

**FLORENCIA  
HALFON LAKSMAN**

# **¿LA CORRUPCIÓN MATA?**

**LAS VERDADERAS  
CAUSAS DE  
LAS TRAGEDIAS  
ARGENTINAS**

FLORENCIA HALFON LAKSMAN

# ¿LA CORRUPCIÓN MATA?

Las verdaderas causas  
de las tragedias argentinas

Prólogo de María O'Donnell

Equipo de investigación:  
Sebastián Cazón y Juan Amorín

Espejo de la Argentina  Planeta

## Todos podemos ser (Ecos)

En Margarita no viven más de 5.000 personas. Lo dice el censo de 2010 y se percibe con solo recorrerla un rato. Es una comuna del departamento santafesino de Vera y está a unos 230 kilómetros de la capital provincial. Una zona donde los ómnibus suelen trasladar a docentes que viajan de una escuela rural a otra. A la hora de la siesta, es un pueblo casi mudo. La excepción viene de unos ladridos en jauría alrededor de la estación de micros y de los pocos pájaros que sobrevuelan la Ruta Nacional 11, que atraviesa el pueblo. Al cartel de la entrada, le falta la primera «R».

Es plena tarde pero el reloj de la terminal está clavado en las 8. Al lado, el bar con locutorio y un ploteo verde en la puerta de entrada avisa que —ante cualquier eventualidad— también hay teléfono público. Los más jóvenes, como el mesero, no recuerdan que esa zona fue tapa de diarios hace no tanto. Los adultos, en cambio, saben bien que en 2006, en el kilómetro 689, ocurrió una tragedia.

Si uno se traslada cinco minutos en auto desde ahí, por la ruta, puede llegar al lugar de los hechos. Pero lo más probable es que no se entere. Porque hoy, y hace años, unos ocho metros de matorrales sobre la banquina tapan hasta las ganas de ver. Muy de fondo, a metros del asfalto donde pasan los autos, cubierto por esas malezas, está el monolito que puso el municipio de Vera como recordatorio, en un aniversario. Si se pretende atravesar ese pajonal, los oídos se plagan de zumbidos de moscas, mosquitos, abejas. El cuerpo, picado. La placa del monolito es ilegible hasta de cerca, a diferencia de las piedras que, a la derecha, bordean una cruz vertical. Cada piedra lleva el nombre de una víctima. Son diez. Se sabe que los lugareños cada tanto dejan ahí alguna ofrenda. Quizá de esos actos haya surgido poner la chapa que quedó al lado, pintada con la imagen de Jesús. Lo que sí se ve desde la ruta son los árboles que plantaron las familias de los fallecidos y que crecen sobre esa tierra lastimada.

A comienzos de octubre de 2006, una delegación estudiantil del secundario Ecos, un colegio privado situado en el barrio porteño de Villa Crespo, viajó a la localidad chaqueña de Quitilipi para llevar ropa y alimentos a una escuela rural que apadrinaba: El Paraíso. Pasaron tres días conociéndose con los alumnos del Chaco, trabajaron en sus huertas y participaron de diversos talleres, todos los chicos juntos. La noche del 8 de octubre, cuando volvían a la ciudad de Buenos Aires, el micro en el que viajaban chocó.

Ese mismo día, a la tarde, el camionero Ángel Ernesto Soto y su acompañante, Hugo Albrecht (23 años), iban

de Reconquista a Las Toscas, en el extremo norte de Santa Fe, y luego a Buenos Aires. Cerca de las 16, decidieron parar en la localidad de Vera y ver en vivo el superclásico del fútbol argentino. Fue una victoria contundente: River Plate le quitó el invicto de 22 partidos a Boca Juniors, con un triunfo 3-1 que incluyó dos goles del Pipita Higuaín. Albrecht, que hinchaba para los xeneizes, quedó chinchudo; sin embargo, mientras asimilaba la derrota, la llamó a Norma, su flamante esposa, hinchadora del clásico rival, para desearle que disfrutara del triunfo. Hugo nunca conducía el camión porque su trabajo era de changarín: subía y bajaba la mercadería. Esta vez transportaban cueros de la empresa Expreso Sarita S.A.I.C., dueña del camión. Ninguno de los dos tenía la licencia nacional habilitante para la conducción de camiones.<sup>1</sup>

A la noche, Hugo volvió a llamar a Norma. Los planes habían cambiado. Soto no se sentía bien y ambos habían decidido regresar a Reconquista. Las pericias posteriores indicaron que Soto condujo el camión alcoholizado en ese tramo, con 1,65 gramos de alcohol en sangre, cuando la Ley Nacional de Tránsito (24.449) les prohíbe el consumo a los choferes profesionales.

