

## Accidente De Transito Culpa Exclusiva De La Victima Colocacion De Balizas

DOMINGO, 10 DE ENERO DE 2021

### JURISPRUDENCIA

Accidente de tránsito. Culpa exclusiva de la víctima. Colocación de balizas En el marco de un juicio por daños y perjuicios, se confirma la sentencia que rechazó la demanda e impuso las costas al accionante. En la ciudad de Azul, a los 10 días del mes de Mayo del año Dos Mil Dieciséis, reunidos en Acuerdo Ordinario los Señores Jueces de la Excm. Cámara de Apelación en lo Civil y Comercial Departamental, Sala II, Doctores María Inés Longobardi y Víctor Mario Peralta Reyes (art.47 y 48 Ley 5827), encontrándose excusado a fs. 264/265 el Dr. Jorge Mario Galdós, para dictar sentencia en los autos caratulados: "López Rubén Omar c/ Esteva Mónica Liliana y Otro/a s. Daños y Perjuicios " (Causa N° 60.406), habiéndose procedido oportunamente a practicar la desinsaculación prescripta por los arts. 168 de la Constitución Provincial, 263 y 266 del C.P.C.C., resultando de ella que debían votar en el siguiente orden: Dra. LONGOBARDI y Dr. PERALTA REYES. Estudiados los autos, el Tribunal resolvió plantear y votar las siguientes: -CUESTIONES- 1ra.- ¿Es justa la sentencia apelada de fs.240/245vta? 2da.- ¿Qué pronunciamiento corresponde dictar? VOTACION- A LA PRIMERA CUESTION, la Señora Juez Doctora LONGOBARDI, dijo: I). La sentencia que ha llegado apelada a esta instancia fue promovida por el Dr. Rubén Omar LÓPEZ, actuando por derecho propio, contra la Sra. Mónica Liliana ESTEVA, solicitando la citación en garantía de La Perseverancia Seguros S.A. y reclamando la suma de \$ 59.135,43 más intereses y costas, en concepto de daños y perjuicios sufridos como consecuencia del accidente de tránsito protagonizado por los dos primeros nombrados, el día 29 de agosto de 2010, aproximadamente a las 19,45 hs., en la calle Moreno de la ciudad de Olavarría, a la altura de la cochera sita en Moreno ...; en circunstancias en que transitando el actor en su vehículo marca Peugeot modelo Partner dominio ... conducido por su amigo Jorge Omar Paván, pretendieron ingresar a la cochera indicada, siendo embestido por la Sra. Esteva quien transitaba por la misma calle conduciendo un Peugeot 206 dominio .... La demanda fue contestada por el Dr. Alberto A. Almirón, en representación de La Perseverancia Seguros y de la demandada Mónica Liliana Esteva, negando la narración de los hechos efectuados en la demanda, en particular que fuera diligente en hacer el guiño correspondiente y afirmando que la responsabilidad exclusiva del siniestro fue del conductor de la Peugeot Partner, quien efectuó una maniobra abrupta e intempestiva de giro a la izquierda en mitad de la cuadra para ingresar a la cochera, sin efectuar ningún tipo de señalización previa, por lo que a la demandada, pese a su maniobra de frenado, le resultó imposible evitar ser colisionada por la Peugeot Partner. II).La sentencia de primera instancia rechazó la demanda en todos sus términos e impuso las costas al accionante, considerando que la responsabilidad exclusiva en la producción del evento dañoso fue del conductor del vehículo Peugeot modelo Partner furgón, dominio ..., Jorge Omar Paván. Para así resolver tuvo en cuenta fundamentalmente la pericia mecánica de fs.153/162, las explicaciones de fs. 175/176 y en especial las aclaraciones formuladas por las partes y el perito en su presencia, conforme surge de la video filmación cuyo CD obra a fs. 236. Sostuvo que el perito manifestó, en base a las fotografías de fs. 16/17, que momentos antes del accidente el vehículo Peugeot Partner circulaba por el carril central o centro-derecho de la calle Moreno de Olavarría; y el vehículo Peugeot 206 transitaba por el carril central o central-izquierdo de la misma calle. Que conforme las huellas de frenado de 11mts. que se aprecian en las fotos, la posición final de los vehículos y efectuando un cálculo matemático, se puede concluir que el vehículo Peugeot 206 -en un resultado que califica como ?conservador?- circulaba a una velocidad de 40 a 50 km/hora, que disminuyó cuando la demandada aplica los frenos, logrando que al momento del impacto la colisión fuera mínima. Que el perito afirma que no puede asegurar si la furgoneta Peugeot al momento del impacto se encontraba detenida o iniciando su maniobra de giro, pero sí puede sostener que circulaba por el centro o por la derecha de la arteria, nunca por el lado izquierdo que resultaba el más próximo al ingreso a la cochera. Considerando convincente las conclusiones de la pericia y que de acuerdo a las normas de tránsito (art. 43 incs. a), b) y c) de la ley 24449 y la ley 26363), para realizar un giro debe respetarse la señalización y advertir de la maniobra con suficiente antelación circulando desde treinta metros antes por el costado más próximo al giro a efectuar; y concordando con ello la descripción efectuada por la demandada al absolver posiciones, concluye la a quo que, acorde toda la prueba valorada, la descripción cierta de los hechos es la de la demandada que prevalece sobre la de la actora, quien al intentar ingresar a la cochera sita en Moreno ... se interpuso sin la precaución debida en el carril centro-izquierdo por el que circulaba la demandada y así es impactado por el automotor Peugeot 206.Lo cual lleva a no hacer lugar a la demanda, con costas al actor, como se anticipara. III).Contra dicha sentencia se alza la parte actora, interponiendo recurso de apelación (fs. 248), el que es concedido a fs. 249 y fundado mediante el memorial de agravios que luce a fs. 272/324; el cual fue respondido por la contraparte a fs. 236 y vta. El apelante, luego de efectuar una recapitulación de los hechos ya narrados en la demanda y con citas de la sentencia, y una serie de comentarios y referencias doctrinarios acerca de la teoría del riesgo creado -en la que se encuadra

