

EL ÚLTIMO TREN¹

Aclaraciones preliminares

1. Todas las declaraciones y evidencias adjuntas se encuentran firmadas por los declarantes y no poseen vicios que permitan su impugnación formal.
2. Las evidencias 1, 2 y 3 aportadas por la fiscalía son a modo ilustrativo de cómo era la garita del guardabarrera hasta el año 2017. A los fines del caso se debe tomar que al momento del hecho la garita es la que se ve en la foto 4.
3. El Reglamento Interno Técnico Operativo -RITO-, conjuntamente con el Pliego de Pliego de especificaciones técnicas del CRPC (Anexo II) conforman parte integral del presente caso (y, por lo tanto, pueden consultarse y utilizarse a los fines del caso).

Convenciones probatorias

1. El día 23 de junio de 2018, el tren con carrocería número 15072009, conducido por Osvaldo Togneri, que partió a las 20:30 de la estación de La Plata con destino a Plaza Constitución, arrolló a Pedro Olave (de 15 años de edad) en el cruce ferrocarril ubicado en la calle 1 y 530 del barrio de Tolosa, Ciudad de La Plata, provocando el fallecimiento instantáneo de Olave, como resultado de las lesiones provocadas por dicho arrollamiento.
2. Osvaldo Togneri sufrió en toda su carrera como maquinista solamente tres suspensiones. Todas ellas fueron producto de haber dado positivo en el test de alcoholemia realizado por el CRPC.
 - 1era: Con fecha del 14/10/2015 sufrió una suspensión de 2 días de inactividad sin goce de sueldo.
 - 2da: Con fecha del 4/02/2018 sufrió una suspensión de 3 días de inactividad sin goce de sueldo.
 - 3era: Con fecha del 25/05/2018 sufrió una suspensión de 1 día de inactividad sin goce de sueldo.
3. El 23 de junio de 2018, el test de alcoholemia de Osvaldo Togneri realizado por el CRPC dio negativo para la presencia de alcohol o estupefacientes en sangre. Los demás resultados de la evaluación lo demostraron apto para trabajar ese día.

¹ El presente caso fue elaborado por Ignacio Andrioli para la edición 2019 del Concurso Nacional Universitario de Litigación Penal (CNULP) organizado por INECIP.

Testigos de la Fiscalía

1. Sebastián Ribaudó - Guardabarrera
2. Juana Kistenmacher - Enfermera Sindicato
3. Cesar Luis Bochini - Maquinista Sindicato La Fraternidad

Evidencia ofrecida y admitida en la preliminar por la Fiscalía

1. 4 fotos de la garita del guardabarrera de Av. 1 y Av. 32
2. Croquis del lugar del hecho
3. Registros del control médico de Osvaldo Togneri realizados por el Servicio de Medicina y Enfermería para el control y evaluación del personal en los Centros de Recepción Fijos del Personal a Controlar (CRPC) de la línea General Roca
4. Nota presentada ante el Sindicato La Fraternidad por Cesar Luis Bochini

Testigos de la Defensa

1. Carlos Salvador Conigliaro - Personal de Mantenimiento del Ferrocarril Roca
2. Helena Brown – Perito en Transporte
3. Gloria Aguirre - Vecina

Evidencia ofrecida y admitida en la preliminar por la Defensa

1. Informe Pericial Ferroviario realizado por la Ing. Helena Brown

Todas las evidencias mencionadas aquí:

https://drive.google.com/drive/folders/1K304HbjNu1Dw_QZCwGpJhVeLeIK_9F56?usp=sharing

TESTIGOS DE LA FISCALIA Declaraciones en la fiscalía

Sebastián Ribaudó – Guardabarrera

Declaración: Todavía no puedo sacarme de la cabeza lo que hizo este tipo. Siento mucha bronca por lo sucedido porque creo que podríamos haber hecho algo para evitarlo y no lo hicimos. Osvaldo Togneri tiene la total responsabilidad por la muerte de este chico y no lo digo por tener algo personal contra él, de hecho, mantengo una excelente relación, sino porque esa semana Osvaldo ya había dado señas de que no andaba bien y que podía pasar cualquier cosa.

Yo soy guardabarreras hace 12 años, ingresé en el año 2005 conjuntamente con toda una nueva camada de compañeros ya que muchos se habían retirado para ese momento. El puesto donde trabajo queda justo entre las estaciones de La Plata y Tolosa del ramal Constitución – La Plata del Ferrocarril Roca. Desde allí, tengo a mi cargo uno de los cruces más importantes de la zona en lo que se refiere a cantidad de autos circulantes ya que la avenida 32 es la entrada y salida de la Ciudad de La Plata en conexión con la autopista automotor para ir hasta Capital. Digo más importante porque además de la cantidad de autos que transitan por allí tengo a mi cargo el control, bajada y subida de dos barreras de gran tamaño que debemos operar manualmente por lo que nuestro trabajo es sumamente importante para evitar accidentes en el cruce a nivel.