Soto y Albrecht volvían en el camión por la ruta 11. Oscar Atamañuk era quien manejaba el micro de la empresa Godoy, alquilado por la compañía de turismo que llevaba a los chicos de regreso, también por la ruta 11. Iban por carriles opuestos pero Soto zigzagueaba,

<sup>1</sup> Suplemento El Observador, diario *Perfil*, 14 de octubre de 2006.

alcoholizado, y se desvió al carril contrario. Atamañuk se encontró con que el camión lo chocaba de frente. Quiso maniobrar y se cruzó al carril opuesto hasta terminar en la banquina. Murieron 9 alumnos, 1 profesora, Soto y Albrecht. Hubo 41 heridos. Se la conoce como «la tragedia de Santa Fe», por tratarse del choque más dramático en la historia de esa provincia.

Los familiares de los alumnos Benjamín Bravo, Daniela D'Agostino, Delfina Goldaracena, Federico Ecker, Julieta Giataganellis, Juli Posilovic, Justine Hartman, Lucas Levin y Nicolás Kohen y los de su docente Mariana Boye se agruparon en la ONG Conduciendo a Conciencia y realizan cada mes de octubre un festival para homenajearlos, recaudar donaciones y reclamar justicia. Con el paso de los años, las novedades judiciales son más estremecedoras. El debate por jurisdicciones, los expedientes perdidos e incluso olvidos de magistrados hicieron que la causa llegara a una decisión procesal de prescripción.

¿Cuál es el reclamo judicial de estos familiares, si el camionero, principal responsable del hecho, murió en el choque? Que se investigue si Atamañuk, el chofer del micro en el que viajaban los chicos y la maestra, circulaba a una velocidad mayor a la permitida y si la maniobra que hizo para evitar la colisión, en lugar de resolver tirarse derecho a la banquina, contribuyó o no a la magnitud de la fatalidad. Se preguntan, incluso, si su accionar fue o no del todo profesional y si la historia podría haber tenido un final sin víctimas fatales.

La lucha judicial de los familiares de las víctimas tuvo como objetivo que Atamañuk no volviera a conducir, al menos de manera profesional. No lo lograron. Pero no

estuvieron tan lejos. «Me da indignación y asco —decía por entonces Sergio Levin, padre de Lucas—. La causa prescribe por la ineficiencia y corrupción de la justicia santafesina. ¿Cómo puede prescribir, si los errores los cometieron ellos?»<sup>2</sup>

Oscar Atamañuk, renuente a la prensa, dejó claro que no siente ninguna responsabilidad en lo ocurrido. «La verdad es que un tipo borracho salió a la ruta y nos chocó a nosotros.»<sup>3</sup> Vive con su esposa y sus dos hijos en la ciudad correntina de Monte Caseros, de donde es oriundo. A pesar de que algunos artículos periodísticos aseguraron en estos años que estaba trabajando de remisero, él niega seguir siendo chofer profesional, aunque sí reconoce que por seis meses puso su auto en una remisería porque estaba sin trabajo. Suele participar de carreras de karting y bicicleta y, en 2008, dos años después del choque, ganó una competencia con su karting. Nunca tuvo contacto con los familiares de los fallecidos y vive de un local de repuestos de motos.

La investigación del hecho comenzó apenas ocurrido, en octubre de 2006. En abril del año siguiente, el juez Eduardo Germán Fabbro, titular del Juzgado Correccional 13

<sup>2</sup> *Tiempo Argentino*, 24 de agosto de 2016.

<sup>3</sup> *Diario Publicable*, 26 de septiembre de 2016.

de Vera, dispuso el procesamiento de Atamañuk, después de haberlo indagado. Lo consideraba responsable del delito de homicidio culposo múltiple y lesiones culposas múltiples, y elevó la causa a juicio oral.

Dos años y medio más tarde, se llevó a cabo ese juicio oral. El fiscal de Cámara Ricardo Fessia pidió para Atamañuk 3 años de condena en suspenso y 7 de inhabilitación para manejar. La causa lleva tantos años en trámite que se guía por el antiguo Código Procesal Penal de Santa Fe, donde el procedimiento se hace por escrito y no existe la figura de querellante, sino que la defensa la llevan adelante los fiscales. Cada vez que querían tener noticias o sumar recursos, los familiares de las víctimas, todos porteños, debían viajar a la provincia de Santa Fe. «De acuerdo con peritajes realizados, el chofer solo tuvo dos segundos para decidir si tirarse a la izquierda o a la derecha. A 80 kilómetros por hora, cualquiera de las dos maniobras eran peligrosas por igual», evaluó el representante del Ministerio Público.<sup>4</sup>

A fines de octubre de 2009, Atamañuk, único imputado en la causa, fue absuelto por el juez de instrucción penal de Reconquista, Jorge Galbusera, quien consideró que el chofer no había violado «el deber de cuidado de sus pasajeros» o que al menos nada probaba lo contrario. El entonces fiscal —hoy juez— Irineo Luis Berzano decidió apelar la absolución.