aquella, transcripciones de doctrina y jurisprudencia sobre accidentes de tránsito, presunciones legales, prueba de la calidad de embistente y embestido y análisis de la valoración de la prueba que efectúa el a quo y negar que hubiese cometido una infracción de tránsito en su giro a la izquierda, transcribe una copiosísima cita de jurisprudencia en abono de su postura; manifestando sus críticas sobre la valoración de la pericia mecánica efectuada y sobre la adjudicación de responsabilidad de la sentencia en el evento dañoso a su propio accionar, sosteniendo que no se ha tenido en cuenta la excesiva velocidad de la demandada que ?en el momento del impacto? (fs. 287vta.) según el perito mecánico, desarrollaba una velocidad mínima de entre 40 y 50 km., lo cual, al igual que la calidad de embistente del automotor de la demandada, ha sido desoído por la a quo. Luego se explaya sobre la responsabilidad del conductor que avanza a velocidad excesiva y se inclina por propiciar -al menos como mínimo- una concurrencia de culpas, con un mayor porcentaje hacia el automotor veloz (fs. 289 y vto.). Velocidad que se encuentra acreditada, sostiene, por la longitud de frenado del automotor de la demandada, que fijó el perito en 11,70m. (fs. 292). Habiendo sido respondido el extenso memorial mediante el escrito de fs.326 y vta., encontrándose firme la providencia de fs. 327 y practicado el sorteo de rigor, se encuentran estos autos en condiciones de proceder al dictado de la respectiva sentencia. IV).Seleccionando de la pieza recursiva aquellos puntos que constituyen una crítica concreta y razonada de la sentencia en los términos del art 260 CPCC y dejando de lado aquellas apreciaciones que se erigen en mera disconformidad subjetiva con lo decidido, sin hacerse cargo del argumento medular del fallo atacado, que es la peligrosa maniobra de giro a la izquierda realizada en mitad de la calle sin adecuada señalización lumínica, partiendo no desde el carril más próximo al garaje donde el vehículo del actor pretendía ingresar sino del centro o centro-derecho de la calle, el agravio concreto, al que me abocaré, es la queja referida a la no valoración de la velocidad de circulación indicada por el perito ingeniero mecánico, de entre 40 y 50 km./hora, lo que constituiría a criterio del apelante si no la causa principal del evento dañoso, al menos una causa concurrente. Previamente efectuaré un breve repaso de la sentencia y de la antedicha pericia mecánica y pruebas producidas, que demostrarán si la causa del accidente fue efectivamente la indebida maniobra de giro a la izquierda sin señalización adecuada y en violación a las disposiciones de los arts.36, 39 inc 2 párr. 2º, 44, 47 y 48 de la ley 24.449, aplicable al momento del hecho (ley provincial 13.927 y leyes 24449 y 26363). 1.- Observo como dato objetivo a considerar, que la cita que efectúa el apelante acerca de la velocidad del Peugeot 206 conducido por la demandada, es errónea. En efecto, el apelante sostiene que según el perito la velocidad de entre 40 y 50 km./h es la que tenía el vehículo ?en el momento del impacto?. Por el contrario, de la pericia mecánica de fs. 153/162 (especialmente fs.154), las explicaciones de fs. 175/176 y en especial las aclaraciones formuladas por las partes y el perito en su presencia, conforme surge de la video filmación cuyo CD obra a fs. 236 y ha sido reproducido en esta instancia, surge con claridad que el perito indica esa velocidad ?con un criterio conservador? o de mínima, como la desarrollada por el Peugeot 206 en momentos previos al impacto, agregando que la maniobra de esquite de la demandada y una eficiente frenada -de la que da fe la huella de neumáticos de 11,70mts.-,lograron que la velocidad al momento del impacto fuese mínima, y no con un impacto en 90 grados que hubiese provocado mayores daños, sino con un deslizamiento lateral y paralelo de ambos vehículos luego de impactar el Peugeot 206 sobre la rueda delantera izquierda de la Peugeot Partner, ocasionando a este último vehículo daños mínimos y no estructurales. Tampoco hace mención el apelante a la circunstancia de que la aseguradora de su propio vehículo, abonó a la demandada los gastos del vehículo de esta, reconociendo la culpabilidad de su asegurado (fs.111). 2.- La maniobra de giro a la izquierda, trátese de calle de sentido único o más aún, de doble mano, es considerada una de las maniobras más peligrosas del tránsito urbano, puesto que al hacerlo, el vehículo que realiza la maniobra se interpone en el carril de circulación de su misma mano o de la mano opuesta. Es por ello que las normas de tránsito vigentes y que cita la sentencia -no rebatidas por el apelante-exigen distintas medidas precaucionales: colocarse en el carril más próximo al sentido de giro (segundo carril izquierdo, en el caso de autos, dado que existía un carril de estacionamiento), desde unos treinta metros antes del lugar de giro; efectuar señalización con luz de giro que deberá mantenerse hasta la finalización de la maniobra y, en el caso particular del ingreso a un predio frentista (como ocurrió en autos al pretender ingresar a un garaje ubicado en mitad de cuadra), reforzar la señal lumínica con la señal manual , además de extremar sus precauciones y debe ceder el paso a los vehículos que circulan por la misma mano o por la mano opuesta, según el caso (art. 43, incs. a, b, c y d, ley 24.449; Aréan Beatriz, Juicio por accidente de tránsito, T.2-A, pg. 271 y ss.). La prueba pericial mecánica y las fotografías que la acompañan, al igual que las acompañadas con la demanda (fs.15/25) prueban fehacientemente y en un razonamiento integrador -que no ha sido desvirtuado por prueba en contrario- que el vehículo en que circulaba el actor se desplazaba en el centro o centro-derecho de la calzada (nunca en el izquierdo, remarca el perito).A su izquierda existía un vehículo estacionado (primer carril) y en el segundo carril (centro izquierda de la calle) aunque un poco más atrás, venía circulando la demandada en su Peugeot 206.En el centro-derecho de la arteria circulaba -o estaba detenida-la Peugeot Partner del actor (tercer carril) y a la derecha aunque algo más adelante, estaba estacionado un cuarto vehículo , según se aprecia en las fotografías. Ello queda corroborado por lo dicho por el perito describiendo que la calle Morreno es lo suficientemente ancha y admite los cuatro carriles (dos de estacionamiento laterales y dos de circulación), como se ha expuesto. Ahora bien: el actor