En lo que respecta a nuestro trabajo, nosotros nos manejamos bajo las reglas y deberes que nos impone el Reglamento Interno Técnico Operativo de los Ferrocarriles del Estado Argentino, más comúnmente conocido como RITO. En ese reglamento, que es como la biblia para nosotros, están definidas cuáles son las obligaciones que tenemos que cumplir nosotros en el laburo del día a día respecto las señales, controles y vigilancia, entre otras cosas. Particularmente en relación a la tarea de dar paso a los trenes y bajar las barreras, que es la parte más riesgosa de nuestro trabajo y, por lo tanto, a la cual debemos prestar mayor atención. La dinámica para realizar esas tareas es más o menos es la siguiente:

Cuando el tren está por salir de la estación de La Plata o de Tolosa, dependiendo el sentido del viaje, recibimos una señal de luces en un tablero digital que tenemos y también nos suena una campanilla ubicada dentro de la garita. Cuando el tren ya se acerca a menos de 4 cuadras

del cruce, el protocolo establece que debemos comunicarnos obligatoriamente con el conductor de la locomotora para indicarle si las vías están en condiciones y pueda seguir su marcha o debe frenar la locomotora. Para ello, por un lado, tenemos un sistema de radio interno que sirve para avisar al maquinista si existe algún problema o que puede circular sin inconvenientes.

Sumado a la comunicación por radio, debemos obligatoriamente dar señal al conductor con banderas de colores dependiendo que caso sea. Tenemos la bandera verde para indicar al maquinista que tiene paso libre, esto es, que las barreras ya están bajas y que las vías están en óptimas condiciones para transitar. También contamos con una bandera de color rojo que sirve para advertir al conductor que debe frenar la formación. Estos casos se dan, por ejemplo, cuando hay un hombre acostado en las vías, o un animal, o que existe un faltante de tramo de riel, que puede haber un intento de suicidio, que un auto quedó varado en un cruce más adelante, cientos de causas que pueden llevar a accidentes tremendos si no acatan las señales que nosotros mostramos. Hay que entender que no acatar esta regla es una falta gravísima y casi lo peor que puede realizar un maquinista ya que está desobedeciendo una orden directa de quienes nos ocupamos de garantizar que las vías estén en condiciones de circular. Para que quede en claro, si mostramos una bandera roja o no mostramos bandera alguna, porque por alguna circunstancia extraordinaria tuvimos que abandonar nuestro puesto de trabajo para socorrer a alguien, es absolutamente obligatorio que el conductor del tren detenga a la formación inmediatamente previa al cruce a nivel hasta nuevo aviso.

Además de eso, el maquinista también tiene la obligación de contactarse por radio con la garita y esperar directivas de nuestra parte para retomar su marcha. En caso de no recibir ninguna respuesta debe dejar la formación detenida e ir a fijarse a la garita si existe algún problema para dar comunicación a la central. Les digo esto para que se den cuenta de lo primordial de nuestro trabajo y de la importancia del acatamiento de nuestras señales por parte de los maquinistas en cuanto a la prevención de accidentes. Todo el sistema y el reglamento está pensado para eso, para evitar que exista problemas en las vías. Imagínense que la gran mayoría de accidentes que tenemos se debe a que, generalmente algún auto, moto y también personas intentan pasar a último momento por debajo de la barrera. Por eso somos tan rigurosos con esta cuestión, solo para evitar fatalidades. Y aun así siguen sucediendo.

Aclaro algo, digo bandera porque en nuestra garita todavía no están instalados los semáforos o circuitos de luces, en algunos cruces esas señales ya están digitalizadas y solo tienen que apretar una tecla que prende el semáforo y listo.

Ahora, hablándoles de Osvaldo, puedo decirles que, en general, siempre prestaba atención a nuestras señales, pero a su manera. Vivía haciéndonos jodas. En ocasiones cuando ya sabía que íbamos a pedirle que frene en el cruce porque había algún problema en las vías no nos respondía a la radio por algunos minutos y después pasaba pegando algún grito gracioso para la garita como “¡tranquilo mono, que esto anda sobre rieles!”. Además, y esto se lo dijimos varias veces personalmente, en el último tiempo frenaba muy cerca del cruce porque se la pasaba jodiendo con el celular. A veces no nos respondía por la radio, pero nos mandaba video llamada con el teléfono y nos empezaba a gastar con que hacíamos que llegue tarde a la casa y la señora lo iba a matar por culpa nuestra.

