

## Quiebra Extension Confusion De Patrimonios

DOMINGO, 10 DE ENERO DE 2021

### JURISPRUDENCIA

Quiebra. Extensión. Confusión de patrimonios Se revoca el fallo recurrido, extendiendo la falencia a la empresa de transportes demandada, pues fue probada la promiscuidad con que fue administrado el único patrimonio por sendos entes ideales, dirigidos por las mismas personas e integradas en parte por los mismos accionistas. En Buenos Aires, a 20 de diciembre de 2016, se reúnen los Señores Jueces de la Sala D de la Excelentísima Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial de la Capital Federal, con el autorizante, para dictar sentencia en la causa "HEREDIA, ELSA GLADI c/ TRANSPORTES ALMIRANTE BROWN S.A. s/ ORDINARIO", registro n° 12070/2014, procedente del Juzgado N° 13 del fuero (Secretaría N° 26), en los cuales como consecuencia del sorteo practicado de acuerdo con lo previsto por el art. 268 del Código Procesal, resultó que debían votar en el siguiente orden, Doctores: Garibotto, Vassallo, Heredia. Estudiados los autos, la Cámara plantea la siguiente cuestión a resolver: ¿Es arreglada a derecho la sentencia apelada de fs. 858/866? El Señor Juez de Cámara, doctor Juan Roberto Garibotto dijo: I. La sentencia de primera instancia. El primer sentenciante no halló procedencia a la demanda en virtud de la cual Elsa Gladi Heredia solicitó se extienda la falencia de la empresa de transporte de pasajeros Línea 33 J.A.S.A a Transportes Almirante Brown S.A. y por ello la rechazó, con costas que impuso a la demandante. Principió el a quo por advertir cierta imprecisión en cuanto al encuadre jurídico sobre el que la actora sustentó la pretensión, sin perjuicio de lo cual examinó la cuestión que subsumió en la preceptiva del inc. 3° del art. 161 de la ley 24.522. De seguido formuló diversas consideraciones acerca del extremo, señaló ser menester que para extender la falencia la confusión impida la clara delimitación de activos y pasivos lo que implica, dijo, que necesariamente deben hallarse confundidas las deudas y los bienes y no unas u otros, y basado en tal premisa y en la doctrina que citó, concluyó que la invocada confusión patrimonial inescindible debió ser demostrada con prueba directa y concluyente, sin perjuicio de lo que pudiere surgir de los indicios que sólo alcanzarían para complementar aquélla. Con ese sustento, y después de examinado el contenido de los informes periciales efectuados sobre los libros mercantiles de la demandada, el sr. juez no halló elementos que le persuadieran de que, en el caso, hubiere existido confusión patrimonial inescindible. Por esto, y basado en propias afirmaciones de la demandante formuladas en el alegato de bien probado concernientes a la imposibilidad de ubicación de los bienes, juzgó del modo dicho. II. El recurso. La sentencia fue recurrida por la demandante (fs. 868), quien expresó los agravios de fs. 879/882, que fueron respondidos por la defensa en la pieza de fs. 889/890. Se quejó la actora de que el sentenciante, basado en la doctrina y jurisprudencia que citó, hubiere examinado el caso restrictivamente y desechado las pruebas incorporadas al expediente, sin valorarlas en su conjunto. Refirióse la recurrente a las pruebas que ofreció y produjo, aludió a su resultado, con tal sustento afirmó haber demostrado la inescindible confusión patrimonial existente entre ambas empresas de transporte de pasajeros y basada en todo ello, postuló la revocación del fallo dictado en la instancia de grado. III. La solución. i. El caso quedó encuadrado en la norma del art. 161, inc. 3°, de la ley 24.522, que dispone que la quiebra se extiende "A toda persona respecto de la cual existe confusión patrimonial inescindible, que impida la clara delimitación de sus activos y pasivos o de la mayor parte de ellos.". El fundamento de esta causal de propagación de la falencia apunta a sancionar a quienes violaron claras normas del ordenamiento legal, dirigidas a mantener la diferenciación de patrimonios. Lo que debe ser demostrado, entonces, es la promiscuidad en el manejo de los negocios sociales, porque lo relevante en estos casos es la confusión de los patrimonios como presupuesto de la extensión; confusión que tiene que comprender activos y pasivos o su mayor parte, desde que lo que determina la extensión es la gestión común de los patrimonios (esta Sala, "Converques S.R.L. s/ quiebra s/ inc. de extensión", 12.9.07; íd., "Papelera Alcorta S.R.L. s/ quiebra s/ extensión de quiebra (por Kapris S.A.)", 28.9.10; también CNCom Sala A, "Reverdito y Cía. S.A. e Industrias Alimenticias San Cayetano S.R.L. s/ pedido de extensión de quiebra", 9.2.95; íd., "Donamarca S.A. s/ quiebra s/ inc. de extensión de quiebra", 2.11.01; íd., "Fernández Ferreiro, Carlos s/ quiebra s/ inc. de extensión", 10.2.03; Sala B, "Valeriano Kochen e hijos s/ quiebra c/ Valeriano Kochen y otra s/ ordinario s/ extensión de quiebra", 30.10.01). En cuanto a esto, la doctrina se halla conteste (cfr. Bergel, en "La extensión de la quiebra en la reforma a la ley de concursos por la ley 22.917", publ. en L.L. 1983-D-1097; mismo autor en "Extensión de la quiebra por confusión patrimonial", publ. en L.L. 1985-B-754; Gebhardt, en "Ley de concursos y quiebras", ed. Astrea, Buenos Aires, 2008, t°. 2, pág. 240, nro. 4; Rouillón, en "Código de Comercio comentado y anotado", ed. La Ley, Buenos Aires, 2007, t°, IV-B, pág. 384, nro. 9; Vítolo, en "Comentarios a la ley de concursos y quiebras n° 24.522", ed. Ad-Hoc, Buenos Aires, 1996, pág. 312 y sig.; Farina, en "Los grupos económicos y la extensión de la quiebra", publ. en E.D. 112-948; Miguens, en "Extensión de la quiebra y la responsabilidad en los grupos de sociedades", ed. Depalma, Buenos Aires, 1988, pág. 210). Es sobre estas bases que corresponde examinar el caso traído al