sostuvo que se había detenido y había colocado las balizas y también la luz de giro. En las fotos posteriores al momento del choque se advierten las luces encendidas, sin poder determinarse si las balizas estaban encendidas desde antes de la maniobra de giro o si lo fueron con posterioridad al choque. Sin embargo, lo afirmado por el actor es falaz: es imposible encender al mismo tiempo las balizas y la luz de giro, porque se trata del mismo mecanismo de luces que actúa, o bien prendiendo y apagando simultáneamente ambos faros cuando se acciona la baliza, o bien alternando -según se accione la palanca de giro- hacia la izquierda o hacia la derecha. Por otra parte, colocar las balizas no fue la señal correcta que tenía que realizar el conductor de la Partner, ya que las balizas indican detención; si efectivamente el conductor colocó las balizas con anticipación suficiente para que pudiera verlas la demandada, ésta pudo haber interpretado que el vehículo se detenía en doble mano sobre el carril centro-derecho, y no que iba a girar a la izquierda. Así, cuando imprevisamente la Peugeot Partner inicia la maniobra de giro y se interpone en su circulación, apenas unos 11/12 metros delante, le resulta imposible evitar el impacto aunque sí logra minimizar los daños gracias a una correcta maniobra de esquivar y frenado.

3.- Así planteada la posición de ambos vehículos previo al choque, se debe determinar si -en el marco de la responsabilidad objetiva- la demandada ha logrado probar la culpa exclusiva de la víctima en la causación del hecho o por el contrario sólo se ha probado un factor de concurrencia causal, como pretende el apelante. En la interpretación del art. 1113 Cód. Civil (ley vigente al momento del hecho dañoso, conforme art. 7° del nuevo C.C.C.N), la expresión culpa fue evolucionando hasta ser entendida como responsabilidad en la causación del daño. En doctrina se considera que la maniobra de giro desde una arteria de mano única no debería entrañar ningún peligro, pero suele ser causa frecuente de accidentes cuando se la encara sin haberse colocado treinta metros antes en el costado más próximo al giro a efectuar. Es común que el conductor que debe girar a la izquierda se encuentre transitando por el primer carril de la izquierda (o viceversa). Cuando llega el momento de emprender el giro, muchas veces sin acudir a la señal pertinente, se interpone en la línea de marcha de quienes se desplazan a su lado e ingresa en la vía transversal, o -como en el sub caso- en un inmueble frentista. Es allí cuando, si no reduce la velocidad al estar cruzando una encrucijada, o no advierte la maniobra a tiempo, la colisión resulta inevitable. (Aréan, Beatriz, ob. cit., pgs. 373/376 y jurisprud. citada pgs. 376/387). La jurisprudencia ha considerado que carece de toda relevancia el carácter de embestidor mecánico, pues a más de ser ello relativo, el sistema de responsabilidad se erige sobre la idea de la causa, para lo cual sólo importa establecer cuál de los dos partícipes es el que ha dado motivo al impacto (Cám., 2ª. Apel. Civ. y Com. La Plata, Sala I, 4/11/03, Otero César c. Rivero Oscar A. s/ Daños y Perjuicios, elDial-W1723A y W1723) (el destacado me pertenece). También reiteradamente ha dicho