

Cruce De Paso A Nivel Exceso De Velocidad

JURISPRUDENCIA

Cruce de paso a nivel. Exceso de velocidad

Se confirma

la sentencia que rechazó la demanda resarcitoria de los daños y perjuicios que alega haber sufrido el accionante al ser embestida la moto en la que circulaba por una formación ferroviaria.

En la ciudad de Bahía Blanca, provincia de Buenos Aires, a los 10 días del mes de febrero de dos mil dieciseis, reunidos en acuerdo los señores jueces de la Cámara Primera de Apelación en lo Civil y Comercial, sala uno, doctores Guillermo Emilio Ribichini y María Cristina Castagno, para dictar sentencia en los autos caratulados "INZUNZA, Maximiliano M. c/ DI FALCO, Gabriel y otro s/ daños y perjuicios", y practicado el sorteo pertinente (arts. 168 de la Constitución Provincial y 263 del código procesal), resultó que la votación debía guardar el siguiente orden: doctores Ribichini y Castagno, resolviéndose plantear y votar las siguientes CUESTIONES 1ra) ¿Se ajusta a derecho la sentencia de fs. 867/872? 2da) ¿Qué pronunciamiento corresponde dictar? VOTACION A LA PRIMERA CUESTION, EL SEÑOR JUEZ DOCTOR RIBICHINI, DIJO: I. Maximiliano Marcelo Inzunza demandó por daños y perjuicios a Gabriel Di Falco y a "Ferroexpreso Pampeano S.A." -pidiendo la citación en garantía de "La Meridional Compañía Argentina de Seguros S.A."-, reclamándoles la suma de pesos seiscientos treinta y tres mil novecientos veinte, o lo que en más o en menos resultara de la prueba a producirse. Dijo que el 14 de julio de 2010, siendo aproximadamente las 21:45 hs., y en circunstancias en que circulaba por la Avda. Vélez Sarsfield, en el acceso a Puerto Galván, en su motovehículo Mondial de 110 cc., a una velocidad de 15 kms. horarios, fue inesperadamente embestido por una formación de la empresa demandada -cuya locomotora era conducida por el codemandado Di Falco-, que a elevada velocidad, sin hacer escuchar la sirena ni hacer señas de luces, atravesó la calzada en un paso a nivel sin barreras ni alarmas sonoras o lumínicas, impactándolo en su lateral izquierdo. Señaló que a consecuencia del choque sufrió gran cantidad de golpes y heridas, siendo trasladado al Hospital Municipal de nuestra ciudad, donde se lo intervino quirúrgicamente de urgencia practicándosele una esplenectomía al haberse producido la rotura traumática del bazo. Manifestó que ello le ocasiona una incapacidad laborativa del orden del 32 %, enumerando luego los distintos rubros indemnizatorios reclamados cuya liquidación monta la suma antes consignada. Se presentó "Ferroexpreso Pampeano S.A." y produjo su responde. Tras una negativa pormenorizada de los hechos expuestos por el actor, admitió la ocurrencia del accidente en el lugar, día y hora indicados, siendo sus participantes una formación de su pertenencia y la motocicleta del actor; pero deslindó a un mismo tiempo toda responsabilidad en la causación del mismo. Dijo que el tren conducido por Gabriel Di Falco, se desplazaba a tan sólo 12 kms. horarios, haciendo uso de la bocina con mucha anticipación al mismo y con la luz del faro frontal encendida a pleno. También que todo el terreno ferroviario se encontraba en perfecto estado de mantenimiento y sin obstáculos de ninguna especie que dificultaran la visibilidad, y que en consecuencia el accidente se produjo exclusivamente por la impericia y negligencia con que actuó el demandante en la ocasión. Señaló que según el reconocimiento efectuado por el propio actor en la demanda, no detuvo su marcha al aproximarse al paso a nivel tal como le venía impuesto por la normativa de tránsito aplicable. Sostuvo que de haberlo hecho se hubiera apercibido de la proximidad del tren a quien asistía prioridad de paso, y que ni siquiera es exacto que circulara a tan sólo 15 kms. horarios, pues de ser cierto hubiera podido tomar las medidas necesarias para evitar la colisión. Sin perjuicio de ello, y subsidiariamente, cuestionó la procedencia y cuantificación