Para que se entienda porque estoy hablando en plural cuando me refiero al trabajo es porque en la garita somos 3 guardabarreras que hacemos jornadas de 8 horas cada uno de manera rotativa en cuanto al horario de entrada y salida. Yo hablé varias veces con ellos esta situación de Osvaldo para ver si lo denunciábamos al Sindicato, pero siempre terminábamos decidiendo no hacerlo. Si bien se la pasa jodiendo, lo cierto es que, más allá del tema del celular y de no contestarnos por la radio, él siempre respetaba nuestras directivas. Además, la verdad es que Osvaldo es uno de los pocos tipos que a fin de año siempre pasa por la garita y nos deja una canasta con comida y algo para brindar a cada uno de nosotros. A veces pasa también a tomar unos mates y nos cagamos de risa. Yo creo que, en parte, lo hace por buen tipo y también para evitar que nos calentáramos por las jodas. Por otro lado, Osvaldo siempre estuvo muy pegado al Sindicato y eso también nos hacía pensar que tal vez no era prudente para nosotros ir a denunciarlo. Si bien dependemos de gremios distintos, todos somos como una gran familia. En mi defensa lo que sí puedo decir es que, pese a que nunca denunciemos que pasaba usando el celular, intentamos varias veces en persona decirle que se deje de pavear con el teléfono porque lo iban a sancionar gravemente.

Todo esto se los cuento porque también siento un poco de culpa. Ese día Osvaldo se pasó de joda. Como nosotros actualmente estamos con una obra acá en el cruce por la construcción de un paso bajo nivel, trabajamos con una garita transitoria pegada a las vías que tiene poca visibilidad y por eso debemos salir a mostrar una bandera sobre las vías mismas. En general

tenemos máquinas trabajando todo el día y se hace difícil la circulación normal por lo que, aun con bandera verde, los trenes deben pasar a una velocidad cercana a los 10 km/h.

Ese día del arrollamiento, las máquinas justo habían dejado algunas piedras y toscas sobre las vías porque estaban taladrando muy cerca de los rieles por lo que avisamos por radio a Osvaldo que seguramente iba a tener que esperar antes del cruce de 32 ya que necesitábamos limpiar bien la zona. Como era de costumbre nunca me respondió al llamado de radio y cuando vi la locomotora acercarse no sabía qué hacer. Como estaba sacando las piedras de las vías ni siquiera llegué a mostrarle bandera alguna, solamente me dio tiempo a salir corriendo y bajar las barreras lo más rápido que pude. Él seguramente debe haber pensado que todo estaba habilitado porque pasó de largo como si nada. Si bien iba a una velocidad baja, sin superar los 15 km/h, realizó una maniobra peligrosísima al no acatar el reglamento y frenar como debía. Por suerte llegué a bajar las barreras sino seguramente se hubiese chocado con algún vehículo en el cruce.

Osvaldo venía en el último tren de esa jornada que salía a las 20:30 de La Plata en dirección a Plaza Constitución. Cuando pasó por nuestro cruce, pasó tocando bocina y creo que, hablando por teléfono. Si bien no vi el celular en su mano, logré ver que movía la boca como si estuviese charlando y adentro de la maquina estaba él solo. Por ahí tenía el celular en manos libres, no sé.

Esta vez la actitud de Osvaldo costó una vida. Su gracia de no contestarnos y cumplir a su manera las órdenes de seguridad que nos exigen terminó destruyendo una familia. No me cabe duda de que la responsabilidad de la muerte es de Osvaldo porque claramente el reglamento marca que él en esas situaciones debe frenar.

Para que se entienda mejor muchas de las cosas que les mencioné, les dejo unas imágenes de cómo era la garita vieja que teníamos y las barreras de calle 32 y 532; así como también una foto de la garita transitoria en la que actualmente estamos trabajando y un mapita donde marco en qué lugar se encuentra la garita y donde Osvaldo atropelló a este pibe. En ese croquis hay que tomar en consideración que el tren dirección La Plata-Constitución pasa primero por nuestra garita en Av. 32 y luego por calle 530. No sé qué decirles, quedo a disposición por cualquier otra información que se necesite. Toda mi vida anhelé este trabajo, soy la cuarta generación de mi familia que trabaja en el ferrocarril y llevo las vías en la sangre.

Si bien la macana se la mandó Osvaldo, me pone muy nervioso saber que si hubiésemos denunciado que este loco pasaba siempre hablando por celular o que no nos atendía la radio probablemente ese día él estaría suspendido y todo esto no hubiese pasado. Este trabajo es mi vida y seguramente será la de mis hijos, no puedo perderlo por nada en el mundo.



Sebastián Ribaudó

Juana Kistenmacher – Enfermera del Sindicato “La Fraternidad”

Declaración: Soy enfermera hace más de 15 años. En este tiempo tuve varios trabajos en hospitales de la zona y también estuve dedicada a la atención privada de personas mayores. Desde el 2014 que presto atención en el Centro de Recepción Previa de Conductores (CRPC) de servicios ferroviarios ubicado en la ciudad de La Plata, específicamente en una pequeña salita que se encuentra pegada a la estación del tren. Este trabajo se crea a partir de varias resoluciones ministeriales: Resoluciones N° 328/2012, 404/2013 y 759/2013 del Ministerio del Interior y Transporte - Transporte Ferroviario.

