



34

D. 1009/77/1a. (18)

[Redacted]  
[Redacted] E [Redacted]  
[Redacted]

RELATOR: MTRO. MARIO G. REBOLLEDO F.  
SECRETARIO: LIC. SALVADOR RAMOS SOSA.

México, Distrito Federal.- Acuerdo de la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, correspondiente al treinta y uno de enero de mil novecientos setenta y nueve.

VISTO, para sentenciar, el juicio de amparo directo número 1009/77/1a., promovido por [Redacted], [Redacted] e [Redacted], contra actos del Tribunal Unitario del Octavo Circuito, como ordenadora, y -- Juez de Distrito en el Estado de Coahuila, como ejecutora, por violación de los artículos 14 y 16 constitucionales, y tomando en cuenta:

1.- El acto reclamado consiste en la sentencia de treinta de noviembre de mil novecientos setenta y seis que, modificando la de primer grado, condenó a [Redacted] a quince años de prisión, destitución de su empleo e inhabilitación para obtener otro de la misma naturaleza; a [Redacted], a quince años de prisión, destitución de su empleo e inhabilitación para obtener otro de la misma naturaleza, y a [Redacted], a trece años de prisión, destitución de su empleo e inhabilitación para obtener otro de la misma naturaleza (la resolución de primera instancia había



ATA

SENTENCIA

D. 1009/77/1a. (18)

condenado a los dos primeros a dieciocho años de prisión y a las otras penas; al último le impuso iguales penas), como responsables "de los delitos de homicidio, lesiones, daño en propiedad ajena y ataques a las vías generales de comunicación, cometidos por imprudencia, previstos en los artículos 302, 282, 399 y 167, fracción VII, en relación con el 80., fracción II y 60 del Código Penal Federal.

2.- El acto reclamado es cierto, según se desprende del Tomo IV de los autos que aparece glosada compulsada del mismo (foja 15).

3.- Los quejosos aducen como conceptos de violación, la infracción de los artículos 80., fracción II, 60, 167, fracción III, 282, 302 y 399 del Código Penal Federal; 284, 285, 286, fracción IV, 288, 289, 363 y 364 del de Procedimientos en la Materia, porque la responsable los condenó injustamente con base en indicios no idóneos para fincar una condena, aparte de que no expuso los razonamientos que tuvo en cuenta para no apreciar y valorar factores de descargo aportados al proceso, estimando acreditado el delito imprudencial y la responsabilidad penal en su comisión, no obstante que no se demostró la relación de causa a efecto entre la conducta desplegada y el daño resultante. También se alega que la culpa debió estimarse como leve.

4.- El Agente del Ministerio Público de esta adscripción, solicitó que se niegue el amparo.



35

D. 1009/77/1a. (18)

5.- La responsable hizo el siguiente resumen de constancias que concuerda fielmente con las recogidas en el proceso, manifestando: "Ahora bien, de los autos que integran el proceso - - - 64/972, se obtiene lo siguiente: en acta levantada a las veintitres horas del cinco de octubre de mil novecientos setenta y dos, por el Delegado del Ministerio Público, Primer Turno, del Puerto Común, en Saltillo, Coahuila, se hizo constar que habiendo recibido aviso telefónico de la guardia del Hospital de la Cruz Roja en esta ciudad, en el sentido de que sobre las vías del ferrocarril y a la altura del Puente Moreno a cinco kilómetros al Sur de esta propia ciudad, había tenido lugar un descarrilamiento, se trasladó el funcionario actuante a ese lugar asistido de testigos de asistencia, dando fe de que efectivamente en el lugar denominado Puente Moreno, aproximadamente doscientos metros al Sur de éste en el kilómetro marcado con el número KL-908, sobre la vía del ferrocarril, se encontraban carros dispersos encontrando las máquinas marcadas con los números [redacted] y [redacted], volcados sobre su costado derecho en circulación de sur a norte completamente destruidas como así consta de fojas 14 frente y vuelta, habiéndose dado fe del lugar de los hechos, de los daños ocasionados al equipo de la Empresa Ferrocarriles Nacionales de México y las consecuencias del accidente, también en diligencias que aparecen asentadas a fojas 72 frente y vuelta, 91 y 92 frente y



SECRETARIA

D. 1009/77/1a. (18)

vuelta, de 158 a 160, diligencias practicadas tanto por funcionarios de Ministerio Público del Poder Común en el Estado, como del Ministerio Público Federal.- Se recibieron los testimonios de diversas personas que viajaban como pasajeros en el convoy accidentado, habiéndose producido en los siguientes términos: [REDACTED] (Fojas 17 frente y vuelta)-

que cuatro o cinco minutos antes del descarrilamiento sintió que el tren aumentó su velocidad, o sea, mayor que la normal, que el tren circulaba [REDACTED] y después tomó mucho más velocidad.- [REDACTED]

[REDACTED] (fojas 18 frente y vuelta) que cuando el tren el túnel del Puente Moreno notó que aumentaba considerablemente su velocidad.- [REDACTED]

[REDACTED] (fojas 19 frente) que momentos antes de que el tren se descarrilara se dio cuenta que el tren venía recio.- [REDACTED] (fojas 19 vta.)

que en la última parte del viaje el tren iba muy recio; que circulaba a mayor velocidad de la normal según su apreciación.- [REDACTED]

[REDACTED] (fojas 20 vuelta) que el tren iba a velocidad exagerada desde hacía bastante rato.- [REDACTED]

[REDACTED] (fojas 21 frente) que quince o veinte minutos antes de que descarrilara notó que el tren iba fuerte.- [REDACTED] (fojas 57 frente)

que de pronto sintió que el convoy agarraba mayor velocidad.- [REDACTED] (Fojas 57 frente)

que desde que salió de Venegas el tren agarró mayor velocidad.- [REDACTED] (fojas 58 --



FORMA 36

D. 1009/77/1a. (18)

vuelta) que desde que salieron de la estación de Venegas el tren adquirió mayor velocidad.- [redacted]

[redacted] (fojas 59 frente) que circulaba a velocidad regular, pero que desde Venegas imprimieron mayor velocidad.- [redacted] (fojas 59 vuelta)

que el tren circulaba a velocidad regular, pero a partir de Venegas se desplazó a mayor velocidad.--

[redacted] (fojas 61 frente) que el tren se desplazaba a velocidad regular de Real de Catorce hasta Carneros, en donde adquirió mayor velocidad y que desde Aguaneva la velocidad era bastante fuerte.

[redacted] (fojas 62 vuelta) que el tren venía con exceso de velocidad.- [redacted] (fojas 63 frente)

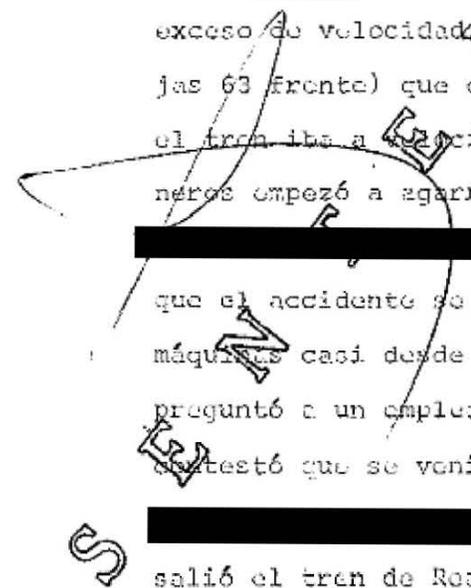
que cuando salió de Real de Catorce el tren iba a velocidad regular, pero que desde Carneros empezó a agarrar mayor velocidad.- [redacted]

[redacted] (fojas 64 vuelta) que considera que el accidente se debió a que venía fallando las máquinas casi desde que salieron, y que hasta le preguntó a un empleado si iban fallando algo y le contestó que se venía safando un carro.- [redacted]

[redacted] (fojas 65 vuelta) que cuando salió el tren de Real de Catorce circulaba a velocidad regular, pero desde Venegas con exceso de velocidad.- [redacted] (fojas 65 frente)

que cuando salió de Real de Catorce circulaba a velocidad regular, pero que la aumentó desde Carneros.

[redacted] (fojas 66 vuelta) que cuando el tren salió de Real de Catorce venía a buen pr-



D. 1009/77/1a. (18)

so y que desde la estación de Carneros agarró mayor velocidad.- [REDACTED] (fojas 67 frente) que desde Carneros para acá se vino con mucha velocidad.- [REDACTED] (fojas 68 frente) que el tren se desplazaba mucho muy rápido.- [REDACTED] (fojas 68 vuelta) que desde Venegas para acá el tren imprimió mucha velocidad.- [REDACTED] (fojas 94 frente) que se percató que el tren venía a una velocidad muy alta.- [REDACTED] (foja 94 vuelta) que se dio cuenta que el tren corría muy rápido.- [REDACTED] (fojas 95 frente) que posteriormente se percató que el tren corría muy rápido.- [REDACTED] (fojas 99 frente) que el tren se detuvo aproximadamente una hora y que después empezó a caminar muy aprisa.- [REDACTED] (fojas 99 frente) que venía muy aprisa el tren.- [REDACTED] (fojas 99 vuelta) que él se percató que el tren corría muy aprisa.- [REDACTED] (fojas 200) que el tren venía muy aprisa.- De fojas 22 a 28 vuelta obran declaraciones de [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], y [REDACTED], funcionarios y empleados de la Empresa Ferrocarriles Nacionales de México, quienes en síntesis coincidieron en manifestar que se trasladaron al lugar del accidente a la altura del kilómetro KB-909 más siete centos de posta al norte de la línea México Laredo en el punto conocido





37

D. 1009/77/1a. (18)

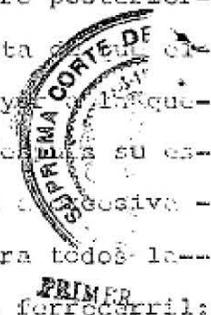
como Puente Moreno, y que después de haber revisado minuciosa investigación terminaron opinando que la causa del accidente fue exceso de velocidad con que se desplazaba el tren extra número [REDACTED] norte ser vicio especial de pasajeros de Real de Catorce, San Luis Potosí, a Saltillo, Coahuila, por haber analizado los herrajes de las máquinas y unidades que componían ese tren, así como por las anotaciones contenidas en la cita del vológrafo que aparecía marcando al momento del accidente ciento veinte kilómetros por hora.- [REDACTED] manifestó: que cuando iniciaron la marcha después de la última parada a la hora del accidente conforme a su reloj transcurrieron treinta y siete minutos; que notó muy rápidamente exceso de velocidad de regreso a como había sido la ida de Saltillo a Real de Catorce y entre cada parada que hacía el tren aumentaba la velocidad en cada ocasión y que cuando fue más notorio fue en el último tercio del recorrido en donde si se pudo apreciar marcadamente mayor exceso de velocidad; que minutos antes del accidente vio que aumentaba demasiado la velocidad y por este motivo se trasladó al séptimo carro ya que se encontraba en el sexto para ir a ver al conductor a fin de que hicieran una aplicación de aire para llamarle la atención al maquinista cuando en eso fue el accidente; que no se le hizo excesiva la velocidad en el caso de una recta que existe entre Vanegas y Carreros pero de ahí en adelante empezó a sentir que



SE  
N  
T  
E  
N  
A

D. 1009/77/la. (18)

el carro colaba muy fuerte; que notó aliento alcohólico a [REDACTED]. [REDACTED] manifestó: que por dicho de uno de sus compañeros se percibió de que arriba de una máquina estaba una mujer no pudiendo precisar en esos momentos el motivo de la presencia de dicha señora en la máquina, dándose cuenta igualmente de que la persona con quien habló, o sea el maquinista tenía aliento alcohólico; que cuando salieron de Real de Catorce el ferrocarril se desplazaba a una velocidad moderada, pero posteriormente se durmió no sin antes darse cuenta que el tren circulaba a una velocidad mucho mayor, que en un principio le era imprimida; que después su esposa lo despertó ya cuando el tren iba a una velocidad puesto que se iba moviendo para todos los lados y momentos después se descarriló, el ferrocarril; que notó aliento alcohólico al maquinista; esta persona insistió en que se asentara que él, o sea el maquinista, y otros miembros de la tripulación iban acompañados de mujeres, hecho que comentó con su hija [REDACTED], quien lo confirmó en su respectiva declaración como puede verse a fojas 68 vuelta. A fojas 97 frente y vuelta obra acta levantado por el segundo Agente adscrito a la Procuraduría de Justicia en el Estado de Coahuila, a las once horas treinta minutos del siete de octubre de mil novecientos setenta y dos, haciendo constar que se constituyó con testigos de asistencia al lugar donde ocurrieron los hechos, dando fe del contenido de la acta.





38

D. 1009/77/1a. (18)

del velocímetro de la máquina número [redacted] misma que fue extraída del interior de la cabina.- A fojas 108 obra el informe de laboratorio suscrito por [redacted] y [redacted], como resultado de análisis de sangre practicados a [redacted] [redacted] [redacted] y [redacted], en el sentido de que a los dos primeros se les notó presencia de alcohol no así a los demás.- [redacted] declaró: que al principio el tren hacía su recorrido con normalidad haciendo las paradas en las estaciones y así fue transcurriendo el viaje; pero desde estación Ventura todo el pasaje empezó a notar que el tren aumentaba mucho la velocidad y los coches se movían un lado y para el otro; que un rato antes de que ocurriera el accidente y cuando ya el tren iba muy fuerte y se habían caído algunos bultos vio pasar al conductor del tren que iba para atrás o sea hacia los últimos carros; que mientras hablaba con él no le notó aliento alcohólico; que después de pasar las estaciones de La Angostura y San Juan el tren iba francamente a una velocidad terrible; que cuando llegó hasta donde tenían detenidos al maquinista al fogonero y a un garrotero se dio cuenta de que estaban completamente borrachos y que daban el tufo a mezcal" y que oyó ahí mismo a varias gentes que les reclamaban por que habían bebido y por que llevaban mujeres en la máquina.- [redacted]



SENTEN

D. 1009/77/1a. (18)

gas: que en un principio el recorrido se hizo en forma normal pero según avanzaba se fue dando cuenta de que hacía muchas paradas y luego cuando reanudaba el tren su marcha lo hacía a velocidades muy fuertes, - lo que provocaba movimientos bruscos en los coches; - que después de estación Carneros empezó a aumentar - considerablemente la velocidad del tren; que estuvo vigilando después del accidente al maquinista [REDACTED] -- [REDACTED], a quien ya conocía, y a [REDACTED] spotó aliento alcohólico.- [REDACTED] que al pasar la estación la Encantada [REDACTED] Inspector de Auditores [REDACTED] se [REDACTED] que el tren llevaba mucha velocidad manifestando que el tren ya se chorrió" y que no tuvieron tiempo [REDACTED] ningún otro comentario porque en seguida sucedió el accidente.- [REDACTED] (fo- fas 193 frente y vuelta) manifestó: que cuando se encontraba en la estación de Real de Catorce esperando el tren; este llegó; que se desenganchó la máquina para cambiarla a la otra punta y que cuando hacía esta maniobra fijó su vista en la máquina y se pudo dar cuenta de que recargada sobre una ventanilla se asomaba una muchacha joven como de [REDACTED] -- [REDACTED], misma que iba vestida con un vestido de color- [REDACTED].- En sus primeras declaraciones los inculpados manifestaron: [REDACTED]; que llevaba una velocidad normal entre cincuenta a sesenta y cinco kilómetros por hora, pero a partir de Encantada -- rumbo al norte empezó a notar que el tren aumentó --