de los distintos rubros indemnizatorios reclamados, y reclamó también la citación en garantía de "La Meridional Compañía Argentina de Seguros". Se presentó luego el conductor de la formación y codemandado Gabriel Di Falco, quien produjo su responde en términos virtualmente idénticos a los vertidos por su empleadora. Asimismo compareció "La Meridional Compañía Argentina de Seguros S.A." y contestó la citación. Reconoció que al momento de producirse el siniestro existía un contrato de seguro vigente que la vinculaba a la codemandada Ferroexpreso Pampeano, cubriendo en forma limitada su responsabilidad civil hacia terceros, señalando -en tal sentido- la existencia de una franquicia a cargo de la asegurada de U\$S 30.000 por reclamo. En cuanto al fondo del asunto, adhirió enteramente a la contestación de demanda producida por la concesionaria del servicio ferroviario. La causa se abrió a prueba, y agotada esa etapa instructoria arribó a su fase decisoria, dictándose la sentencia de mérito que motiva los agravios. En lo sustancial, consideró la señora juez de primer grado que si bien el tren es una cosa riesgosa y que por ende la responsabilidad ha de juzgarse en el marco del art. 1113 del CCiv, sus propias características de desplazamiento le conceden una prioridad de paso establecida por la legislación que no fue observada por el demandante. Sostuvo que debió el actor reducir la velocidad, e incluso detenerse por completo antes de emprender el cruce, para cerciorarse así de que no se aproximaba ninguna formación, y que en cambio prosiguió su marcha advirtiendo la presencia del tren cuando ya estaba en la vía, por lo que fue su propia conducta la generadora del hecho. Entendió así configurada la eximente del art. 1113 párr. 2do 2da parte del CCiv, y rechazó la demanda entablada con costas al reclamante. Se alzó el perdidoso y fundó sus agravios en el memorial que corre

agregado a fs. 911/924. En esa extensa presentación insiste una y otra vez en las anormalidades e irregularidades que habrían caracterizado el cruce y desplazamiento del tren, atribuyendo a la magistrada de origen un razonamiento absurdo al fundamentar su pronunciamiento. Así, señala que nada dice la juez acerca de que el convoy traspasó el paso a nivel a una velocidad de 37 kms. horarios -cuando debía hacerlo a 12 según el Reglamento General de la ley 2873-, que el semáforo no se sabe si funcionaba o no y estaba tapado por la arboleda y la placita, que la locomotora portaba una luz tenue que nada puede alumbrar, que no había personal de la empresa concesionaria que advirtiera del paso del tren, que los carteles -si es que existían- no se veían por la oscuridad del lugar, que la única persona que escuchó una señal sonora fue Landeiro -y sólo a 20 mts. del lugar del impacto, cuando su obligación era accionarla unos 200 mts. antes-, y que si la sentencia se basa en el código de tránsito le asistía la derecha, y por lo tanto la prioridad de paso. Insiste en que si el convoy hubiera circulado a la velocidad de 12 kms. horarios, si hubiera tocado la sirena 200 metros antes y durante todo el trayecto, si hubiera habido un empleado de la demandada advirtiendo su paso, y si hubieran existido barreras, señales sonoras y/o lumínicas, el accidente no se hubiera producido. Postula, entonces, la revocación del fallo y el acogimiento de la demanda. Los agravios fueron replicados por la citada en garantía y ambos codemandados -en ese orden-, y encontrándose firme el llamamiento de autos para sentencia corresponde que abordemos su tratamiento. II. Aprecio que no deben prosperar. Señalo -frente al acuse de deserción que efectúan en su réplica la citada en garantía y ambos codemandados- que si bien la presentación del actor luce desordenada y reiterativa, y por momentos hasta irrespetuosa hacia la señora juez de primer grado -a quien atribuye un designio apriorístico de rechazar la demanda que habría justificado después (v. fs. 