

Las piezas citadas en los apartados que anteceden fueron reconocidas por Justino Augusto Acosta, Fernando Carlos Cingolani y Luis Omar Gariboldi, técnicos de la firma "CIADEA S.A.", como pertenecientes a un utilitario Renault Trafic.

En efecto; conforme el acta obrante a fs. 24 del Informe Preliminar, realizada por los mencionados técnicos el 20 de julio de 1994, a las 13.00, se determinó que algunos de los elementos hallados hasta ese momento, trasladados desde la calle Pasteur al 600 y sus adyacencias, constituían piezas de Renault Trafic, según el siguiente detalle: un trozo de llanta deformada nº 77-00724717, fabricada por la firma "Protto Hnos." (pieza nº 1); un trozo de llanta (aro) deformado, con el nº 77-00724717, fabricado por la misma firma (pieza nº 2); un disco central de llanta con parte atornillada del soporte de rueda de auxilio, sin numeración (pieza nº 3); un disco central de llanta sin numeración (pieza nº 4); un trozo de llanta deformada nº 77-00724717 fabricada por "Protto Hnos.", con fecha de producción noviembre de 1990 (pieza nº 5); un trozo de metal perteneciente a una llanta (pieza nº 6); un múltiple de admisión y escape correspondiente a un "Renault" de 1400 cc. de cilindrada, con el cual son equipados uno de los modelos de Trafic (pieza nº 7); un trozo de metal perteneciente al aro de una llanta (pieza nº 8); dos trozos de parte de la campana de freno trasero (pieza nº 9); parte central del eje trasero cortado en ambos extremos a la altura de los soportes de los elásticos de suspensión (pieza nº 10); dos hojas completas pertenecientes a un paquete de elástico trasero (pieza nº 11); dos hojas completas pertenecientes a un paquete de elástico trasero (pieza nº 12); un soporte de fijación trasera de paquete de elásticos con parte de carrocería (pieza nº 13); una bisagra inferior de puerta delantera (pieza nº 14); dos trozos de un neumático "FATE", coincidente con los que, por entonces, eran equipados en fábrica los modelos Trafic (pieza nº 15); una pista interior de un rulemán exterior de masa trasera de rueda con numeración impresa SNR-30.205 (pieza nº 16); un trozo de hierro constitutivo de la parte central del paragolpe trasero (pieza nº 17); un trozo de campana de freno trasero (pieza nº 18); un soporte delantero con un trozo de hoja de

elástico de paquete trasero (pieza n° 19); un trozo de plato, soporte de freno y parte del cilindro trasero (pieza n° 20); una puntera de falso chasis delantera derecha con soporte de remolque (pieza n° 21); un patín secundario de freno trasero (pieza n° 22); un trozo de campana de freno delantero (pieza n° 23); una punta de eje trasero (pieza n° 24); una traba de portón con un trozo de piso (pieza n° 25); un trozo inferior de amortiguador trasero con el n° 770209384 (pieza n° 26); un acople de la parte inferior de la columna de dirección con la caja de dirección (pieza n° 27); un extremo izquierdo de eje trasero sin punta de eje, seccionado a la altura del soporte del elástico (pieza n° 28); un soporte de punta de eje delantero derecho con rulemán de masa, extremo de dirección cortado y carcasa de rótula (pieza n° 29); parte de la parrilla de suspensión inferior lado derecho con perno de rótula acoplado (pieza n° 30); un trozo de semieje delantero del lado de la rueda (pieza n° 31); un trozo de eje-vástago de amortiguador trasero (pieza n° 32); un trozo central de masa de campana trasera, numerada 914 (pieza n° 33); una hoja de paquete de elástico trasero con soporte trasero y parte de la carrocería (pieza n° 34); la unión central entre las dos partes de la columna de dirección (pieza n° 35) y un soporte de la puntera del paragolpes trasero (pieza n° 36).

Con relación al cúmulo de chapas deformadas con restos de pintura, también mencionadas en aquella acta, Jorge O. Mamone, gerente del Departamento Informaciones Técnicas y Garantía de "CIADEA S.A.", tras analizar "tres trozos de piezas de chapa pintada" y "trozos de diversas piezas de chapa pintadas en una amplia variedad de tamaños" (fs. 16/20 y 38/39 del Informe Final) concluyó que ellas se correspondían con una carrocería procesada en la línea de producción de dicha empresa, en el lapso comprendido entre los meses de marzo de 1987 y octubre de 1989.