Pasó más de un año. El 30 de diciembre de 2010 la Cámara de Apelaciones de Vera revocó el fallo de

<sup>4</sup> *El Litoral*, 27 de octubre de 2009.



primera instancia que había absuelto al conductor del ómnibus. Los camaristas Mario Balestieri, Carlos Corti y Aldo Casella consideraron que el chofer Atamañuk «actuó con imprudencia o negligencia» al momento del choque. El tribunal, entonces, entendió que la tragedia podía haberse evitado, aunque Atamañuk no la hubiera provocado. Este fallo en segunda instancia devolvió la causa a los Tribunales de Reconquista para su revisión, a la espera de un nuevo fallo.

El juez penal de Reconquista Virgilio Palud decidió, en octubre de 2011, condenar a Atamañuk a 3 años de prisión en suspenso y 7 años de inhabilitación por homicidio culposo múltiple agravado por conducción imprudente, lo mismo que habían considerado los fiscales, el juez de instrucción y la Cámara. Como es habitual, la defensa del condenado apeló la nueva decisión judicial pero, hasta entonces, los familiares de las víctimas habían conseguido su objetivo.

Al año, en noviembre de 2012, recibieron un baldazo de la justicia: la causa volvía a fojas cero por un error procesal. O sea, no por un análisis de los hechos distinto del que hacían ellos sino porque alguien —un miembro del Poder Judicial— había cometido un error administrativo en la justicia. La Cámara de Apelaciones de Rafaela declaraba nula la sentencia a Atamañuk. ¿Qué había pasado? El juez Palud, el último juez que condenó al chofer, no le había tomado declaración indagatoria al imputarlo. Levin, por entonces vocero del grupo de familiares, desconfió del olvido de Palud —¿solo formalidad o error voluntario?— y avisó que

promovería su juicio político, mientras intentaban apurar las cosas para no llegar a la prescripción.

Seis años después del hecho, el proceso judicial debía comenzar todo de nuevo. La defensa del chofer aprovechó para pedir la prescripción de la causa y la fiscal María Cecilia Chiaffredo se opuso. El juez Jorge Oscar Fernández, de Reconquista, también decidió rechazar la prescripción y dictó sentencia, en julio de 2013. Condenó a Atamañuk a 2 años y medio de prisión y 5 de inhabilitación. La defensa del condenado volvió a apelar.

En paralelo avanzaba otro trámite judicial. El fiscal de Cámara de Rafaela, José Mántaras, había interpuesto un recurso en contra de aquella anulación de la causa que había vuelto todo a foja cero. Le pidió a la Cámara que se pronunciara sobre la cuestión de fondo y sugirió la absolución del conductor. El expediente recorrió las cámaras de Rafaela, Vera y Reconquista, como si no hubiera urgencia, y cada oficina le pasaba la pelota a la siguiente. Cuando la Cámara de Rafaela volvió a recibir el caso, después de toda esa rueda, en diciembre de 2014, decidió que había prescripto. La justicia fue lenta y errática y, en lugar de buscar reparar aquellos errores, dijo que había pasado suficiente tiempo para dejar todo en el olvido.

El fiscal Reynaldo Hugo Voglino apeló esa decisión pero, en mayo de 2015, la Cámara de Rafaela, la misma que había declarado la prescripción, autorizó a la Corte Suprema de Santa Fe a estudiar el caso y decidir sobre ese punto, no sobre las sentencias.

Juan Manuel Oliva es juez de la Cámara de Apelación en lo Penal de Rafaela, el único del tribunal que

votó en contra de que la causa prescribiera. Explica: «El imputado de esta causa (Atamañuk) es perseguido penalmente como autor de homicidio culposo múltiple. Este delito está descripto en el artículo 84 del Código Penal y prevé dos penas de aplicación conjunta: una de prisión, de 5 cinco años, y otra de inhabilitación especial para conducir vehículos automotores, de hasta 10 años. Para mis colegas de la Cámara de Apelación, la prescripción se produce cuando ha pasado el tiempo de la pena más grave, la prisión, mientras que yo opino que esto debe hacerse cuando se vence el tiempo de posible pena más extensa, la inhabilitación. Ambas posiciones son técnicas y cuentan con respaldos de doctrina y jurisprudencia. El fiscal de Cámara de Rafaela coincidió con mi criterio, por lo que interpuso un recurso de inconstitucionalidad que ha llevado la causa a la Corte Suprema de la Provincia». En 2016, Oliva consideraba, además, que «este proceso ha sufrido demoras; caso contrario, no estaríamos discutiendo el tema de la prescripción. Se cometieron errores. Se han tenido que declarar nulidades por causa de esos errores. La sentencia de primera instancia debió dictarse tres veces».