915 vta. Párr. 2º)-, y hacia un funcionario policial autor de un informe técnico en la instrucción penal preparatoria (v. fs. 916 vta. Últ. párr. y fs. 917 párr. 1º), la pieza contiene elementos críticos suficientes como para abrir esta instancia de revisión (art. 260 párr. 1º CPC). Sin embargo, esas críticas no mellan los sólidos fundamentos del pronunciamiento en crisis. En su formulación, el apelante mezcla la ausencia de mayores o mejores dispositivos de seguridad -como la existencia de barreras o alarmas lumínico-sonoras que restringen la circulación o advierten la inminencia del paso del tren, o de operarios que hagan lo propio de manera manual o personal-, la supuesta carencia o insuficiencia de los elementos emplazados para advertir la existencia del eventual cruce de trenes, con la supuesta violación de concretos deberes de conducta exigibles al maquinista en el tránsito de la formación por un paso a nivel. Como si todas esas circunstancias pudieran erigirse -en un mismo nivel y parejamente- en causas o concausas del concreto siniestro que motiva la contienda de autos. Nadie duda de que mayores y/o mejores instalaciones de seguridad evitarían un sinnúmero de accidentes. Barreras automáticas y/o dispositivos lumínico-sonoros que advierten el inminente paso del tren, pueden ser medidas que acrecientan la seguridad, aunque no evitan totalmente la ocurrencia de siniestros como lo demuestra la frecuente experiencia de peatones, ciclistas o motociclistas que desafían esas restricciones o avisos. Mejor aún, el soterramiento liso y llano del tránsito ferroviario en su problemática intersección con la circulación vehicular, se muestra, seguramente, como la mejor política preventiva a seguir, pero todos sabemos lo poco que se ha avanzado en esta línea -que obviamente reclama obras de gran magnitud y costo- en geografías donde esa intersección se evidencia muchísimo más problemática y conflictiva en orden a su tasa de siniestralidad. Pero como no se trata, el presente juicio, de un ámbito donde se evalúe la mayor o menor adecuación técnica de las instalaciones o dispositivos emplazados al nivel de circulación vehicular existente en el paso a nivel involucrado, sino de un proceso judicial donde se reclaman los daños generados por un accidente muy concreto allí ocurrido, le correspondía a la actora demostrar que el emplazamiento de alguno o algunos de esos dispositivos -barreras y/o alarmas de advertencia- le era exigible a la concesionaria demandada, y que su falta puede vincularse -en términos de relación de causalidad adecuada- con el atropellamiento por el tren de la motocicleta de Inzunza, y la consecuente caída de éste generadora de las lesiones (art. 901 y sgtes., 1068, 1069, 1083 y cctes. CCiv -aplicables en función de lo dispuesto por el art. 7 CCiv.Com-; 375 del CPC). Y resulta evidente de lo actuado en autos -y de las mismas consideraciones vertidas en el memorial de agravios- que ni una cosa ni la otra han sido demostradas en el expediente. Ciertamente, pretender que de una norma tan genérica como la del art. 11 de la ley 2873 -y no de su reglamento, como incorrectamente cita el apelante-, en tanto prescribe que "Toda empresa deberá tener en las estaciones, en los trenes y en todo el camino de día y de noche, desde que empiece hasta que termine el movimiento diario, el número de empleados que fuese necesario para que el servicio se preste con regularidad, y sin tropiezo ni peligro de accidentes?", se pueda inferir la concreta obligación de la demandada de apostar en ese paso a nivel, de día y de noche, un operario encargado de avisar a quienes se dispongan a cruzarlo de la eventual aproximación de un tren, es una conclusión que no resiste el menor análisis. Luego están los reproches enderezados a propósito de la carencia -o insuficiencia- de los elementos de advertencia acerca de la existencia misma del paso a nivel. Si el semáforo de luz amarilla intermitente funcionaba o no -y en su caso si lo tapaba o no el follaje de un árbol-, si los carteles de advertencia estaban o no -y si eran o no visibles-, y lo mismo respecto de la cruz de San Andrés. La existencia, funcionamiento y perfecta visibilidad del famoso semáforo aparece documentada en la fotografía de fs. 93, tomada en oportunidad de efectuarse la constatación notarial de la que forma parte, y que fuera practicada aproximadamente una hora después de ocurrido el siniestro. Lo