Asimismo, la diligencia protocolizada a fs. 30 del Informe Preliminar, suscripta el 22 de julio de 1994, a las 10.43, por el principal Daniel Alberto Helguero y los técnicos Cingolani y Gariboldi, da cuenta que algunos de los objetos hallados hasta ese momento correspondían a un vehículo Renault Trafic, conforme el

siguiente detalle: una llanta de rueda delantera con la masa de rueda delantera, numerada como 77-00724717 (pieza n° 37); un trozo de bisagra de portón trasero superior izquierdo con el n° 7700661292 (pieza n° 38); seis trozos de neumáticos "FATE" AR30, cuyo rodado coincide con el utilizado por los modelos Trafic (piezas nros. 39, 41 y 45); un travesaño del soporte superior de las trabas de cerraduras de los portones traseros (pieza n° 40); dos trozos de neumático AR27 cuyo rodado, si bien no coincide con la medida original, puede montarse en un modelo Trafic (piezas nros. 42 y 44); dos trozos centrales del refuerzo interior del techo de la parte trasera (pieza n° 43) y un plato de freno trasero fabricado por "TENSA" (pieza n° 46).

De idéntico modo, el acta glosada a fs. 32 del Informe Preliminar da cuenta que al 26 de julio de 1994, a las 9.30, los técnicos mencionados identificaron como pertenecientes a un rodado Renault Trafic las siguientes piezas: un trozo de goma del fuelle del semieje del lado de la rueda (pieza n° 47); una hoja de paquete de elástico trasero (pieza n° 48); un espiral de suspensión delantera (pieza n° 49); una barra central de semieje delantero (pieza n° 50); una pastilla de freno delantera (pieza n° 51); dos trozos de goma de alfombra de piso (pieza n° 52); un trozo flexible de freno delantero (pieza n° 53); un trozo de pinza de freno delantero marca "BENDIX" n° 330448 (pieza n° 54); un retén de traba de puerta delantera derecha (pieza n° 55); una tapa de cilindros completa de motor de 1400 cc. (pieza n° 56); un engranaje quíntuplo de caja de velocidades (pieza n° 57); un soporte superior de suspensión delantero derecho (pieza n° 58); parte inferior de la barra de dirección (pieza n° 59); cuna soporte de suspensión delantera con eje de parrilla inferior, barra estabilizadora delantera y trozo de carrocería (pieza n° 60); un soporte del travesaño superior del radiador con traba de cerradura de capot (pieza n° 61); dos trozos de llanta (pieza n° 62); un trozo de tapa de válvulas de motor de 1400 cc. (pieza n° 63); una pastilla de freno delantera (pieza n° 64); un trozo de cubierta (pieza n° 65); una puntera delantera derecha de chasis (pieza n° 66); un amortiguador delantero sin vástago (pieza n° 67); un trozo de torpedo (pieza n° 68); tres trozos de cubierta (pieza n° 69); un espiral de suspensión delantero (pieza n°

70); travesaño inferior de radiador con soporte de paragolpes delantero izquierdo (pieza n° 71); tres trozos de un mismo disco de freno delantero (pieza n° 72); un engranaje de caja de velocidades (pieza n° 73); un trozo de goma de guardapolvo del semieje del lado de la caja de velocidades (pieza n° 74); un trozo de manguera de radiador marca "ERTEC" (pieza n° 75); un trozo de tubo derecho de caja de dirección (pieza n° 76); una abrazadera de paquete de elásticos (pieza n° 77); un trozo izquierdo del block de motor de 1400 cc. seccionado a la altura del primer cilindro con n° 2831467 (pieza n° 78); un trozo derecho del block de motor de 1400 cc. (pieza n° 79); carter de aceite de motor de 1400 cc. con bomba de aceite y parte central inferior izquierda del block (pieza n° 80); una camisa de cilindro de motor de 1400 cc. (pieza n° 81); un plato de apoyo superior de la espiral de suspensión delantera (pieza n° 82); un eje con tren de engranajes incompleto de la caja de velocidades (pieza n° 83); un buje de goma de la barra estabilizadora delantera (pieza n° 84) y un extremo de semieje del lado de la rueda (pieza n° 85).