El juez dice entender la sensación de los familiares: «Si la imputación fuera finalmente declarada prescripta, quedaríamos en deuda con los familiares y hasta con el imputado, porque todos ellos tienen derecho a una decisión judicial que resuelva el conflicto, sea a favor o en contra de sus expectativas. Pero para mí, repito, la prescripción no se ha producido».

El ministro de Justicia de Santa Fe, Juan Lewis, le solicitó al procurador general Jorge Barraguirre, quien tiene a su cargo las sanciones disciplinarias, que evaluara la actuación de los distintos funcionarios judiciales que intervinieron en la causa.<sup>5</sup>

«Los vértices de las localidades santafesinas Vera-Reconquista-Rafaela constituyen un verdadero Triángulo de las Bermudas donde la justicia parece desvanecerse como por arte de magia (negra). Zona limbo, espacio ambulatorio sin ley donde los expedientes van y vienen en un devenir eterno, mientras los fantasmas de las víctimas y sus familiares son una especie de cautivos a la espera de algún milagro salvador que nunca llega. Instancias que se suceden interminablemente, errores burocráticos, notificaciones mal despachadas, sellos mal puestos, apelaciones a perpetuidad, causas dormidas bajo el polvo de una pampa caliente e impune.» Asíabría uno de los comunicados que enviaban por esos días los familiares de las víctimas desde Conduciendo a Conciencia. Y concluía: «Ese es el paisaje laberíntico por donde nuestra causa deambula desde hace ya ocho años. Sin rumbo, a la deriva, a punto de prescribir y naufragar a cada momento, y salvada del abismo en el último minuto por los mismos familiares. La justicia en musculosa y pantalones cortos, bermudas para ser exacto, se muestra indiferente, triangula de añada en añada sin ninguna prisa, inconducentemente, y estira

<sup>5</sup> *Infojus Noticias*, 22 de diciembre de 2014.

hasta el hartazgo el otorgamiento de un desenlace a las cuestiones donde debe ser competente y no lo es, sin importarle, abúlica, absolutamente nada [...] Nuestros chicos y su docente aún permanecen presos en el sueño cómodo de los jueces y funcionarios».

La Corte Suprema de Santa Fe confirmó la decisión de que la causa estaba prescripta pero el fiscal general de la provincia, Carlos Steigmayer, planteó un recurso extraordinario ante la Corte Suprema de Justicia de la Nación. La Procuración General de la Nación apoyó el pedido del fiscal y, a mitad de 2019, la Corte Suprema nacional revirtió el fallo de la santafesina y concluyó que no había razones suficientes para hacer prescribir la causa. Era la última carta judicial que les quedaba a los familiares, que deberán esperar un nuevo fallo de la justicia provincial, con las indicaciones del máximo tribunal del país.

Ahora la lucha ya no es solo esa sino que alguien responda ante la justicia por las irregularidades de los propios funcionarios judiciales en la causa. Y se suma algo más: las declaraciones como arrepentido en «la causa de los cuadernos»<sup>6</sup> de Claudio Uberti, ex secretario del Órgano de Control de Concesiones Viales (Occovi), les despertó a algunos familiares de víctimas de la Tragedia de Santa Fe la necesidad de una investigación sobre

<sup>6</sup> Causa en la que el juez Claudio Bonadio procesó a la ex presidenta Cristina Fernández como jefa de una asociación ilícita y sumó más de 40 imputados.

las responsabilidades políticas del hecho por el estado de la Ruta Nacional 11. «Nuestro caso es igual a lo que pasó con Once o con Cromañón. Los funcionarios no fueron responsables directos pero hubo decisiones políticas que permitieron que esta tragedia sucediera. Nadie controlaba las rutas porque había un coimero que recibía dinero para no controlar», consideró Sergio Kohen, padre de Nicolás, una de las víctimas fatales.

Por eso buscan reactivar una denuncia que en 2007 había sido desestimada por el juez Daniel Rafecas en la que se acusaba a Uberti —luego convertido en el primer «arrepentido» de la causa de los cuadernos—; al ex secretario de Transporte de la Nación Ricardo Jaime; al ex subsecretario de Transporte Automotor, Jorge González, y a quien fuera jefe de la policía de la provincia de Santa Fe al producirse el hecho, comisario Jorge Pallavдини, por el estado de la ruta 11 al momento del choque.