propio cabe decir de la corriente a fs. 97, que da cuenta del emplazamiento del clásico cartel que advierte la proximidad de un paso a nivel (art. 993 CCiv). Y la existencia de un segundo cartel "PARE" imponiendo la detención, como la presencia -bastante despintada- de la cruz de San Andrés, aparecen también documentadas en las fotografías de fs. 99/100, que si bien no fueron certificadas por escribano público -como las otras- ni fueron tomadas tampoco la misma noche del accidente sino dos días después, no hay duda de que se corresponden con el aspecto que presentaba el lugar la noche del accidente. Como se ve, elementos de advertencia había, y la eventual insuficiencia de los mismos o -en todo caso-, la deficiencia acusada por alguno -tal la escasa visibilidad que presentaba la cruz de San Andrés pintada en el asfalto-, carecen enteramente de relevancia, porque si algo no puede decirse, es que Inzunza no estuviera más que advertido de la existencia en ese lugar del paso a nivel, y la eventual circulación de algún convoy ferroviario. Es que el actor no era, precisamente, un forastero que necesitara ser avisado de esa circunstancia, dado que como marinero de prefectura, cruzaba diariamente por allí para ir y volver de su trabajo, y lo venía haciendo desde dos años antes -según Encina- o desde cuatro años antes -según Landeyro- (v. respuesta a la segunda repregunta a fs. 553 y a la sexta repregunta a fs. 559, producida por los integrantes de Prefectura que estaban apostados en el puesto de guardia existente en el lugar). No necesitaba entonces carteles ni advertencias de ningún tipo para saber de la existencia del paso a nivel y de la eventual aparición de alguna formación, y no es irrazonable conjeturar que -como suele frecuentemente ocurrir- en la convivencia cotidiana con ese riesgo haya terminado naturalizándolo omitiendo entonces toda precaución. Finalmente, están los reproches en torno a la supuesta desatención a deberes concretos de prudencia o diligencia que le eran exigibles al conductor de la formación. Se invoca, así, que el tren debía transitar a una velocidad no mayor a 12 kms. horarios durante el paso por el cruce, y que en cambio lo hacía a 37 kms. según dictaminara el perito ingeniero mecánico. Para sustentar la existencia de ese supuesto límite, se invoca el art. 111 del Reglamento General de Ferrocarriles, reglamentario de la ley 2873. Pero esa regla -según el texto que le dio el Dcto. 1140 del 14/06/1991- no se refiere, en absoluto, al tránsito del ferrocarril por los pasos a nivel -estén emplazados o no en centros poblados-, sino al trayecto comprendido entre la activación de dos señales de precaución que deben colocarse en los puntos peligrosos. Pero no ha sido afirmado en la especie -y mucho menos probado, claro- que el desplazamiento del tren por ese paso a nivel, esa noche, estuviera comprendido, precisamente, dentro de un tramo acotado por la activación de dos señales de ese tipo. En defecto de ello, debe estarse a los límites de velocidad prescritos por el reglamento, que para los trenes de carga se fija en 70 kms. horarios -art. 57 párr. 3º-, previéndose la limitación de ese valor en distintas circunstancias que aparecen enumeradas en el art. 59, incluyendo su inciso 5º la que se acomodaría al supuesto de autos: "Al cruzar centros poblados, cuando la protección y demás características de la vía justifiquen la adopción de precauciones especiales?". Pero no se enuncia en este caso