Asimismo, los reconocimientos efectuados por los técnicos Gariboldi y Cingolani, de los que dan cuenta las actas glosadas a fs. 36 y 38 del Informe Preliminar, labradas el 27 de julio de 1994, a las 9.00 y el 29 del mismo mes y año, a las 15.10, respectivamente, acreditan, de igual manera, que las piezas exhibidas en tales diligencias correspondían a los siguientes componentes de un rodado marca Renault Trafic: una carcasa de motor de arranque (pieza n° 86); una llanta delantera fabricada por la firma "Protto Hnos." con masa de rueda con fecha de elaboración de agosto de 1991 (pieza n° 87); parte de cigüeñal, biela y volante de motor, con un trozo de block denominado "bancada" (pieza n° 88); triceta de semieje del lado de caja (pieza n° 89); un trozo de carcasa porta diferencial y porta retén (pieza n° 90); un buje central de barra estabilizadora delantera (pieza n° 91); un trozo de pinza de freno delantera marca "BENDIX" (pieza n° 92); un extremo de dirección (pieza n° 93); piñón de diferencial con engranaje de descenso y rulemán doble (pieza n° 94) y un pedal de freno (pieza n° 95).

Corresponde agregar que el acta de fs. 36 da cuenta, además, de una reconstrucción a escala real de la ubicación de las piezas hasta ese momento identificadas, realizada por los técnicos de "CIADEA S.A." (ver, en tal sentido, las fotografías de fs. 35 y 35vta. del Informe Preliminar).

Las actas glosadas a fs. 42 del Informe Preliminar y a fs. 9 del Informe Final, confeccionadas el 1º de agosto y el 19 de diciembre de 1994, respectivamente, dan cuenta del reconocimiento, efectuado por los técnicos mencionados, de algunos de los elementos secuestrados en el lugar del hecho y en el predio ubicado en la Costanera Norte, detrás de la Ciudad Universitaria, como pertenecientes a un vehículo Renault Trafic, a saber: extremo derecho de eje trasero con punta de eje, seccionado a la altura del apoyo del elástico (pieza n° 96); un trozo de pinza de freno delantero marca "BENDIX" (pieza n° 97); una llave de rueda (pieza n° 98); dos pistones del cilindro principal de freno (pieza n° 99); un trozo de árbol de levas (pieza n° 100); un trozo de disco de embrague (pieza n° 101); un motor de electroventilador de refrigeración con soporte (pieza n° 102); una pata delantera derecha de motor (pieza n° 103); un portamasa de rueda delantera izquierda con rulemán (pieza n° 104); una hoja de elástico (pieza n° 105); un trozo de carcasa de caja de dirección (pieza n° 106); un trozo de bisagra de portón trasero con parte de carrocería (pieza n° 107) y un trozo de brazo de limpiaparabrisas (pieza n° 108).

En la misma inteligencia, el informe enviado por "CIADEA S.A.", obrante a fs. 33/37 del Informe Final, suscripto por Jorge Mamone y Edgardo Voynes, gerente de Legales, da cuenta de la identificación, como perteneciente a un vehículo Renault Trafic, de las siguientes piezas: un amortiguador delantero izquierdo (pieza n° 109); un servo freno (pieza n° 110); chapas correspondientes a una carrocería de la marca Renault (pieza n° 111); tres piezas correspondientes a los soportes de motor de 1400 cc. (pieza n° 112); restos de un recipiente para líquido refrigerante (pieza n° 113); una cerradura (pieza n° 114) y una junta del múltiple de escape (pieza n° 115).

Asimismo, Diego Eduardo Ricagno, analista de informaciones técnicas de la citada firma, identificó los días 4 y 8 de mayo de 1995, como pertenecientes a un vehículo Renault Trafic, las piezas que a continuación se detallan: un trozo de la cajonera "U" del portón del lateral derecho (pieza n° 1A); un trozo de soporte y larguero de puente principal de apoyo del motor (pieza n° 2A); un trozo del falso chasis, parte trasera (pieza n° 3A); un trozo de la puntera del chasis (pieza n° 4A); un trozo de chapa del parante, parte media interior del lateral derecho anterior del furgón de carga (pieza n° 5A); un trozo de chapa correspondiente al lateral del furgón (pieza n° 6A); un trozo de chapa de puerta delantera, parte interior con sujeción de tuerca "canasta" del comando de apertura de puerta (pieza n° 7A) y doscientos sesenta fragmentos de chapa de distinto tamaño y formato (pieza n° 8A); elementos estos últimos que fueron previamente remitidos al laboratorio de "CIADEA S.A." sito en la Provincia de Córdoba (cónfr. actas de fs. 14.320/14.321 y fotografías de fs. 14.305/14.313 del principal).

