víctimas sino que sólo concurrí al lugar de los hechos, a título de colaboración, de mis compañeros que integraban la unidad antes mencionada, cuya finalidad era la tarea pericial propia de la jurisdicción ferroviaria. Cabe destacar también que, de todas maneras, por mi simple condición de ser humano y de Policía, en donde siempre me he desempeñado al servicio absoluto de la comunidad, de haber al menos sabido o mínimamente percibido o sospechado el día de mi concurrencia al sitio de los hechos que un pasajero del tren siniestrado, sea quien fuere, hubiese estado ubicado en el sitio de la formación en que finalmente -y días después- fue encontrado, lo hubiese hecho conocer en forma inmediata, a cualquiera de mis Superiores presentes en el lugar y/o al personal abocado al rescate de los pasajeros. Cabe aclarar asimismo y por otra parte, que desde mi estadía en comisión en el numerario de la Unidad Móvil Accidentológica, he intervenido solo en contadas colaboraciones técnicas, que no llegarán a unas ocho (8), ocurridas, como ser, en las Líneas del Ferrocarril Sarmiento, Mitre, Belgrano, en hechos de accidentes consistentes en personas arrolladas al cruzar el paso nivel, personas que fueron arrolladas en alguna estación férrea o donde perdiera la vida algún ser indigente que accidentalmente se arrimó a la zona de vías y fue arrollado por el tren. En tal sentido, ni siquiera me ha tocado concurrir a un choque de tren con otro medio rodante, como puede ser un automóvil, camioneta, autobús, micro, etc., ni tampoco con otra formación ferroviaria. Es más, nunca había intervenido en un lugar con un damnificado o damnificados sobre un tren, sino que mis traslados sólo se debieron a accidentes en donde se vieron afectados transeúntes que transitan o se encontraban sobre el predio ferroviario propiamente dicho. Así, y a pesar de tales escasas intervenciones a las que he asistido en la Unidad Móvil de referencia en el ámbito jurisdiccional ferroviario, considero que he obrado, en cada una de ellas, con absoluta responsabilidad y buena fe, no siendo una excepción a la regla mi concurrencia al trágico suceso de la Estación Once el día en que ocurriera el mismo. Quiero entonces aclarar y volver a recalcar que, el día de mi traslado al lugar del siniestro ferroviario, nada hacía presumir acerca de la existencia de un óbito en el lugar inusitado en que finalmente y lamentablemente apareció, máxime observando ahora las presentes actuaciones, me siento sorprendida por el sitio inaudito en que tristemente el joven fue encontrado. Ningún indicio o dato yo tenía o conocía en tal sentido el día del accidente, ni tampoco presencié y/o advertí, ni me consta un comportamiento por parte de ninguno de los policías federales, sean de la superintendencia o especialidad que fueren, que me hiciese presumir que supiesen o conociesen algo y no lo hubiesen hecho saber, sino todo lo contrario, ya que los policías bomberos y el resto del personal que observé que acudió a la situación de emergencia, pusieron todo, absolutamente todo lo mejor de sí para intentar realizar sus tareas de la mejor manera posible, colaborando, de la mejor forma con todos los pasajeros heridos y atrapados en la línea férrea. Era palpable y se veía en los rostros y acciones de cada uno de los camaradas federales, médicos, enfermeros, personal de defensa civil, SAME, etc., su total buena voluntad en la asistencia y salvamento de personas y profesionalismo en cada acto realizado. Recuerdo aquel día 22 de febrero y me resulta más que obvio percatarme que los policías, al igual que yo, no realizaron ningún acto con la voluntad, intención o conocimiento de cometer delito, siendo por todo ello que, tal como lo adelantara, me resulta sorprendente la convocatoria de los servidores públicos -entre los que me incluyo- en calidad de imputados en un proceso penal. Realmente me desconcierta. Puntualmente, y en lo que concierne a mi constitución al lugar de los hechos el día del evento, recuerdo que me encontraba en mi domicilio particular, gozando de mi franco de servicio, cuando tomé conocimiento del fatal accidente, el cual se observaba a través de los medios televisivos. Ante tal circunstancia, decidí colocarme el uniforme policial y concurrir a la Estación de Once, donde se estaban produciendo los hechos, trasladándome hasta dicha zona en mi automóvil particular, habiendo arribado al lugar a eso de las 10:00 horas. Al ingresar a la estación, tomé contacto con la Subinspector L. y C. quienes aguardaban a que el personal de bomberos, SAME, etc., terminasen con sus tareas de rescate y salvamento, las que se habían prolongado a la altura de los vagones uno y dos, que eran los más comprometidos en el hecho. Allí era el lugar más cercano a la colisión. En dicho sitio, los bomberos intentaban contener a las personas, les daban agua, trataban que los pasajeros pudiesen respirar, salir del aprisionamiento en el cual se encontraban, les brindaban asistencia de todas formas. Recuerdo que en un momento dado, los bomberos, con maquinarias especiales comenzaron a operar sobre distintas partes de aquellos vagones, sacando las personas por donde podían, utilizando los vagones contiguos al número 2 a donde llevaban las víctimas fatales, lugar donde había médicos y personal de la Unidad Criminalística Móvil. Que el rescate de las víctimas atrapadas en los vagones antes dichos se extendió por mucho tiempo, perdiéndose inclusive la noción de cuánto fue el tiempo transcurrido en tales tareas de salvamento que efectuaron los bomberos, pudiendo haber culminado más allá del mediodía. En un momento dado, se hizo presente en el lugar el Actuario del Juzgado a su cargo, Doctor R. V., quien nos identificó como de la unidad a la cual pertenecíamos, es decir, la Accidentológica Federal de Transporte, requiriéndonos nuestra colaboración, concurriendo por tales motivos a la zona del comando