Los familiares recibieron la información de que Uberti, en sus declaraciones ante el fiscal Carlos Stornelli y el juez Claudio Bonadio, confesó que cobraba coimas de 150.000 dólares por mes por los corredores viales. De esa declaración, fue citado luego Franco Macri, padre del presidente Mauricio Macri, como parte de la cúpula directiva de la firma de concesiones viales Autopistas del Sol, que explota la Panamericana.<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Franco Macri había sido citado a declarar el 13 de diciembre de 2018. Su defensa alegó que no estaba en condiciones de salud para ello y así lo confirmaron los peritos judiciales. El empresario murió el 2 de marzo del año siguiente.

Los cuestionamientos judiciales apuntaban al presunto pago de coimas por parte de distintas empresas hacia funcionarios del Estado nacional para mantener cada uno su concesión y no invertir en mantenimiento, mientras recaudaban a través de los peajes. Cada contrato de concesión, existente desde 1990, tiene sus propias reglas, pero lo habitual siempre fue que la recaudación del peaje no funcionara para las empresas como una obligación de mantener las rutas en mejor estado.

En la lista de personajes sobre los cuales poner la lupa, los familiares de las víctimas suman a la policía de Santa Fe, por no haber detenido al camionero en todo el tramo de la ruta que manejó borracho y en zigzag hasta que llegó a cruzarse con el micro. «Es más, después de años de lucha, nuestra causa prescribe por la inoperancia de los jueces de la provincia de Santa Fe y la ruta sigue igual, sin señalización. Los concesionarios viales cobran solo para que vos puedas circular», agrega Carlos Ecker, padre de Federico.<sup>8</sup> En el mismo sentido, Kohen sostiene desde hace tiempo que «la tragedia de Santa Fe fue la única de las últimas que no modificó algo grande en la sociedad o la política, ni siquiera el estado de la rutas».

El 26 de marzo de 2007, meses más tarde, el entonces presidente Néstor Kirchner se comprometió ante docentes y familiares de alumnos de la escuela Ecos a que la seguridad vial fuera una verdadera política de Estado.

<sup>8</sup> *Infobae*, 8 de octubre de 2018.

Los padres de los chicos fallecidos le plantearon a Kirchner la urgente necesidad de implementar mayores controles y sanciones, designar una autoridad de aplicación a nivel nacional y unificar las cifras de incidentes viales en el país. «En memoria de nuestros hijos, y con una voluntad inquebrantable, no vamos a bajar los brazos hasta que se terminen los asesinatos de tránsito», dijo luego Demetrio Mario Giataganellis, papá de Julieta.

Podría contarse como cambio simbólico que, en ese mismo año, el Ministerio de Educación de la Nación decidiera incorporar al calendario académico el Día del Estudiante Solidario, en conmemoración a las víctimas del hecho y para reivindicar el compromiso social de los estudiantes. Los cambios políticos: el gobierno argentino creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la licencia única de conducir, además de que la provincia de Santa Fe se vio obligada a convertirse en la que mejor trabaja la concientización en la materia. Pero la ruta sigue siendo de las más peligrosas de la provincia y la Organización Mundial de la Salud sostiene que los incidentes de tránsito son la causa principal de muerte entre los 15 y los 29 años. En el país, las víctimas fatales por hechos viales superan a las de hechos delictivos.

Desde 1944, la ruta 11 se llama Carretera Juan de Garay. Nadie la llama así. Nace en la provincia de Santa Fe, en la circunvalación de Rosario, y termina en Formosa, en el Puente Internacional San Ignacio de Loyola, frontera con Paraguay. Recorre 980 kilómetros de pavimento, atravesando la mayoría en Santa Fe (las ciudades de Rosario, Granadero Baigorria, San Lorenzo,



Santa Fe y Reconquista), 182 kilómetros de Chaco (Resistencia, Colonia Benítez, Margarita Belén y Puerto Eva Perón) y 192 kilómetros formoseños (General Mansilla, Formosa y Clorinda). Es un paso habitual para el transporte de cargas y por eso su mantenimiento resulta fundamental y urgente, sobre todo en la zona del centro-norte santafesino. Es un corredor que presenta serias complicaciones en su calzada norte-sur porque los camiones llevan la carga hacia los puertos del Gran Rosario, aunque también presenta deterioro en la calzada que va en ascenso hacia el norte provincial.<sup>9</sup>