que La maniobra de giro a la izquierda constituye una de las más peligrosas, por lo cual se la debe realizar tomando el máximo de precauciones para evitar el siniestro (Cám. Apel. Civ. y Com. Paraná, Sala II, 4/12/94, Cavagna Héctor Guillermo c. Alem Pío Arnoldo s/ Sumario, elDial-AtFF3). El giro a la izquierda de quien debe avanzar por la derecha significa una invasión del otro lado de la calzada. Si la mano de circulación es única, se soluciona tomando la izquierda con anticipación suficiente y con la debida precaución. Los giros sorpresivos, no anticipados con señales luminosas o manuales, son causa frecuente de accidentes; importando salirse de la ruta hacia uno u otro lado, interfiriendo en el camino reservado para quienes avanzan por la misma ruta. De allí que la advertencia del giro, en tiempo y duración suficiente, se erige en el medio preventivo idóneo, y su omisión constituye una falta grave que cuando origina un perjuicio es la base de la responsabilidad. Es la negligencia que da pie a la imputación. En cuanto al refuerzo manual del aviso de giro, se ha dicho que aunque parezca anticuado, reviste importancia, ya que si a mitad de cuadra un conductor coloca el guiño, quien marche detrás suyo puede pensar que va a doblar en la esquina y no que va a entrar en una cochera o garaje ubicado en la mitad de la calzada, a mitad de cuadra (Mosset Iturraspe, Jorge - Piedecasas, Miguel A. Responsabilidad por daños, Ed. Rubinzal Culzoni, 2016, T. III, pg. 167/170). Esta Sala ha sostenido en supuesto análogo -aunque allí la incidencia causal del exceso de velocidad llevó a un resultado diferente al que propiciaré-, que el giro hacia la izquierda es una maniobra riesgosa por lo cual el conductor que la realiza debe dejar paso a los vehículos que circulan por su mano ya que lo contrario crea para el autor del hecho la presunción de responsabilidad? (Kemelmajer de Carlucci, Aída en Belluscio-Zannoni, Códigos..., T. 5 p. 507) (esta Sala, Causa 50632, Brenta Federico..., sent. del 24/10/2007, voto del Dr. Galdós; JUBA B3101354). En autos se encuentra acabadamente probado, por las fotografías y pericial mecánica, que fue el automóvil del actor el que introdujo una variación en el curso normal del tránsito? (Aréan, Beatriz, ob. cit., pg. 385); y que únicamente con su supresión (vgr. haber detenido su marcha y ceder el paso al vehículo que transitaba por detrás a su izquierda), dicho resultado no se hubiese producido. El apelante argumenta que según surge de la misma pericia, la demandada transitaba - antes de la maniobra de frenado- a una velocidad superior a la permitida en planta urbana (40km./hora). Corresponde por consiguiente examinar en qué medida esa infracción a la velocidad pudo haber contribuido a la causación del accidente. Es evidente que si el conductor del vehículo del actor hubiese advertido su maniobra con antelación suficiente mediante la luz de giro (lo que no fue probado) y previamente se hubiese colocado en el carril izquierdo 30 metros antes del frustrado ingreso a su garaje, lo que no hizo (conforme la mecánica del hecho narrada en la sentencia, que ha quedado firme), reforzando además su advertencia de giro a la izquierda con una señal manual (art. 43 incs. a, b y d) ley