de la formación siniestrada lugar al cual también concurrió el Sr. R. A. C., Gerente de Material Rodante de la Empresa Trenes de Buenos Aires, quien ante la presencia del Actuario y en el lugar, dio las explicaciones de lo que observaba y las opiniones técnicas del caso, todo lo cual fue volcado por la Subinspector C. en el acta obrante a fojas 48/50vta. del presente legajo. Recuerdo que realizamos junto con el Actuario un recorrido externo de la formación férrea implicada en el hecho, describiendo en los diferentes coches que componían la formación cómo se encontraba dispuesto el sistema de frenado sobre las vías, observando incluso el sistema de frenos de otra formación similar a la colisionada que casualmente arribaba a la Estación Once, todo lo cual fue también descrito detalladamente en la mentada acta a requerimiento del Secretario de tribunal y que se encuentra incorporada a estas actuaciones. Tal instrumento C. lo labró de manera manuscrita encontrándose presente la perito coordinadora de nuestra unidad, Subinspector femenino L., del Escalafón Pericias, quien tomó fotografías y notas para el plano que finalmente confeccionó para la instrucción, es decir, el plano de relevamiento planimétrico, y con la cual colaboramos en todo lo necesario. Aclaro también, que nos retiramos del lugar una vez finalizada la cooperación pericial, alrededor de las 16:50 horas, estando todavía presente el Secretario, a quien le hicimos saber si requería alguna otra colaboración de nuestra parte, informándonos que no se requería nada más. De allí nos trasladamos con los antes nombrados a la División Urquiza, donde se hizo la tarea de gabinete, consistente en la impresión de fotografías y la confección de plano, material todo este que fue entregado y agregado luego a la prevención sumaria labrada por la División Sarmiento, es decir la dependencia con jurisdicción en el lugar del siniestro. En cuanto a las particularidades que presentó la formación luego del choque, al igual que la señalización de la estación donde se produjo la colisión, todo ello también fue descrito a lo largo del acta a la que hice referencia anteriormente, constanding las consecuencias sufridas por cada uno de los coches con que se componía el tren, al igual que también constan en la causa las fotografías ilustradas realizadas. Cabe destacar que, a todos los servicios en que me tocó concurrir en la mentada unidad, ninguno de ellos fue de las características y dimensiones como el vivenciado en la Estación de Once, sin perjuicio de lo cual, en ninguna de las colaboraciones técnicas anteriores que hemos prestado, se me ha reprochado un accionar disvalioso o negativo de mi parte, sino todo lo contrario, habiendo culminado todos los servicios de cooperación pericial con absoluta normalidad y sin ningún tipo de inconveniente. Para finalizar, advierto y estoy plenamente convencido que no existe en el presente proceso un solo elemento objetivo probatorio que siquiera prima facie anuncie o haga sospechar acerca de una acción u omisión dolosa de mi parte, sino todo lo contrario, confiando en que así también sabrá entenderlo la justa valoración y análisis que lleva a cabo el Distinguido Sr. Juez, bajo el principio de la sana crítica racional, al momento de resolver mi situación procesal en esta causa, ratificando mi absoluta inocencia y considerando que mi conducta se ha ajustado en un todo a derecho... ?. A fs. 581/583 se glosó un escrito en el que el Subcomisario J. J. R. manifestó: ?El día miércoles 22 de febrero de 2012, me encontraba franco del servicio, ya que debía presentarlo en horas de la tarde. Me enteré por la televisión del accidente ferroviario y concurrí por mis medios al lugar. Al llegar me encontré con gran cantidad de personas trabajando en las tareas de rescate en el tren. Una vez que me coloqué los elementos de protección personal para trabajar, me aboqué con el resto de los bomberos al rescate de víctimas. En primera instancia colaboré desde la parte externa del 1er. vagón y luego fui ingresando cada vez más hasta que me hice cargo de un grupo de bomberos y nos abocamos al rescate de dos víctimas atrapadas que se encontraban sobre el ángulo trasero derecho del vagón y que estaban atrapadas por varios cuerpos sin vida y hierros retorcidos. Se utilizaron diversas herramientas y luego de un tiempo que no recuerdo de cuánto fue, logramos liberar a una de las víctimas y después a otra. Luego de liberada esta última no había ninguna otra víctima en el vagón, por lo que salimos del mismo y nos colocamos sobre el andén. En ese momento me reuní con la primera dotación del Cuartel IV, que se encontraban a las órdenes del Comisario A.; este personal ya había comenzado la tarea de llevar los cuerpos hasta la sede de la Sección "ONCE", donde se encontraban las morgueras de la Sección TRANSPORTE FORENSE. Permanecí en el andén de la estación hasta que el Jefe de la Zona III, Comisario V., me indicó que cuando llegara la dotación del Cuartel V esta relevaba a la del Cuartel IV, lo que sucedió al cabo de unos minutos, se realizó el relevo y me retiré del lugar. El día viernes 24 de febrero, siguiendo instrucciones de mi jefe, Comisario A., concurrí nuevamente al lugar del hecho, y al arribar me anoticié que había aparecido una víctima sin vida y había que extraerla de donde se encontraba. Una vez que se consiguió la autorización judicial, procedimos con la dotación del Cuartel IV y mediante el uso de elementos de efracción a desarmar una cabina de conducción entre el 3ro y el 4to vagón, correspondiente a este último, la que se encontraba deformada por el impacto y desde donde se percibía olor a descomposición, luego de retirar, mediante barretas y herramientas de corte y expansión, un chapón de aproximadamente unos 2 X 0,60 ms, se logró descubrir dicha cabina y se pudo visualizar sobre el piso y debajo del tablero de comandos y la pared posterior de dicha cabina el cuerpo de una persona sin vida. Que hubo de cortar toda la pared posterior de dicha cabina, desplazar el asiento de pasajeros de detrás de dicha pared, y desplazar el tablero de comandos hacia adelante, con herramientas hidráulicas para tener acceso al cuerpo. Que en el lugar se encontraba personal de la Superintendencia de Policía Científica documentando las maniobras. Que dichas maniobras demandaron un tiempo prolongado que no recuerdo cuánto. Que una vez que se liberó el cuerpo se procedió a colocarlo

en una bolsa de óbito y con el respeto que se merece fue retirado del lugar. Que el operativo estaba a cargo del Jefe de la Zona III, Comisario V.. Que una vez terminadas las maniobras se nos ordenó el regreso al Cuartel IV, por lo que conjuntamente con el personal me retiré del lugar. Que concretamente en relación a la búsqueda de quien en vida fuera L. M. R., niego haber cometido delito alguno ni haber tomado conocimiento que personal a mi cargo lo cometiera. IV Consideraciones: 1.-Mi inocencia. He ahí el relato de los hechos. Niego rotunda y absolutamente cualquier tipo de participación en el ?supuesto? hecho investigado.

Veamos. La sana crítica, como sistema de apreciación de la prueba en los procesos judiciales, se nutre con la experiencia y el sentido común. Justamente estos dos elementos, es decir, la experiencia y el sentido común, impiden afirmar que durante los sucesos acaecidos en la Estación ONCE haya incumplido u omitido los deberes a mi cargo. No existe protocolo para la búsqueda de víctimas fatales. Ninguna autoridad, ni judicial ni policial, me hizo saber el día miércoles 22 de febrero que faltaba encontrar una persona o cadáver. Ese día los familiares recorrían nosocomios y morgues tratando de dar con sus seres queridos. Es recién el jueves 23, que por los medios de comunicación, NO AUTORIDAD JUDICIAL O POLICIAL, se daba cuenta que aún había tres personas desaparecidas. Dos aparecieron en distintos hospitales. El tercero era L.. 2.- La materialidad del hecho. En segundo lugar, y más allá de mi completa ajenidad con los hechos denunciados, cuadra realizar otras consideraciones. A saber: En cuanto a la MATERIALIDAD de las conductas, ni remotamente existen elementos para tenerlas por acreditadas, aún con grado mínimo de certeza. ¿Qué elementos objetivos ha incorporado la encuesta para determinar que he omitido, rehusado hacer o retardado los deberes a mi cargo? 3.-La responsabilidad. Así las cosas, más allá de la imputación formulada por la querrela, ¿qué base probatoria, objetiva, existe para demostrar la materialidad del hecho y mi responsabilidad? Ninguna. Al no estar probada la materialidad del hecho, mal puede estar acreditada mi responsabilidad. Mucho menos puede estarla si nos concentramos en el elemento subjetivo que requiere la figura en cuestión. El tipo subjetivo del artículo 248 del Código Penal requiere dolo directo de querer incumplir... ?. A fs. 747/756 luce fotocopia del escrito en el que G. D. hizo referencia a que, según la normativa vigente, "...ningún empleado de TBA SA puede intervenir ni tomar decisiones que afecten ningún elemento del escenario del siniestro desde el momento mismo en que interviene la autoridad pública (Policía Federal Argentina), la que coordina el plan de acción con el SAME y los cuerpos periciales siguiendo las instrucciones del Juzgado Federal en turno. La autoridad policial siguiendo las órdenes judiciales toma la dirección de la situación ni bien llega al lugar. Es obvio que puede consultar o pedir cualquier tipo de colaboración a los empleados ferroviarios idóneos presentes pero en ningún momento y bajo ningún concepto cede el poder de decisión ni de dirección del rescate ni habilita a nadie para intervenir sin su autorización. Por su lado, los Decretos 92/05 y 2075/07 del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, establecieron la creación de la Subsecretaría de Emergencias, en cuyo marco actúa la Dirección General de Defensa Civil y cuyas funciones incluyen la dirección de las respuestas ante emergencias. Cabe consignar que la Compañía cuenta con un "Compendio de Respuesta ante Emergencias Operativas" elaborado para actuar exclusivamente en aquellos casos que resultan de nula intervención de la autoridad pública (por ejemplo la puesta fuera de servicio de una cabina de señales o la evacuación de trenes entre estaciones), o que representan una difícil resolución técnica por parte de entidades externas al ferrocarril (por ejemplo el corte de energía de tracción). Este ?Compendio? posee un procedimiento general denominado ?Plan de Llamadas? que se aplica en todos los casos donde se requieren auxilios externos o en donde la intervención judicial es obligatoria, como en el presente caso. Este rol o plan de llamadas se cumplió a la perfección y en forma inmediata.

c) Mi intervención en las tareas de rescate primarias Además el Director de TBA SA, tengo el cargo operativo de Gerente de Tecnología. Esta gerencia engloba las áreas de Comunicaciones, Sistemas y Prepago. Durante emergencia, como gerente de Tecnología (el cargo que tengo hoy), no tengo otra función que viabilizar los medios técnicos para que se puedan ejecutar lo mejor posible las comunicaciones y ponerme a disposición para asistir en cuanto resulte necesario. Como en el momento del accidente me encontraba en la estación Once, me apersoné en el lugar a colaborar con los heridos que podían moverse y realicé las tareas primarias de rescate y humanitarias de ayuda a las personas que viajaban en la formación 3772, convocando a demás compañeros de trabajo a que hiciesen lo mismo. Inmediatamente llegó el personal de SAME, Bomberos y Policía Federal, entre los cinco y diez minutos del hecho. El personal del Juzgado de V.S. no demoró mucho más en llegar al lugar. Desde que llegaron a la zona del accidente los funcionarios de la Policía, Bomberos y SAME fueron los encargados de toda la actividad de rescate en permanente diálogo con el personal del Juzgado que estuvo a cargo y presente en el lugar. El personal de TBA SA y yo, que nos encontrábamos en el lugar, nos limitamos a colaborar con las tareas de rescate que llevaban a cabo la gran cantidad de médicos, policías y bomberos. Por ejemplo, asistimos llevándoles agua, trasladando camillas, delimitando zonas, siempre siguiendo las instrucciones de estos funcionarios. Ya desde estos primeros momentos del accidente, el personal de TBA fue excluido de la escena principal y alejado de todo contacto con los fallecidos. El mismo día del hecho, aproximadamente a las 13:00 hs., la Policía Federal dijo que tenía orden, no informaron de quién, de desalojar toda la zona del andén donde se produjo el accidente, previo a que se tapiara el frente del acceso a los molinetes con madera fenólica y la separación del andén 2 y 3 con media sombra.