Por lo demás, el informe de la Dirección de Compras de "CIADEA S.A.", obrante a fs. 14.263/14.265 del principal, elaborado por los empleados José Luis Martilotta y Jorge Florencio Valdez, ratificó lo expuesto por Gariboldi, Cingolani y Acosta en relación a que el motor de arranque n° 7702089727 (pieza n° 86), la corredera de pinza de freno (pieza n° 92), la pinza de freno (pieza n° 54), el amortiguador delantero izquierdo (pieza n° 109), el amortiguador del lado derecho (pieza n° 67), los resortes amortiguadores delanteros (piezas nros. 49 y 70), la rueda de chapa (piezas nros. 87 y 37), el brazo de suspensión delantero (pieza n° 30) y el soporte de punta de eje delantero izquierdo (pieza n° 104) pertenecen a los modelos Trafic de la marca Renault y forman parte del conjunto formado por el motor, la caja de velocidades y el tren delantero completo, montado sobre un travesaño al cual se fijan; conjunto que luego se ensambla a la carrocería, en la zona delantera, por tornillos y a la trasera por los soportes de caja. Agrega dicho informe que si bien tales piezas difieren individualmente en cuanto a su fecha de fabricación, ellas forman parte de un vehículo armado a principios del año 1991, en razón que para entonces se

manejaban importantes "stocks" de piezas de largo proceso y no se realizaban, en algunos casos, rotación en los depósitos.

También se concluyó en dicho estudio que los caballetes traseros –soportes punta eje trasero- (piezas nros. 96 y 28), el amortiguador trasero izquierdo/delantero (pieza nº 26) y el elástico o resorte de suspensión trasero nº 7702093544 (pieza nº 34) también pertenecen al mismo modelo que las anteriores, aunque la última no coincide con el resto por su fecha de fabricación y porque su uso original lo es en vehículos de caja larga equipados con motor de 2000 cc. o diesel. No obstante ello, se indica que dicha pieza puede adaptarse perfectamente al modelo de caja corta, reemplazando el paquete de elásticos original, para soportar mayor peso, aunque tal modificación no resulta lógica en una unidad con un motor de 1400 cc. dado que trabajaría forzada, acortando su vida útil.

Al respecto cabe traer a colación, además, las constancias de fs. 119/165 del Informe Preliminar y de fs. 88/105 del Informe Final, como así también las agregadas a fs. 14.314/14.319 del principal, donde se indican en los catálogos de fábrica de los modelos Renault Trafic la exacta ubicación de cada una de las piezas halladas con motivo de las tareas de recolección de evidencias. Por lo demás, a simple vista es posible advertir la similitud que presentan algunas de las piezas que ilustran las fotografías con las que se observan en dichos catálogos.

También el informe de la firma "Protto Hnos.", copiado a fs. 34.079, determina que las tres llantas exhibidas al gerente coordinador de la empresa, Sr. Carlos Miguel Zapata (ver acta de fs. 34.080), fueron fabricadas por dicha compañía y que el producto en cuestión no es requerido en gran cantidad por el mercado de repuestos, dado que casi la totalidad de la producción se destina a la industria terminal. Tal es así, explicó, que en el año 1990, en que fueron fabricadas dos de las llantas que reconoció, se fabricaron 9936 unidades, destinándose el 98,3 % a la firma "CIADEA S.A." mientras que el resto se

vendió al mercado de repuestos.

Finalmente, el peritaje de los restos de chapas, obrante a fs. 5637/5910 del legajo de instrucción suplementaria, concluyó que las muestras tomadas al azar "presentaron la misma composición en cuanto a la chapa y a las cuatro capas protectoras: recubrimiento primario (fosfatizado manganeso-zinc), capa interna (resina epoxi), capa intermedia (resina epoxi) y capa externa (resina acrílica con pigmento a base de titanio), encontrándose correspondencia con el tratamiento efectuado por la firma 'Renault S.A.'... entre marzo de 1987 y octubre de 1989".