24.449), el choque no se hubiese producido, porque el vehículo del actor no se hubiese interpuesto imprevistamente en el curso normal del tránsito y el vehículo de la demandada hubiese disminuido la velocidad paulatinamente al igual que lo hacía el vehículo de adelante (art.43 inc. c), ley cit.). Además el vehículo del actor previendo las contingencias del tránsito, tenía la obligación de ceder el paso a los vehículos que circulaban por detrás suyo hasta lograr efectuar sin riesgo alguno -sin crear riesgo- la maniobra de aproximación previa a la maniobra de giro. En materia de concurrencia de culpas - que introduce en subsidio el actor en la expresión de agravios-, en el ámbito de responsabilidad del art. 1113 Cód. Civil,(al igual que en el actual art.1757 CCCN),la doctrina sostiene que tratándose de dos automotores-cosas riesgosas ambos-, no se trata de dejar de lado el riesgo y empezar a juzgar culpas, faltas u omisiones, sino que debe analizarse en qué medida ese riesgo se ha creado y en qué medida ha contribuido a la producción del accidente. Es menester entonces evaluar riesgos de una y otra parte, evaluar las infracciones que pudieron cometerse, su entidad y finalmente, la virtualidad o aptitud de unos y otras para llevar al siniestro (Mosset Iturraspe - Piedecasas, ob. cit., TIII, pg.148).