«La Ruta Nacional 11 es una de las rutas con más cantidad de muertos de la provincia, junto a la 34», dice Mariano Bonino, director del Observatorio Vial de Santa Fe, organismo reconocido por las últimas gestiones del Ministerio de Transporte nacional, de distintos colores políticos. «Es el que mejor trabaja los datos, algo que sin dudas ocurrió a partir de la tragedia», analiza Carlos Pérez, ex director ejecutivo de Seguridad Vial de la Nación.<sup>10</sup>

La ruta 11 es la de más incidentes de tránsito en esa provincia y es escenario del 11% de las muertes.<sup>11</sup> Sigue teniendo dos carriles. Según Pérez, esta ruta está en los nuevos planes de la Agencia para «convertirla en ruta segura» y con «mayor radarización». Por ahora no ocurrió. En febrero de 2018, desde el Ministerio de

<sup>9</sup> *Infovera*, 30 de enero de 2019.

<sup>10</sup> *La Nación*, 8 de octubre de 2016.

<sup>11</sup> Datos oficiales 2015.

Transporte de la Nación, conducido entonces por Guillermo Dietrich, confirmaron a las autoridades provinciales que se aplazó sin fecha definida la construcción de una autopista en la ruta 11, que además es estratégica porque conecta los puertos de Rosario con Paraguay.<sup>12</sup>

Las cifras oficiales en el país muestran un descenso en la cantidad de víctimas fatales por hechos de tránsito en los últimos años, pero el número siempre supera las 5.000. En el ámbito legislativo, se aprobó un proyecto para endurecer las penas para delitos viales. A la sanción en la cámara baja, le siguió un comunicado de asociaciones de familiares de víctimas de tránsito, integrantes del Consejo Consultivo de la ANSV —incluso Conduciendo a Conciencia—, en desacuerdo y con proyecto propio, donde proponían que el Código Penal incluyera un capítulo que indicara penas de prisión efectiva y agravantes que habían quedado fuera de la ley votada en el Congreso.

Lo que se votó, impulsado por la asociación Madres del Dolor, contempla agravantes, como la fuga del responsable, la falta de ayuda a la víctima, que esté bajo los efectos de drogas o con más de un gramo de alcohol en sangre, y que supere los 50 kilómetros por hora. La pena podría ir de 3 a 6 años de prisión, cuando la legislación fijaba penas de dos a cinco e inhabilitación entre

<sup>12</sup> *La Política Online*, 3 de febrero de 2018.

5 y 10 para quienes causaran una muerte al volante. La crítica del Consejo era que aumenta las penas pero sigue dando la chance de que sea un delito excarcelable, como lo son los delitos de 3 años o menos.

«Todos fuimos. Todos somos. Todos podemos ser», dicen las remeras de Conduciendo a Conciencia. Es que hay algo que en este tiempo no abandonaron los familiares y amigos de los chicos y la docente fallecidos: la búsqueda por generar conciencia vial. Para eso, hacen trabajo de hormiga. Santiago Bravo de la Serna, hermano de Benjamín; Carolina Arienti, compañera de curso de los estudiantes; y Lucas Kalwill Lima, sobreviviente del choque, son algunas de las otras víctimas de la tragedia: los que durante estos años buscaron el modo de transformar su dolor en una causa solidaria. Son algunos de los jóvenes que encontraron consuelo en el grupo de padres de la asociación civil. Poco después del hecho, esos hombres y mujeres que habían perdido a sus hijos —y esposa— decidieron armar la asociación y, a través de ella, los ya clásicos recitales de rock conmemorativos, donde llegó a tocar Luis Alberto Spinetta —su hija Vera era alumna del colegio Ecos—, que sirven como excusa para reunir donaciones y seguir enviándolas a escuelas vulnerables del norte argentino.

El duelo de Santiago llevó tiempo. Haber perdido de golpe a su hermano mayor lo dejó en estado de shock, cuando apenas tenía 13 años. Ya más grande, descubrió que su mundo era el arte y que cada una de sus

obras está inspirada en los recuerdos de Benjamín, que también hacía música. «Todo lo que pasó me ayudó muchísimo a crecer pero yo no tenía ganas de crecer. Uno espera que primero mueran los abuelos, mucho después los padres y, muuucho después, los cercanos. A mí me pasó al revés.»<sup>13</sup>

«Y si intento describirlo aquí es solo con el fin de no olvidarlo. Es muy triste olvidar a un amigo», se lee en *El principito*. Santiago, Carolina y Lucas coinciden en que lo ocurrido en la tragedia los llevó a saltarse momentos clásicos del mundo adolescente, como el viaje de egresados a Bariloche o la fiesta multitudinaria de fin de curso. «En ese momento, dejamos de ser chicos de secundario que salían a la noche. Nos juntábamos en una casa, con los tiempos que tenía cada uno para hablar, pero algo de la adolescencia se había roto», describe Carolina, convertida en una dedicada productora de radio y, según dicen desde la asociación, también productora de todo en lo que pueda colaborar.