La verdad que tomar este trabajo me dio una seguridad y estabilidad que antes no había podido lograr. Trabajar con gente mayor es muy difícil ya que suelen ser muy mañosos y varios de ellos tardan en aceptar que necesitan ayuda. Aunque la familia te contrate, lo importante siempre es tener la buena voluntad de la persona que requiere el cuidado. Yo en varias oportunidades tuve que dejar después de una o dos semanas de trabajo porque las personas no se acostumbraban a mí. Tal vez sea porque no me gusta discutir con nadie y por eso cuando algún paciente se encapricha o hace barullo yo simplemente lo dejo hasta que se calme. No soy de confrontar en lo más mínimo y eso algunos lo leen como una muestra de debilidad, aunque en realidad no lo es.

En lo que respecta a mi trabajo como Enfermera del CRPC de La Plata, puedo comentarles que éste suele reducirse a atender y realizar controles médicos a todos los maquinistas previo a que tomen servicio. Básicamente lo que hago es un examen que consiste en cinco etapas. La primera de ellas es un test de atención y concentración donde deben escribir la fecha en la que estamos, la estación del año y dibujar un reloj indicando un horario aleatorio que se les señala.

La segunda consiste en el test de alcoholemia donde deben soplar la pipeta. Obviamente que al tener que conducir el reglamento exige que los maquinistas presenten 0,0 gr de alcohol en sangre. Caso contrario a la persona no se la deja ingresar al trabajo y se le debe informar a las autoridades.

La tercera etapa es el control de oxímetro, donde básicamente se mide el nivel de oxígeno en la sangre mediante un dispositivo con forma de pinza llamado sonda, se coloca en una parte del cuerpo, como un dedal, para medir la sangre que transporta o está saturada de oxígeno.

La cuarta es tomarles el pulso a los maquinistas y hablar un poco con ellos para controlar que no estén nerviosos ni presenten indicadores o tendencias de comportamiento que evidencian que no están en condiciones psicofísicas de manejar el tren.

La quinta etapa es la única que no se realiza de manera diaria, sino que se hace de manera aleatoria y consiste en un test para detección de drogas en saliva por hisopado. Allí se analiza si la persona ha tomado anfetaminas, cocaína, marihuana, metanfetaminas, opiáceos, entre otros. En caso de dar positivo en algunas de esas sustancias se procede a tomar una muestra de orina para realizar una contraprueba y se manda a analizar en laboratorio.

Lo que puedo decirles del caso es que, entre todo el personal del Sindicato, debo atender a 40 personas distintas cada día, lo que implica un fuerte trabajo de registro de cada uno de ellos. En general no se presenta ningún problema, pero de vez en cuando tenemos situaciones complejas. Muchas veces, ante el primer soplido de la pipeta, a varios maquinistas les ha dado cierto nivel de alcohol en sangre. En esos casos, repetimos la prueba en el instante y de ser positivo el consumo de alcohol automáticamente comunicamos al sindicato que la persona ese día no puede trabajar.

Me han tocado situaciones muy extrañas con respecto a eso, desde maquinistas que me juran no haber tomado nada y diciendo que la pipeta anda mal hasta personas que me han insultado por decir que estoy en contra de ellos y que invento la medición. Algunos me la hacen bien difícil y me empiezan a decir que su familia depende de este trabajo, que me ablande un poco, que una suspensión para ellos es un gran golpe económico y demás cosas. Lamentablemente tengo que ser dura frente a esos pedidos, aunque asumo que en algunos casos muy aislados he dejado que algunos salgan a tomar un poco de agua y vuelvan unos 15 minutos más tarde para volver a realizar el test.

La verdad es que esto que le pasó a Osvaldo Togneri me cayó muy mal. Acá en la salita todos tenemos muy buena relación con él. Es un tipo muy entrador, siempre anda haciendo chistes, a veces se pasa, pero en general es muy divertido. De hecho, puedo decir que es la persona que mejor se ha tomado la noticia de que no lo dejemos tomar servicio por dar positivo en algún test. De las veces que me acuerdo que le dio algún grado menor de alcohol en sangre, siempre se fue sin chistar ni discutir nada.

Es más, hace un par de semanas le realicé un hisopado aleatorio que le dio positivo en cocaína. Me miró y me dijo “no puede ser”. Le dije que si no había tomado nada se quedara tranquilo porque le haríamos una contraprueba con una muestra de orina y lo acompañé al baño. Recuerdo que cuando íbamos para el baño me empezó a hacer chistes acerca de si iba a mirarlo cuando piyara. En el recorrido nos cruzamos con toda una delegación de jóvenes maquinistas que lo empezaron a saludar y abrazar. Entre toda esa gente lo perdí de vista. Fue recién 5 minutos después que lo volví a ver y venía con el vasito de orina en la mano para entregarlo. La contraprueba en laboratorio finalmente dio negativa. Esto es así, a veces el hisopado falla, por eso hacemos un segundo análisis.