Acuerdo. ii. La actora de este juicio, Elsa Gladi Heredia, devino acreedora de Línea 33 J.A.S.A. por la suma de \$ 154.841,12 (fs. 492 y 496 del expte. caratulado "Línea 33 J.A.S.A. s/ quiebra", que tengo ante mí, y aclaro que la foliatura que en este cap. citaré corresponde a esos autos). La causa de esa verificada acreencia la constituyó la sentencia dictada el 30 de junio de 1995 por el Juzgado de Primera Instancia en lo Civil n° 67 -confirmada el 29 de agosto del año siguiente por la Alzada de ese fuero- en los autos "Heredia, Elsa Gladi c/ Lasso, Jorge Alberto y otros s/ sumario" (esos "otros" son la susodicha empresa de transporte de pasajeros y quien conducía el interno n° ... de esa línea), en virtud de la cual los allí demandados fueron hallados responsables de la muerte del hijo menor de edad de la demandante en el marco de un accidente de tránsito acaecido el 19 de mayo de 1992. La condena alcanzó a todos los demandados y también a la citada en garantía Belgrano Sociedad Cooperativa de Seguros Ltda. (fs. 450/455 y 456/458). (i) Sustentada en tales pronunciamientos, en mayo de 1999 la sra. Heredia pidió se decretara la quiebra de Línea 33 J.A.S.A. (fs. 2/3 del expte. a que me refiero). Varios informes fueron requeridos en el quicio de ese pedido de quiebra: entre éstos mencionaré aquel que fue dirigido a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte -C.N.R.T.- que informó (valga la redundancia) que por haber sido decretada la quiebra de Transportes Almirante Brown S.A., el servicio se separó de hecho en dos ramales que fueron explotados en forma precaria por las empresas Transportes Brown S.A. y J.A.S.A.; y que en 1994 se unificaron ambos ramales que fueron operados por Transportes Almirante Brown S.A. luego de homologado el acuerdo resolutorio ofrecido por ésta en el trámite de su falencia, y de cedida a ella la concesión del servicio precario de explotación por aquellas ex operadoras (fs. 73/74). Luego, citada que fue Línea 33 J.A.S.A. en los términos del art. 84 de la Ley de Quiebras (fs. 127 y 135) ésta no se presentó a estar a derecho y, por ello, fue decretada su falencia (fs. 138/152). (ii) Sin embargo, tal y como se desprende del informe previsto por el art. 39 de la ley 24.522 que la sindicatura de aquella empresa de transporte de pasajeros incorporó a esos autos, resulta que no fue detectado activo alguno para ser liquidado (fs. 503/8; v. concretamente fs. fs. 503 vta., cap. II). Esa informada ausencia de bienes en cabeza de Línea 33 J.A.S.A. fue reiterada por el síndico en octubre de 2002 (fs. 518/519), en marzo de 2005 (fs. 550), en agosto de 2007 (fs. 575), en diciembre de 2008 (fs. 581), en mayo de 2009 (fs. 589), en octubre de ese mismo año (fs. 599) y en mayo de 2010 (fs. 603). (iii) Fue precisamente por ello que la actora de este juicio (vuelvo ahora a este expediente), en abril de 2002 pidió se extendiera la falencia desde Línea 33 J.A.S.A. a Transporte Almirante Brown S.A. lo que, denegado, concitó la apelación de esa parte y la intervención de este Tribunal. Pues bien. Coincido con el magistrado de grado en cuanto a que la demanda de extensión cuyo texto puede examinarse en fs. 1/2 es, en alguna medida -o en buena medida-, imprecisa. Empero, claro está que su fundamento radicó en la falta de bienes en cabeza de Línea 33 J.A.S.A. con cuya liquidación satisfacer aquel reconocido crédito y, también, en cuanto surge de aquel informe al que arriba aludí, pues fue con esa base que la actora sostuvo que según los términos con que fue propuesto el acuerdo resolutorio por la fallida Transportes Almirante Brown S.A. "el mismo consistía en la readquisición de la administración de su patrimonio, recuperando pues 'la carga de velar por sus propios intereses manteniendo la titularidad de la línea'...", por lo que concluyó que retomado por Transportes Almirante Brown S.A. el servicio del trazado de la línea y el personal con que contaba Línea 33 J.A.S.A., resultó de ello un único grupo económico que se nutrió de un mismo patrimonio conformado por los vehículos de transporte de pasajeros y del personal dependiente. A mi juicio, lo adelanto, la actora lleva razón, tal y como lo dictaminó el sr. fiscal general en fs. 904/7. Muchos son los elementos colectados que, unidos, autorizan esa anticipada solución. Veamos. (iv) Tengo a la vista el expediente donde tramitó la quiebra de Transportes Almirante Brown S.A., cuya foliatura es la que citaré en este capítulo, salvo indicación en contrario. (i) La falencia de esa sociedad fue decretada el 26.5.92 (fs. 112/113). Así fue decidido luego de un extenso trámite cuya génesis es igual a lo que aquí ocurrió: en aquella oportunidad, la base del pedido de la falencia la constituyó una sentencia dictada en la sede civil, en la que se halló responsable a esa empresa, y por eso fue condenada a resarcir los daños y perjuicios derivados de un accidente de tránsito que costó la vida al conductor de un rodado que fue embestido por un colectivo de la línea explotada por Transportes Almirante Brown S.A. (fs. 12/24). La sede social de esa empresa se fijó en el piso 9° de la finca ubicada en la calle Lavalle 1646 de esta ciudad, y quien detentaba la presidencia del directorio lo era Julio Ricardo Álvarez, quien luego falleció (fs. 154) (ii) Línea 33 J.A.S.A., que se constituyó el 3.1.89, también fijó su domicilio en el mismo lugar (fs. 313/318), y su presidente fue Julio Ricardo Álvarez (fs. 111/119 del expte. "Línea 33 J.A.S.A. s/ quiebra"). (iii) Ordenado que fue al síndico de la quiebra de Transportes Almirante Brown S.A. constatar la existencia de bienes en cabeza de ésta, constituido el funcionario en la cabecera de la línea sita en la intersección de las calles Donato Álvarez y 807 de Francisco Solano, Pcia. de Buenos Aires, quien le atendió le anotició de que ese inmueble (se trata de una amplia playa de estacionamiento, con taller mecánico y depósito de combustibles, entre otras cosas) era de propiedad de Julio Álvarez (recordemos, presidente del directorio de la fallida) y que los colectivos que allí se encontraban eran "los mismos que tenía Transportes Almirante Brown S.A., y que esta última se transformó en J.A.S.A. (Julio Álvarez S.A.)" (fs. 137/138). Sin perjuicio de que ninguna "transformación" existió, ya hemos visto (en el cap. ii.) que según lo que informó la C.N.R.T., fue la quiebra de Transportes Almirante Brown S.A. lo que provocó que los dos ramales o trazas que ésta explotaba se