Esta tarea demoró una hora aproximadamente. Luego de ello (13.30/14.00 horas aproximadamente) se ordenó que todo el personal de TBA y los familiares de las víctimas desalojaran dicho lugar y, a partir de allí, quedó todo el sector bajo la custodia de la Policía Federal y Policía Metropolitana, sin poder siquiera ingresar a la zona de andenes ni seguir colaborando con las autoridades especializadas.

d) Tareas de rescate posteriores a mi intervención Dado que desde las 13.30/14.00 hs. del día 22 de febrero se nos desalojó del andén y del lugar del hecho, ni yo ni el personal de TBA intervinimos en las tareas de búsqueda y rescate. Sólo pudimos ver desde lejos que personal judicial, policial y de bomberos transitaban por el andén, sobre la formación y en la zona de vías hasta que finalmente procedieron al traslado de los cuerpos bajo un estricto operativo de seguridad del que no participamos. Por ello indico que no puedo ser responsabilizado por un hecho en el que no intervine, ni debía intervenir, y solicito desde ya mi sobreseimiento respecto de este hecho.

Sin embargo, por respeto a las víctimas y sus familias considero necesario relatar lo siguiente. El jueves 23 por la noche -el mismo día en que V.S y personal del Juzgado efectuaran una concienzuda inspección ocular de la formación siniestrada- estuvieron en la Estación Once los familiares de M. R., manifestando su preocupación y reclamando porque el joven estaba desaparecido. Aclaro que ellos se condujeron siempre con total respeto y decoro, a diferencia de un grupo de inadaptados que cometieron actos de grueso vandalismo. En el hall de la estación pudo verse el contrapunto entre personas lamentando alguna pérdida o preguntando por el posible lugar de derivación de algún familiar lesionado y la masa violenta con pancartas mezcladas con representantes sindicales que promovieron desorden, corridas y hasta la agresión a las instalaciones (intentando lucrar con la desgracia ajena). Ese mismo jueves y aún reinando un estado de confusión generalizada, se difundió que el joven desaparecido habría sido rescatado por un bombero y derivado al Hospital Italiano, situación que fue luego desechada en horas de la noche. Hasta ese momento, más allá de no haber recibido ninguna solicitud de participación en la búsqueda, tampoco contaba TBA SA con datos concretos del desaparecido tales como lugar de ascenso, horario, vestimenta, etc. Al día siguiente, volvieron a reunirse los familiares en el hall de la estación y estuvieron allí largo rato. El personal de TBA SA se acercó a ellos humanitariamente, ofreciéndoles agua, el uso de las instalaciones sanitarias del personal y se puso a su disposición. Los familiares sostenían que L. aún estaba desaparecido y que tenían datos que podían contribuir a su identificación, entonces se les ofreció la posibilidad de revisar las grabaciones de video, que estaban a punto de ser observadas por personal de la División Sarmiento de Policía Federal Argentina. Ello así por cuanto personal de la comisaría de San Antonio de Padua se habría contactado con dicha División Sarmiento para encontrarse en el Centro Integral de Monitoreo (CIM) de TBA SA el viernes a las 13 hs aproximadamente. En forma coetánea un representante de la Municipalidad de Merlo tomó contacto con el Área de Relaciones con la Comunidad de TBA SA pidiendo que un familiar de L. M. pueda ver las filmaciones de la estación Padua del 22 de febrero, lo cual fue coordinado para que todos pudieran hacerlo ese mismo día a partir de las 13 horas. El primer familiar en acceder al CIM, alrededor de las 13 hs., fue la hermana de L. quien informó que L. M. R. había subido en la estación San Antonio de Padua y describió cómo estaba vestido. Con esos datos se intensificó la búsqueda. Cuando se creyó haberlo detectado, ya en presencia de personal de la División Sarmiento de PFA, se dio inmediato aviso a la seccional policial y a los padres. A los pocos minutos llegó el padre del joven, quien revisó el registro antedicho y manifestó que efectivamente sería su hijo la persona preidentificada, que transitaba por el andén de Padua. A partir de allí, el personal policial de la División Sarmiento se dirigió al lugar donde estaba detenida la formación junto con bomberos de PFA. Según he sido informado, el personal de TBA SA no volvió a participar de las gestiones y los funcionarios de la citada División Policial junto con los bomberos de PFA se habrían ocupado de canalizar el tramo final de la búsqueda. No resulta ocioso señalar que TBA SA no es autoridad pública, que todo el proceso posterior al accidente excede su ámbito de administración y control y que se colaboró en todo momento con los requerimientos judiciales, policiales, de bomberos, del SAME y hasta de las víctimas... ?. A fs. 763/769 luce fotocopia el acta correspondiente a la declaración indagatoria recibida a R. A. C., Gerente de Material Rodante y Nuevas Tecnologías de Trenes de Buenos Aires SA al momento del hecho. Al momento de concederle la palabra a R. C., éste no formuló manifestación alguna respecto del hecho aludido, y refirió que se reservaba el derecho de formular manifestaciones por escrito. A fs. 787/788 se glosó un escrito presentado por R. A. C. en el que afirmó que, según la normativa vigente, "... la responsabilidad de la dirección, coordinación y ejecución de las acciones recae sobre el Comando Operativo, integrado por el Superintendente de Bomberos de la Policía Federal Argentina, el Director de Defensa Civil y el Director del SAME, quienes tienen la facultad de solicitar ayuda o asistencia de socorristas, rescatistas y entidades privadas. Por ello, ningún empleado de TBA SA puede intervenir ni tomar decisiones que afecten ningún elemento del escenario del siniestro desde el momento mismo en que interviene la autoridad pública (Policía Federal Argentina), la que coordina el plan de acción con el SAME y los cuerpos periciales siguiendo las instrucciones del Juzgado Federal en turno. La autoridad policial siguiendo las órdenes judiciales toma la dirección de la situación ni bien arriba. Es obvio que puede consultar o pedir cualquier tipo de colaboración a los empleados ferroviarios idóneos presentes pero en ningún momento y bajo ningún concepto cede el poder de decisión ni de dirección del rescate ni habilita a nadie para intervenir sin su autorización. Por su lado, los Decretos 92/05 y