Antes de venir revisé su historial de controles y traje las planillas de las veces en que no lo dejamos trabajar porque había dado positivo en alcohol.

En cuanto a lo que me pregunta sobre la “apretada” que tuve en la salita le digo que nunca pensé que Togneri tenga algo que ver con eso. Si bien a él también le dio muy alto el nivel de alcohol en sangre sé que es incapaz de hacer una cosa así. Ese día a muchos chicos nuevos le dio positivo el test de alcoholemia por más de 1,5 % de alcohol en sangre. Si bien yo no tengo idea cómo funcionan las sanciones ni apercibimientos en lo que respecta al Sindicato sé que entre más alto da la graduación más severa es la sanción. Seguro que los que vinieron a la salita eran amigos de ellos. Son cosas de chicos. Ese día me asusté, pero después se me pasó enseguida.

Les dejo todas las planillas del protocolo de evaluación en CRPC y de evaluación aleatoria de personal operativo donde consta que Togneri no pasó el control médico por si les sirve para algo.



Juana Kistenmacher

Cesar Luis Bochini – Maquinista Sindicato La Fraternidad

Declaración: Me odiarán mis compañeros de laburo, pero yo tengo que decirles que todos sabíamos que esto iba a pasar. Me pasé años alertando de que Togneri era un desastre y que no podía trabajar más, pero nunca me dieron pelota.

Hace largo rato que este tipo vive de joda respaldado por sus amigos del Sindicato. Estoy cansado del manejo turbio que tienen y espero que con esta investigación también se pueda ir contra ellos. No todos, pero la gran mayoría, son mafiosos. Solo se meten en el gremio para sacar beneficios personales o poder acomodar amigos en el laburo. Si bien el Delegado de la Seccional de Tolosa es un gran tipo, el problema viene de arriba. Esto lo digo porque no me cabe la menor duda de que fue el Sindicato el que tapó todas las cagadas que Togneri se viene mandando hace rato. Todo porque “bancó la parada” ante la privatización del ferrocarril en los años 90. Si bien es cierto que Osvaldo fue uno de los compañeros que, en ese momento, puso su cuerpo a disposición de la lucha para que los ferrocarriles sigan siendo del Estado tampoco hay que endiosarlo. Sin dudas que es algo loable pero no por eso le tienen que seguir bancando las pavadas que hace 20 años después. Yo en los 90 también estaba en el Sindicato, pero iba a laburar como corresponde, porque entiendo que es la única forma de sacar adelante este país. Se los expliqué varias veces a todos los compañeros, pero en lugar de entenderme me tildaban de “carnero de la lucha”. A mí lo que me preocupa es que se trabaje como corresponde y, como pudieron ver, Osvaldo está muy lejos de cumplir con eso. Por supuesto que esto que les estoy diciendo tiene fundamento. Quiero contar lo que me tocó vivir en carne propia. Un día cuando estaba yéndome a casa pasé cerca de la salita donde nos atienden antes de tomar servicio y vi medio llorando a la enfermera, Juana, por lo que me acerqué a preguntarle qué le pasaba. No es amiga mía ni nada parecido, solo lo hice por una cuestión humana. Ahí ella me comentó que minutos antes se habían acercado unos muchachos a quienes nunca había visto antes y la habían amenazado con que se deje de joder con los compañeros y los deje trabajar. Yo le insistí que haga la denuncia de ello, pero no me hizo caso. Le pregunté también si tenía en mente porqué se acercaron esos tipos, pero ella me respondió que muchas gracias, que sabía a arreglárselas sola. Me acuerdo que eso pasó el 5 de febrero de 2018 porque ese día yo cumplía 27 años de casado y mi mujer me preguntó varias veces qué me pasaba porque no me notaba algo triste.

Por supuesto que no dejé las cosas así, uno debe hacer lo que es correcto por lo que al otro día empecé a preguntarles a los colegas si últimamente habían sancionado o suspendido a

alguien. Me dijeron que justamente el día anterior, el 4 de febrero, varios habían dado positivo en alcoholemia ya que se habían juntado a comer un asadito en el Sindicato y los muchachos “se habían dado con todo” desde temprano. Cuando empecé a indagar quienes estaban entre esos sancionados, todos eran chicos medianamente nuevos con excepción de Osvaldo Togneri. Si bien no tengo pruebas, no me cabe la menor duda de que toda esa apretada fue orquestada por él. El resto de los chicos son buenos pibes y no tienen más de 5 años trabajando en el ferrocarril. No tienen peso alguno como para generar una movida así. Imagínense mi bronca con todo esto. Pobre piba que se gana el sueldo haciendo lo que debe y estos mafiosos que van a apretarla. Fue a partir de ese día que, reconozco, me tomé la impunidad de Togneri como algo personal. Me comprometí conmigo mismo de poner en evidencia todos los chanchullos que este tipo hacía para que de una buena vez lo pasen a retiro y poder tener un Sindicato libre de corruptos.