asignaran precariamente a Transportes Brown S.A. y a Línea 33 J.A.S.A. Fue por esto que ningún vehículo pudo incautarse en el marco de la quiebra de la fallida Transportes Almirante Brown S.A. Sí halló el síndico, en aquella oportunidad, papelería con membrete de Línea 33 J.A.S.A. (mismas fojas 137/138). (iv) En julio de 1992 la deudora formuló una propuesta de acuerdo resolutorio (fs. 184). (v) Citado a brindar explicaciones, en agosto de 1992 el vicepresidente de la fallida Norberto Américo Casella (recordemos que el presidente Julio Ricardo Álvarez había fallecido), en lo que me interesa destacar, dijo que " la imposibilidad financiera de mantener la explotación impuso la cesión del servicio a dos sociedades que aseguraban la continuidad del personal en relación de dependencia..." (fs. 279/280). Luego -en el ap. (ix)- se verá que esos dichos no fueron veraces. (vi) Empero, un mes antes, en julio de ese año 1992, el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos había informado que ni Transportes Brown S.A. ni Línea 33 J.A.S.A. fueron reconocidas como permisionarias "siendo meras prestadoras de hecho de los servicios brindados" y que, por haber abandonado Transportes Almirante Brown S.A. la prestación del servicio "no existe en la actualidad titular (permisionaria) de la Línea N° 33" (fs. 258/259). (vii) Frente a tales antecedentes, el sr. juez de la quiebra de Transportes Almirante Brown S.A. ordenó inventariar los bienes de Línea 33 J.A.S.A. Fue por esto que, en agosto de 1992 el escribano designado para tal menester se constituyó en la cabecera de la línea a la que aludí en el ap. (iii), y entre otros bienes muebles detectó la existencia de 37 colectivos y de una unidad de remolque, que inventarió en la medida en que éstos arribaban a la cabecera, y fue por esto que el inventario fue realizado en el curso de varios días (fs. 367/371) y, también el notario detectó, e inventarió, otro colectivo que hallábase en reparación en un taller (fs. 374). Poco después, fue decretada medida de no innovar respecto de Línea 33 J.A.S.A. (fs. 381). (viii) Nuevas explicaciones brindó el vicepresidente de la quebrada, Norberto A. Casella.