a cuánto debería reducirse la velocidad, no obstante lo cual, podría acaso tomarse como mero valor de referencia, lo consignado en el único inciso que sí lo hace, que es el 3º: "Al tomar de punta cambios no provistos de aparatos de seguridad, debiendo en este caso limitarse la velocidad a 30 kilómetros por hora?". Con estos prenotados normativos acerca de lo que le era exigible al maquinista -estrictamente, una velocidad inferior a los 70 kms. horarios, y en el peor de los casos, aplicando referencialmente otro supuesto, no mayor de 30- volvamos a los hechos comprobados de la causa. Tenemos, a este respecto, el cálculo efectuado por el perito ingeniero mecánico Enio Giagante, quien a fs. 686 determinó la velocidad que habría portado en la especie la formación en unos 37 kms. horarios, valor que redujo después a 35 kms. si se computara el tiempo de reacción del maquinista (v. fs. 708). Esa formulación fue impugnada por la demandada, quien objetó el procedimiento y variables empleados en ese cálculo, llegando -según su determinación- a un valor de apenas 17 kms. horarios (fs. 693 vta/694). La verdad es que la ecuación del perito aparece como demasiado simplificada y el valor al que arriba pugna, intuitivamente, con la distancia insumida por la formación para detenerse completamente. Que semejante mole -locomotora y cinco vagones- haya podido detenerse en apenas 60 metros, no parece verosímilmente consistente con la velocidad que el experto atribuye al convoy (arts. 384 y 474 CPC). Pero en cualquier caso, aun dando por cierta una velocidad estimativa del orden de los 35 kms. horarios, no podría reprochársela como violatoria de los estándares normativamente prescritos, pues se trataría de una más que razonable reducción precaucional de la máxima permitida, en función de la circunstancia contemplada en el inciso 5º del art. 59 -que como vimos, no contempla para ese caso un límite preciso-, y que por otro lado, apenas si excede el valor meramente referencial que podría tomarse a partir de lo previsto para otro supuesto, en el inciso 3º, que menciona, según ya vimos, una velocidad del orden de los 30 kms. horarios. Luego, a partir de las constancias de autos, y de la normativa aplicable, no puede concluirse en modo alguno que el conductor de la formación incurriera en un exceso de velocidad (art. 512 CCiv). Tampoco que no advirtiera su proximidad utilizando la bocina. Los dos testigos de cuya presencia en el lugar no puede dudarse, y cuya natural empatía con el actor los hace insospechables de querer favorecer a la empresa concesionaria del servicio ferroviario -me refiero al personal de Prefectura Cabo segundo Enrique Antonio Landeyro y marinero Cristian Leonardo Encina, ambos de guardia en la garita próxima a las vías- declararon al día siguiente de producido el accidente en el sumario labrado por esa fuerza de seguridad. Y ambos concordaron en que advirtieron la "sirena" de la locomotora antes del arribo de la formación (v. fs. 21 y 24 del sumario

44/2010). Landeyro agregó que esa alarma sonora fue escuchada apenas veinte metros antes del paso a nivel, matiz temporal que volvió a ratificar al declarar dos años después en este juicio, cuando señaló ¿Que sí la tocó previo al accidente unos veinte a treinta metros antes de llegar al lugar del impacto? (respuesta a la quinta repregunta a fs. 560 vta). La inminencia connotada por esa precisión espacial, indicaría que el testigo estaba mirando la trayectoria de la formación. Sin embargo, preguntado específicamente al respecto lo negó, y dijo que recién la vio cuando la locomotora embistió a la motocicleta (v. respuesta a la novena repregunta a fs. 561). Lo que induce a pensar, entonces, que tradujo espacialmente una magnitud temporal, esto es, que escuchó la bocina algunos segundos antes del choque y lo expresó estimativamente en metros. Si esto es así, el lugar en que la locomotora comenzó a usar la sirena debió estar significativamente