2075/07 del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, establecieron la creación de la Subsecretaría de Emergencias, en cuyo marco actúa la Dirección General de Defensa Civil y cuyas funciones incluyen la dirección de las respuestas ante emergencias. Cabe consignar que la Compañía cuenta con un "Compendio de Respuesta ante Emergencias Operativas" elaborado para actuar exclusivamente en aquellos casos que resultan de nula intervención de la autoridad pública (por ejemplo la puesta fuera de servicio de una cabina de señales o la evacuación de trenes entre estaciones), o que representan una difícil resolución técnica por parte de entidades externas al ferrocarril (por ejemplo el corte de energía de tracción). Este "Compendio" posee un procedimiento general denominado "Plan de Llamadas" que se aplica en todos los casos donde se requieren auxilios externos o en donde la intervención judicial es obligatoria, como en el presente caso. Este rol o plan de llamadas se cumplió a la perfección y en forma inmediata, conforme me informaron los responsables de ello. Durante la emergencia, me hice presente en la escena del accidente; poniéndome a disposición de las autoridades actuantes; para colaborar con cualquier tarea que se me solicitare y mucho más con aquellas de mi ámbito de incumbencia dentro de la compañía, las que evidentemente están totalmente alejadas, de formar parte de operativo de asistencia y rescate de víctimas de accidente ferroviario, sobre lo cual no tengo experiencia ni instrucción; por lo que niego terminantemente no haber cumplido adecuadamente mi función. También es importante aclarar, y dentro del ámbito de mis funciones eminentemente técnicas, que me puse a disposición del Sr. Secretario de ese juzgado, evacuando toda consulta que sobre la conducción técnica de la formación pudiera requerir, tal cual quedó expresado en mi declaración indagatoria, y los propios dichos del Sr. secretario. Dado que desde las 13.00 hs. aproximadamente del día 22 de febrero se nos desalojó del andén y del lugar del hecho, ni yo ni el personal de TBA intervinimos en las tareas de búsqueda y rescate. Sólo pudimos ver desde lejos que personal judicial, policial y de bomberos transitaban por el andén, sobre la formación y en la zona de vías hasta que finalmente procedieron al traslado de los cuerpos bajo estricto operativo de seguridad del que no participamos. Por ello indico que no puedo ser responsabilizado por un hecho en el que no intervine ni debía intervenir y solicito desde ya mi sobreseimiento respecto de este hecho?. A fs. 770/777 luce fotocopia el acta correspondiente a la declaración indagatoria recibida a S. D. T., Gerente de Operaciones de la firma Trenes de Buenos Aires SA al momento del hecho. En esa oportunidad expuso que "...ni el suscripto ni otras personas de TBA intervienen en la normalización de la escena del siniestro hasta tanto para el caso de la Ciudad de Buenos Aires, la Policía Federal Argentina no lo autoriza. Para este caso se dispararon los procedimientos de emergencia y se dio participación a todos los organismos de auxilio externo correspondientes" (fs. 776 vta./777). A fs. 778/786 se glosó fotocopia el acta correspondiente a la declaración indagatoria brindada por C. M. F., Presidente de la firma Trenes de Buenos Aires SA al momento del hecho. En esa ocasión refirió: "... niego cualquier participación o ocurrencia de mi parte en la misma solicitando al tribunal que procederé a ampliar por escrito las consideraciones que considere respecto al punto... " (fs. 783) Asimismo, a fs. 667/669 la defensa de C. M. F. expuso que el día del siniestro el nombrado se encontraba en la provincia de Formosa, ejerciendo el cargo de Presidente del Banco de Formosa. Además, aportó impresión del sistema de gestión de Aerolíneas Argentinas de donde se desprende que viajó a esa provincia el 21 de febrero del año 2012 y regresó a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires el 23 de febrero siguiente. A fs. 789/795 luce fotocopia del acta correspondiente a la declaración indagatoria de S. C. C., Presidente de Cometrans SA, controlante de la firma Trenes de Buenos Aires al momento del hecho. En esa oportunidad manifestó: "...no estaba en la Argentina, no tengo posibilidades ni tuve de hacer absolutamente nada, entiendo que la empresa cumplió con todos los procedimientos de emergencia y constantemente los trenes utilizados por la gente también son dañados intencionalmente, sobre todo desde el retiro de las fuerzas de seguridad, puede suceder, no digo que haya sido este el caso de roturas en el momento de una ventana o de una parte del tren que es reparada pero no instantáneamente. La seguridad es siempre un objetivo a cumplir... " (fs. 795). A fs. 1219/1221 luce el descargo formulado por el Subcomisario J. E. V.. Allí expuso: "El día 22 de febrero del 2012, regresaba de vacaciones y si bien mi horario de trabajo era a partir del mediodía, decidí ir temprano para ponerme al tanto de las novedades ocurridas en mi ausencia, por lo cual dejé a mi esposa en su trabajo a las 7:50 en Panamericana y San Lorenzo de la localidad de Olivos, continuando la marcha hacia Recoleta. A las 8:30 me hallaba a unas 6 cuadras del cuartel, cuando recibo en mi celular un llamado proveniente del mismo informándome de la intervención en la estación de trenes de ONCE y que el Comisario había salido junto al personal en la primera dotación, que se dirigía como refuerzo. Minutos más tarde llego al Cuartel, me dirijo hacia mi oficina, me cambio de ropa y con uniforme de tareas abordo rápidamente la camioneta (móvil policial no identificable) llegando al lugar del siniestro aproximadamente a las 08:45 hs. Me constituyo en el Andén 2 y me pongo a órdenes del Comisario A. abocándome junto al resto del personal que se hallaba presente a las tareas de rescate en el primer vagón de la formación, dónde se encontraba la zona de impacto, a la vez que junto a personal del SAME organicé una noria de camillas para el traslado de las víctimas a medida que iban siendo rescatadas. Después de un largo tiempo, calculo que eran alrededor de las 12:30 hs. el Comisario A. me ordenó que me dirigiera al Destacamento "ONCE" y que me ocupara junto con él del movimiento que debía realizar con los cuerpos de las personas fallecidas, las que se hallaban en el Andén 2 y a las cuales se las debía trasladar hasta el playón de maniobras del Destacamento

ubicado en el Andén 10, siendo allí donde estacionaban las unidades de transporte forense para trasladar los cuerpos a la morgue judicial. Realicé esta tarea hasta aproximadamente las 17:00 hs, momento en que me retiré del lugar y me dirigí al cuartel IV donde continué con mis labores administrativas habituales. El día 24 siendo aproximadamente a las 17:00 me traslado junto a la primera dotación hasta el destacamento ONCE donde se hallaba el Comisario A. a cargo de las tareas, ya que en el 4to vagón habría percibido olores nauseabundos. Se realizaron los trabajos pertinentes bajo directivas del personal judicial, hallándose el cuerpo de la persona que faltaba. Me retiré del lugar alrededor de las 20:30 hs. El día 21 de marzo en horas del mediodía me dirigí a la estación de once ya que personal de TBA se hallaba realizando trabajos de corte para la remoción de la formación que se hallaba en el Andén 2. Dispuse una prevención de incendio en 2 sectores y me retiré del lugar alrededor de las 16:30 cuando fui relevado por el Subcomisario R.. El día 26 de marzo realicé idéntica tarea que el día 21, entre las 12:00 y las 15:00 hs., donde también fui relevado por el Subcomisario R.. Lo relatado son estrictamente todas las tareas que realicé con motivo del siniestro ocurrido el día 22 de febrero de 2012. Que concretamente en relación a la búsqueda de quien en vida fuera L. M. R., niego haber cometido delito alguno ni haber tomado conocimiento que personal a mi cargo lo cometiera. IV. Consideraciones: 1.-Mi inocencia. He ahí el relato de los hechos. Niego rotunda y absolutamente cualquier tipo de participación en el "supuesto" hecho investigado. Veamos. La sana crítica, como sistema de apreciación de la prueba en los procesos judiciales, se nutre con la experiencia y el sentido común. Justamente estos dos elementos, es decir, la experiencia y el sentido común, impiden afirmar que durante los sucesos acaecidos en la Estación ONCE haya incumplido u omitido los deberes a mi cargo. No existe protocolo para la búsqueda de víctimas fatales. Ninguna autoridad, ni judicial ni policial, me hizo saber el día miércoles 22 de febrero que faltaba encontrar una persona o cadáver. Ese día los familiares recorrían nosocomios y morgues tratando de dar con sus seres queridos. Es recién el jueves 23, que por los medios de comunicación, NO AUTORIDAD JUDICIAL O POLICIAL, se daba cuenta que aún había tres personas desaparecidas. Dos aparecieron en distintos hospitales. El tercero era L.. 2.- La materialidad del hecho. En segundo lugar, y más allá de mi completa ajenidad con los hechos denunciados, cuadra realizar otras consideraciones. A saber: En cuanto a la MATERIALIDAD de las conductas, ni remotamente existen elementos para tenerlas por acreditadas, aún con grado mínimo de certeza. ¿Qué elementos objetivos ha incorporado la encuesta para determinar que he omitido, rehusado hacer o retardado los deberes a mi cargo? 3.-La responsabilidad. Así las cosas, más allá de la imputación formulada por la querrela, ¿qué base probatoria, objetiva, existe para demostrar la materialidad del hecho y mi responsabilidad? Ninguna. Al no estar probada la materialidad del hecho, mal puede estar acreditada mi responsabilidad. Mucho menos puede estarla si nos concentramos en el elemento subjetivo que requiere la figura en cuestión. El tipo subjetivo del artículo 248 del Código Penal requiere dolo directo de querer incumplir... ?. V- Situación procesal de C. A. M., O. A. V., L. A. D., R. H. A., O. R. G., J. E. V. y J. J. R. V.1- Valoración probatoria: En la etapa procesal que se transita se requiere la concurrencia de elementos probatorios suficientes para producir un juicio de probabilidad sobre la existencia del hecho delictuoso y de la responsabilidad que le corresponde al imputado, aún no definitivos ni confrontados, pero que sirven para orientar el proceso hacia la acusación, vale decir hacia la base del juicio (conf Claría Olmedo, J.A., Derecho Procesal Penal, Lerner Córdoba, 1984, t. II, pág. 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 mi parte de una tarea que me 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. Para ello, debo colocarme en el lugar que las normas procesales me asignan, posibilitando de esta forma la apertura del debate, en base a la verificación de los elementos mínimos que sostengan la sospecha inicial. Es decir, para el dictado del presente auto de mérito, 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 el sentido expuesto ya se ha pronunciado la Excelentísima Cámara del Fuero -cfr. causa nro. 28.208, ?Cataldi, R. V. y otros s/procesamiento?, reg. nro. 1161 del 27-12-96, y sus citas doctrinarias y jurisprudenciales, causa nro. 28.945, ?Cooper?, reg. nro. 804 del 25-9-97 y sus citas; ?Azambuja Patrone, Fernando s/procesamiento?, reg. nro. 1020, del 9-12-97-. Ahora bien, al momento de resolver la situación procesal de los indagados en autos corresponde tener en cuenta, en primer lugar, que la omisión que se les imputó consiste en haber finalizado el operativo desarrollado a raíz del siniestro que tuvo lugar el día 22 de febrero de 2012 en la estación Once de Septiembre sin haber agotado todas aquellas medidas necesarias y a su alcance para descartar la presencia de víctimas en el lugar. El hallazgo del cuerpo de L. M. R. más de dos días después de la colisión en un sitio accesible a simple vista desde un primer momento evidencia la omisión en la incurrieron los responsables del operativo en cuestión. En ese orden debe tenerse en consideración que el cuerpo del nombrado fue encontrado dentro de la cabina del motorman del cuarto vagón (2108) de la formación siniestrada, donde se hallaba sin vida desde el momento de la colisión (ver prueba, puntos 12, 16, 18, 21, 22, 27 y 35). El procedimiento desarrollado en el lugar fue iniciado aproximadamente a las 8:30 del día del siniestro y finalizó ese