«Una carta sin palabras para un mundo que no lee», reza la letra de «Retoño», la canción que el Flaco Spinetta les dedicó a las víctimas de esta tragedia. Para Lucas, la carga es mucha porque no solo perdió a sus amigos sino que formó parte de aquel viaje al norte y hasta resultó herido en el choque. «Agradezco tener la pier-

<sup>13</sup> *Tiempo Argentino*, 8 de octubre de 2014.

na, que no la perdí por un centímetro», dice sobre todo pensando en su trabajo cotidiano, que se concentra en tareas de apicultura y carpintería en la isla del Tigre, adonde se mudó unos años después de la tragedia. De todas formas, se encarga de aclarar: «La que nos marca es la cicatriz emocional. Lo otro fue leve para mí».

Santiago cuenta que sus amigos lo acompañaron de cerca aunque ellos sí atravesaban la pubertad con cierta inconsciencia, propia de la edad. Y aparece otra palabra, que los tres vinculan a la responsabilidad: conciencia. «A los 14 o 15 años, lo normal para mis amigos, como para cualquiera, era ponerse en pedo y quedar destruidos. Cuando cumplimos 17 y llegó el momento de manejar, muchos de ellos tomaban y manejaban porque no sufrieron esto. A mí me cambió la mentalidad. Desde los 13 años, me pongo el cinturón cada vez que me subo a un auto. Si no hay cinturón, me siento desnudo», cuenta y dice que se vio repetidas veces en el deber de transmitirles a sus amigos que una actitud inconsciente en esos casos puede tener consecuencias. «No solo podés matar a alguien, podés matarte vos, y yo no quiero pasar de vuelta por lo mismo. Es hasta egoísta el pensamiento pero les pido que piensen en los que aman», detalla. Carolina refuerza: «Cuando pasan estas cosas, atropellás a una persona y a su entorno. Estás marcando a mucha gente». Lucas busca detallar esa conciencia: «Lo que vivimos fue muy fuerte y uno siente que tiene una responsabilidad, un compromiso con la vida. Tratar de elegir cosas que ayuden a los demás. A mí me motiva mucho eso para elegir qué hacer. Transmitir

lo que sentimos es aportar algo para cuidar al otro. Es importante asumir que uno nunca sabe cuándo se va».

Todavía no se habían cumplido tres años del choque y Spinetta preparaba el lanzamiento de un nuevo disco. Entre las pocas entrevistas que dio, dijo: «La tragedia de Santa Fe marcó a fuego mi vida desde que ocurrió, el 8 de octubre de 2006. Y no deja de ser un desafío espiritual muy importante porque hay que tomar ese ejemplo de gente que pierde lo máspreciado, y con todo ese dolor se lanza a hacer algo para ayudar a sus semejantes. Eso es polenta. No vamos a parar hasta que la Educación Vial sea ley de Estado desde la escuela primaria».<sup>14</sup>

A algo parecido apelaban Alejandra Cucién, Alba Sáenz y Lucila de la Serna, mamás de Nicolás, Federico y Benjamín, fallecidos en el choque. Las tres se habían reunido para crear un manual para estudiantes secundarios que estén cerca de sacar el registro de conducir. El material llegó a ser distribuido en escuelas de la provincia de La Pampa pero no consiguieron aún llegar a adolescentes de toda la Argentina.

Las piernas de Benjamín Bravo, con sus jeans gastados y zapatillas roqueras, están en primer plano. De fondo, una ruta pampeana. La foto es en blanco y negro y fue tomada por su padre, profesional del retrato, meses antes de que el protagonista, de 16 años, se convirtiera en uno de los nueve alumnos fallecidos. Esa foto de Benjamín es la tapa de *Despertar conciencia vial*, el libro de estas tres madres sobre la importancia de la seguri-

<sup>14</sup> *Los Inrockuptibles*, agosto de 2008.

dad en el tránsito vehicular. Así como las estadísticas indican que los incidentes viales son la principal causa de muerte en los jóvenes, el libro detalla que, en la mayoría de los casos, esos jóvenes no son los causantes de las tragedias, sino solo las víctimas.