más lejos de la intersección con la Avenida Vélez Sarsfield, porque si la formación se desplazaba -como se dice- a una velocidad de aproximadamente 35 kms. horarios, en cinco o seis segundos se recorren 50 metros (v. el cálculo que hace el perito Gigante a fs. 708). La imprecisión de Landeyro sobre este punto se agrava todavía más si se atiende a lo que responde cuando se lo indaga más específicamente al respecto. Preguntado acerca de por qué no detuvo entonces a Inzunza si escuchó la bocina veinte o treinta metros antes, responde: ¿Lo que pasa es que la locomotora te toca la bocina mucho antes del cruce, es como que no se escucha, y cuando mira al costado ve que el actor va a pasar la máquina venía rapidísimo y fue cuando lo embistió? (respuesta a la octava repregunta a fs. 561). La supuesta aclaración no despeja las dudas sino que las alimenta: ¿Qué quiso decir el testigo? ¿Qué el tren ha tocado la bocina mucho antes del cruce pero no se escucha? ¿Qué como el tren toca la bocina mucho antes del cruce no le prestó atención pese a que estaba muy próximo al mismo? En cualquier caso, entonces, hay una cosa segura y otra incierta. No hay duda de que el tren anunció su proximidad tocando bocina, pero no está nada claro con cuánta anticipación lo hizo (arts. 384 y 456 CPC). Y hay otra cosa cierta e indubitable, y es que la locomotora llevaba sus luces duales delanteras encendidas -que en modo alguno se advierten ¿tenues?, como dice el apelante- según aparece documentado en la fotografía corriente a fs. 94, tomada poco después del siniestro con intervención y certificación notarial (art. 993 CCiv). Si la noche se presentaba oscura y no existe en el lugar suficiente iluminación artificial, con más razón, entonces, no pudo pasar inadvertida al actor la aproximación de una formación encabezada por una locomotora con esa iluminación frontal. Que además, e indisputablemente, hizo sonar su bocina antes de acometer el cruce -aunque haya sido, en el peor de los casos, inmediatamente antes-. Luego, a despecho de los árboles y de la placita, la proximidad de la formación no pudo nunca pasarle inadvertida a Inzunza. De modo que su temeraria conducta de encarar el paso a nivel como venía -a una velocidad de entre 30 a 40 kms. horarios, según los testimonios insospechados de Landeyro y Encina- sólo encuentra explicación en dos hipótesis alternativas, que descansan ambas en la manifiesta violación de reglas elementales de prudencia que le incumbía observar para evitar un accidente. Esto es, o bien transitaba tan, pero tan desatento, que no advirtió la aproximación del convoy hasta que lo tuvo virtualmente encima, en el momento mismo de empezar a cruzar las vías -y entonces, dada la velocidad a que circulaba en la moto no le quedó otra alternativa que intentar pasar por delante abriéndose a su derecha-, o bien, advirtió temporáneamente la aproximación del tren, pero pensó que podía ¿ganarle? a la formación pasando por delante de ella y se equivocó en el cálculo. Tengo en cuenta que es el propio actor el que -declarando como testigo en el sumario labrado por la Prefectura- admite que circulaba a 30 kms. horarios, y que tras haber intentado infructuosamente frenar, aceleró ¿con intención de ganarle la posición a la formación con resultado negativo? (v. fs. 45 del sumario 44/2010). Pero esa supuesta frustrada maniobra previa de frenado no solo fue desmentida por el testigo Landeyro -que sólo observó que se tiró hacia su derecha para tratar de pasar delante del tren (v. respuesta a la cuarta repregunta a fs. 560 vta)- sino que resulta de cumplimiento imposible a tenor de los propios dichos del actor. Es que, simultáneamente, el demandante reconoció que recién se percató de la inminente cercanía del tren a sólo 5 metros de iniciar el cruce (su declaración a fs. 45 del sumario de Prefectura), distancia que -a una velocidad de aproximadamente 30/40 kms. horarios- se recorre en poco más de medio segundo, escasísimo tiempo para poder efectuar ambas maniobras (intentar frenar primero, y acelerar para ganarle la posición al tren después)