mismo día a las 17:00 horas, cuando el personal del Cuartel V "Belgrano" de la Superintendencia Federal de Bomberos se retiró del lugar; siendo que la mayoría de las dependencias de esa superintendencia se retiraron de allí entre las 12:45 y 14:00 horas -Cuartel VI, Destacamento Palermo del Cuartel VI, Sección Forestal Vélez Sarsfield, Sección GER Caballito, Cuartel I "Coronel Calaza", Cuartel II "Patricios" y Cuartel VII "Flores"- (ver prueba, puntos 28 y 38). En tal sentido considero que el procedimiento culminó ese mismo día y no el 24 de febrero siguiente con el hallazgo del cuerpo de L. M. R. (como lo afirmó, por ejemplo, el testigo C.), puesto que no se desarrolló ninguna diligencia en el medio. Es decir, si el procedimiento hubiese finalizado otro día, el personal de la Superintendencia Federal de Bomberos no podría haberse retirado de allí el día 22 a las 17:00 horas, ni se hubiese dado intervención a la Policía Metropolitana para la mera custodia de la formación. Por otro lado, con relación al lugar donde se encontraba el cuerpo de L. M. R., se destaca que la cabina aludida, si bien era inaccesible -incluso a la vista- desde el interior del tren, contaba con una ventana en su puerta exterior. Esa ventana, al momento del siniestro se encontraba abierta; y permaneció así hasta el hallazgo del cuerpo. Ello se evidencia de las fotografías que lucen a fs. 243/245 (tomadas el día 22 de febrero del año 2012), del video aportado a fs. 198 por el Comisario J. O. A. -Departamento Video Operativo Federal de la PFA- y las planas digitales extraídas de ese soporte que se observan a fs. 1186/1189. Es decir, los registros fotográficos extraídos el día del siniestro señalan que el sitio donde se encontraba el cuerpo de L. M. R. era accesible desde el exterior de la formación, por la ventana que posee ese habitáculo. Cabe destacar que esa abertura es de un tamaño tal que permite, a quien así lo desee, asomarse y ver hacia el interior de la cabina; puesto que ocupa aproximadamente la mitad de la puerta exterior de acceso a la cabina del motorman. Además, para realizar la acción aludida en el párrafo precedente no resulta necesaria la implementación de mecanismos o herramientas especiales. Tal como se observa en el video del hallazgo del cuerpo (y la fotografía de fs. 1186), con sólo pararse en uno de los estribos de la formación resulta posible alcanzar la ventana y mirar hacia su interior. Por otro lado, con relación a lo manifestado por el Inspector N. P. V. L. -Unidad Criminalística Móvil de la PFA- a fs. 343/344 respecto del riesgo de electrocución que hubiese implicado que personal se desplace por ese lado del tren (no aquel próximo al andén, sino al tercer riel), cabe destacar que el Superintendente Federal de Bomberos expuso, a fs. 673/677, que una de las primeras medidas del procedimiento desarrollado el día 22 de febrero fue colocar una barreta de cortocircuito como medida precautoria (ver prueba, punto 24). A partir de ello se advierte que el tránsito por ese lugar por parte de personal afectado al procedimiento no suponía ningún tipo de peligro, puesto que la corriente eléctrica había sido interrumpida. En distinto orden, el Inspector N. P. V. L. refirió, en un primer momento, que el cuerpo de L. M. R. recién pudo ser visto cuando se cortaron las paredes internas de la cabina del motorman del vagón 2108. Sin embargo, en esa misma declaración testimonial luego afirmó que previo a que esa tarea sea llevada a cabo, desde el exterior de la formación (tal como se observa en el video aportado a fs. 198 y las fotografías de fs. 1186) pudo ver algo que podrían llegar a ser restos humanos y una mochila. De esta forma se advierte que el interior de la cabina donde se encontraba el cuerpo de L. M. R. era accesible desde un primer momento (22 de febrero del año 2012); ya que cuando el Inspector N. P. V. desarrolló la diligencia referida todavía no se había practicado ninguna tarea que afectara la estructura de la formación ferroviaria. Es decir, con sólo pararse sobre el estribo del cuarto vagón y sin que ello implicara correr ningún riesgo, se podía acceder visualmente al interior del habitáculo. Tanto es así que, aproximadamente dos días después del siniestro, personal policial realizó esa tarea y pudo observar una mochila y lo que supuso que podrían llegar a ser restos humanos (ver prueba, punto 21). En virtud de lo expuesto resulta incuestionable que ese lugar no había sido inspeccionado hasta ese momento; puesto que de haberlo hecho se habría advertido, por lo menos, la presencia de una mochila, circunstancia que hubiese intensificado la búsqueda allí, dado que es un lugar al que no se puede acceder desde el interior del tren y, además que es un sitio que debería estar vacío. Lo expuesto también resulta de utilidad para analizar la versión de los imputados en cuanto a que el día 23 no fue posible el empleo de un videoscopio y aparatos de rayos X para búsqueda de personas que pudieran aún encontrarse dentro de la formación (ver descargo de R. H. A.). Para el hallazgo del cuerpo de L. M. R. no era necesaria la utilización de esa tecnología, puesto que se encontraba en un lugar que tenía una ventana por la que se podía mirar hacia su interior. Y esa ventana, además, se encontraba abierta. A partir de lo manifestado se evidencia que los sujetos a cargo de las tareas desplegadas a raíz del siniestro ferroviario mencionado no desarrollaron adecuadamente las labores que tenían a su cargo, toda vez que no cumplieron con su obligación de realizar una acabada inspección sobre la formación en búsqueda de las víctimas de ese hecho. En tal sentido, omitieron la exhaustiva inspección del lugar que les es exigida en un escenario como el verificado, dando lugar a que el cuerpo de L. M. R. sea hallado, más de dos días después de la colisión, en un sitio que era accesible desde un primer momento. En virtud de lo expuesto cobra relevancia lo plasmado en el Plan de Acción Coordinada ante Situaciones de Emergencias de la Policía Federal Argentina, el Compendio de Procedimientos de Emergencia Operativa de Trenes de Buenos Aires (versión 2011) y el Convenio Interjurisdiccional entre el Estado Nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para la respuesta coordinada ante incidentes mayores en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (ver prueba, puntos 6 y 17). Del análisis de esos instructivos surge que la responsabilidad del operativo y su dirección en el punto y