Estuve unos meses intentando encontrar a Togneri en alguna situación extraña y preguntando casi a diario a todos los enfermeros que trabajan en el control si habían tenido problemas con él, pero nadie me decía nada. Hasta por momentos comencé a creer que me estaba volviendo paranoico contra él y decidí calmarme, pero toda esa tranquilidad terminó el día que me tocó viajar con Togneri en la máquina. Como yo debía tomar servicio en el ramal de Bosques porque muchos compañeros de esa seccional se habían enfermado debía ir para allá y por lo tanto me subí a la locomotora con Togneri.

Les juro que nunca vi a alguien manejar un tren de manera tan imprudente. El tipo se pasó la mitad del viaje con el celular en la mano, mostrándome fotos y videos que le mandaban los amigos por WhatsApp, haciendo chistes todo el tiempo. Le hablaban los guardabarreras por la radio y él nunca respondía nada. Solo les gritaba cosas graciosas cuando pasaba junto a las garitas. Debo decir que, pese a lo que les acabo de mencionar, respetó absolutamente todas las señales viales y frenó en la totalidad de las veces que le fue requerido.

Como si fuese poco, unos días después me lo vuelvo a cruzar en la estación de La Plata. Ese día había un despiole de gente porque justo los maquinistas más pibes habían llegado de un encuentro de la juventud sindical. Fue ahí cuando vi a Togneri caminando junto a la enfermera Juana hacia el baño. En ese momento todos los pibes van a saludarlo y empezaron a charlar. Ahí Togneri medio como que aprovecha el tumulto y se viene para el lado donde estaba yo. ¿Pueden creer que el tipo me vino a pedir si podía orinar por él ya que le estaban haciendo

un control de sustancias? Tuvo hasta el atrevimiento de decirme que “le debía un favor por las viejas épocas”.

Obviamente me negué y presenté una nota ante el Delegado de la Seccional del Sindicato, que es el único dirigente del Sindicato al cual le tengo respeto, contándole toda la situación y pidiéndole que tome cartas en el asunto.

Desconozco cómo, pero Togneri salió airoso una vez más de esa situación ya que al otro día estaba trabajando como si nada y nadie prestó atención a la denuncia que yo presenté. Cuando le pregunté a Cabañas, que es el delegado, él me dijo que había elevado la denuncia a los superiores, que otra cosa no podía hacer ya que solamente era mi palabra contra la de Osvaldo y que no había ningún tipo de denuncia previa que dé cuenta de que Togneri usara habitualmente el teléfono durante la jornada de trabajo. Lamento no haberle sacado una foto o filmado un video ese día mientras él iba paveando con el teléfono como si nada. Eso seguramente hubiese hecho la diferencia.

Cuando me enteré lo que pasó con este chico, de que Osvaldo arrolló a alguien por desobedecer las señales del guardabarrera del cruce de 1 y 32 morí de vergüenza de nuestra profesión. Hoy me arrepiento de no haber luchado más a fondo para que desafecten del servicio a Togneri porque podría haber salvado una vida. Espero que, de una buena vez, esta manga de mafiosos de la cual Togneri es el primer responsable tengan la pena que se merecen.



Cesar Luis Bochini

TESTIGOS DE LA DEFENSA Declaraciones en la Defensoría

Carlos Salvador Conigliaro - Personal de Mantenimiento del Ferrocarril Roca

Declaración: Honestamente lamento mucho lo que pasó, pero esto es el resultado de un sinfín de descuidos y desfinanciamiento del Ferrocarril. Yo trabajo hace 8 años en el sector del mantenimiento de las locomotoras en la línea General Roca y creo que nunca pudimos contar con todos los elementos para que las máquinas anden al 100%. Ni siquiera cuando trajeron las locomotoras eléctricas chinas andaba todo bien, porque esas ya habían sido usadas.

Para que entienda un poco lo que es el día a día de nuestro trabajo, nosotros en el sector de mantenimiento nos ocupamos no solo del arreglo y/o modificación de las partes de la locomotora que se van gastando o rompiendo sino también de controlar quincenalmente el funcionamiento general y desgaste que van sufriendo todas las formaciones.

Todos los que trabajamos en mantenimiento nos tomamos nuestro laburo muy en serio. No estamos ahí solamente porque somos amantes de los fierros y los motores sino también porque entendemos que la tarea de poner en condiciones una locomotora que transporta miles de pasajeros por día es un acto de suma importancia. Después de la tragedia de “Once”, donde lamentablemente fallecieron muchas personas, no sólo la empresa aumentó los controles en términos de supervisión de los maquinistas sino también en lo que respecta a la maquinaria y el estado de las vías. Si bien se construyeron nuevos tinglados/talleres para que pudiéramos laburar más cómodos con las nuevas locomotoras que llegaron, los recursos y repuestos que contamos para poner a punto las máquinas siguen siendo altamente deficientes. En muchísimas ocasiones tenemos que terminar haciendo modificaciones muy artesanales y *“atar las cosas con alambre”* como dice el dicho popular.