«Hasta ese 8 de octubre, nosotras éramos parte de una sociedad que suponía que, si los chicos viajaban en un micro, había una escuela y una empresa de turismo que se hacían responsables. Pero la vida nos dio una cachetada. Por eso entendemos que hay un montón de cosas para reflexionar y es importante que los chicos sepan que pueden cuidarse, ir a un lugar y volver.» Alba amplía: «En estos años adquirimos experiencia en cómo trabajar para despertar la conciencia vial. Hicimos campañas con jóvenes, desde la solidaridad, siempre con mensajes positivos. Buscamos lograr el compromiso». Lucila, mamá de Benjamín, detalla: «La idea surgió cuando nos acercábamos al 8 de octubre de 2010. Teníamos ganas de preparar actividades para las escuelas y la Agencia Nacional de Seguridad Vial informó que iba a entregar subsidios habilitados por el Banco Mundial, con la idea de solventar proyectos que tuvieran que ver con el tema». Fue entonces cuando presentaron un proyecto que tenía como destino algunas aulas de aquel escenario donde Benjamín había sido fotografiado. Así consiguieron el subsidio de 184.000 pesos y comenzaron a trabajar con 2.500 alumnos de 19 escuelas de la provincia de La Pampa. «Fue interesante porque a las capacitaciones asistían docentes y también bomberos, médicos, periodistas», celebra De la Serna.

Los ojos claros de estas tres mujeres se humedecen al describir a sus hijos pero se iluminan ante la esperanza de que esas muertes puedan impulsar un cambio. Alba subraya que «es importante difundir el respeto a las normas pero sobre todo es fundamental que los chicos conozcan sus derechos a exigir que las normas se cumplan». Alejandra refuerza: «El Estado tiene su responsabilidad pero, si no nos ponemos cinturón cuando vamos manejando, no podemos decir que es responsabilidad del Estado».

Recién en octubre de 2019, una disposición del Ministerio de Transporte nacional volvió obligatorio el uso de cinturones de seguridad para todos los pasajeros de micros de larga distancia. Al mes siguiente, la falta de controles se hizo notar: dos nenas que iban de viaje de egresados de primaria a San Clemente del Tuyú murieron tras el vuelco del micro en el que viajaban, en Ruta 2, cerca de la localidad de Lezama. No llevaban puesto el cinturón.

Donde más se refleja ese cambio en la conciencia vial es en los adultos que, después de la tragedia, contratan viajes de estudio o de egresados para sus hijos. Los miedos tras el registro de lo ocurrido llevaron a que muchos se volvieran en exceso puntillosos para asegurarse de que ningún eslabón de los equipos contratados quede librado al azar.

Las caras más representativas de la Tragedia de Santa Fe fueron sin dudas los padres y madres de las víctimas



fatales. Pero en este tiempo hubo también quienes pensaron en el resto de los involucrados en el hecho. El sábado 21 de octubre de 2017, miembros de la fundación Estrellas Amarillas Calchaquí pintaron ese símbolo en recuerdo al camionero Ángel Soto, el conductor que viajaba ebrio y que también murió en el choque. Fue un pedido de su hija y generó cierta controversia. Desde Estrellas Amarillas explicaron: «Nosotros no juzgamos a nadie. No somos jueces. Soto también fue víctima de la falta de educación vial».<sup>15</sup>

A comienzos de 2019, vecinos de la ruta 11, sobre todo quienes viven a la altura de Santa Fe, organizaron volanteadas y reclamos a las autoridades provinciales para que el Estado nacional se ocupe de mejorar algunas trazas llenas de baches y huellas pronunciadas. El diario local *El Litoral* constató baches gigantes, algunos repletos de agua, restos de material asfáltico sobre la ruta y sectores sin delimitar. «La acción de esquivar uno de estos grandes pozos —del tamaño de las cubiertas y de profundidad asombrosa— lleva a realizar maniobras de extrema peligrosidad: pasar al carril contrario, con el riesgo de que venga un vehículo de frente; tirarse contra la banquina con el riesgo de desestabilizar el auto si el costado de la ruta no está firme; frenar a paso de hombre para calcular mejor la maniobra de esquivar y correr el riesgo de que haya un impacto desde atrás.» Después de esos reclamos, el Ministerio de Transporte

<sup>15</sup> *Santa Fe Diario*, 20 de octubre de 2017.

de la Nación, a través de Vialidad Nacional, lanzó la licitación para la rehabilitación de 454 kilómetros de la Ruta Nacional 11 entre Timbúes y Avellaneda, provincia de Santa Fe, y otros 207 kilómetros de obra entre Avellaneda y Resistencia, de Chaco. Es para tareas de repavimentación y bacheo pero no se hará por ahora el ensanche de la calzada.

«IN-justicia de Santa Fe», decían los familiares de las víctimas de la tragedia de Ecos en uno de los aniversarios. Aunque la Corte los sorprendió y les revivió un poco la ilusión, siguen frustrados y hay quienes ya han perdido las esperanzas de que en algún momento puedan sentir que se hizo justicia.