Cualquiera de las dos hipótesis supuso y descansa en la ostensible inobservancia por el actor, de una prescripción contenida en todos los códigos de tránsito, que no hace sino consagrar una elementalísima regla de prudencia y precaución: al acometer el cruce de un paso a nivel, debe el conductor reducir sensiblemente la velocidad, deteniendo, incluso, totalmente el vehículo, y recién después de haberse cerciorado acerca de la no aproximación de algún tren puede entonces reanudar la marcha a no más de 20 kms (art. 51 inc. e. 2 ley 24449). De haberla respetado el accidente no se habría producido (art. 901 y sgtes. CCiv), porque el actor hubiera podido perfectamente dejar pasar a la formación y no interferir su indisputable prioridad de paso (art. 41 inc. b ley 24449), interponiéndose indebidamente en su línea de marcha. No albergo dudas, entonces, de que fue la grave imprudencia del actor al inobservar una regla precautoria tan elemental la causa exclusiva y excluyente del accidente que motiva los reclamos formulados (arts. 512, 1111 y 1113 párr. 2do 2da parte CCiv). Voto por la AFIRMATIVA. La señora juez doctora Castagno, por iguales fundamentos votó en el mismo sentido. A LA SEGUNDA CUESTION, EL SEÑOR JUEZ DOCTOR RIBICHINI, DIJO: Por lo acordado al votarse la cuestión anterior, corresponde confirmar la sentencia apelada en cuanto fue materia de agravio. Con costas

al apelante vencido (art. 68 CPC). Así lo voto. La señora juez doctora Castagno, por iguales fundamentos votó en el mismo sentido, por lo que se **SENTENCIA: AUTOS Y VISTOS: CONSIDERANDO:** Que en el acuerdo que precede ha quedado resuelto que se ajusta a derecho la sentencia apelada (arts. 512, 901 y sgtes., 993, 1068, 1069, 1083, 1111, 1113 párr. 2do. 2da. parte CCiv; 7 CCiv.Com.; 375, 384, 456 y 474 CPC). **POR ELLO,** se la confirma en cuanto fue materia de agravio. Con costas al apelante vencido (art. 68 CPC). Atendiendo a las apelaciones deducidas contra las regulaciones de honorarios efectuadas a fs. 872 vta., y teniendo en cuenta el importe de la demanda y el mérito de los trabajos cumplidos en primera instancia por los doctores Gabriel Enrique Peri, José Enrique Milone, Sara Palacio, Martín Zapiola Guerrico y Ramiro Donato, fíjense sus respectivos estipendios en las sumas de pesos CUARENTA MIL, DIEZ MIL, DIEZ MIL, QUINCE MIL y QUINCE MIL, confirmándose así las determinaciones efectuadas en la instancia de origen (arts. 13, 14, 16, 21 y 23 Dcto-ley 8904). Por su labor en la alzada, se establecen los emolumentos de los doctores Peri, Donato y Fernando Diego Sebastián, en las sumas de pesos DIECISEIS MIL, OCHO MIL y CATORCE MIL respectivamente (art. 31 Dcto-ley citado). Asimismo, atendiendo en cada caso al monto del reclamo involucrado en los distintos informes periciales practicados, y a la importancia y relevancia de su respectivo contenido, fíjense los honorarios del perito médico José Maison -por su informe de fs. 566/69 y contestación de fs. 626/31- en la suma de pesos OCHO MIL, modificándose así la determinación de fs. 872 vta.; los del perito psiquiatra Eduardo Mata por su informe de fs. 564 y contestación de fs. 621/23, en la suma de pesos UN MIL QUINIENTOS, modificándose la regulación de fs. 872 vta.; los del perito contador Hugo Ledesma Arrieta por su informe de fs. 642 y rectificación de fs. 655, en la cantidad de pesos UN MIL, modificándose así la determinación de fs. 872 vta.; los del perito médico Eduardo Landera, por su informe de fs. 774/77 en la suma de pesos UN MIL, modificándose así la regulación de fs. 872 vta.; y los del perito ingeniero mecánico Enio Giagante en la cantidad de pesos OCHO MIL, modificándose así la determinación de fs. 872 vta. (art. 175 ley 10620; Dcto 6964/65 y art. 1255 párr. 2º CCiv.Com).
Hágase saber y devuélvase. 007106E