Hemos pedido incansablemente a la empresa concesionaria más stock de materiales, pero siempre nos prometen cosas que después no cumplen y tenemos que arreglárnoslas con lo que podemos. No sé cómo expresarlo en palabras, porque es algo que se siente y se comparte con los que tienen la misma vocación. Cuando no tenemos elementos o herramientas para poder hacer nuestro trabajo es un dolor porque sabemos que eso influye directamente en el servicio que va a tener la gente que viaja a diario para ir a laburar. El tren es un sistema de transporte para el laburante, para la clase media-baja que se levanta a las 5

de la mañana y hace 40 km para ir a trabajar. Por eso en el sector nosotros trabajamos como se debe, por la gente.

Yendo al tema por el que me llamaron, lo que puedo decirles es que la formación que le tocó manejar a Osvaldo ese día prácticamente no estaba en condiciones para operar si tomamos en cuenta que debía transportar pasajeros. Esa locomotora contaba con algunos desperfectos que requerían un cuidado extremo del maquinista al utilizarse y contar con un circuito vial en perfectas condiciones. Cosa que sabemos que no tenemos. Además, lo mandaron con esa máquina justo en el último servicio de la noche, donde la visibilidad y la posibilidad de adelantarte a accidentes y realizar maniobras de frenado se reduce notablemente. Poner a alguien a manejar ese tren, en esas condiciones mecánicas y a esa hora, sin dudas es una imprudencia.

Específicamente les puedo afirmar que el tren con carrocería número 15072009 funcionaba desde el día jueves 21 de junio con una falla en los frenos y esto puedo afirmarlo ya que, desde que cambiaron todas las locomotoras con la electrificación de la línea, se dejaron de usar las máquinas diésel y ahora es más fácil poder controlar a detalle el funcionamiento de las distintas partes de la formación en los trenes eléctricos. Estas locomotoras nuevas son como los autos, uno le enchufa una computadora y automáticamente salta donde tiene una falla o que pieza no está funcionando como se debe. Particularmente la máquina que les mencioné tenía las zapatas de frenos desgastadas y no pudimos cambiarlas porque no teníamos con qué. Si bien ya habíamos hecho el pedido de nuevos repuestos a Malsam, que es la empresa que nos las vende, todavía no había llegado el nuevo stock.

Ese mismo día advertimos a la empresa que, dado el desgaste que mostraban las zapatas, los frenos de la locomotora funcionarían a un 73% de su totalidad. Si bien no torna inoperante a la locomotora, sí implica para los maquinistas tener que emplear más tiempo y mayor distancia para poder detener la formación. Lo que puedo decirles es que la empresa estaba al tanto de todo esto y así y todo decidió que la formación esté disponible para su uso ese día sábado. Imagino que esto le tuvo que ser comunicado a Osvaldo, porque siempre se le tiene que notificar cualquier desperfecto en la máquina al maquinista, especialmente cuando tiene que modificar alguna práctica; pero no sé efectivamente si se lo informaron antes de que partiera esa noche. Por otro lado, si bien en el 2013, metieron por resolución del Ministerio, “personal de supervisión de la operación de trenes”, esta gente no hace un control

de las cuestiones de estructura de la máquina. Ellos no se ponen a mirar las zapatas de freno, por ejemplo.

Por último, me gustaría agregar que a Osvaldo lo conozco desde chico porque mi viejo también fue ferroviario y compañero de él. Es un maquinista de primera y nunca había tenido un accidente hasta esta desafortunada situación. Pongo las manos en el fuego por Osvaldo, lo que sucedió fue un accidente. Tal vez un accidente anunciado debido la falta de responsabilidad de la empresa a lo que hace el mantenimiento de las máquinas y de las vías.



Carlos Salvador Conigliaro

Helena Brown – Perito en Transporte

Declaración: Fui contratada en mi calidad de Perito en Transporte con especialización en accidentes de trenes por el Sindicato La Fraternidad con el fin de explicar las causas del siniestro ocurrido el día 23 de junio de 2018 y evaluar todos los factores que pueden haber contribuido al mismo, incluyendo la responsabilidad del Sr. Osvaldo Togneri.

Previo a arribar a las conclusiones de la pericia que he realizado me parece importante comentar en qué consistió el análisis que realicé del hecho ya que mi especialización en accidentes de tren no es muy común en el país y tiende a confundirse con las típicas pericias automovilísticas que son muy distintas. Para poder cursar dicha especialización en España tuve que presentar mi título como Ingeniera Civil otorgado por la Universidad Tecnológica Nacional Regional Buenos Aires y mi Tecnicatura en Seguridad e Higiene en el Trabajo también otorgado por la Universidad Tecnológica Nacional Regional Buenos Aires.