zona de impacto se encuentra a cargo del Oficial Jefe de Bomberos, y que es el personal de la Superintendencia Federal de Bomberos quienes llevan a cabo todas las tareas de evacuación y rescate, como así también la delimitación de las distintas zonas (conforme, por ejemplo, cláusulas 2. e, 2.g, 5, 5.a2.2, 5.c, 5.e y 5.f del Plan de Acción Coordinada ante Situaciones de Emergencias de la Policía Federal Argentina y 3º, 4º, 4.II.F del Convenio Interjurisdiccional entre el Estado Nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para la respuesta coordinada ante incidentes mayores en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires). En ese orden, esas reglamentaciones son armónicas y exhaustivas en cuanto a que le otorgan a personal de esa Superintendencia esas facultades; y asignan a otras dependencias labores de otro tipo. Así, por ejemplo, el punto 5.d del Plan de Acción Coordinada ante Situaciones de Emergencias de la Policía Federal Argentina prevé que el personal de la Superintendencia de Policía Científica intervendrá en el relevamiento de la zona y del punto de impacto, a fin de confeccionar los planos correspondientes. De esta forma entiendo que el personal de la Superintendencia Federal de Bomberos a cargo del operativo en cuestión, al no ejecutar las tareas que le son propias, omitieron la realización de un acto que cae específicamente en la órbita de sus funciones. El acto aludido comprende la búsqueda en la totalidad de la formación siniestrada, es decir, en todos aquellos lugares donde pudieran encontrarse víctimas de la colisión. La interrupción de esa tarea sin haber explorado completamente el tren implicó la omisión de sus deberes. Esto resulta evidente de la lectura de los libros de novedades de guardia de la Superintendencia Federal de Bomberos (fs. 99/170), de donde se desprende que el día 22 de febrero del año 2012 el Cuartel V "Belgrano" se retiró a las 17:00 horas del lugar, el Cuartel VI a las 13:30 horas, el Destacamento Palermo del Cuartel VI a las 14:00 horas, la Sección Forestal Vélez Sarsfield a las 13:38 horas, la Sección GER Caballito a las 13:00 horas, el Cuartel I "Coronel Calaza" a las 13:20 horas, el Cuartel II "Patricios" a las 12:46 horas, la División Operaciones y Contramedidas a las 12:45 horas, y el Cuartel VII "Flores" a las 13:07 horas ya estaba de regreso en su dependencia. Es decir, la dependencia que se retiró en último término fue a las 17:00 horas del día del siniestro, sin verificar si dentro de la formación quedaba alguna víctima. De haberlo hecho, el cuerpo de L. M. R. hubiese sido hallado ese mismo día (ver prueba, puntos 28 y 38). De esta forma, de conformidad a los elementos colectados hasta el momento, se estableció que el personal de la Superintendencia Federal de Bomberos que ofició de Jefe Operativo del Operativo desarrollado a raíz de la colisión es responsable por no haber realizado completamente la inspección que debían ejecutar. Como se advierte, ello se desprende de las pruebas colectadas hasta el momento e incorporadas al sumario. En tal sentido, esas piezas son suficientes en esta instancia del sumario para adoptar el temperamento que se dicta; que en definitiva insta el avance del proceso a su etapa de debate oral. En ese orden, esta resolución permite elevar el expediente a su etapa de juicio, que es donde se le asignará la responsabilidad penal que les corresponde a cada uno de los involucrados en el hecho.

V.2- Calificación Jurídica: De conformidad a lo expuesto precedentemente entiendo que se encuentra configurado el delito previsto en el artículo 249 del Código Penal que establece la pena para el funcionario público que ilegalmente omitiere, rehusare hacer o retardare algún acto de su oficio. En este caso, el personal de la Superintendencia Federal de Bomberos que ofició de Jefe Operativo y Jefe de Logística omitió ilegalmente el desarrollo de la búsqueda de víctimas sobre la formación siniestrada el día 22 de febrero del año 2012 toda vez que dieron por culminada esa labor -en infracción a lo establecido en el Plan de Acción Coordinada ante Situaciones de Emergencias de la Policía Federal Argentina y el Convenio Interjurisdiccional entre el Estado Nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires- sin haber revisado todos los sitios donde podrían haberse encontrado damnificados. Con relación al tipo penal previsto en el artículo 249 del Código Penal se entiende que "Con arreglo al texto legal, el delito se configura mediante tres tipos de conductas omisivas alternativas: omitir, rehusar hacer o retardar, por parte de un funcionario público, un acto propio de sus funciones. En estas tres modalidades típicas, se trata de conductas omisivas puras o impropias, que se sustancian en la falta de realización del concreto comportamiento exigido al autor por la norma preceptiva o de mandato. Al respecto, Polaino Navarrete sostiene que: "Los delitos de omisión pura se sancionan por la no ejecución de la conducta concreta socialmente esperada y jurídicamente exigida por la norma al sujeto ante una determinada situación externa, en la que se trata de precaver un bien jurídico cuya salvaguarda compete a toda la persona ante una situación de peligro para el titular del bien jurídico. No exigen relación previa alguna entre el autor y víctima, ni conducta precedente de peligro al bien jurídico por el autor. Se protege un bien jurídico erga omnes, ante una situación en la que la actuación positiva de una persona habría evitado el resultado típico" [Polaino Navarrete, Miguel, "Derecho Penal. Parte General. Teoría Jurídica del delito". Bosch, Barcelona, 2000, t. II, vol. I, página 280]. La acción omitir equivale a no realizar el acto, no llevarlo a cabo, tal como está mandado por la norma jurídica. El funcionario omite el acto de su oficio, señala Núñez, si desatendiendo el deber que éste le impone de ejecutarlo, no lo hace en la oportunidad legal [Núñez, Ricardo C, "Derecho Penal Argentino. Parte Especial; Marcos Lerner Editora, Córdoba, 1974, t. VII, página 78]. En este supuesto, el funcionario omite la ejecución de un acto que debe realizar de oficio [...]. La omisión del acto del cargo presupone una abstención por parte del funcionario de ejecutarlo en el tiempo oportuno, o hacerlo de modo contrario a sus deberes [conf. Ranieri, Silvio, Manual de derecho penal. Parte especial; Temis, Santa Fe de Bogotá, 1975, t.III, página 304]. La omisión es la inercia, la conducta negativa, es decir, el no hacer lo que uno está obligado a hacer