39

D. 1009/77/la. (18)

su velocidad hasta ser alarmante pues ya iba entreciento y cinco y cien kilómetros por hora y que todavía empezó a tomar más velocidad; que dado que venía excedido de pasaje y que todos rebotaban no podía pasar pues no podía guardar el equilibrio por los brincoes que daba el tren aunque quiso hacer hacia las válvulas de detenciones no pudo hacer y aunque lo hubiera logrado no hubiera podido aplicar por las condiciones en que iba el tren pues momento a momento iba aumentando la velocidad sin ningún control; que a partir de la estación de Carneros y hacia el norte hay un pendiente de un medio grado por ciento descendente y siempre hay la costumbre de que en esa estación se chequeen los frenos, los conductos del aire y todo el equipo como precaución -- pero que en esa estación no se hizo tal verificación; que ahí bajó bien el tren pues todo su aire y frenos iba en perfectas condiciones ya que en otras estaciones lo habían chocado y bajaron como cincuenta y cinco o sesenta kilómetros por hora, todo normal; que cuando llegaron a Fortuna fue donde empezaron a aumentar alarmantemente la velocidad no pudo jalar el cordón de los frenos porque en ese carro no lo llevaba; que viajaba en el segundo coche que sigue a la máquina que es los que lleva por debajo el cordón de frenos y que trató de apretarlo sin ningún resultado pues ya para entonces la velocidad era desbocada a más de ciento veinte kilómetros por hora; que antes de llegar al cambio que



SE  
N  
T  
E  
N

D. 1009/77/1a. (18)

está a la altura B-907 más siete centros de poste - hay una curva muy pronunciada; que a pesar de la velocidad que llevaba y ser pendiente y descendente - lograron pasarlo; que luego en dicho cambio al citado kilómetro sigue una línea recta para empezar una curva a unos dos grados de pendiente descendente y cuando iban sobre esta curva fue cuando sintió que el tren se descarrilaba. [REDACTED]

que una vez que pasaron encantada siguieron en pendiente descendente a la misma velocidad aproximarse a Angostura aproximadamente a las tres horas empezó a notar que el tren fue aumentando su velocidad, aproximadamente a noventa kilómetros por hora; que simultáneamente vio que iban dando movimientos muy bruscos el tren, con lo que dedujo que iba aumentando más velocidad, por lo que agarró del freno de mano, pues para entonces la velocidad pasaba de los cien kilómetros por hora; que perdió el equilibrio sin que lograra poner el freno de mano - pues cayó sobre el piso del vestibulo, pegándose en el pómulo derecho, que considera que el momento en que ocurrió el accidente han de ver ido como a ciento veinte kilómetros por hora en pendiente descendente como a dos grados y en curva; que considera - que fue por el exceso de velocidad con que el tren tomó la curva lo que dio por resultado que se descarrilara y que se agravó por la aplicación de los frenos de emergencia en una curva; que ese mismo equipo y todo el personal habían venido manejándolo





*[Handwritten signature]*

D. 1009/77/1a. (18)

desde el día primero hasta el día cinco y siempre --  
había respondido en cuanto a sus frenos y demás me--  
canismo en forma correcta por lo que el accidente se  
debió al exceso de velocidad que tomaron en el últi--  
mo tramo; que niega terminantemente que hubiere inge--  
rido alcohol durante el servicio y que no puede de--  
cir si subieron o no mujeres a la máquina. [REDACTED]

[REDACTED] que llegó a los límites de patio  
de la estación de Vanegas como a unos setenta kiló--  
metros por hora; que en ese lugar no se demoró; que  
ahí corrió como a ciento <sup>C</sup> kilómetros por hora --  
pues hay una tangente descendente en forma de colum--  
pio; que en la estación de Ventura se subieron dos -  
mujeres de la vida galante que las pidieron las lle--  
varan, lo que <sup>W</sup> aceptaron, subiéndolas a la cabina de--  
trás de la primera unidad; que estas le eran desco--  
necidad; que en el camino iban tomando de una bote--  
lla de tequila que llevaban estas dos mujeres que el  
de la <sup>W</sup> ~~vez~~ había tom,do como unas cinco copas de te--  
quila; que en la Estación de la Plata tuvieron una -  
parada como de una hora, por lo que a partir de esta  
estación trató de recuperar tiempo y fue aumentando--  
la velocidad hasta llegar a unos ciento veinte kiló--  
metros por hora; que ya cerca de las veintres horas--  
once minutos se fueron aproximando a la misma velo--  
cidad al kolómetro 909 más siete centros de posta en--  
donde después de pasar una tangente recta descendente  
tomaron una curva y precisamente por el exceso de  
velocidad o sea ciento veinte kilómetros por hora la



*[Large handwritten scribble]*  
**SECRETARIA**

ver que se chorrriaba la máquina hacia el lado dere--  
cho y se empezaba a descarrilar fue cuando aplicó la  
emergencia; que no supo mas de esas dos muchachas y--  
que ha sabido que una de ellas quedó muerta den--  
tro de la cabina trasera de la primera máquina; que--  
momentos antes de que llegaran a dicho kilómetro el--  
fogonero con una de las muchachas se fueron hacia la  
unidad de atrás; que el conductor [REDACTED]--  
en ningún momento le hizo señales con el timbre para  
que parara o disminuyera la velocidad; que rectificó  
que en Ventura se subieron tres mujeres y no [REDACTED] que  
una de ellas se fue con el conductor.- [REDACTED]

[REDACTED] : que en estación Ventura tres muchachas  
le pidieron al maquinista que las llevara en la má--  
quina; que una de ellas llevaba una botella de tequi--  
la como de tres cuartos de litro; que se tomaron --  
unos cinco o seis tragos cada uno de ellos, que la --  
tercera muchacha se fue para atrás con el conductor--  
hacia la cabina trasera de la segunda máquina; que --  
no tomó absolutamente nada de tequila y que lo que --  
pasa es que el maquinista lo quiere incriminar; que--  
considera no tener responsabilidad pues el maquinis--  
ta dejó que la máquina fuera aumentando la velocidad  
de modo que primero llegaron a ciento diez kilóme--  
tros por hora y cuando se fueron acercando al kiló--  
metro B-909 más siete centros de poste y después de--  
pasar un cambio y seguir por una línea tangente casi  
recta en donde empieza una curva de sur a norte al --  
tomarla a una velocidad de ciento veinte kilómetros--  
por hora se chorrrió o se empezó a descarrilar, [REDACTED]



*[Handwritten signature]*

D. 1009/77/1a. (18)

cos fue cuando el maquinista aplicó la emergencia -- con lo que el peso de los carros y la inercia se fue ron sobre las máquinas; que cuando vieron que ya se iban a se fueron sobre las máquinas; que cuando vieron que ya se iban a salir de la vía pues se acercaban a una gran velocidad a la curva el maquinista le gritaba que se fuera a aplicar la emergencia a la -- segunda unidad; que obedeciendo esas órdenes se fue por el barandal derecho y aplicó por segunda vez la emergencia cuando llegaron a la segunda curva pero -- ya no tuvo ningún efecto pues casi en esos momentos fue cuando se descarrilaron las dos máquinas; que el maquinista prácticamente iba descuidando el manejo -- de la máquina y al ver que la curva les guisaba fue -- cuando quiso hacer varios movimientos y aplicó la -- emergencia y le ordenó que fuera a aplicar la de la -- segunda máquina pero ya no pudo evitar que se salie -- ran de la vía del lado derecho; que no se atrevió a -- decir al maquinista que iba muy aprisa pues es el -- jefe y el que mandaba en la tripulación.- Y Jesús -- Rocha Cerna: que de encantada se arrancó a una velo -- cidad de sesenta kilómetros por hora y al llegar al -- anuncio del kilómetro 907 el maquinista pitó un cor -- to y a partir de ese momento empezó a tomar fuer -- te -- velocidad; que como viere que iban en curva, en pen -- diente descendente de dos grados hacia el norte tra -- tó y aplicó el freno de mano pero no aplicó las re -- tenciones y dejó correr el tren a ciento veinte ki -- lómetros por hora o posiblemente más; que en su obli



*[Handwritten word 'SENTENENCIA' written vertically across the page]*

D. 1099/77/1a. (18)

gación ordenar a los garroteros aplicar las válvulas de retención; que no les ordenó que lo hicieran que no es cierto que hayan subido mujeres en la estación Ventura; que no le consta que el maquinista hubiere estado ebrio; que en Ventura subió a la máquina a dar órdenes y no vio ningunas mujeres ni tampoco vio que estuvieran tomando. En segunda declaración que rindió el fogonero [REDACTED]

[REDACTED], manifestó: que aprovechando media hora que tenían en la estación de Venegas, San Luis Potosí y que iban con el equipo vacío aprovechando el tiempo él, el maquinista y el conductor se fueron a tomar unas copas a una de las cantinas que está frente a la estación; que posteriormente abordaron la máquina y prosiguieron el viaje a Real de Catorce; que en la estación de Catorce [REDACTED] se bajó del tren y se fue con [REDACTED] que cuando regresaron iban acompañados de tres damas tomadas así como también ellos con unas botellas de mezcal, que una vez que se subieron [REDACTED] y [REDACTED]

[REDACTED] con las tres damas, [REDACTED] le dio la orden al maquinista para iniciar el viaje a Venegas; que iniciado el viaje [REDACTED] se fueron al segundo carro de la máquina acompañados de las tres damas; que en la estación de Venegas se bajó [REDACTED] y ahí se quedó; que además del mezcal que tomaron él y sus compañeros, también tomaron unos botes de cerveza; que al pasar la estación La Angostura todavía iban a velocidad de sesenta o setenta kilómetros y el maquinista hi-



42

D. 1009/77/1a. (18)

zo uso de la válvula automática de aire para hacer una aplicación de primera de servicio, para que el tren se dominara habiendo respondido perfectamente bien esa aplicación; que al seguir más adelante el maquinista le relevó la válvula automática para que aflojera los frenos del tren, habiendo estos aflojado perfectamente y al llegar al kilómetro 904 se hicieron nuevas aplicaciones como una bajada del dos por ciento y se dieron cuenta que ya no respondía el aire al hacer las aplicaciones porque el maquinista uso aire de más pues dio varias aplicaciones no necesarias y ese aire fue el que les faltó a la hora de que el tren se empezó a chirriar. También en segunda declaración el maquinista [REDACTED]



LA SALA

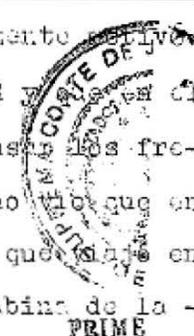
[REDACTED], manifestó: que en la Estación Vanegas aprovechó la oportunidad juntamente con el fogonero y el conductor para tomar unas copas en una cantina; que después abordaron nuevamente el tren rumbo al Real de Catorce; que además de las copas que se tomaron se llevaron varios botes de cerveza, los que fueron tomando; que en Real de Catorce después de que subió el pasaje esperaron al conductor y al ayudante del superintendente [REDACTED] porque les dijeron que se esperaran mientras iban a las carpas a traerse "unas chamacas"; que en ese lapso él y el fogonero siguieron tomando botes de cerveza; que a los treinta minutos llegaron [REDACTED] y [REDACTED] con tres mujeres y varias botellas de mezcal; que ellos se subieron con las muchachas en uno de los carros; que como iban casi

SENTENCIA

D. 1009/77/1a. (18)

borrachos habían hecho varias aplicaciones de aire, gastándolo innecesariamente; que iban aumentando la velocidad del tren además porque había pendiente - descendente; que de Carneros el kilómetro 909 que - ocurrió el accidente aumentaron considerablemente - la velocidad; que las velocidades fluctuaban entre los noventa hasta los ciento cincuenta kilómetros - por hora que como ya había hecho aplicaciones de - aire innecesarias con anterioridad, no tenía aire - suficiente para controlar el tren.-

██████████ declaró: que lo que verdaderamente ocurrió el accidente fue el exceso de velocidad y el preciso instante en que se necesitaba usar los frenos de emergencia estos fallaron; que no vio que en las máquinas vinieran algunas mujeres; que estaba en el tren hasta estación Vanegas en la cabina de la máquina guía y en esa estación abandonó el tren.- Peritos en materia de tránsito ferroviario de la Dirección General de Averiguaciones Previas, de la Procuraduría General de la República, dictaminaron sobre las causas del accidente, en los siguientes términos: CONSIDERACIONES: por lo que toca a las circunstancias y forma como se desarrolló el descenso desde la estación de Carneros hasta el lugar del descarrilamiento, se observaron las gráficas mencionadas hasta el kilómetro 899 ocurrieron diversos ascensos y sus consiguientes descensos de velocidad hasta marcar 35 kilómetros por hora en el kilómetro últimamente citado, lo que implica que el maquinista estuvo haciendo uso continuo de aplicaciones de





13

D. 1009/77/1a.

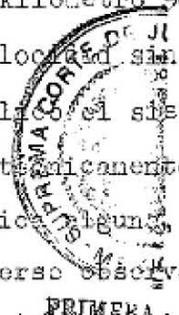
Sire para frenar. A partir de este último punto se observa incremento de velocidad hasta 75 kilómetros por hora, que es notablemente excesiva en relación con la autorizada que es de 57 kilómetros por hora, que se trata de terreno con una pendiente descendente continua, lo que para corregir ese peligroso exceso de velocidad fue necesario que el maquinista aplicara nuevamente y también en forma excesiva los sistemas de frenos provocando el calentamiento de las matrices, logrando reducir la velocidad a 56 -- kilómetros por hora aproximadamente. En el kilómetro 904, es decir a cinco kilómetros antes del descarrilamiento, se permitió indebidamente que volviera a incrementarse la velocidad del convoy violando nuevamente el límite máximo de velocidad permitida en ese tramo, a pesar de conocer la topografía del canino. Esta elevación de velocidad llegó a 80 kilómetros por hora, en el kilómetro 901, en donde continúa incrementándose en forma sostenida ascendente hasta llegar a la de 118 kilómetros por hora aproximadamente en el lugar del descarrilamiento. Por lo que toca al maquinista [REDACTED] al empezar la pendiente debió haber hecho una aplicación con la llave automática del maquinista y desde luego los garroteros antes de empezar a descender tenían la obligación de aplicar sus válvulas de retención con objeto de obtener un control perfecto del tren, para que éste bajara completamente dominado y evitar se fuera a chorrear con motivo del calentamiento, producido por las zapatas y en esas



Handwritten annotations: 'A', 'I', 'G', 'N', 'E', 'N', 'S' with arrows pointing to specific parts of the text.