En primera instancia, lo que se evalúa ante un accidente ferroviario son los errores mecánicos como pueden ser fallos en los trenes (problemas de funcionamiento de la locomotora) o fallos en las vías (cuestiones de infraestructura) para luego analizar los errores humanos como son el exceso de velocidad; el incumplimiento de normativa; la falta de supervisión; o el mantenimiento de vías inadecuado. A su vez, se evalúan las medidas tendientes a evitar accidentes, así como el mantenimiento y las medidas de seguridad implementadas por la empresa prestadora del servicio. Por último, se realiza un estudio topográfico de la zona para evaluar si el terreno presenta cuestas o pendientes que pudieran influir en el funcionamiento de la máquina.

Sin ninguna otra cosa que agregar. Adjunto mi pericia a la declaración y el video que se grabó del semáforo y campana de advertencia del cruce en cuestión.



Ing. Perito Helena Brown

Gloria Aguirre – Vecina

Declaración. Todavía no puedo creer lo que le pasó al pobre Pedrito. Lo conocía casi desde su nacimiento porque soy muy amiga de su abuela Marta ya que somos vecinas hace 35 años. Fue una situación completamente horrorosa tener que presenciar cómo murió pobre nene. Parece crudo lo que voy a decir, pero la verdad es que ese chico toda la vida fue un despistado. Siempre con Marta hablábamos de lo que le costaba enfocarse, vivía distraído, era muy difícil hablar con él. Nunca prestaba atención a nada salvo al teléfono. De hecho, tenía bastantes problemas en el colegio. Me acuerdo que cuando era más chico las maestras decían que se la pasaba paveando en el aula y ya en la secundaria se llevaba todas las materias con aplazo. Un chico sin atención básicamente.

Yo esa noche, cerca de las 20:20, salí de casa para pasear a la perra por la plaza Iraola que queda ahí en el centro de Tolosa. Ya hacía bastante frío y estaba oscuro, pero si no saco a Clarita esa hora después me hace las necesidades adentro de casa. Me acuerdo que di unas vueltas manzanas y cuando estaba llegando casi a la esquina de 1 y 530, me parece ver que venía Pedrito. Estaba como siempre, con el celular en la mano mirando para abajo, hacia la pantalla del teléfono. Creo también que andaba con esos auriculares tan grandes que usan los chicos ahora, siempre escuchando música a todo volumen. Digo creo porque llevaba puesta la capucha del buzo también y yo estaba un poco lejos, casi a unos 20 metros. Entiendan que en la plaza no había mucha iluminación y yo ya tengo 72 años. Veo muy bien para mi edad, pero sin lentes la cosa se complica. Además, Pedrito estaba vestido con ropa oscura, por eso me costó reconocerlo un poco. Pero cuando se fue acercando ahí me di cuenta que era él.

Cuando lo vi venir le empecé a gritar porque yo tenía que limpiar el patio de casa. Con el comienzo del invierno se me llenó todo el fondo de casa de hojas. Siempre le daba unos pesos a Pedrito para que se ocupe de sacar eso. Si bien nunca lo hacía muy bien y tardaba bastante en limpiar todo, yo lo seguía llamando para ayudarlo a que se gane unos pesos. Al fin y al cabo, era un chico de mucha confianza. Le grité varias veces, incluso solté a Clarita para que vaya a olfatearlo ya que lo conoce, pero creo que en ningún momento me miró. Ni a mí ni tampoco a la perra. Y mire que le grite “Pedrito, Pedrito” en varias oportunidades.

La verdad que me quedé parada medio ofendida porque me sentí ignorada y ahí vi que Pedrito sigue caminando como si nada, se manda a cruzar la calle y encara para las vías sin

levantar la cabeza. Ahí le grite de nuevo bien fuerte porque veía que estaba por pasar el tren, pero tampoco me escuchó. No da tres pasos en las vías que se agacha como para agarrar algo. Me parece que se le cayó el teléfono al piso. Me agarró una desesperación tremenda que el chico no se diera cuenta que el tren venía tan cerca. No sé si quiera si llegó a verlo.

Duró todo un segundo. Cuanto dolor. Aún recuerdo el sonido de la bocina del tren. Lamento muchísimo todo. Pensar que pasó tan cerca de mí. La verdad es que, si bien Pedrito nunca levantó la cabeza, la señalización de ese cruce es un desastre. Tiene una campanita de morondanga que apenas se escucha y ni luces tiene. No hay nada que te haga prestar atención.

Después de todo eso, se acercó más gente que estaba caminando por la zona. El tren paró y vino la policía, los bomberos y una ambulancia, pero Pedrito ya estaba muerto. Obvio que no podían hacer nada.

Me imagino además lo que debe estar pasando el conductor del tren. Siempre se llevan la peor parte aunque no hayan hecho nada malo. No creo que haya sido culpa del conductor del tren, la culpa lamentablemente fue de Pedrito, de la falta de educación de los chicos de ahora en estas cosas. Toman todo a la ligera, el tránsito, el cuidado, todo. Así es difícil vivir sin desgracias.



Gloria Aguirre