[Maggiore, Giuseppe, Derecho penal. Parte especial; Temis, Santa Fe de Bogotá, 1972, t. III, página 224]. Cabe aquí recordar, como se ha puesto de relieve en la doctrina, que la omisión penal no es la ausencia de una acción activa, positiva, sino la infracción de un deber de actuar de determinada manera. Toda omisión delictiva lesiona el deber jurídico protegido a través de la infracción de un deber de actuar de forma determinada [Gómez Benítez, José M., "Teoría jurídica del delito. Derecho penal. Parte general; Civitas, Madrid, 1984, página 577] [...]. La ilegalidad de la omisión constituye un elemento normativo que integra el tipo objetivo e incide sobre el dolo del autor. Este elemento está referido a la conducta del funcionario público, no al acto que debía ejecutar, ya que el objeto de la omisión es un acto propio de sus funciones [Herrera, Lucio, Manual de derecho penal. Parte especial; Ricardo Levene (h) -dir-, Víctor P. de Zavalía, Buenos Aires, 1978, página 533] [...]. El delito del art. 249 exige dolo directo, el cual se construye a partir del conocimiento de la ilegalidad de la conducta del funcionario, elemento normativo del tipo objetivo con incidencia directa en la culpabilidad. Consecuentemente, si el agente creyó que actuaba conforme a derecho, vale decir, que su conducta era legal, se dará un caso de error de tipo excluyente del dolo [conf. Luzón Peña, Diego, Curso de derecho penal. Parte General; Universitas, Madrid, 1996, t.I, p. 448 y ss]. El autor debe conocer el carácter oficial y propio del acto que realiza y la ilegalidad de su conducta, a lo que debe agregarse la voluntad dirigida a realizarlo. En cualquier caso, el autor debe estar en condiciones de poder realizar la acción que omite. El tipo no exige la concurrencia de ningún elemento subjetivo que fundamente el injusto? (Buompadre, Jorge, Código Penal y normas complementarias. Análisis doctrinal y jurisprudencial", -David Baigún y Eugenio Raúl Zaffaroni directores-, Hammurabi, José Luis Depalma, editor, Buenos Aires, 2011, páginas 372/375). Por su parte Donna expone, respecto de la omisión, que "Todas estas conductas deben referirse a los actos de la función, esto es, a los actos que son el contenido de la función, y no a los actos que el funcionario debe personalmente realizar para cumplirlos, cuya transgresión suele estar prevista como infracción disciplinaria: faltar a la oficina, llegar tarde, retirarse antes del horario". Por eso se ha sostenido que deben tratarse de actos propios de sus funciones, que contempla no sólo los actos de autoridad, sino además cualquier tarea administrativa que integre la función o la prestación del servicio del agente? (Donna, Edgardo Alberto, "Derecho penal. Parte Especial", t. III, Rubinzal-Culzoni editores, página 174). A partir de lo expuesto se advierte que C. A. M., O. A. V., L. A. D., R. H. A., O. R. G., J. E. V. y J. J. R. se retiraron, el día 22 de febrero del año 2012, de la estación ferroviaria Once de Septiembre de esta ciudad sin haber inspeccionado la totalidad de la formación ferroviaria siniestrada; omitiendo así, ilegalmente, un deber propio de sus funciones que les había sido impuesto en el Plan de Acción Coordinada ante Situaciones de Emergencias de la Policía Federal Argentina y el Convenio Interjurisdiccional entre el Estado Nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Esa omisión fue deliberada, puesto que tenían conocimiento de que las obligaciones que tenían a su cargo no habían sido satisfechas, toda vez que una parte del tren -que era accesible a la vista sin necesidad elementos especiales- no había sido analizada. Esa situación se encuentra demostrada a partir del hallazgo del cuerpo de L. M. R., más de dos días después del siniestro, en un lugar que era visible desde un primer momento. Tal como se enunció, la omisión en el caso no consistió en no haber encontrado el cuerpo en cuestión, sino en no haber agotado todos aquellos medios a su alcance para descartar la presencia de víctimas en la formación ferroviaria siniestrada. V.3- Sobre la libertad: Teniendo en cuenta el tipo de pena con que se encuentra reprimido el delito previsto en el artículo 249 del Código Penal, corresponde dictar el procesamiento de C. A. M., O. A. V., L. A. D., R. H. A., O. R. G., J. E. V. y J. J. R. sin prisión preventiva, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 310 del Código Procesal Penal de la Nación, por no encontrarse reunidos los requisitos fijados en el artículo 312 de ese cuerpo normativo. Asimismo, a la luz de lo establecido en el artículo 319 del Código Procesal Penal de la Nación, considero que no concurren otras circunstancias que permitan fundar respecto de los imputados los peligros procesales enumerados en la mencionada norma. V.4- Embargo: En cuanto a la suma del embargo a disponer sobre los bienes de C. A. M., O. A. V., L. A. D., R. H. A., O. R. G., J. E. V. y J. J. R., debe recordarse que la Excma. Cámara de Apelaciones del fuero ha sostenido que la naturaleza de la medida cautelar del auto que ordena el embargo tiene como fin garantizar en medida suficiente una eventual pena pecuniaria o las costas del proceso (fijadas en ? pesos con ? centavos) y el aseguramiento de las responsabilidades civiles emergentes conforme lo dispone el art. 518 del Código Procesal Penal de la Nación (ver C.C.C.F., Sala I, causa nro. 29204 ?Zacharsenia?, reg. 961, rta. El 13/11/97, entre otras). Por ello, atento a la naturaleza del delito imputado, su grado de participación, y que son asistidos por un defensor particular, la suma del embargo será fijada en ? pesos (\$) cada uno. VI- Situación procesal de S. G. A., M. F. S., F. J. P., L. C. L., S. A. C., G. D., R. C., S. D. T., C. M. F. y S. C. C.: Cabe destacar que, al momento del hecho, S. G. A. cumplía funciones de Comisario a cargo de la División Sarmiento de la PFA, M. F. S. era Subcomisario de la División Sarmiento de la PFA, F. J. P. era Inspector de la Unidad Accidentológica Federal del Transporte de la PFA, L. C. L. y S. A. C. eran Subinspectoras de la Unidad Accidentológica Federal del Transporte de la PFA, G. D. era Director y Gerente de Sistemas y Tecnologías de Trenes de Buenos Aires SA, R. C. era Gerente de Material Rodante y Nuevas Tecnologías de Trenes de Buenos Aires SA, S. D. T. era Gerente de Operaciones de Trenes de Buenos Aires SA, C. M. F. era Presidente de Trenes de Buenos Aires SA y S. C. C. era Presidente de Cometrans SA, controlante de la firma Trenes de Buenos Aires. De conformidad

a lo expuesto precedentemente, el personal de la Superintendencia Federal de Bomberos se encontraba a cargo de la dirección del operativo desarrollado a raíz del siniestro ferroviario ocurrido el día 22 de febrero del año 2012 en la estación ferroviaria Once de Septiembre de esta ciudad, tal como está establecido en el Plan de Acción Coordinada ante Situaciones de Emergencias de la Policía Federal Argentina y el Convenio Interjurisdiccional entre el Estado Nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. En ese orden, el personal de la División Sarmiento de la Policía Federal Argentina debía prestar la asistencia que le era requerida por el personal de esa Superintendencia y debía actuar en la zona de influencia y adyacencia (fijadas previamente por el personal de la Superintendencia Federal de Bomberos, conf. art. 2.a), 2.e), 2.g), 4, 5.c) del capítulo XI del Plan de Acción Coordinada ante Situaciones de Emergencia de la Policía Federal Argentina). Por su parte, F. J. P., L. C. L. y S. A. C. no se abocaron a tareas de rescate en el lugar, sino que desplegaron diligencias relacionadas con planimetría, toma de fotografías, confección de actas y demás tareas requeridas para la confección del sumario. A raíz de ello y toda vez que el personal de la Superintendencia Federal del Transporte no tenía a su cargo la dirección del operativo de rescate y salvamento, los nombrados no incurrieron en la omisión que se le reprocha al personal de la Superintendencia Federal de Bomberos indagado. Es por ello que corresponde dictar su sobreseimiento, en los términos del inciso 4° del artículo 336 del Código Procesal Penal de la Nación. En idéntico sentido, más allá de los requisitos impuestos para la autoría de la figura legal prevista en el artículo 249 del Código Penal, considero que G. D., R. C., S. D. T., C. M. F. y S. C. C. no deben responder penalmente, al menos en esta causa, ante la magnitud del siniestro y las respuesta otorgada por el personal policial que intervino, respecto del desarrollo del operativo desarrollado a raíz de la colisión. En ese orden, y sin perjuicio de lo estipulado en el Compendio de Procedimientos para Emergencias Operativas de TBA, de conformidad a la normativa mencionada, es el personal de la Superintendencia Federal de Bomberos quien dirige el escenario ante un siniestro como el que tuvo lugar el día 22 de febrero del año 2012. En efecto, los sistemas de alerta y emergencia funcionaron de manera tal que permitieron al personal policial hacerse cargo de la situación de manera prácticamente inmediata al accidente, por lo que el personal de TBA no tomó ninguna decisión en torno a la finalización del operativo de rescate; que, como se dijo, estaba a cargo de la Superintendencia Federal de Bomberos de la Policía Federal Argentina. En virtud de lo expuesto corresponde adoptar respecto de G. D., R. C., S. D. T., C. M. F. y S. C. C. el temperamento previsto en el inciso 4° del artículo 336 del Código Procesal Penal de la Nación. VII- Cuestiones finales: Teniendo en cuenta que las presentaciones de fs. 849/850 y 1228 se ajustan a lo normado en el artículo 83 del Código Procesal Penal de la Nación, corresponde asignar el rol de querellante a R. N. D., madre de G. P. M. D.. Por otro lado, en atención al estado de las presentes actuaciones y lo solicitado a fs. 1229, hágase saber al Dr. Ricardo Renom -titular de la Fiscalía N° 4 de la Fiscalía de Investigaciones Administrativas- que de momento no resulta posible la remisión de la causa a esa sede. Sin perjuicio de ello comuníquese al nombrado que personal designado podrá compulsar el expediente en este tribunal. Por último, corresponde autorizar la extracción de fotocopias requerida por M. J. O. a fs. 1227. A raíz de ello, RESUELVO: I- DECRETAR EL PROCESAMIENTO SIN PRISIÓN PREVENTIVA de C. A. M., de las restantes condiciones personales obrantes en autos, por considerarlo coautor penalmente responsable del delito previsto en el artículo 249 del Código Penal de la Nación (artículos 306 y 312 del Código Procesal Penal de la Nación). II- MANDAR a TRABAR EMBARGO sobre los bienes de C. A. M. hasta cubrir la suma de ? pesos (\$?), debiéndose formar el correspondiente incidente (art. 518 del Código Procesal Penal de la Nación). III- DECRETAR EL PROCESAMIENTO SIN PRISIÓN PREVENTIVA de O. A. V., de las restantes condiciones personales obrantes en autos, por considerarlo coautor penalmente responsable del delito previsto en el artículo 249 del Código Penal de la Nación (artículos 306 y 312 del Código Procesal Penal de la Nación). IV- MANDAR a TRABAR EMBARGO sobre los bienes de O. A. V. hasta cubrir la suma de ? pesos (\$?), debiéndose formar el correspondiente incidente (art. 518 del Código Procesal Penal de la Nación). V- DECRETAR EL PROCESAMIENTO SIN PRISIÓN PREVENTIVA de L. A. D., de las restantes condiciones personales obrantes en autos, por considerarlo coautor penalmente responsable del delito previsto en el artículo 249 del Código Penal de la Nación (artículos 306 y 312 del Código Procesal Penal de la Nación). VI- MANDAR a TRABAR EMBARGO sobre los bienes de L. A. D. hasta cubrir la suma de ? pesos (\$?), debiéndose formar el correspondiente incidente (art. 518 del Código Procesal Penal de la Nación). VII- DECRETAR EL PROCESAMIENTO SIN PRISIÓN PREVENTIVA de R. H. A., de las restantes condiciones personales obrantes en autos, por considerarlo coautor penalmente responsable del delito previsto en el artículo 249 del Código Penal de la Nación (artículos 306 y 312 del Código Procesal Penal de la Nación). VIII- II- MANDAR a TRABAR EMBARGO sobre los bienes de R. H. A. hasta cubrir la suma de ? pesos (\$?), debiéndose formar el correspondiente incidente (art. 518 del Código Procesal Penal de la Nación). IX- DECRETAR EL PROCESAMIENTO SIN PRISIÓN PREVENTIVA de O. R. G., de las restantes condiciones personales obrantes en autos, por considerarlo coautor penalmente responsable del delito previsto en el artículo 249 del Código Penal de la Nación (artículos 306 y 312 del Código Procesal Penal de la Nación). X- MANDAR a TRABAR EMBARGO sobre los bienes de O. R. G. hasta cubrir la suma de ? pesos (\$?), debiéndose formar el correspondiente incidente (art. 518 del Código Procesal Penal de la Nación). XI-