4.- El vehículo del actor cometió una grave infracción, violando varias reglas de tránsito al interponerse en la circulación de la calle Moreno (art. 43 ley 24.449). Está firme la pericia mecánica - de la que no encuentro motivos para apartarme, art. 474 CPCC- que afirma que la Peugeot Partner se encontraba en el centro o centro -derecho de la calle; que la huella de frenado del Peugeot 206 que circulaba detrás y por el carril de su izquierda, fue de 11,70 mts., lo que arrojó una velocidad de circulación anterior al momento de la maniobra de frenado, de 40 a 50km/h, que a los fines prácticos estimaré en promedio en 45km/h. Podemos así concluir -y me baso para ello en el conocimiento o máximas de experiencia (SCBA, C. 99783 18/02/2009,JUBA B22000) respecto de cálculos matemáticos usuales en este tipo de accidentes, que la velocidad del vehículo de la demandada no tuvo incidencia causal en la producción ni en la evitación del evento dañoso, pues aunque hubiese circulado a 40 km/hora (máximo permitido), el choque se habría producido igual (arts. 163 incs. 5 y 6, 384, 456 C.P.C.C.). En efecto: un simple cálculo matemático indica que a 40km/hora de velocidad, en pavimento de hormigón y seco, un vehículo recorre 11,11 metros por segundo; o sea que el tiempo del que dispuso la actora para evitar la colisión, (según la huella de frenado de 11,70m. de largo) fue de poco más de un segundo. Si a ello le sumamos el tiempo de reacción del ser humano desde que advierte la maniobra del vehículo delantero, su cerebro da la orden de frenar, su pie acciona el pedal y el mecanismo de freno se acciona, podemos afirmar que aún a velocidad de 40 km/h la demandada hubiera necesitado no menos de dos a tres segundos para detener su vehículo; resultando en consecuencia irrelevante un exceso de velocidad de apenas 5km/hora (promedio) superior a lo permitido (en cuyo caso se recorren 12,50 m/seg), que representan tan solo 11 décimas de segundos para recorrer 40 mts. de distancia; pues la maniobra del vehículo que se interpuso fue tan grave por lo intempestiva y abrupta, que tuvo entidad suficiente para producir el resultado dañoso, aún sin computar el exceso de velocidad de la demandada y que resulta irrelevante para atribuir una co-causación o una culpa concurrente a la demandada. Puede razonarse además que si la norma de tránsito específica para giros indica que el vehículo debe colocarse desde 30 metros antes en el carril más próximo al lugar del giro o de la maniobra de ingreso en un inmueble dentro de la cuadra, es porque estima que en la velocidad de tránsito normal esa es la distancia prudente de frenado y/o paso a otro carril para los restantes vehículos del flujo del tránsito. No resulta por tanto admisible el agravio analizado ni la invocación subsidiaria y tardía -en la expresión de agravios- de una eventual culpa concurrente, pues la pericia mecánica, las fotografías de fs. 15/25 y la confesional de ambos conductores, permiten dar por probada la eximente de ?culpa de la víctima? (art. 1113 Cód. Civil) de la parte demandada. Así lo voto. A la misma cuestión, el Dr. Peralta Reyes votó en idéntico sentido, por los mismos fundamentos. A LA SEGUNDA CUESTIÓN, la Dra. Longobardi dijo: Por lo expuesto, atento lo acordado al tratar la cuestión anterior, demás fundamentos del acuerdo, citas legales y jurisprudencia referenciada y lo dispuesto por los arts. 266, 267 y concs. del C.P.C.C., corresponde: Confirmar la sentencia recurrida en todos sus términos. Imponer las costas de alzada al apelante vencido (art. 68 del C.P.C.C) y Regular los honorarios de esta instancia de la siguiente forma: a favor del Dr. Rubén Omar López en la suma de \$1.411 (pesos Un mil cuatrocientos once) y a favor de la Dra. María Cristina Amoroso de Galdos en la suma de \$2.016 (pesos Dos mil dieciséis), (art.31 Dec/Ley 8904/77), en todos los casos con más el aporte legal e I.V.A. en caso de corresponder. Así lo voto. A la misma cuestión, el Dr. Peralta Reyes votó en idéntico sentido, por los mismos fundamentos. Con lo que terminó el acuerdo, dictándose la siguiente SENTENCIA Azul, 10 de Mayo de 2016.- Autos y Vistos: Considerando: Por todo lo expuesto, atento lo acordado al tratar las cuestiones anteriores, demás fundamentos del acuerdo, citas legales, doctrina y jurisprudencia referenciada, y lo dispuesto por los arts. 266, 267 y concs., del C.P.C.C., Se Resuelve: 1. Confirmar la sentencia recurrida. 2. Imponer las costas de alzada al apelante vencido (art. 68 del C.P.C.C) 3. Regular los honorarios de esta instancia de la siguiente forma: Dr. Rubén Omar López en la suma de \$1.411 (pesos Un mil cuatrocientos once) y a favor de la Dra. María Cristina Amoroso de Galdós en la suma de \$2.016 (pesos Dos mil dieciséis) (art.31 Dec/Ley 8904/77) en todos los casos con más el aporte legal e I.V.A. en caso de corresponder. REGÍSTRESE.

NOTIFÍQUESE por Secretaría y devuélvase.

009018E