D. 1009/77/1a.

condiciones un tren marcha bajo control y no se produce descarrilamiento por exceso de velocidad violando las reglas 106, 395 y 415, ESTO DE ACUERDO CON -- NUESTRO LEAL SABER Y ENTENDER C O N C L U S I O N :- En el caso motivo de este dictamen después de la estación de Carteros es decir al comenzar la pendiente descendente, continúa en su mayor parte, los varios descensos y ascensos de velocidad con violación a los máximos permitidos en ese tramo, revelan la aplicación inadecuada de varios frenamientos y al haber incurrido, la tripulación, a partir del kilómetro 904 nuevamente en permitir el exceso de velocidad sin corregirlo oportunamente, cuando se aplicó el sistema de frenos en forma indebida ya era técnicamente imposible sin que se acuse falla mecánica alguna, -- que pudiera detenerse el tren, sin haberse observado falla mecánica.- Como consecuencia del incumplimiento a las normas de seguridad del reglamento mencionado, el [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED] y [REDACTED], éstos obraron imprudentemente y falta de precaución en el manejo del tren, siendo esta la causa determinante para el desarrollo del descarrilamiento.- Los inculpados al rendir declaración preparatoria manifestaron en síntesis: [REDACTED]: que en todo el recorrido sin excepción hasta el lugar en que notó la falla del aire, no hubo ningún contratiempo; -- que todo el camino lo conoce perfectamente bien por-





*[Handwritten signature]*

D. 1009/77/1a. (18)

lo que no se vio en dificultades, hasta el kilómetro 904 que fue en donde notó le fallaba el aire; que tan pronto se dio cuenta le fallaba el aire se lo hizo saber al fogonero que era el único que lo acompañaba en la máquina; que hizo uso de la emergencia indicándole al fogonero que abriera la válvula de emergencia que hay de su lado, lo que hizo rápidamente; que se le acercó y le dijo que iba a ver la otra máquina para ver si se podría hacer corrección no habiéndolo vuelto a ver; que tan pronto vio que ni con la emergencia de la cual ya había hecho uso, hizo uso del silbato para indicarle a la tripulación que se aplicaran los frenos de mano en una, dos o tres ocasiones, habiendo permanecido en su lugar hasta que se produjo el accidente; que la velocidad a la que se aproximó al kilómetro B-904 fue de 55 kilómetros por hora; que en dicho lugar hay dos placas de velocidad, la primera autoriza una velocidad de 60 kilómetros por hora y la segunda de 65, habiéndose procedido en ese lugar con toda precaución; que al salir de las "eses" del kilómetro B-904 fue cuando notó la falla y la velocidad aumentó gradualmente hasta el lugar del accidente, debido a que los frenos de los coches no producían el enfriamiento que debía haber sido al hacer las aplicaciones correspondientes, por lo que debido a la pendiente descendente y al peso del equipo no fue posible detener el tren con los frenos de la máquina que eran los que únicamente funcionaban normalmente. También manifestó no ratificar sus primeras



*[Handwritten annotations: 'S', 'E', 'T', 'E', 'N']*

F, 1009/77/1a. (18)

declaraciones en cuanto que en ellas aparece que iba en estado de ebriedad, con mujeres y exceso de velocidad.- [REDACTED]: que ratificaba sus primeras declaraciones con excepción de lo que se refiere a que iban tomados y que llevaban mujeres, ya que ello no era cierto y que así los obligaron a declarar en Saltillo; que cuando el maquinista le ordenó que hiciera uso de su válvula esto ya no produjo ningún efecto porque ya aquel había hecho uso del aire; que se trasladó a la segunda máquina porque el maquinista le ordenó que fuera a accionar las válvulas de emergencia a ver si producían algún efecto no habiéndose logrado nada; que pudo pasar a la segunda máquina no obstante la velocidad porque existen barandales con pasamanos; que cuando él pasó el tren ya iba encarrerándose como a unos 80 ó 90 kilómetros por hora; que cuando llegó a la segunda máquina ahí se encontraba el conductor [REDACTED] pero al escucharse los silbidos de emergencia del maquinista el conductor se trasladó a los coches; que al ocurrir el accidente sólo el conductor iba en la segunda máquina ya que no vio a nadie más.- [REDACTED] que no ratificaba su primera declaración porque le fue arrancada con violencia; que al llegar al anuncio lado norte de la estación de Angostura tomó un poco más de velocidad de la que venía desarrollando, aproximadamente 70 kilómetros por hora; que al ver que eso ocurría sacó la bate-



45

D. 1009/77/1a. (18)

ría y le hizo indicación al maquinista para que redujera la velocidad, ya que iba subiendo a más de 70 kilómetros por hora; que enseguida escuchó un silbido corto de la bocina que controla el maquinista, indicando apretar los frenos de mano, lo cual hizo inmediatamente así como acudió a la cabina de la parte posterior indicándole que el maquinista ya no tenía aire por lo que recurrió a los frenos de mano para controlar el tren, momento en que la velocidad se hizo más fuerte por lo que insistió en tratar de ayudar a controlar el tren y abrió la puerta para entrar a los coches con el propósito de hacer uso del aire de emergencia y viéndose imposibilitado por ajetos del pasaje, recurrió nuevamente al freno de mano perdiendo el control y cayendo en un rincón del vestíbulo en donde empezó a sentir el descontrol absoluto por la excesiva carrera - [REDACTED] que ratifica su primera declaración; que en cada parada revisó el tramo de coches que le correspondía; que en Carneros puso a trabajar las válvulas de retención de siete carros; que las citadas válvulas quedaron formando un ángulo de 90 grados; que en "Carneros" tienen obligación de accionar las válvulas de retención que sirven para ayudar al maquinista a descender el tren; y que no accionó antes el freno porque el tren iba a velocidad normal; y [REDACTED] que ratificaba la primera declaración, que debido al exceso de pasajeros desde un principio se dificultaron todas las maniobras de la tripulación.



SECRETARÍA

D. 1009/77/1a. (18)

A fojas 1315 y 1316 corre agregada relación de las unidades que manejaba el extra norte 8405-8408, en las que aparecen anotados los años de construcción y de adquisición por la Empresa Ferrocarriles Nacionales de México.- A fojas 1475 corre agregado documento que contiene estadística en que se hizo la última limpieza de las válvulas triples correspondientes a los carros que arrastraba el tren accidentado. De la foja 1538 a la 1546, corre agregadas actas levantadas por Notario Público en Saltillo, Coahuila, en las que aparecen declaraciones de diversas personas, con los siguientes resultados: [REDACTED]

[REDACTED] manifestó: que el seis de los corrientes en la madrugada (octubre de 1972) como Director del Hospital de los Ferrocarriles Nacionales de México le tocó atender a la tripulación que conducía el tren de peregrinos accidentados al sur de esa ciudad y que provenía de Estación Catorce, San Luis Potosí, que por haberlos atendido personalmente pudo percatarse de que dichas personas no llegaron en estado de ebriedad ni presentaban signo alguno en tal sentido.- [REDACTED] a pregunta que se le formuló contestó: que es [REDACTED] responsable del servicio; que el seis de los corrientes (octubre de 1972) a primeras horas del día empezaron a llegar personas heridas en el accidente ferroviario acontecido al sur de esta población (Saltillo) que le tocó atender a la tripulación del tren de peregrinos siendo ellos [REDACTED] [REDACTED]



1/6

D. 1009/77/1a. (18)

██████████, ██████████, ██████████ y ██████████

██████████, y que se dio cuenta que no traían aliento -  
alcohólico ni se encontraban en estado de ebrie--  
dad.- El ██████████, manifestó.-

que con relación al interrogatorio que se pretende  
hacer a la señora ██████████, ██████████

██████████ del Hospital ██████████ con relación a -  
los análisis de sangre practicados a la tripulación  
que conducía el tren de peregrinos, el citado pro-

fesionista indicó tener ██████████ instrucciones superiores -  
de que no se interrogue a dicha señora.- En diver-  
sa acta la química ██████████ farmacobióloga ██████████

██████████ personalmente contestó a pre-  
gunta que se ██████████ formuló: no poder contestar a esa-  
pregunta debido a que tenía instrucciones superio-  
res de que se tratara todo lo concerniente a inte-  
rogatorios en la ciudad de México.- ██████████

manifestó: que el cinco de octubre a las veintidós  
horas diez minutos estuvo despachando como telegra-

██████████ esta en Estación Carneros y personalmente habló -  
con el conductor del tren que conducía la máquina-

██████████ procedente de Estación Gatorco, San Luis Pote-  
tosí, con rumbo a Saltillo, y que no obstante ha-  
ber estado bastante cerca de dicho conductor no -  
percibió aliento alcohólico en su persona ni sig--  
nos de que se encontrase en estado de ebriedad.- -

██████████ a preguntas que se le formu-  
laron, contestó: que el cinco de octubre estuvo --  
trabajando como telegrafista en la Estación de En-



ESTR  
LE  
S

D. 1009/77/1a. (18)

cantada; que el tren de pasajeros proveniente de Estación Catorce, San Luis Potosí, pasó por ese lugar exactamente a las veintidós horas cuarenta y tres minutos.- [REDACTED] manifestó: que como electricista de señales estuvo en el lugar de los hechos momentos swapuá de acaecido el accidente y que se pudo cerciorar de que la tripulación no llevaba aliento alcohólico ni vio que hubiera mujeres en la cabina de las máquinas. Por último, [REDACTED] declaró: que [REDACTED] el cargo de Juez Auxiliar en el lugar de [REDACTED], que el cinco de octubre exactamente a las veintitrés horas cinco minutos estando en su domicilio escuchó un fuerte ruido; que en compañía de su hijo se trasladaron al lugar a prestar auxilio; que trató de ayudar al maquinista a salir de la máquina accidentada y no notó en él aliento alcohólico ni encontraron en el interior de la máquina botellas de licor ni la existencia de mujeres.- Tales declaraciones fueron reconocidas y ratificadas en presencia judicial como consta a fojas 1547 y 1548.- [REDACTED] perito designado por la defensa para que dictaminara sobre las causas del accidente, una vez que contestó el interrogatorio que se le formuló, llegó a las siguientes conclusiones: La. Con base en lo anteriormente expresado, según mi leal saber y entender y salvo su muy autorizada opinión, llegó a la conclusión de que el maquinista





FORMA A 22  
17

D. 1009/77/ls. (18)

ta [redacted] observó en el recorrido de su tren, (hasta el kilómetro B-904), velocidades inferiores a las de los mínimos autorizados en todos -- los tramos anteriores a dicho kilómetro, y sobre -- ésto cabe tener presente que los tiempos que contig- ne la HOJA DE TRENES, ya citada, están en abierta - contradicción con las velocidades que se dijo que - marcaba la cinta del velógrafo, siendo de extrañar- sobre manera que pudiendo tener a mano la HOJA DE - TRENES, en la que se registró el movimiento del Ex- tra [redacted] Norte de que se habla, los investigadores- de ferrocarriles no hayan recurrido a dicho documen- to, conociendo que el mismo consigna los tiempos - real y verdaderamente observados en la carrera del- tren de que se trata, siendo presumible que lo ha- yan hecho deliberadamente con la exclusiva finalidad de responsabilizar a los trabajadores procesados, - ocultando la verdad sobre las velocidades observa- das.- 2a.- Existen dos posibilidades para que el - accidente en cuestión se haya realizado, siendo la- primera de ellas la de la existencia de una falla - mecánica en el aparato de aire de la máquina, ya - que una pequeña basura puede impedir el paso del - aire por los puertos, o la segunda, tomando en con- sideración la explicación dada por el maquinista, - de que el sople del aire, escuchado en sus aplica- ciones, no correspondía al de la longitud del tren, - y que calculaba que era únicamente el del tramo de- las dos máquinas, en cuyo caso cabe suponer que al-



EXTRAMER  
S

D. 1009/77/1a. (18)

guien que conocía de ferrocarriles, y que pudo ser la persona, que después del accidente, se dijo quedaba voces pidiendo que lo sacaran del lugar donde se encontraba atrapado por varillas, misma que pudo haber cerrado la llave angular del tubo del aire de la máquina o de cualquier otro coche inmediato a la misma.- También como causa concurrente debe evaluarse la falta del freno dinámico en la locomotora [REDACTED], dado que dicho freno había ayudado a controlar la carrera del tren y a evitar calentamiento de las ruedas y zapatas.- Por todo lo anterior y debido a las pésimas condiciones del equipo ya mencionadas, y a la falta del aire principalmente, hay que considerar que fácilmente concurren dichas circunstancias entre sí a la realización de la "derramada", en las circunstancias conocidas, lo que debe estimarse que escapaba a la mente, tanto del maquinista como de los demás miembros de dicha tripulación, debido a que no existía razón para suponer la existencia de alguna posibilidad de que se realizara el accidente que resultó, llegándose al terreno de lo imprevisible y fortuito por sí mismo.- 3o.- En relación al [REDACTED], debe tomarse en consideración que si el maquinista, que fue quien llevaba a mane los controles de la máquina, no pudo hacer nada para evitar el accidente, por las circunstancias en que éste se realizó, menos podía hacer algo positivo el fogonero, ya que éste se concretó a obedecer lo que le ordenó su maquinista, o sea a



4/8

D. 1009/77/La. (18)

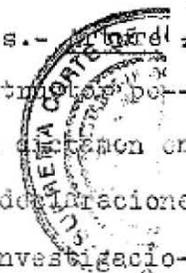
abrir la válvula de emergencia de su lado, cosa que como explicó [redacted] resultó infructuoso. Además, el fogonero de acuerdo con la Regla 414, - fracción segunda, del Reglamento de Transportes, - estaba durante el servicio bajo las órdenes del maquinista, es decir sujeto en todo a sus instrucciones, en calidad de empleado subordinado, sin facultades para substituir a su superior jerárquico, - cuando no había causa para ello ni circunstancias - que lo justificaran y ameritaran y al ocurrir la "cherrreada" hizo todo lo que estuvo a su alcance -- abriendo la llave de emergencia de su lado.- 4a.- - Al [redacted], el igual que a sus [redacted] [redacted] y [redacted], la única alternativa que les quedaba, cuando el maquinista - pidió por medio de la bocina de la máquina, con uno o varios silbidos cortos, que le apretaran los frenos de los coches, cuando sintió y se dio cuenta -- que iban "cherrreados" no les quedó otra alternativa, [redacted] dichos empleados, más que hacer el intento de - - apretar los frenos de los coches, pero por las acciones que éstos daban y por la alarma y movimientos del pasaje, atropelladamente hacia las puertas y -- vestíbulos, esa circunstancia no permitió al conductor y garzoterros apretar cuando mucho tres o cuatro frenos, que para nada sirvieron, y en el supuesto - caso de que lo hubieran podido hacer, sobre frenos de palanca manual, en ellos no es efectivo ningún - apriete, por lo que se trata de un típico caso FOR-



Handwritten annotations: 'A', 'C', 'M', 'S', 'T', 'N', 'E' with arrows pointing to specific lines of text.

D. 1009/77/1a. (18)

TUITO, puesto que no existió de parte de ninguno de los tripulantes la posibilidad de evitar que se produjera el daño, y al realizarse éste, lo fue por causa ajena del todo a sus voluntades, cosa que sí pudo ser prevista y evitada por la Empresa si se hubieran cumplido las normas de seguridad en cuanto hace a las condiciones del equipo y sus frenos, tanto de aire como del dinámico de las locomotoras. A fojas 1781 corre agregada hoja relativa al movimiento del tren Extra número [REDACTED] de fecha cinco de octubre de mil novecientos setenta y dos. El [REDACTED] de la [REDACTED] fue designado por el Instru[m]ento [REDACTED] por rito tercero en discordia, emitiendo su dictamen en los siguientes términos; SEGUNDO.- Las declaraciones que rindió el mismo Maquinista en las investigaciones que le practicaron los Ferrocarriles Nacionales de México, en el sentido de que de la Estación de Carneros a la de Encantada, manejó su tren a baja velocidad y a su completa voluntad y de que al pasar por el Km. B-904, no obstante observar en los Manómetros que las presiones de aire eran completas, al hacer uso de la Válvula Automática de Enfriamiento, mediante una Aplicación de Servicio, ésta no sufrió efecto y que fue hasta al aproximarse a la Estación de Angostura cuando aplicó la Emergencia, nos lleva a considerar lo impropio de su manejo del Tren a su cargo, pues en el supuesto de que sea verídico que en el Km. B-904 hizo una Aplicación de Servicio, con el objeto de controlar la velocidad progresiva de su Tren, sin haber obtenido ningún





H. H.

D. 1009/77/1a. (18)

resultado, es elemental que sus reflejos debieron obligarlo a una inmediata aplicación de los Frenos de Emergencia.- El hecho de dejar correr su tren nos lleva a considerar también dos posibilidades: que había manejado su tren y los frenos de aire del mismo en forma irregular y que al hacer uso de la válvula automática con una aplicación de servicio ésta no respondió porque seguramente ya se había acabado el el aire con anterioridad o bien, que no es verdad que hubie- ra hecho una Aplicación de Servicio en el Km. B-904, sin - que tuviera resultado alguno debido a la velocidad y al peso del tren en la pendiente descendente que recorría.- Tam- bién puede aceptarse la posibilidad de que la Aplicación de Emergencia la efectuó en el momento en que invadía la curva de 6°, originando una rigidez en su tren, que lo obligó -- tangencialmente a no seguir la curva y continuar derecho ya sin apoyo de la vía, produciéndose en esta forma el acciden- te.- Esta última consideración es lógica en razón del amon- tonamiento de coches en una distancia tan limitada de 145- metros.- Si este tren, debido al exceso de velocidad a que corría completamente suelto, es decir, sin frenamiento, - se hubiera accidentado precisamente en la curva de 6°, con toda seguridad hubiera "chicotado", aventando carros a -- diestra y siniestra en forma de zig zag.- Estas caracterís- ticas se han observado durante muchos años en accidentes - similares.- TERCERO.- Ha sido de señalada importancia com- pagnar las declaraciones del [REDACTED] con la velocidad registrada en la gráfica del Velocímetro, pues mientras que el actor sostiene que en el Km. B-904 manejó su tren a baja velocidad y a su completa vo- luntad, el Velocímetro marca entre Carneros, Km. B-877 y - el Km. B-909 donde ocurrió el accidente, las velocidades - 25, 50, 55, 90, 105 y 120 KPH.- Estas velocidades son tan -



IAIA

SEÑALADO

D. 1009-77/12.

variables de un Tren de Pasajeros sujeto a la observancia de tiempos y velocidades previamente establecidos, reafirman nuestra opinión de que existió un manejo impropio del tren a su cargo en el tramo del Km. B-909, en la fecha del accidente.- Sobre este particular no encontramos excusa alguna, en virtud de que durante los cuatro días anteriores al [REDACTED], que fue seleccionado para manejar estos trenes de peregrinos, había operado entre Saltillo y Catorce y viceversa, otros trenes iguales con resultados satisfactorios, siendo importante precisar que los días 3 y 4 del mismo mes de octubre, inmediatos anteriores al día del accidente, manejó exactamente el mismo equipo, es decir, los mismos coches con la misma regulación que la noche del día 5, cuando sufrieron el accidente que analizamos.- CUARTO.- Por otra parte, al examinar las investigaciones practicadas a los miembros de la tripulación del tren, [REDACTED] y [REDACTED] encontramos -- que el [REDACTED] declaró que él viajaba en la máquina guiada y que cuando notó que su tren excedía la velocidad, determinó trasladarse a los Coches para apretar los Frenos de Mano; pero que no pudo hacerlo debido a que la gente se agolpaba de un lado para otro por los bandazos que daba el tren como consecuencia de la excesiva velocidad que no se dio cuenta de que el Maquinista aplicara los Frenos de Emergencia y que tampoco notó que se hiciera uso de la Válvula de Emergencia ubicada al lado del Fogonero.- Las declaraciones del [REDACTED] nos conducen a establecer en forma categórica que no iba cumpliendo con su deber, pues no es propio que fuera viajando en la locomotora guiada, desatendiendo el servicio de los veintidós coches que formaban el tren a su cargo, los cuales por múlti-



50

D. 1009/77/1a. (18)

plus motivos y en cualquier momento podían reclamar su - -  
atención, principalmente para obtener la seguridad completa  
de su tren a todas luces desatendida por su parte.- El hecho  
de haberse pasado de la máquina en que viajaba a los coches-  
cuando se dio cuenta de la excesiva velocidad de su tren, --  
constituyó además, un grave error, pues estaba consumiendo -  
segundos o minutos que agravaron la situación y propiciaron  
peligrosamente este accidente, por efectos de la velocidad  
que iba en aumento.- La acción inmediata <sup>de</sup> Conductor Ro-  
cha Serna, al notar el aumento de la velocidad arriba de lo  
permitido, debió ser la de utilizar inmediatamente la Válvula  
de Emergencia que tenía a su alcance en el lado del Fogonero  
de la Máquina en que viajaba, con el objeto de parali-  
zar, aunque fuera en forma brusca, la acción de la veloci-  
dad y al mismo tiempo obligar al Maquinista a manejar con -  
mayor seguridad el tren a su cargo.- QUINTO.- Es evidente  
y comparable con el Acta que levantaron los Oficiales de -  
los Ferrocarriles Nacionales de México, que hemos examinado  
junto con las informaciones de los Inspectores de Vías Gene-  
rales de Comunicación, así como por el estado del equipo - -  
mismo, que nadie de la tripulación de la máquina ni del - -  
tren, <sup>se</sup> preocupó por operar las Válvulas de Retención, a -  
lo que estaban obligados no únicamente en razón de obediencia  
<sup>S</sup> las normas y a los Reglamentos establecidos, sino con  
el objeto de coadyuvar a obtener la mayor seguridad del tren  
a su cargo, pues lo que debieron haber hecho desde la Estación  
de Carneros, no lo hicieron, a pesar de que el Conductor  
lo afirma, pues el [redacted] lo  
desmintió al declarar que no pusieron a trabajar ninguna --  
Válvula de Retención.- Al igual que el [redacted]  
[redacted] el [redacted] también tuvo a su cargo  
en las fechas inmediatas anteriores al accidente, - -



EL N T E N

D. 1009/77/1a. (18)

trenes compuestos por el mismo equipo, corriendo entre Saltillo y Catorce y viceversa, con resultados positivos, lo que nos lleva a la convicción de que esta tripulación procedió con exceso de confianza, que degeneró en el abandono de las normas más elementales de seguridad.- SEMTC.- En las investigaciones practicadas a los [REDACTED] y [REDACTED], encontramos que declararon haber revisado el tren a su cargo en Venegas y en Carneros y que todo estaba correcto; que no se comunicó de sus frenos de Aire ninguno de los coches de que se componía el tren y que no utilizaron las Válvulas de retención porque había mucho pasaje y no se podía pasar; el último lo declaró en [REDACTED]. Contrariamente a lo anterior, el [REDACTED], manifestó que pudo a trabajar siete válvulas de retención y, ante esta declaración tan contradictoria, tenemos que considerar que uno de ellos miente, pues conforme al examen del equipo que se hizo horas después del accidente y en el lugar del mismo, quedó comprobado que no se operó ninguna de las mencionadas válvulas de retención con que estaban dotados todos los coches del tren accidentado; este aditamento, las válvulas de retención, representa un auxiliar más para el control y seguridad en el manejo de un tren, agrega [REDACTED] textual, que notó desde Angostura, Km. B-907, que el tren aumentaba la velocidad y "que las ruedas de los coches se levantaban y volvían a caer sobre la banda de patinamiento, por efectos de la misma velocidad y que cuando pretendió aplicar los Frenos de Mano, recibió golpes y heridas que lo privaron del conocimiento".- Si es verdad lo que [REDACTED] declaró a este respecto, debemos de considerar el exceso de velocidad que originó que las ruedas de los coches perdieran su base



51

D. 1009/77/1a. (18)

de sustentación sobre los rieles, levantándose y cayendo - sobre los mismos en forma intermitente y, sin embargo, ninguna acción de emergencia antes o en el momento preciso fue hecha por parte de alguno de los tripulantes.- SEPTIMO.- - En la investigación que se le practicó al [REDACTED] [REDACTED], éste declaró que al hacer las pruebas - de los Frenos de Aire en Vanegas, éstos respondieron bien - y que igual cosa ocurrió en todas las paradas que efectua- ron normalmente.- También declaró que el Freno Dinámico de la Máquina [REDACTED] trabajaba normalmente y esto nos demues- tre que, en adición a los Frenos de Aire, que toda la tri- pulación declaró que trabajaban normalmente, el Maquinista disponía del Freno Dinámico mencionado, el cual constituye un auxiliar más para controlar debidamente la velocidad.-- El examen exhaustivo que demandó el proceso de este asunto - y la conducta de los tripulantes del tren accidentado, así como las consideraciones técnicas hechas anteriormente, nos llevan a la conclusión de que este caso se debió a la fal- ta de observancia de las disposiciones reglamentarias para el manejo de los Frenos de Pasajeros y para lograr la se- guridad con que debieron desarrollar sus labores.- Ahora - procedemos a examinar otro importante ángulo de este ac- cidente que se refiere al equipo de dicho tren: (OCTAVO.- En la documentación que estudiamos se encuentran los - datos estadísticos sobre la fecha de construcción de los - coches accidentados y se pretende, por parte de la tripula- ción, en las investigaciones a que nos hemos referido refi- riendo, que la antigüedad de los mismos pudo haber sido la causa determinante en la realización de este accidente.- - Este aspecto del asunto debe ser analizado con toda preci- sión, pues tomando en cuenta que algunos de estos coches -



EXHIBIT

D. 1009/77/la. (18)

tenían fecha de construcción de hace 20, 25, 30, 38, 40 y 47 años, la misma no muestra el recorrido ni el trabajo efectuado por cada uno de estos coches ni su estado físico. Además, periódicamente, en las fechas prefijadas en los Programas de Construcción de Equipo y cada vez que es necesario, las unidades de arrastre son internadas en los distintos talleres del Sistema, con el objeto de practicarles las reparaciones que sean necesarias; es decir, si un coche tiene sus ruedas aplastadas o porosas, se cambian estas ruedas, aunque las Cajas de las mismas estén en perfectas condiciones; en cambio, si las Cajas están dobladas o verticales, se procede a cambiar las ruedas aún cuando las llantas estén en perfecto estado.- De igual manera, si es necesario se procede al cambio de zapatas, retrancas, depósitos de agua, asientos, acopladores, trucks y todo lo que se requiera en el momento de su reparación, pues es fácil comprender que ningún coche se gasta en la misma proporción ni simultáneamente de todas sus partes. - Por lo que se refiere al Equipo de Aire, aclaremos que hace algunos años los coches tenían Válvulas Triples tipo K-2 y en la actualidad tienen U-12-V y D-22 con cuya operación se obtiene la más efectiva seguridad.- Todos los Coches de Pasajeros accidentados estaban dotados de este Equipo de Frenos.- Puede admitirse que en el viaje en que ocurrió este accidente fallaron uno o dos coches de sus frenos de aire, pero es verdaderamente improbable y por tanto, inadmisible, el hecho de que los veintidos coches fallaran (que no fallaron), precisamente el mismo día, a la misma hora y en el momento en que estaban descendiendo la pendiente existente entre Cameros y Saltillo, tramo que era muy conocido por el Actor, ya que durante muchos años lo había recorrido, razón por la cual fue seleccionado para este servicio en el que-





52

D. 1009/77/1a. (18)

se puede bajar un tren de estas condiciones y características, hasta con un 10% de sus coches cortados de sus Frenos de Aire.- NOVENO.- Si llegamos a la conclusión de que el tren accidentado fue inspeccionado a la salida de la Estación de Catorce y a su paso por Vanegas, así como de que fueron hechas las pruebas de Aire Reglamentarias en estos lugares y antes de iniciar la Pendiente Gobernadora, las que resultaron correctas según las declaraciones de la tripulación; si se advierte que el maquinista es un empleado experimentado y antiguo, que conoce perfectamente el camino; si se comprende que técnica y lógicamente no pudieron haber fallado los frenos de todos los coches del tren accidentado, simultáneamente; si se observaron las huellas inconfundibles color azul violáceo, producidas por la fuerte fricción de las Zapatas contra las llantas, resulta evidente que los Frenos de Aire trabajaron correctamente, por lo que declaramos que este accidente no se debió al mal estado del equipo.- Además, durante los días 1o., 2o. y 4 de octubre inmediatos anteriores al día del accidente, estos mismos coches hicieron un recorrido diario entre los mismos lugares y con el mismo servicio de pasajeros, sin haber sufrido ningún contratiempo. DECIMO.- En el expediente que obra en ese H. Juzgado de Distrito, aparece el Peritaje rendido por los CC. [redacted] y [redacted], en su carácter de Peritos en Tránsito de Ferrocarriles, adscritos a la Procuraduría General de la República.- En este documento aclaran que se trasladaron al lugar de los hechos, a efecto de hacer un estudio minucioso de la topografía del terreno, de la pendiente y de la curvatura hasta llegar al Km. B-909 y que, revisando la vía dos kilómetros atrás, observaron que los rieles, planchuelas, -



SE  
N  
T  
E  
N

D. 1009/77/1a. (18)

claves, durmientes y balasto, estaban en buenas condiciones y sin huellas de accidente alguno.- Describen también el estado en que quedaron los coches y las locomotoras, manifestando que se destruyeron varios postes y alambrado de las líneas telegráficas y telefónicas, que tuvieron a la vista la gráfica del velocímetro y que la vía resultó destruída en una longitud de 250 metros desde el lugar del accidente.- Que al observar en la gráfica del Velocímetro los ascensos y descensos de la velocidad, antes del accidente, se comprobó que el Maquinista venía haciendo uso continuo de Aplicaciones de Aire para frenar, controlando el tren de esta manera; que logró reducir la velocidad a 56 Km. b-904; pero que desde cinco kilómetros antes del lugar del accidente, permitió indebidamente al máximo autorizado.- Agregan los señores Peritos que el Maquinista debió haber hecho una Aplicación de Emergencia con la llave automática y que los Garroteros tenían la obligación de aplicar las Válvulas de Retención, concluyendo en que este accidente se produjo por exceso de velocidad, violando las Reglas 106, 395 y 415 del Reglamento de Transportes de los Ferrocarriles Nacionales de México y que, por tanto, la tripulación fue la responsable, por obrar imprudentemente y por falta de precaución en el manejo de su tren.- DECIMO PRIMERO.- En el expediente a que nos referimos, se encuentra también el Peritaje rendido por el señor [REDACTED], Técnico Ferrocarrilero de la Defensa, fechado el día 28 de junio de 1974. Describe la forma en que ocurrió este accidente, impugna el acta levantada por dieciocho oficiales de los Ferrocarriles Nacionales de México, diciendo que esta diligencia fue hecha sin la intervención de los tripulantes del tren.- que el tren se "chorreó" a partir del Km. B-904 hasta el Km. B-909.- que la





53

D. 1009/77/la. (18)

máquina [redacted] carecía de Freno Dinámico y refiere después la forma en que se desarrolló la carrera del tren hasta llegar al Km. B-909 con velocidad de 120 KPH. Manifestó también, - que los coches deben estar contruidos de acero en el exterior y que los accidentados no estaban contruidos de este material, lo que originó que algunos de ellos se incendiaran. Aceptó que estaban equipados con Válvulas Triples, pero que las mismas no se limpiaron oportunamente.- que los - carros que integraban este tren, estaban internados en los Talleres de Aguascalientes para su reparación, lo que demuestra que se encontraban en mal estado.- Por nuestra parte, lo interpretamos en el sentido de que, al haber salido estos carros de los Talleres de Aguascalientes, debe considerarse que estaban en buenas condiciones para el servicio, - y que de otro modo el Departamento de Fuerse Motriz no hubiera permitido su salida.- Explica para que sirven el Freno dinámico y las Válvulas Triples y cómo debe operarse un tren, así como las características del tramo de vía en donde ocurrió este accidente. Dice que la cinta del Velocímetro no registró la velocidad con exactitud; pero sobre este punto es indispensable aclarar que la diferencia de un Velocímetro no llega al 2% de las velocidades que registra, - por lo que se determina que en una velocidad de 120 KPH, -- sólo podrá haber una variación máxima de 2.5 Kms., lo que - de ninguna manera significa que el tren accidentado corriera a la velocidad máxima autorizada de 60 KPH en el momento -- del accidente.- El Perito de la Parte Demandada, sostiene - también, que la falta del Freno Dinámico en las locomotoras es una de las causas que originaron este accidente.- Sobre el particular, habremos de dejar perfectamente establecido que el Freno Dinámico es únicamente un auxiliar de los Frenos



SENTENCIA

E. 1009/77/1a. (18)

nos de Aire y es con éstos, con los Frenos de Aire, con los que los Maquinistas bajan los trenes, no sólo en pendientes del 2%, como la existente entre Carneros y Saltillo, sino en pendientes mucho mayores, donde hay hasta el 4.5% en algunos lugares del Sistema Ferrocarrilero, citando para el caso, como ejemplo, las Divisiones del Mexicano, de Oaxaca, de Cárdenas y del Pacífico.- En esta ocasión la eficacia y buen funcionamiento de los Frenos de Aire, que es con los que se dominan y se paran los trenes, está comprobada con las señales y las huellas que quedaron en las ruedas de los Coches y de las propias Locomotoras.- Termina el Perito de la Parte Demandada diciendo que hay dos causas para que el accidente se haya realizado.- La primera consiste en la "posibilidad" de una falla mecánica, por una basura que pudo haber impedido el paso del aire por las Puertas; esto es improbable, tanto más cuanto que no señala a qué Puertas se refiere, qué clase de basura, ni por donde pudo haberse introducido.- De cualquier manera, aplicando los Frenos de Aire en Emergencia, ya sea en una de las Locomotoras o en los Coches, los frenos se hubieran aplicado en esta condición, es decir, precisamente en emergencia.- La segunda consistente en el hecho de que alguien que conocía de Ferrocarriles, pueda haber sido la persona que encontraron después de ocurrido el accidente, trabada entre las varillas.- Con relación a esto ya hemos explicado cuales son nuestros puntos de vista, pero agregaremos lo siguiente: Aceptado, sin conceder de ninguna manera, ya que se trata tan sólo de una suposición, que una Llave Angular situada entre la Locomotora y el primer coche hubiese sido cerrada, el Maquinista, al darse cuenta de que sus frenos no respondían a la primera Aplicación de Emergencia, debió haber relevado el aire, equilibrado las presiones y después de unos cuantos segundos, volver a -





54

D. 1009/77/la. (18)

relajar el aire y segundos después, hacer una nueva Aplicación de Emergencia, procedimiento que pudo llevarse a cabo, siendo seguro que las Máquinas se hubieran arrastrado, mostrando consecuentemente, aplonaduras de grandes dimensiones en sus ruedas motrices.- Por todo lo anteriormente citado, consideramos que no es probable ni aceptable la versión de que una persona desconocida cerró una Llave Angular entre el primer Coche y -- las Locomotoras. **C O N C L U S I O N E S :** De acuerdo con las circunstancias bajo las cuales ocurrieron los hechos, quedan comprobados evidentemente los siguientes puntos: a) El tren de pasajeros Extra [REDACTED] Norte, corría en el momento del accidente, a la velocidad de 120 KPH en un tramo cuya velocidad máxima autorizada por el horario era de 60 KPH b) A esta propia velocidad de 120 KPH invadieron los "Límites de Patio" de Saltillo, que se inicia en el Km. B-908+322, donde debieron haber entrado precisamente a "Velocidad de Patio", de acuerdo con las Regla 93 del Reglamento de Transportes. c) Los Frenos de Aire de los veintidos Coches de que se componía el tren, trabajaban correctamente, controlándose éste con las señales de color -- azul violáceo y las quemadas que presentaban las ruedas de los mismos. d) La aplicación de los Frenos de Emergencia por parte del maquinista fue inoportuna, pues lo hizo cuando había dejado correr el Tren de Pasajeros a su cargo hasta alcanzar la velocidad de 120 KPH; esta velocidad y el paso del tren no permitían ya dominar la carrera del mismo. El hecho de que hubiera efectuado una Aplicación de Servicio, según su declaración textual, al paso por el Km. B-904, cuando la presión de aire en el tren a su cargo era completa y que dicha Aplicación de Servicio no surtía efecto alguno", nos lleva a reiterar nuestra opinión sobre la falta de reflejos inmediatos para hacer uso precisamente en ese instante de la Emergencia o sea de la fuerza máxima que disponía para controlar la velocidad de su --



Handwritten annotations: 'S', 'E', 'N', 'C', 'A' with arrows pointing to various parts of the text.

D. 1009/77/1a. (18)

trén. e) Además, la eficacia de los Frenos de Aire se comprobó con las pruebas que la misma Tripulación efectuó a su salida de Catorce, al pasar por Vanegas, al salir de Carneros y al iniciar la pendiente descendente entre esta última Estación y Saltillo y en que los días 3 y 4 de octubre, inmediatamente anteriores al día 5 en que ocurrió el accidente, la misma Tripulación efectuó otros tantos viajes con el mismo equipo, haciendo el mismo recorrido sin ninguna dificultad y con toda normalidad, f) que la antigüedad y los servicios prestados con anterioridad por estos empleados, acusan una amplia experiencia en sus respectivas categorías lo que no permite suponer en ellos falta de pericia o de capacidad y tan es así que, repetimos, esta Tripulación fue seleccionada para el tren accidentado. De acuerdo con lo anterior, obligatoriamente llegamos a la conclusión de que fue la confianza, y no la consiguiente sobre-estimación de su pericia y de sus conocimientos, lo que hizo que el Maquinista dejara correr su tren ininterrumpidamente hasta alcanzar una velocidad tal, que ya no pudo dominarlo. El Fogonero, que también viajaba en la máquina, no se preocupó por proteger su tren en alguna forma. Tuvo manera de hacerlo y disponía de los elementos necesarios para detener el tren cuando se inició el aumento excesivo de la velocidad. El Conductor desatendió también sus obligaciones confiando tal vez en que el Maquinista controlaría debidamente el tren, sin tomar ninguna providencia para detenerlo oportunamente, no obstante que estuvo en tiempo y forma de hacerlo y contaba con los elementos necesarios para ello. Por cuanto a los garreteros, uno de ellos dice que levantó las Válvulas de Retención, mientras que el otro manifiesta francamente que no levantó ninguna. Ya hemos aclarado que en la investigación que efectuó un grupo de Jefes y Oficiales de los Ferrocarriles, poco tiempo después de haber ocurrido el accidente, se encontró y así se asentó en el acta levantada al respecto, que



55

D. 1009/77/1a. (18)

todas las Válvulas de Retención del equipo accidentado se encontraron en posición no operativa. Por tanto, ha quedado comprobado que en este caso se violaron, del Reglamento de Transportes de los Ferrocarriles Nacionales de México: LA ADVERTENCIA GENERAL (para toda la Tripulación), que a la letra dice: "El estricto cumplimiento de las Reglas, es del todo necesario para la seguridad del público y de los empleados, así como para la protección de los intereses de la Administración. El ingreso al servicio o la permanencia en él, significan la anuencia para cumplir con este Reglamento. La ignorancia de su contenido no se aceptará como disculpa o cualquier falta".- Las prevenciones de esta Advertencia son absolutamente claras y, como se ve, reclaman la atención y el cuidado de los empleados respecto al estricto cumplimiento del Reglamento de Transportes. REGLA 93.ª. PARRAFO (para toda la Tripulación, que dice: "Dentro de los límites de patio, los trenes de primera clase, al estar ocupando la vía principal, no protegerán la parte posterior de sus trenes; pero al hacer movimientos, lo harán a "Velocidad de Patio". Los trenes de segunda clase, de clases inferiores, extras y las Máquinas solas y de Patio, ya sean parados o en movimiento, no se protegerán entre sí pero observarán invariablemente la "Velocidad de Patio". La estricta observancia de esta Prevención Reglamentaria, en los casos como el que nos ocupa, elimina el peligro de un accidente. Corriendo a la "Velocidad de Patio", los trenes y las máquinas están en posibilidad de detenerse a la mitad de la distancia libre que se tenga a la vista, atentos a lo que ordena el propio Reglamento cuando define en su página 5 lo que es "Velocidad de Patio". REGLA 101 (para toda la tripulación), que dice: "Los trenes deben protegerse plenamente contra todas las condiciones que hagan posible un accidente, o que afecten la seguridad de sus movimientos a la velocidad normal aunque no esté previsto por las Reglas. Cuando tales



COMISIÓN

D. 1009/77/10. (18)

condiciones se presenten, se deben tomar inmediatamente todas las precauciones necesarias para obtener seguridad". Como se advierte, esta Regla es de suma importancia y ordena que los empleados protejan sus trenos plenamente contratada condición que haga posible un accidente y en el caso que nos ocupe, habría sido muy sencillo proteger debidamente este tren no dejándole que el mismo se encarrerara, levantando las llaves de retención y manteniendo la carrera dentro de la velocidad máxima autorizada que era de 60 KPH. REGLA 106 (específica para Conductores y Maquinistas) que dice: "Tanto los Conductores como los Maquinistas son responsables de la seguridad de sus trenes, así como del fiel cumplimiento de las Reglas. Si se presenten casos no comprendidos en el Reglamento o si las instrucciones especiales, se tomarán todas las precauciones necesarias para la seguridad de los trenes". Esta Regla también determina que tanto los Conductores como los Maquinistas son responsables del fiel cumplimiento de las Reglas y de lo que se debe hacer cuando se presenten casos no comprendidos en el Reglamento; pero en esta ocasión todo estaba previsto, todo ordenado concretamente y de ahí que la responsabilidad de estos empleados haya quedado manifiesta. REGLA 364, PA-  
RRAFOS 1o, 2o. y 3o. (específica para Conductores), que dice: "Mientras los trenes estén a su cargo, los Conductores tendrán su gobierno y dirección. El personal de los trenes le prestará obediencia inmediata a sus instrucciones en relación con el servicio y los Conductores informarán al ayudante del Superintendente si algún empleado demuestra incompetencia, comete faltas o irregularidades.- Darán a sus Garreteros las instrucciones necesarias para el cumplimiento de sus obligaciones y para que tomen precauciones, a fin de evitar peligro en el desempeño de su trabajo.- Les exigirán su ayuda en la revisión de sus trenes y los distribuirán en los lugares de-



PRIMERA



56

D. 1009/77/1a. (18)

convenientes para la seguridad del tren y eficiencia en el servicio, especialmente en las curvas, cuidando que siempre estén en sus puestos". Esta Regla consigna para el Conductor la responsabilidad de los trenes que maneja; pero a la vez le otorga la autoridad necesaria sobre el resto de la Tripulación, a fin de que atiendan sus instrucciones con el principal objeto de obtener la mayor seguridad, evitando correr peligro en el desempeño de sus funciones. Por eso es que precisamos la responsabilidad de este empleado al comprobar que descuidó sus obligaciones, lo que constituyó parte importante en el desarrollo de los hechos que culminaron en este accidente. REGLA 366. 2a. y 3er. PARRAFOS (específica para el Conductor), que dice: "En los puntos iniciales de su carrera, los Conductores revisarán debidamente sus trenes, cerciorándose de que sus señales estén bien exhibidas y de que llevan un buen estado, todos los utensilios y herramientas necesarios. También se cerciorarán de que están en buen orden los aparatos de tracción y los herrajes, como ruedas, garretos de mano, frenos de aire, chumaceras, tirantes, etc., haciendo igual cosa en los días de paradas y durante la marcha, tan frecuentemente como sea practicable".- Estas disposiciones reglamentarias exigen que en los puntos iniciales de su carrera, revisen cuidadosamente los trenes para que todo vaya en orden, a fin de que los trabajos se desarrollen sin ningún contratiempo. REGLAS 377, 378, 379 y 380 (para los empleados que manejan Trenes de Pasajeros). No se considerará necesario transcribir estas disposiciones, las cuales se refieren al cuidado esmerado que se debe tener en los Trenes de Pasajeros, para que los coches estén en buenas condiciones de servicio, para que se procure la comodidad del pasaje, se den los avisos necesarios y establecidos, etc. Todo esto se entendió en-



SECRETARIA

Di 1009/77/1a. (18)

de el Conductor abandonó los Coches para viajar en la Máquina guiada. REGLA 381. 4o. PARRAFO (especifica para los Conductores), que dice: "Los Conductores recorrerán frecuentemente los Coches para cerciorarse de las necesidades del servicio y vigilar que los empleados cumplan con su deber". Esta Regla no requiere comentario, pues es bastante clara y exige la presencia del Conductor en un Tren de Pasajeros en los lugares indicados para vigilar el cumplimiento de las obligaciones que corresponden a cada empleado. REGLA 395 (especifica para Conductores y Garroteros), que dice: "En pendiente de más de 1% continuadas, los Garroteros aplicarán el suficiente número de Frenos de Mano para controlar la carrera del tren, sin dar instrucciones ni señales para que obren en tal sentido. Los Frenos de Mano deben apretarse lo suficiente, de acuerdo con la pendiente y el peso del carro, evitando que las ruedas resbalen. Si las ruedas de los carros apretados están sujetas a sufrir calentamientos excesivos, alternarán los Frenos de Mano para evitarlo. Hay una cantidad considerable de equipo de carga con dos Válvulas de Retención: una para usarla cuando el carro está vacío y la otra cuando está cargado. Las Válvulas de Retención referidas deberán ser usadas de acuerdo con las condiciones del carro. Examinarán con mucho cuidado en todas las paredes las condiciones de los frenos, retencas, ruedas, chumaceras, estribos, escaleras y enganches y si algo encuentran fuera de orden, inmediatamente lo reportarán al Conductor. Igual cosa harán con los carros que manejen en los escapen". El Reglamento es preciso en estos caso. Tratándose de pendientes del 1% o más deben apretarse los Frenos de Mano y levantar las Válvulas de Retención. Cumpliendo con estas disposiciones se obtiene la máxima seguridad en la operación de los trenes. REGLA 397, 1o. y 2o. PARRAFOS (especifica para Garroteros), que dice: "Los Garroteros deben conocer-





57

D. 1009/77/1a. (18).

el funcionamiento de los Frenos de Aire. También deben conocer las Reglas de otros empleados que puedan afectarles". Conociendo, como están obligados a conocer los Garroteros, la operación y el funcionamiento de los Frenos de Aire de acuerdo con esta Regla, no se puede admitir excusa por su falta de obediencia. Esto puede original, como originó en el caso que nos ocupa, trastornos y graves accidentes en el servicio. REGLA 401, 4o. PARRAFO (específica para Maquinistas y Conductores), que dice: "El Maquinista y el Conductor son igualmente responsables de la seguridad del tren". También esta disposición consigna la responsabilidad de la operación de los trenes para los Conductores y Maquinistas; pero para ello los ha concedido previamente la autoridad necesaria con objeto de lograr el estricto cumplimiento del Reglamento de Transportes. REGLA 406 ULTIMO PARRAFO (específica para Maquinistas), que dice: "Durante la marcha y particularmente al descender pendientes, examinarán cuidadosamente sus máquinas, tan frecuentemente como sea posible". Claramente se observa que con el objeto de lograr la mayor seguridad en la operación de trenes, se consigna la obligación, muy especialmente en las pendientes, de que los Maquinistas examinen cuidadosamente sus Locomotoras, por lo que no es de admitirse la excusa que da el Maquinista en el sentido de que el accidente se originó, posiblemente por alguna falla de su Máquina. REGLA 415. 2o. -- PARRAFO (específica para Fogoneros), que dice: "Llamarán la atención al Maquinista sobre las señales, condiciones de la vía, así como por cualquier desperfecto o peligro que notaren durante la marcha". Si el Fogonero hubiera cumplido con estas disposiciones oportunamente, habría llamado la atención del Maquinista sobre la excesiva velocidad de su tren y si también con oportunidad, hubiera aplicado los frenos de aire de-



SECRETARIA

D. 1009/77/1a. (18)

Emergencia, tenemos la seguridad de que el accidente se habría evitado. Además de lo anterior, se violaron las disposiciones contenidas en las REGLAS 166 y 167 del Reglamento de Transportes, por cuanto a que no se respetaron las Placas de Velocidad que están colocadas en el Km. B-903+407 que autoriza como velocidad máxima para Trenes de Pasajeros, 60 KPH y otra en el Km. B-904+312 que limita esta velocidad a 65 KPH. En estos tramos pasaron a 80 y 90 KPH hasta llegar, como explicamos antes, a la velocidad de 120 KPH la cual fue la causa determinante de este gravísimo accidente. Las Reglas Generales B, E y O, para todos los empleados, consideran indispensable el estricto cumplimiento del Reglamento, a fin de obtener la mayor seguridad para el público, para los propios empleados y para los intereses de los Ferrocarriles Nacionales de México, además, toda clase de precauciones siempre que exista algún peligro, a fin de evitar cualquier clase de accidente. Por todas las consideraciones anteriores y, repito, de conformidad con mi leal saber y entender, estimo que la Tripulación del Tren Extra [REDACTED], sí es responsable en el accidente que nos ocupa. En primer término el Maquinista, a quien corresponde la operación de las Locomotoras y el control de la velocidad del tren, disponiendo para ello de todos los elementos y autoridad necesarios con el objeto de desempeñar su labor con la mayor eficacia y sobre todo, con completa seguridad. En segundo término, el Fogonero o sea el Ayudante del Maquinista, quien teniendo los mismos conocimientos y experiencia que éste y viajando en la misma Cabina, tiene también a su alcance todos los elementos de que dispone el Maquinista, por lo que pudo haber intervenido con la debida oportunidad para evitar este accidente. En tercer lugar, el Conductor, quien de acuerdo con el Reglamento de Transportes es el Jefe del Tren; por tanto, tiene a su cargo la supervisión de la forma en que desempeñan sus labores toda la Tripulación, por lo que a mi juicio y





58  
FORM...

D. 1009/77/1a. (18)

aunque en menor proporción, también es responsable en este accidente. Por último, los Garroteros, que también son responsables aunque en menor escala, pues si bien es cierto que la operación de las Válvulas de Retención constituye sólo un eficaz-auxiliar en el control de la carrera de los trenes en pendientes descendiendo del 1% o más, debieron utilizarlas, cumpliendo con las reglas correspondientes y coadyuvando al control de la carrera del Tren y por ende a su seguridad."

A continuación la propia responsable, hizo el razonamiento que se transcribe, al examinar los agravios hechos valer en la apelación: "Los anteriores elementos de convicción, valorados en conciencia y con apego a los principios reguladores de la valoración de la prueba contenidos en los artículos-284, 285, 287, 288 y 289, en relación con el 286 del Código -- Federal de Procedimientos Penales, conducen a la conclusión de que en el caso de ninguna manera se está, como lo pretende la - defensa, en presencia de un caso fortuito.- En efecto, la exclusión de caso fortuito se configura legalmente cuando a pesar de que la conducta del agente activo es lícita, cuidadosa y - precavida, surge el resultado típico imprevisible por la concurrencia de una causa ajena a la actuación no encaminada a - producir el hecho (Jurisprudencia definida número 51, publicada en la página 122 del último Apéndice al Semanario Judicial de la Federación, segunda parte I); en otras palabras, para - que se compruebe la excluyente de que se trata, se requiere - que el activo no tenga espontaneidad, motivación ni culpa, y - en el caso, por lo que a continuación se expresará, quedó demostrada la culpa de los inculpados en los hechos delictuosos que se le atribuyeron.- Los peritos de la Procuraduría General de la República que dictaminaron en el caso sobre las causas - del accidente, expresaron que la directa e inmediata del mismo fue, exceso de velocidad.- Dicha opinión es sustentada - -



SENTENCIA

D. 1009/77/1a. (13)

también, con mayor amplitud, por el perito tercero en discordia designado, como se ve de lo anteriormente transcrito.- Ahora bien, el Juzgador de primer grado, haciendo un correcto uso de la facultad que confiere el artículo 286 del Código Federal de Procedimientos Penales, concedió crédito a esas opiniones, contra la sustentada por el perito de la defensa, - - porque las mismas encuentran firme apoyo en la realidad de los hechos, obtenida a través del análisis del material probatorio que se logró recoger a raíz de que ocurrieron.- No existen en autos datos y pruebas aptas y bastantes que permitan afirmar, con respecto a las primeras declaraciones de los inculpados, que éstas se hubiesen obtenido empleado medios probados por la ley, o que no se hubiesen producido por los declarantes con pleno conocimiento y conciencia sobre lo que se producían; como se advierte de lo antes transcrito.

[REDACTED] en su primera declaración manifestó que a partir de la Estación de la Plata trató de recuperar tiempo y fue aumentando la velocidad hasta llegar a unos 120 kilómetros por hora; que a esa velocidad se aproximó al kilómetro 909 más siete centros de poste en donde después de pasar una pendiente recta descendente tomaron una curva y que precisamente por el exceso de velocidad al ver que se chorreaba la máquina hacia el lado derecho y que se empezaba a descarrilar fue cuando aplicó la emergencia; lo manifestado en tal sentido se encuentra corroborado con lo que al respecto declararon los coinculpados, ya que [REDACTED] precisamente en relación con ese punto manifestó que el maquinista dejó que la máquina fuera aumentando la velocidad de modo que primero llegaron a 110 kilómetros por hora y que cuando se fueron aproximando al kilómetro 909 más siete centros de poste, y después de pasar un cambio y seguir por una línea tangente casi recta en donde empezaba una curva de sur a norte, esa curva se tomó a -



PRIV



59

D. 1009/77/la. (18)

120 kilómetros por hora y que fue cuando se empezó a descarrilar la máquina y el maquinista aplicó la emergencia;

reconoció que a partir del anuncio del kilómetro 907 empezaron a tomar fuerte velocidad y que dejó correr el tren hasta 120 kilómetros por hora o posiblemente más;

dijo haber notado que el tren fue aumentando su velocidad al aproximarse a Angostura, que se percató por los movimientos bruscos del tren que la velocidad iba en aumento que para entonces pasaba de 100 kilómetros por hora,

manifestándose lo mismo por debe atenderse a esas primeras declaraciones no solamente por la circunstancia de

que se corroboran entre sí, sino además debe significarse que en realidad el único que se retractó al rendir declaración pre

paratoria fue , ratificando en cambio esas primeras declaraciones

y , ya que el primero de los antes mencionados lo único que no ratificó fue lo relativo a la ingestión de bebidas alcohólicas y a la existencia

de mujeres en las máquinas; por su parte el conductor aún cuando dijo no ratificar su primera declaración, sin embargo, tal retractación en sí misma no resulta explicable,

ya que en el fondo la primera declaración de esta persona no contiene un reconocimiento expreso de culpabilidad, y, además que la violencia que se ejerció en su contra consistió en que le dijeron "que o decía la verdad o lo sacaban allá adentro", reconociendo más adelante que no fue golpeado, lo cual indudablemente, aun estimándolo como cierto, no puede estimarse como un medio coactivo para obligar a una persona a hacer o decir lo que no quiere y, además, esta misma persona también en su primera declaración manifestó que declaraba como lo estaba haciendo ante periodistas sin ninguna coacción, mención ésta que pone de manifiesto que los interrogato

SECRETARÍA DE JUSTICIA DE LA FEDERACIÓN  
XICOMILCO  
ERA SALA

EL N

D. 1009/77/1a. (18)

rics se llevaron a cabo practicamente en audiencia pública, lo cual hace poco creíble que se hubieran empleado por las autoridades que intervinieron medios reprobados por la Ley. Ahora bien, la ley exige además que la confesión sea verosímil; en otras palabras que encuentre apoyo en los demás elementos de convicción aportados.- El reconocimiento expreso de los inculpados en el sentido de que la causa del accidente fue exceso de velocidad, se encuentra en autos corroborado con los testimonios de las personas que viajaban en el tren mencionado como pasajeros, ya que coincidieron en manifestar haber notado momentos antes del accidente un notorio incremento de la velocidad, o sea, no se trata de apreciaciones simplemente subjetivas que pueden ser variables de una persona a otra según estén o no acostumbradas a viajar en tren u otro tipo de vehículos, sino que expresamente mencionaron un repentino e inexplicable incremento en la velocidad, ya que incluso muchos de ellos mencionaron que con anterioridad habían circulado con toda normalidad.- Para además corroborando esta hipótesis, la gráfica de velógrafo, de cuyas anotaciones se obtuvo objetivamente, que a partir del kilómetro 904 se incrementó la velocidad hasta ochenta kilómetros por hora, como así quedó acreditado con la existencia de dicha pieza que obra como prueba de cargo en autos y la interpretación de sus anotaciones proporcionada tanto por los peritos, como por los funcionarios y empleados de la empresa, cuyas declaraciones aparecen de fojas 22 frente a 28 vuelta; a este respecto, el perito de la defensa no proporcionó ningún dato de orden técnico tendiente a demostrar los motivos por los cuales no deben ser confiables los registros de esos aparatos.- Y, al practicarse inspección ocular en el lugar de los hechos por Agente del Ministerio Público



60  
FORMA A-10

D. 1009/77/1a. (18)

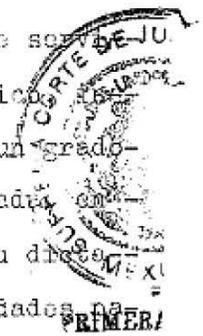
Federal (fojas 158 frente a 186 frente) se hizo constar que "tanto en las ruedas de estas máquinas como en la mayor parte de los coches de pasajeros aparecen unas especies de desgastos o raspaduras en forma circular de color azul acero acentuado y las zapatas de estas mismas están prácticamente soldadas por el calentamiento excesivo de las matrices de estas ruedas, sin que presenten en ningún lado ningún acabamiento; que también sobre los rieles se nota al mismo color azul a que se ha hecho referencia, no se ve desgaste notable de los mismos, es por lo que es de considerarse que de no haberlo habido es tan mínimo que apenas es perceptible; que las manchas que aparecen en las matrices de las máquinas y de los coches y las soldaduras de las matrices estas últimas hacen deducir que posiblemente de la altura del ya dicho kilómetro una aplicación de emergencia".- De manera que, con todas las anteriores pruebas directas que por establecerse entre ellas un concurso de circunstancias que se encadenan entre sí, producen valor probatorio pleno, en cuanto prueba circunstancial perfecta, quedó demostrado plenamente, como antes se dijo, que la causa del accidente ocurrido el cinco de octubre de mil novecientos setenta y dos, aproximadamente a las veintitres horas treinta minutos, entre los kilómetros 909 y 910, a la altura del lugar conocido como Puente Moreno, vía México-Laredo, del convoy de veintidós furgones que manejaban las máquinas [redacted] y [redacted] fue exceso de velocidad.- La defensa se planteó en términos de que el maquinista a partir del kilómetro 904 notó que le faltaba el aire; que la velocidad del tren a partir de ese momento aumentó gradualmente debido a que en los frenos de los coches no se producía el enfriamiento debido de acuerdo

JUSTICIA  
SECRETARÍA DE JUSTICIA  
LA SALA

SECRETARÍA DE JUSTICIA

D. 1009/77/1a. (18)

con las aplicaciones de aire que se hicieron y que debido a la falla de frenos, a las pendientes descendentes y al peso del equipo no fue posible detener el convoy con los frenos de las máquinas que fueron los únicos que funcionaban normalmente. - - - - En tal situación; la defensa sostiene - que la única causa del accidente fue una falla en el sistema de frenos, argumentando al efecto haber probado que las unidades de pasajeros se encontraban trabajando sin que las válvulas triples y las tuberías del ramal de los frenos de aire hubiesen recibido la atención de limpieza reglamentaria; que se trataba de un equipo ruinoso porque los coches tenían entre veinte y cuarenta y siete años de servicio y que las locomotoras carecían del freno dinámico indispensable en pendientes descendentes mayores de un grado y medio. - Tal hipótesis no puede estimarse acreditada en primer término porque el perito de la defensa en su dictamen manifestó, textualmente: "Existen dos posibilidades para que el accidente en cuestión se haya realizado, siendo - la primera de ellas la de la existencia de una falla mecánica en el aparato de aire de la máquina, ya que una pequeña basura puede impedir el paso del aire por las puertas, o la segunda, tomando en consideración la explicación dada por el maquinista, de que el soplo de aire escuchado en sus aplicaciones, no correspondía al de la longitud del tren y que calculaba que era únicamente el del tramo de las dos máquinas, en cuyo caso cabe suponer que alguien que conocía de ferrocarriles, y que pudo ser la persona.....- También como causa concurrente debe evaluarse la falta de freno dinámico en la locomotora 8405, dado que dicho freno había ayudado a controlar la carrera del tren y a evitar calenta-





61

D. 1009/77/1a. (18)

miento en ruedas y zapatas.- Como se ve, dicho perito se ba  
 sa en meras conjeturas, ya que lo relativo a una basura im-  
 pidiendo el paso del aire no deja de ser una mera suposi-  
 ción, como también la aparición de un supuesto saboteador -  
 y en cuanto a la falta de freno dinámico aun estimando como  
 cierta esta afirmación, indudablemente que los tripulantes-  
 del tren, por encontrarse laborando con ese equipo desde -  
 varios días antes de que ocurriera el accidente conocían, -  
 como se supone, debidamente las condiciones en que se encon-  
 traba ese equipo y los medios con que se contaba para la --  
 realización de todas sus maniobras.- En esas condiciones, -  
 al no encontrarse acreditado el planteamiento defensivo, -  
 debe concluirse entonces que el exceso de velocidad y su -  
 resultado final fue consecuencia de descuido inexcusable --  
 por parte de los tripulantes en el desempeño de sus labores,  
 originado porque en un momento determinado no presentaron -  
 la atención debida en la conducción del tren y al lugar por  
 donde se desplazaba, no advirtiendo de inmediato que esta-  
 ban corriendo a mayor velocidad de la que la prudencia y pre-  
 caución aconsejaban, debido a que se trataba de pendiente -  
 descendente, o sea, que no controlaron con toda oportunidad  
 el convoy, para así prevenir y evitar la excesiva velocidad  
 que en el último momento alcanzaron y que ya no fue posible  
 controlar no obstante la aplicación de emergencia dada en -  
 el último momento por el maquinista, con lo que se demostró  
 que el sistema de frenos sí era operante.- Ahora bien, por-  
 qué motivos se suscitó ese descuido inexcusable?.- En sus -  
 primeras declaraciones el [REDACTED]

JUSTICIA DE LA PAZ  
 0-NOV-77  
 SALA

[REDACTED] y el [REDACTED] confesaron -  
 haber ingerido bebidas embriagantes y que en la máquina - -  
 viajaban personas extrañas al personal, específicamente nu-

D. 1009/77/La. (13)

jeros.- Tal versión la proporcionaron ambos inculpa- dos desde sus primeras declaraciones, involucrando en esos hechos al conductor, y tales manifestaciones no pueden considerarse inverosímiles ya que en autos existen fuertes indicios que las fortalecen.- En primer lugar, debe significarse que la versión en tal sentido emanó de ellos mismos, ya que no existe ni el mas leve indicio que determinara el que les hubiese sido sugerida por otras personas; tales declaraciones las rindieron ante el Agente del Ministerio Público del Fuero Común de este Estado, adscrito al Juzgado Primero Penal en Saltillo, a partir de las veintidós horas treinta y cinco minutos del seis de octubre de mil novecientos setenta y se encuentran corroboradas con los testimonios de [REDACTED] (fojas 69 vuelta y 70 frente) quien manifestó haber hablado con el maquinista y que le notó aliento alcohólico, habiendo declarado esta persona a las veintidós horas de la misma fecha antes citada ante el Delegado del Ministerio Público Federal Segundo Turno Licenciado [REDACTED] [REDACTED] de [REDACTED] (fojas 192 frente y vuelta) quien dijo que al llegar a donde tenía detenidos al maquinista, al fogonero y a un garrotero, se dio cuenta que daban tufo a mezcal, habiendo declarado esta persona ante el Agente del Ministerio Público Federal a las dieciséis horas del día nueve del mes y año antes citados; de [REDACTED] (fojas 194 y 195 frente y vuelta), quien dijo haber notado aliento alcohólico en el [REDACTED] de manera que, no puede decirse tampoco que a los testigos se les hubiese sugerido ese hecho, ante la circunstancia de que declararon ante diversos funcionarios; también es un indicio que adquiere relevancia respecto de esa cuestión, el resultado del análisis de sangre que se practicó a los



62

D. 1009/77/1a.(18)

tripulantes del convoy, en el sentido de que a [redacted] y a [redacted] se les notó presencia de alcohol como consta en lo antes transcrito.- En cuanto a la presencia de personas extrañas en las máquinas, tampoco se encuentran aislados los dichos de los inculpados - sino que dan verosimilitud a esa versión los testimonios de [redacted] ya mencionado, quien expresó haberse dado cuenta de que arriba de la máquina se encontraba una mujer e insistió se asentara que el maquinista. Otras personas de la tripulación eran acompañadas por una señora y - de [redacted] quien expresó que en la estación de Real de Catorce cuando maniobraba la máquina fijó su vista en ella y se pudo percatar de que recargada de una ventanilla se asomaba una mujer joven aproximadamente de veinte años de edad con un vestido verde y, en sus declaraciones tanto el maquinista como el fogonero proporcionaron - la descripción de las mujeres, por todo lo cual no es posible admitir que se les hubiese sugerido tal cuestión.- Ahora, la defensa argumenta que no fueron encontradas ni heridas ni muertas tales mujeres, por lo que no se probó su existencia - y por ende es inverosímil la confesión en tal sentido; sin embargo, debe tomarse en cuenta por una parte que muchos de los cadáveres quedaron irreconocibles; en muchos casos sólo se reconocieron restos y también debe tomarse en cuenta que - precisamente quienes viajaban en las máquinas resultaron - - prácticamente ilesos; en esas condiciones, los datos que - - obran en autos corroboran como se dice con anterioridad lo - confesado en ese sentido y además debe significarse que las primeras declaraciones las rindieron los inculpados no estando realmente privados de su libertad sino detenidos en el -

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS  
 JUSTICIA  
 FISCALIA  
 LA SALA

SECRETARIA

D. 1009/78/1a. (18)

hospital de la Empresa, cuando eran atendidos de las lesiones que les resultaron.- Consecuentemente su imprudencia consistió en falta de precaución y de cuidado en el desempeño de sus labores, habiéndose acreditado la existencia de un estado subjetivo de culpabilidad en el [REDACTED] por no haber observado la velocidad permitida ni haberla reducido oportunamente, en cumplimiento a las normas del reglamento de transportes de ferrocarriles, inmediatamente que advirtió un incremento excesivo de la velocidad, además de que, de ninguna de sus declaraciones se advierte siquiera el que hubiese tomado las precauciones necesarias para controlar su tren ya que se trataba de un pendiente descendente de más de uno y medio grados continuando de manera que, en este aspecto adquiere relevancia lo que expresó el fogonero en el sentido de que el maquinista cuidó el manejo de la máquina por ir distraído con una chacha y que sólo cuando vio que la curva les ganaba fue cuando quiso hacer varios movimientos y aplicó la emergencia lo que significa que en forma tardía se trató de realizar por la tripulación los actos y maniobras que debieron de realizarse cuando menos cinco kilómetros antes; [REDACTED]

[REDACTED] también presentaba ese estado subjetivo de culpabilidad porque habiendo advertido el peligro que se presentaba para el convoy con toda oportunidad y consciente de ello, no cumplió con la obligación de llamar la atención del maquinista sobre el exceso de velocidad ni tampoco de su parte realizó ningún acto oportunamente, para tratar de ayudar a controlar el tren, precisamente porque también incurrió en el descuido inexcusable de que se ha venido hablando; [REDACTED]

[REDACTED] también resultó culposamente responsable pues él





63

D. 1009/77/La. (18)

precisamente era el responsable directo de la seguridad del tren, así como de su manejo y si se dio cuenta que el tren estaba alcanzando velocidad muy por encima de las permitidas, debió por su parte llamar de inmediato la atención al maquinista, y proceder a aplicar las retenciones así como ordenar a los garroteros lo hicieran, lo cual trató de hacer sólo hasta el último momento, no obstante que, si según su dicho viajaba en la segunda máquina, esto significa necesariamente que de inmediato se dio cuenta se estaban rebasando los límites de velocidad permitida, por último, también existe el estado subjetivo de culpabilidad en los [REDACTED] y [REDACTED] porque de sus respectivas declaraciones no se advierte que hayan dado cumplimiento a la regla 395 sino que según sus dichos trataron de aplicar las válvulas de retención cuando la velocidad era alarmante, lo que significa que no prestaron su concurso oportunamente para controlar el tren al iniciarse la pendiente descendente.- Es por todo lo antes expresado que los agravios primero y segundo de la defensa son infundados, debiéndose destacar que habiéndose determinado que la causa del accidente fue exceso de velocidad, no tiene trascendencia el hecho probado, de que los coches tuvieron entre veinte y cuarenta y siete años de dar servicio, ya que no se probó que no hubiesen estado en ese momento en condiciones adecuadas para prestar el servicio; el documento relativo a la última limpieza de válvulas triples de aire en cuanto a sus anotaciones, tal como lo indicó el a quo no es del todo confiable, puesto que al practicarse la diligencia de cotejo se hizo especial mención a que en el documento no aparecían asentadas otras limpiezas que se hicieron en otros lugares con posterioridad a las hechas y ahí ano-



BAJA

SECRETARIA

tadas; en cuanto a que de la hoja de troncos se obtiene que fueron observados debidamente los horarios, debe decirse que el problema no radicó en realidad en un exceso de velocidad constante y mantenido durante todo el trayecto, sino que este se suscitó fundamentalmente cuando menos cinco kilómetros antes del lugar del accidente; entonces tal documento no resulta apto para probar el planteamiento defensivo.- No es jurídicamente posible apreciar y conceder valor probatorio a las declaraciones que aparecen en actas levantadas por Notario Público y a las cuales se hizo alusión en el cuerpo de este fallo, porque un testimonio notarial contenga la declaración de una o varias personas carece en el proceso penal de valor probatorio pleno toda vez que la prueba testimonial, como cualesquiera otro medio de prueba debe desahogarse ante la autoridad judicial que conoce del asunto o ante otra autoridad en su auxilio y si bien los notarios tienen fe pública, tal fe pública está referida exclusivamente al ejercicio propio de sus funciones, que no lo son indudablemente las propias de los Organos Jurisdiccionales; no puede decirse que tal vicio se hubiere convalidado por la sola circunstancia de que las declaraciones se ratificaron en presencia judicial, puesto que los testigos se concretaron exclusivamente a eso, a ratificar pero no declararon ante la autoridad competente ampliamente sobre lo que les constara y, además, la prueba se desahogó sin intervención de la parte contraria.- Desde otro punto de vista, ya en autos se encontraba aclarado que los análisis de sangre se realizaron en el laboratorio de Instituto Tecnológico de Coahuila (fojas 230 frente a 232 vuelta) y no en el mismo hospital de ferrocarriles.- Tampoco se ha señalado en el --



PRIMI



67

D. 1009/77/1a. (18)

cuerpo de este fallo estado de ebriedad, en cuanto tal, como probado, sino que los indicios analizados demostraron la ingestión de bebidas embriagantes, al habérseles advertido - - aliente alcohólico;consecuentemente, los argumentos esgrimidos por la defensa no encuentran apoyo en el material probatorio aportado; por último, los propios argumentos defensivos caen por su base ante el expreso reconocimiento de los inculpados con respecto a que el equipo se encontraba en perfectas condiciones, pues específicamente el [REDACTED]

[REDACTED] en preparatoria, inició su relato en la siguiente forma: "que el cinco de octubre fui llamado para salir a las diez de la mañana, de la Estación de Saltillo pasajeros, con las máquinas [REDACTED] y que hice mi llegada para dar cumplimiento a mi trabajo a las nueve horas con diez minutos, pregunté a uno de mis garroteros que no es conocido cuál era el tren que me correspondía a mí, ese garrotero se llama [REDACTED], miembro de la tripulación del tren que iba adelantado, y me contestó que andaba revisando su tren, y que el que me correspondía era el que estaba en seguida, fui a tomar los números de los coches y me pude dar cuenta que era el equipo que ya habíamos manejado con anterioridad o sea compuesto de veinticuatro coches, cerciorándonos de que el tren necesitaba arreglo del herraje de los coches, así como limpieza del mismo, me esperé para que se hiciera el trabajo informando al Jefe de Despachadores que aproximadamente salíamos a las once, ya que el tren no se encontraba en condiciones porque le faltaba trabajo que hacer; una vez que me indicó el Inspector de Coches y Carros, [REDACTED], que el tren estaba listo, y antes de cerciorarme de que se estaba haciendo el trabajo, recurrí nuevamente a la Oficina de Te-



SE  
EN  
T  
E  
N  
I

D. 1009/77/1a. (18)

lógafos para indicarle que estaba listo para salir...<sup>III</sup>.  
Y así siguió su relato, sin que del mismo se advirtiera  
manifestación alguna sobre anomalías o fallas en el  
equipo y destacando que se hacían las revisiones del tren  
(fojas 869 y siguientes); en relación con ese mismo tema  
el [REDACTED] en una parte de su  
declaración manifestó: "...que a partir de la Estación de  
Carneros y hacia el norte hay una pendiente de uno y medio  
grados por ciento descendente y que siempre hay la costum-  
bre que en ese lugar se chequeen los frenos, los conductos  
de aire y todo el equipo como precaución y sin hacer tal  
verificación, el conductor ordenó al maquinista que ma-  
dara la marcha sin cumplir con estos requisitos, cosa que  
le extrañó al de la voz, pero como el conductor es  
manda no pudo hacer nada pues además el declarante  
no que concretar a obedecer órdenes, ahí bajó bien el  
pues todo su aire y frenos iba en perfectas condiciones  
pues en otras estaciones le habían checado perfectamente;  
que bajaron como a cincuenta y cinco o sesenta kilómetros-  
por hora, todo normal, pues todo marchaba perfectamente  
llegando a Estación Encantada; que así siguieron hasta lle-  
gar a Agua Nueva y luego a Encantada a una velocidad nor-  
mal;...que en la Estación de la Ventura se pararon a re-  
visar el equipo el cual encontraron correcto en todos sus  
órdenes y mecanismos incluyendo los frenos de aire y de  
mano... (fojas 109 vuelta y 110 frente).- En conclusión, -  
se acreditó plenamente en autos la existencia de un estado  
subjetivo de culpabilidad en los imputados [REDACTED]



[REDACTED], [REDACTED]  
[REDACTED] y [REDACTED]. - - - Por -



otra parte se destaca que, según consta a fojas 14 frente y vuelta, 15 frente y vuelta, 72 frente y vuelta, 91 frente y vuelta, 92 frente y vuelta y 158 a 160, se practicó diligencia de inspección ocular en el lugar de los hechos por Agentes del Ministerio Público del Fuero Común de este Estado y de la Procuraduría General de la República, dándose fe de los daños que presentaba el equipo de los Ferrocarriles Nacionales de México y que consistieron en destrucción total de las máquinas [REDACTED], así como dieciséis coches de pasajeros que quedaron volcados y quemados, la vía, las líneas telegráficas y telefónicas y el carril destruidos en una extensión aproximada de trescientos veintidos metros, ocasionándose también la interrupción de esos servicios.- De fojas 439 a 509 corren agregados certificados de autopsia suscritos por los peritos médicos que las practicaron en las personas que en los propios documentos se mencionan, expresándose las causas que originaron la muerte.- A fojas 75 a 90 frente, 97 vuelta, 98 frente, 101 frente a 106 frente, y 133 frente a 136 vuelta, obran diligencias de inspección ocular practicadas por Agentes del Ministerio Público del Fuero Común de este Estado, describiendo los cadáveres de las personas a que se refieren los certificados de autopsia.- De fojas 244 a 438 obran certificados médicos en los que se describen las lesiones que presentaban las personas así mencionadas.- De fojas 31 vuelta a 42 vuelta, 44 frente a 49 frente, 57 vuelta a 60 vuelta y 62 frente a 69 frente, obran diligencias de inspección practicadas por Agentes del Ministerio Público del Fuero Común en las que se dio fe de las lesiones que presentaban las personas a que se refieren los certificados médicos.- Peritos de la Procuraduría General de la República valorizaron los daños causados a la Ma-



EXHIBICION

65

D. 1009/77/1a. (18)

presa en la cantidad de [REDACTED] (foja 180).-  
De manera que, con tales piezas procesales, a las que se -  
concede valor probatorio pleno en términos de lo previsto en  
los artículos 284, 285 y 288 del Código Federal de Procedi-  
mientos Penales, se demostraron plenamente los delitos de -  
homicidio, lesiones, daño en propiedad ajena y ataques a las  
vías generales de comunicación, en cuanto resultados iguales  
a los que produce delito intencional, previstos en los ar-  
tículos 302, 288, 399 y 157 fracción VII, en relación con el  
60 y 8o. fracción II del Código Penal Federal, en los térmi-  
nos requeridos por los artículos 171, 169 y 168 del Código  
Federal de Procedimientos Penales, ya que con motivo de los  
hechos se privó de la vida a un mínimo de 234 personas  
consecuencia de las lesiones que les resultaron; se produ-  
ron alteraciones en la salud a cuando menos 226 personas  
mismas alteraciones producidas por causa externa, o sea, co-  
mo efecto de una actividad humana; se causaron daños por des-  
trucción en bienes ajenos, como lo fue el equipo de la Empre-  
sa Ferrocarriles Nacionales de México y fueron destruidos -  
totalmente máquinas empleadas en un camino de hierro así co-  
mo el mismo camino de hierro.- Existiendo pues relación de  
causalidad física directa entre el estado subjetivo de cul-  
posidad y los resultados dañosos de que antes se habla, que-  
dó en definitiva legalmente acreditado la existencia de ta-  
les resultados y la responsabilidad penal de los inculpados,  
por lo que los capítulos relativos de la recurrida ningún -  
agravio les causa, por haberse aplicado correctamente la ley,  
valoradas las pruebas aportadas con apego a los principios -  
reguladores y dictado conforme a los hechos demostrados.- --  
IV.- El capítulo relativo a individualización de sanciones -





66

D. 1009/77/1a. (18)

gravia parcialmente a los acusados [redacted] y [redacted] pues si bien es correcto establecer que la imprudencia en que incurrieron debe calificarse como grave, atendiendo a que, por todo lo expresado en párrafos anteriores, la causa del accidente fue exceso de velocidad, originada por un descuido inexcusable de los tripulantes maquinista, fogonero y conductor, por haber descuidado el control del convoy, precisamente en pendiente descendente, cuando menos cinco kilómetros antes del lugar en que ocurrieron los hechos; que en autos existen fuertes indicios, que administrados entre sí fueron eficaces para demostrar plenamente que ese descuido fue motivado por la ingestión de bebidas embriagantes y por la presencia en las máquinas de personas extrañas a la tripulación, específicamente mujeres; que por esos mismos motivos era fácil prever y evitar los daños que se causaron, ya que para ello bastaba una reflexión ordinaria y la aplicación de sus amplios conocimientos en el desempeño de sus labores, dada la experiencia de todos ellos; que indudablemente tuvieron tiempo de obrar con la reflexión y el cuidado necesarios y que el estado del equipo era bueno al no haberse producido lo contrario, pues obra la circunstancia de que todos los involucrados coincidieron en manifestar que el recorrido se había realizado con normalidad y ajustándose a los tiempos establecidos en el horario y que además tenían varios días trabajando con ese mismo equipo, lo cual determina el no aceptar lo argumentado por la defensa en el sentido de que se trataba de equipo ruinoso y que el sistema de frenos no era el adecuado; y, por último, considerando que resultó un mínimo de 234 personas muertas, 226 lesionadas y daños cuantiosísimos a la Empresa, debe entonces concluirse, como acertadamente lo señaló el a quo que la impru



INTERVEN

da

dencia en que incurrieron [REDACTED], [REDACTED] e [REDACTED] fue grave.- Sobre esa base, las penas exactamente aplicables al caso son las previstas en la segunda parte del primer párrafo del artículo 60 del Código Penal Federal.- Ahora bien, como antes se dice en este capítulo se agravia parcialmente a [REDACTED] y [REDACTED] porque aun cuando es cierto que la mayor o menor gravedad de la imprudencia es factor básico para individualizar la pena que se aplique a los responsables de los delitos culposos, no es ese el único elemento a que debe atenderse para la cuantificación de la sanción, porque dentro de la misma gravedad de la imprudencia y de los considerables daños que resultaron no puede decirse ni sostenerse válidamente que a toda imprudencia grave corresponde la pena máxima porque también deben considerarse las circunstancias peculiares del sujeto y sus aspectos que le sean favorables, a fin de que quede debidamente determinada cual es la peligrosidad social que representan, dado que el que al imponer a los mencionados una pena corporal de dieciocho años de prisión, significa que los consideró de peligrosidad máxima ya que dicha pena oscila ostensiblemente a ese extremo pero si se considera que sus circunstancias peculiares le son favorables, tales como que es la primera vez que delinquen en circunstancias semejantes; que su buena conducta anterior debe estimarse como buena puesto que no registran antecedentes penales y además se aportaron abundantes pruebas para acreditarlo; que tenían modo honesto de vivir, así como considerando todas las demás circunstancias enumeradas pormenorizadamente en el considerando tercero de la recurrida, a la que se remite, debe





67

D. 1009/77/la. (18)

entonces llegarse a la conclusión final de que revelan peli-  
 grosidad superior a la media y con base en ello procede mo-  
 dificar la recurrida en lo que atañe a los antes menciona-  
 dos, para imponerles, en definitiva, pena corporal de quin-  
 ce años de prisión, manteniéndoles las de destitución del -  
 empleo que desempeñaban para la Empresa Ferrocarriles Nacio-  
 nales de México e inhabilitación para obtener otro de la -  
 misma naturaleza.- Al acusado [REDACTED] no-  
 se le agravia, tanto por lo que se expresó con anterioridad  
 como que en su caso se estima se consideró su situación con  
 benignidad, ya que a juicio del suscrito revela el mismo -  
 grado de peligrosidad que los anteriores puesto que intervi  
 no directamente en las causas que motivaron el evento.- Por  
 último, se considera que a los acusados [REDACTED]  
 [REDACTED] y [REDACTED] se les agravia al calificarse-  
 su imprudencia como grave, ya que a juicio del suscrito en-  
 el caso específico de ellos no existe base para esa califi-  
 cativa, considerando fundamentalmente que ninguna interver-  
 ción tuvieron en las causas que motivaron el descuido inex-  
 cusable de que se ha venido hablando en el cuerpo de este -  
 fallo, y además considerando también que por el lugar que -  
 ocupaban no advirtieron de inmediato el incremento excesivo  
 de la velocidad, sino que su imprudencia radicó fundamen-  
 talmente en no haber dado cumplimiento a lo ordenado en la re-  
 gla número 395 con cuyo cumplimiento hubieran colaborado pa-  
 ra controlar el tren y que el frenaje fuera efectivo, lo -  
 que en último extremo hubiera sido apto para cuando menos -  
 la magnitud de los daños no hubieran sido de las proporcio-  
 nes que fueron.- En esto orden de ideas, y considerando las  
 circunstancias peculiares y las exteriores de ejecución del  
 delito, pormenorizadamente relacionadas por el a quo, debe-



ESTRATEGIA

D. 1009/77/1a. (18)

concluirse que no les resulta aplicable la penalidad agravada, sino la genérica establecida en la primera parte del artículo 60 del Código Penal Federal y considerándolos de peligrosidad ligeramente superior a la media, procedo imponer ahora, a cada uno, en definitiva, las siguientes sanciones: tres años de prisión; destitución del empleo que desempeñaban para la Empresa Ferrocarriles Nacionales de México e inhabilitación para obtener otro de la misma naturaleza y, como se encuentran privados de su libertad desde el cinco de octubre de mil novecientos setenta y dos a la fecha han comparecido la pena corporal antes señalada, por lo que así habrá de declararse y ordenar sean puestos de inmediato en absoluta libertad, modificando así en este aspecto la resolución recurrida."

6.- A juicio de esta Sala son por lo tanto fundamento fundados los conceptos de violación que expresa el quejoso.

Son infundados los que se refieren a que en la especie no se comprobó el cuerpo del delito de imprudencia y la responsabilidad penal fijada a los quejosos, pues como puede apreciarse de la lectura de los razonamientos hechos por el "Ad quem", éste hizo un estudio exhaustivo de las constancias procesales, para llegar a la conclusión de que por su culpa se ocasionó la tragedia configurativa del delito imprudencial, principalmente tomando en cuenta el dictamen técnico del perito tercero en discordia, por lo que en obvio de repeticiones esta Sala hace suyos tales razonamientos pues los considera apegados a derecho.

Pero como quiera que la responsable estimó que la culpa de los hoy quejosos fue grave, y con base en ella determinó la pena a imponer, cabe manifestar que





68  
FORMA 10

D. 1009/77/1a. (18)

Esta Sala no está de acuerdo con tal conclusión, pues sobre el particular existen muchos elementos de prueba que la responsable desestimó indebidamente y que llevan a creer que los hoy promoventes del amparo no se encontraban en estado de ebriedad ni iban acompañados de mujeres cuando conducían el convoy que sufrió el descarrilamiento, ya que las referidas pruebas debieron tomarse en cuenta pues si bien es verdad que se desahogaron notarialmente, las mismas fueron ratificadas ante la autoridad judicial (fojas 1547 Tomo III), bastando tal circunstancia para que si dicha autoridad hubiese estimado necesario el examen directo de los testigos, simplemente al llegar a ratificar sus declaraciones producidas ante notario, los hubiese hecho objeto de su investigación por medio de las preguntas adecuadas -- que considerara prudente formularles, al igual que también el Ministerio Público estuvo en condiciones de pedir su examen para confirmar o desvirtuar el dicho de tales testigos, por lo que el no haberse procedido en tal forma, no puede repercutir en perjuicio de los hoy quejosos, ya que ellos no influyeron en forma alguna para que se dejara de examinar a los multicitados testigos.

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS  
SECRETARÍA DE JUSTICIA DE LA FEDERACIÓN  
SALA

En este orden de ideas, Maximino León González, Juez Auxiliar de las Huertas de Moreno, Saltillo, expresó que el cinco de octubre de mil novecientos setenta y dos, a las veintitres horas, desde su domicilio escuchó un fuerte estruendo y, en compañía de su hijo, de inmediato se trasladó al cercano lugar de los hechos y tanto al [REDACTED] como al [REDACTED] les fueron prestados auxilios inmediatos por ellos, a fin de que pudieran salir de la cabina de su máquina, y tanto este funcionario como su hijo, no encontraron en di--

D. 1009/77/1a (18)

cha cabina a mujer alguna, viva o muerta, ni botellas de alcohol, asentándose en el acta que levantó (fs. 1476 Anexo) que ninguno de los tripulantes tenía aliento alcohólico ni se encontraban en estado de ebriedad, y que para sacarlos del interior de la cabina de la máquina hubo necesidad de hacer una excavación, por lo que no es lógico que se considere que las mujeres que se dice iban acompañándolos no se encontraran en ese mismo lugar que quedó prácticamente cerrado, llegándose a la conclusión, por estas mismas razones, que es inexacto que se hubiese declarado por los procesados, que los acompañaban mujeres y que iban ingiriendo bebidas alcohólicas, salvo que hubiesen sido obligados a ello.

[REDACTED] Director  
Hospital de los Ferrocarriles Nacionales de México, Ciudad de Saltillo, Coah., atendió en la madrugada del seis de octubre de mil novecientos setenta y dos, a los miembros de la tripulación del tren, entre ellos, al [REDACTED] y al [REDACTED], y se percató directamente de que las personas que integraban la tripulación no llegaron en estado de ebriedad ni presentaban signos en tal sentido, manifestaciones éstas que con anterioridad había hecho el testigo y que según el periódico "El Universal", de diez de octubre de mil novecientos setenta y dos, el propio testigo había manifestado que por esa causa fue destituido (fojas 224 T I), en cuyo encabezado dice: "No estaban ebrios, me negue a mentir y fui destituido".

[REDACTED], responsable del servicio del Hospital de los Ferrocarriles Nacionales en Saltillo, manifestó que el seis de octubre de mil no



69



D. 1009/77/1a. (18)

cientos setenta y dos, a primeras horas del día, comenzaron a llegar personas heridas en el accidente ferroviario acaecido al sur de la Ciudad de Saltillo y le tocó atender a la tripulación del tren de peregrinos, de nombres [redacted], [redacted], [redacted], [redacted] y [redacted], dándose cuenta que no tenían aliento alcohólico ni se encontraban en estado de ebriedad.

[redacted] expresó que como [redacted] de señales estuvo en el lugar de los hechos momentos después del accidente y que pudo percibirse de que la tripulación no llevaba aliento alcohólico, ni vio que hubiera mujeres en la cabina de la máquina.



[redacted], doctor del Hospital de Ferrocarriles en Saltillo se opuso al interrogatorio que se pretendía hacer a la señora [redacted] de [redacted] Hospital, con relación a los análisis de sangre practicados a la tripulación del tren accidentado diciendo "tengo instrucciones superiores de que no se interrogue a dicha señora", y que la propia química manifestó "no poder contestar a ese interrogatorio" (fojas 1540).

El análisis sanguíneo de fojas 108-I resultó positivo en cuanto a la dosificación del alcohol en la sangre del hoy quejoso [redacted] y [redacted], [redacted] respectivamente; resultó negativo a los demás a quienes se les practicó, entre éstos, [redacted]

El [redacted] según declaración del [redacted], Director del Hospital de Ferrocarriles nombrado en lugar de aquel (fojas 918), manifestó la ineficacia del laboratorio de la

D. 1009/77/1a. (18)

clínica de Saltillo para realizar con aproximada exactitud - los análisis sanguíneos para detectar el alcoholismo y las - drogas; que por tal razón siempre se ocurría a los servicios de laboratorio del Hospital Universitario de Monterrey, Nuevo León para obtener exactitud y seguridad en los análisis.

No obstante que en el dictamen relativo a la deshidratación de alcohol en la sangre, de fojas 108-I, ya citado, resultó negativo a [REDACTED] en las declaraciones iniciales se dice que ingirió tequila, - lo que revela que dichas declaraciones fueron amañadas o - - bien que efectivamente el análisis practicado no dio resultados reales y en tales condiciones, los mencionados resultados en relación con [REDACTED] y [REDACTED]

[REDACTED], como ya se dijo, no es digno de crédito también, dado que en efecto es dudosa la eficacia de los instrumentos empleados así como de los métodos mismos utilizadas, por lo que resulta aceptable que [REDACTED] PRIMERA

[REDACTED] y [REDACTED], este último conductor, hayan retractado o preparatoria sus declaraciones iniciales.

[REDACTED], Inspector de Servicios Especiales de los Ferrocarriles, quien al declarar -- (fojas 29 v), manifestó que al inspeccionar el convoy accidentado, no obstante de que se comunicó con la tripulación, - nunca declaró que ésta se encontrara en estado de ebriedad, - y sólo manifestó que encontró aliento alcohólico al [REDACTED] [REDACTED], lo que está en contradicción con el análisis que a éste se le practicó y que resultó negativo, - circunstancia que también es de tomarse en cuenta para llegar a la conclusión precedente.





70

D. 1009/77/1a. (18)

A juicio de esta Sala, los datos anteriormente destacados son suficientes para convencer de que en la especie no llegó a determinarse, sin duda alguna, que los miembros de la tripulación del tren -- descarrilado hubiesen ingerido bebidas alcohólicas y -- que se hiciesen acompañar de mujeres de la vida galante, pues ante la deficiencia demostrada de los análisis que les fueron practicados y las declaraciones -- analizadas con anterioridad, principalmente la del -- Juez Auxiliar de las Huertas de Morelos, Saltillo, México, Maximino Luna González, quien levantó inmediatamente un acta sobre los sucesos, que tiene carácter -- preponderante y constituye prueba plena, asentándose -- en la misma que los miembros de la tripulación no ve-- nían con aliento alcohólico y mucho menos en estado de ebriedad, y si la responsable para determinar la gravedad de la culpa tomó en cuenta que los sentenciados, entre ellos los hoy quejosos, se encontraban en estado de ebriedad cuando sucedió el descarrilamiento, es incuestionable que no se ajustó a la realidad de los hechos y al dejar de analizar una serie de constancias -- procesales llegó a una conclusión errónea, no haciendo uso correcto de su prudente arbitrio, que es preciso -- corregir en este amparo, otorgándoseles la protección de la Justicia Federal a los hoy quejosos, para el -- efecto de que la propia responsable, en nueva sentencia, deje de tomar como elementos que agravan la imprudencia, los referidos a la ebriedad de los quejosos y a la presencia de mujeres en la máquina del ferrocarril.

JUSTICIA DE LA FEDERACION  
SALA

SENTENCIA

D. 1009/77/1a. (18)

rril que tripulaban, recalificando la gravedad de la -- culpa y el grado de temibilidad de los quejosos, imponiendo a éstos, la pena condigna.

Por lo expuesto y con fundamento en la fracción III, inciso b, del artículo 24 de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, se resuelve:

UNICO.- Para el sólo efecto a que se refiere el último párrafo del capítulo 6), la Justicia de la Unión AMPARA Y PROTEGE A

[Redacted Name], [Redacted Name] E [Redacted Name]

contra los actos que reclamaron del Tribunal Unitario del Octavo Circuito, como ordenadora, y Juez de Distrito en el Estado de Coahuila, como ejecutora, con los efectos en el capítulo 1, de este fallo.



Notifíquese; con testimonio de esta resolución, devuélvanse los autos originales a la autoridad que los remitió y, en su oportunidad, archívese el cuaderno de amparo.

Así, por unanimidad de cinco votos, lo resolvió la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, siendo relator el Mtro. Mario G. Rebollo F.- Firman el Presidente y Ministros que la integran, con el Secretario de Acuerdos de la Sala que autoriza.-

EL PRESIDENTE

LIC. ANTONIO ROCHA CORDERO

LIC. RAUL RIVERA SILVA

LIC. ERNESTO AGUILAR ALVAREZ

LIC. MARIO G. REBOLLEDO F.

LIC. FERNANDO CASTELLANOS TENA

EL SECRETARIO

SRS/mmp.

LIC. RAUL PIMENTEL DIAZ

18 de ACO. 1979  
por nota de la misma fecha se notificó la resolución anterior, a los interesados y al Ministerio Público Federal.  
SRS/mmp.