DECRETAR EL PROCESAMIENTO SIN PRISIÓN PREVENTIVA de J. E. V., de las restantes condiciones personales obrantes en autos, por considerarlo coautor penalmente responsable del delito previsto en el artículo 249 del Código Penal de la Nación (artículos 306 y 312 del Código Procesal Penal de la Nación). XII- MANDAR a TRABAR EMBARGO sobre los bienes de J. E. V. hasta cubrir la suma de ? pesos (\$?), debiéndose formar el correspondiente incidente (art. 518 del Código Procesal Penal de la Nación). XIII- DECRETAR EL PROCESAMIENTO SIN PRISIÓN PREVENTIVA de J. J. R., de las restantes condiciones personales obrantes en autos, por considerarlo coautor penalmente responsable del delito previsto en el artículo 249 del Código Penal de la Nación (artículos 306 y 312 del Código Procesal Penal de la Nación). XIV- MANDAR a TRABAR EMBARGO sobre los bienes de J. J. R. hasta cubrir la suma de ? pesos (\$?), debiéndose formar el correspondiente incidente (art. 518 del Código Procesal Penal de la Nación). XV- DECRETAR EL SOBRESEIMIENTO de S. G. A., de las restantes condiciones personales obrantes en autos, respecto del hecho por el cual fue indagado y con relación a la infracción al artículo 249 del Código Penal de la Nación, haciendo expresa mención de que la formación del presente sumario en nada afecta el buen nombre y honor que el nombrado pudiere gozar (art. 336 inc. ?4? del Código Procesal Penal de la Nación). XVI- DECRETAR EL SOBRESEIMIENTO de M. F. S., de las restantes condiciones personales obrantes en autos, respecto del hecho por el cual fue indagado y con relación a la infracción al artículo 249 del Código Penal de la Nación, haciendo expresa mención de que la formación del presente sumario en nada afecta el buen nombre y honor que el nombrado pudiere gozar (art. 336 inc. ?4? del Código Procesal Penal de la Nación). XVII- DECRETAR EL SOBRESEIMIENTO de F. J. P., de las restantes condiciones personales obrantes en autos, respecto del hecho por el cual fue indagado y con relación a la infracción al artículo 249 del Código Penal de la Nación, haciendo expresa mención de que la formación del presente sumario en nada afecta el buen nombre y honor que el nombrado pudiere gozar (art. 336 inc. ?4? del Código Procesal Penal de la Nación). XVIII- DECRETAR EL SOBRESEIMIENTO de L. L., de las restantes condiciones personales obrantes en autos, respecto del hecho por el cual fue indagada y con relación a la infracción al artículo 249 del Código Penal de la Nación, haciendo expresa mención de que la formación del presente sumario en nada afecta el buen nombre y honor que la nombrada pudiere gozar (art. 336 inc. ?4? del Código Procesal Penal de la Nación). XIX- DECRETAR EL SOBRESEIMIENTO de S. A. C., de las restantes condiciones personales obrantes en autos, respecto del hecho por el cual fue indagada y con relación a la infracción al artículo 249 del Código Penal de la Nación, haciendo expresa mención de que la formación del presente sumario en nada afecta el buen nombre y honor que la nombrada pudiere gozar (art. 336 inc. ?4? del Código Procesal Penal de la Nación). XX- DECRETAR EL SOBRESEIMIENTO de G. D., de las restantes condiciones personales obrantes en autos, respecto del hecho por el cual fue indagado con relación al objeto procesal de estas actuaciones y respecto a la infracción al artículo 249 del Código Penal de la Nación, haciendo expresa mención de que la formación del presente sumario en nada afecta el buen nombre y honor que el nombrado pudiere gozar (art. 336 inc. ?4? del Código Procesal Penal de la Nación). XXI- DECRETAR EL SOBRESEIMIENTO de R. C., de las restantes condiciones personales obrantes en autos, respecto del hecho por el cual fue indagado con relación al objeto procesal de estas actuaciones y respecto a la infracción al artículo 249 del Código Penal de la Nación, haciendo expresa mención de que la formación del presente sumario en nada afecta el buen nombre y honor que el nombrado pudiere gozar (art. 336 inc. ?4? del Código Procesal Penal de la Nación). XXII- DECRETAR EL SOBRESEIMIENTO de S. D. T., de las restantes condiciones personales obrantes en autos, respecto del hecho por el cual fue indagado con relación al objeto procesal de estas actuaciones y respecto a la infracción al artículo 249 del Código Penal de la Nación, haciendo expresa mención de que la formación del presente sumario en nada afecta el buen nombre y honor que el nombrado pudiere gozar (art. 336 inc. ?4? del Código Procesal Penal de la Nación). XXIII- DECRETAR EL SOBRESEIMIENTO de C. M. F., de las restantes condiciones personales obrantes en autos, respecto del hecho por el cual fue indagado con relación al objeto procesal de estas actuaciones y respecto a la infracción al artículo 249 del Código Penal de la Nación, haciendo expresa mención de que la formación del presente sumario en nada afecta el buen nombre y honor que el nombrado pudiere gozar (art. 336 inc. ?4? del Código Procesal Penal de la Nación). XXIV- DECRETAR EL SOBRESEIMIENTO de S. C. C., de las restantes condiciones personales obrantes en autos, respecto del hecho por el cual fue indagado con relación al objeto procesal de estas actuaciones y respecto a la infracción al artículo 249 del Código Penal de la Nación, haciendo expresa mención de que la formación del presente sumario en nada afecta el buen nombre y honor que el nombrado pudiere gozar (art. 336 inc. ?4? del Código Procesal Penal de la Nación). XXV- TENER POR PARTE QUERELLANTE A R. N. D., madre de G. P. M., quedando sometida a la jurisdicción del tribunal y a las resultas del proceso. XXVI- Hacer saber al Dr. Ricardo Renom -titular de la Fiscalía N° 4 de la Fiscalía de Investigaciones Administrativas- que de momento no resulta posible la remisión de la causa a esa sede. Sin perjuicio de ello comuníquese al nombrado que personal designado podrá compulsar el expediente en este tribunal. A tal fin, líbrese oficio. XXVII- Autorizar la extracción de fotocopias solicitada a fs. 1227. Regístrese, notifíquese por Secretaría y mediante cédulas de urgente diligenciamiento con habilitación de

día y horas inhábiles, y firme que sea, comuníquese. Hágase saber a la defensa de C. A. M., O. A. V., L. A. D., R. H. A., O. R. G., J. E. V. y J. J. R. que los nombrados deberán comparecer en el tribunal dentro de los cinco días, a los efectos de ser notificados de lo resuelto. Ante mí: En la fecha se libraron cédulas de urgente diligenciamiento. Conste.- En la fecha se libró oficio. Conste.-

En notifiqué al fiscal. Doy fe.- Correlaciones: Humphreys, Ethel, Algunas consideraciones sobre los accidentes ferroviarios, Erreius on line, Julio 2013, . Nota: (*) Nota de la Editorial: Se advierte al suscriptor que por tratarse de un fallo de primera instancia, el mismo podría no encontrarse firme al momento de su publicación.

Cita digital: