

Si bien los funcionarios policiales que llevaron a cabo cada uno de los hallazgos antes detallados, omitieron identificar de manera precisa las piezas secuestradas, a fin de poder vincularlas con aquellas que luego fueron reconocidas por los técnicos de la empresa automotriz, tal omisión en modo alguno invalida las diligencias efectuadas en tales condiciones.

Ello es así, en primer lugar, en virtud que la totalidad de los funcionarios policiales que intervinieron en los secuestros sostuvieron en el debate que las evidencias recogidas, previo clasificarlas en el centro de operaciones, se enviaban al Departamento de Explosivos donde los técnicos de "CIADEA S.A." determinaban si se correspondían con un vehículo fabricado en dicha empresa.

En segundo lugar, debido a que muchos de esos funcionarios reconocieron en las numerosas fotos de autopartes algunas de las que se hallaron en las circunstancias referidas en las actas de secuestro (ver, al respecto, los testimonios reseñados en el apartado A.11 del presente), sin que la circunstancia de no haber sido reconocidas en su totalidad o de manifestar dudas al respecto autorice a soslayar, sin más, sus testimonios; máxime, cuando dicho proceder encuentra explicación en la gran cantidad de piezas de vehículos secuestradas en el lugar, las similitudes que algunas de ellas presentan, sus hallazgos –casi íntegramente- por un número reducido de policías y, por último, en el extenso lapso transcurrido entre los hallazgos y los reconocimientos realizados en el juicio.

Y, en tercer lugar, en razón de que en algunos casos los funcionarios policiales detallaron en el acta respectiva los estampados identificatorios -números e inscripciones- que presentaban las piezas, las que, por lo demás, fueron recogidas, en su totalidad, en la zona de Pasteur al 600. Así, en las actas glosadas a fs. 169, inscripción "914"; a fs. 199, inscripción "330448" y a fs. 206, inscripción "FATE 0"; todas coincidentes con las piezas identificadas por el personal de "CIADEA S.A." con los nros. 33, 54 y 69, respectivamente (ver actas de fs. 24, 30 y 32 del Informe Preliminar), más allá de coincidir con la

descripción que de ellas se efectuó en las actas pertinentes. Respecto de la anteúltima pieza, es necesario aclarar que si bien no se consignó la referencia "FATE O" al momento de su identificación por el personal técnico de "CIADEA S.A.", tal inscripción se advierte en la fotografía obrante a fs. 101 del Informe Preliminar, concordando, también, con la cantidad de trozos de cubiertas detalladas en el acta en cuestión.

Además, en otros casos, la descripción de las piezas al momento de labrar las actas coincidieron con el nombre técnico que a ellas asignaron los especialistas de "Renault"; basta cotejar, en tal sentido, el acta de fs. 188 con la pieza nº 7; la de fs. 184 con la pieza nº 9; las de fs. 168 y 182 con las piezas nros. 11 y 12; la de fs. 166 con la pieza nº 13; la de fs. 175 con la pieza nº 14; la de fs. 192 con la pieza nº 16; la de fs. 179 con la pieza nº 22; la de fs. 174 con la pieza nº 24; la de fs. 191 con la pieza nº 25; la de fs. 167 con la pieza nº 29; la de fs. 194 con la pieza nº 32; la de fs. 196 con la pieza nº 38; la de fs. 209 con la pieza nº 48; las de fs. 208 y 212 con las piezas nros. 49 y 70; las de fs. 213 y 218 con las piezas nros. 51 y 64; la de fs. 226 con la pieza nº 56; la de fs. 222 con la pieza nº 72; la de fs. 219 con la pieza nº 75; la de fs. 219 con la pieza nº 77; la de fs. 220 con la pieza nº 85; la de fs. 227 con la pieza nº 86; la de fs. 229 con las piezas nº 92 ó 97; la de fs. 228 con la pieza nº 95 y la de fs. 231 con la pieza nº 98, como así también las fotografías que ilustran dichas piezas, obrantes en el Informe Preliminar (todas las actas enunciadas en el presente párrafo se refieren a las agregadas en el Informe Preliminar).

De igual modo, cabe incluir la pieza entregada por Francisco Manuel Victorino Ribeiro Mendonca al Departamento Protección del Orden Constitucional, que concuerda con la descripción efectuada en relación a la identificada con el nº 107.

También, mediante cotejo, es posible establecer que las descripciones de los restos del vehículo volcadas en las actas obrantes a fs. 180, 215, 216, 225, 222 y 230 del Informe Preliminar y fs. 8 del Informe Final, se corresponden con las

características que presentan aquellas que ilustran las fotografías nros. 21, 82, 53, 55, 60, 96 y 113, respectivamente (ver fs. 77, 93, 94, 96vta. y 114vta. del Informe Preliminar y fs. 85 del Informe Final), debiéndose aclarar que las mencionadas son las únicas piezas que responden a tales características. La numeración indicada en las fotografías citadas se corresponden, a su vez, con la otorgada en su identificación.

Por otro lado, en las actas se detallaron diversos restos de neumáticos, llantas, engranajes y trozos de goma correspondientes a vehículos (ver fs. 173, 184, 185, 187, 197, 198, 200, 202, 213, 214, 215, 221, 222, 223 y 226 del Informe Preliminar) que también aparecen mencionados en las diligencias de reconocimiento de piezas (ver actas de fs. 24, 30, 32 del mencionado informe, en particular, las piezas identificadas con los nros. 1, 3, 4, 5, 15, 37, 39, 41, 42, 44, 45, 47, 57, 62, 65, 73, 74, 83 y 84, como así también sus respectivas fotografías).

Con relación a los restos metálicos extraídos del cuerpo de las víctimas fatales, según da cuenta el acta de fs. 183 del Informe Preliminar, cabe remitirse a lo señalado ut supra.

Si bien es cierto que el vago detalle que de otras piezas secuestradas se efectuó en las actas respectivas, impide determinar, sin lugar a dudas, a cuáles de las identificadas como de Renault Trafic corresponden, no lo es menos que en las actas de secuestro se consignó que aquéllas, en su gran mayoría, aparentaban pertenecer a un vehículo.

En ese orden, tampoco puede ignorarse que, a grandes rasgos, también coinciden en su cantidad, aunque dicho extremo pueda considerarse incierto toda vez que en algunos casos -concretamente las actas de fs. 221 y 232- se refirieron al hallazgo de elementos en forma plural.

Pero lo que resulta definitorio para afirmar que las piezas identificadas por los

técnicos de "CIADEA S.A." conformaban el vehículo que llevó en su interior la carga explosiva que detonó en el frente del edificio de Pasteur 633, es que todas ellas presentaron roturas y deformaciones compatibles con la onda de choque generada por dicha carga.

Dicha conclusión se encuentra avalada por el peritaje glosado a fs. 30.761/30.764, realizado por el comisario Carlos Néstor López, el principal Juan Dante Falzarano, Fernando Carlos Cingolani, analista de repuestos de "CIADEA S.A." y Osvaldo Laborda, asesor técnico de una de las querellas.

Así, de la revisión física de los elementos detallados ut supra, se arribó a las siguientes conclusiones:

a) que el motor presenta roturas y deformaciones que se hallan en relación directa con una onda de choque generada en sentido coincidente con su parte delantera; es decir, a la parte correspondiente al primer cilindro que es el más próximo a la caja de velocidades;

b) que la totalidad de los componentes de la Renault Trafic mantienen roturas y deformaciones que se hallan en relación directa con la reacción de una carga explosiva ubicada en el interior de la camioneta; más precisamente, en la cabina de carga;

c) que sus elementos constitutivos -motor, eje, llantas, rótulas, elásticos, amortiguadores, engranajes, chapas de carrocería- se hallaban instalados y funcionando en la camioneta que portaba la carga explosiva, coincidiendo los desgarramientos, fracturas y deformaciones de las piezas con el anclaje original para lo cual fueron diseñadas, encontrándose los efectos de la onda expansiva en relación directa con lo expuesto y,

d) que los objetos revisados fueron sometidos a una única explosión, tratándose del mismo fenómeno que afectó a la totalidad de los elementos

constitutivos de la camioneta Trafic utilizada para cometer el atentado.

En igual sentido, cabe mencionar los dichos en el debate del ing. Juan María Cardoni, coincidentes con su estudio de fecha 1º de diciembre de 1994, en cuanto a las roturas y deformaciones que presentaba, en particular, el eje trasero de la camioneta (pieza nº 10). Al respecto, en base a los cálculos que realizó, teniendo en cuenta la información técnica de dicha pieza remitida por "CIADEA S.A." (fs. 43/44 del Informe Final), concluyó que dichas roturas y deformaciones por flexión fueron producto de una acción expansiva de una velocidad entre los 4568 y 4136 metros por segundo, aclarando que ese efecto sólo pudo ser producido por la acción expansiva de un explosivo.