En tal oportunidad (septiembre de 1992), dijo que la fallida enajenó los rodados para afrontar compromisos financieros, que las enajenó "a personas que estaban interesadas en seguir explotando esos vehículos previo a una gran inversión que debían hacer para adecuarlos para su funcionamiento dado el grado de deterioro en que se encontraban"; no supo, o no quiso responder si las adquirentes de esos activos fueron Transportes Brown S.A. y Línea 33 J.A.S.A. "porque quien participaba de las ventas era el presidente" (recordemos, Julio R. Álvarez, presidente del directorio de la fallida Transportes Almirante Brown S.A. y también de Línea 33 J.A.S.A.). Explicó también que junto con su hermano, "fueron explotantes en la fallida y en Transportes Brown" (fs. 400/402). (ix) El informe previsto por el art. 40 de la entonces vigente ley 19.551 fue incorporado por el síndico en octubre de 1992 (fs. 464/490). Señaló ese funcionario, en lo que aquí importa, que "a partir de 1989 las recaudaciones que se originaban en la explotación de la traza de la línea 33, dejan de ingresar a Transportes Almirante Brown S.A., por haberse decidido por Asamblea de Accionistas de fecha Noviembre de 1988, la que aprobó un nuevo contrato de explotación, en el que se establecía que los explotantes retendrían y administrarían para sí la recaudación diaria"; y de seguido indicó que "Con fecha 14 de abril de 1989 se aprobó que las sociedades explotantes, Línea 33 J.A.S.A.-TRANSPORTES BROWN S.A. se hicieran cargo en forma definitiva de los servicios..." (fs. 467 vta., antepenúltimo y último párrafos). Puesto a analizar las causas que provocaron el desequilibrio económico financiero de la quebrada, el síndico desechó que éste se hubiere producido por factores externos y, por el contrario, dictaminó que a partir en que aquellas dos empresas comenzaron a explotar la traza "se produjo el aparente abandono total de la actividad de la fallida, quien por decisión de la referida Asamblea, se escinde de hecho en las dos empresas anteriormente mencionadas, quedando en consecuencia éstas como continuadoras de la actividad; desprendiéndose (Transportes Almirante Brown S.A.) de su derecho a la explotación de la traza" (fs. 471 vta.). Todo lo cual basó en "1. La utilización del mismo parque móvil; 2. Haber quedado el capital social de Transportes Almirante Brown S.A. en cabeza de dos accionistas, y que estos mismos accionistas pasen a integrar separadamente las nuevas sociedades; 3. Absorción del personal de la fallida, reconociéndosele la antigüedad en las nuevas sociedades; 4. La dirección de las nuevas empresas es ejercida por los mismos directores-accionistas de la fallida" (fs. 471 vta. y sig.). Concluyó el funcionario concursal del modo siguiente: opinó que "el desequilibrio del deudor, Transportes Almirante Brown S.A., está motivado por haber dejado de operar, primero en forma directa, y luego totalmente, la explotación del transporte de pasajeros, a través del itinerario conocido como Línea 33" (fs. 472). Por esto mismo el síndico consideró a la propuesta de acuerdo resolutorio formulada por la quebrada de imposible cumplimiento, aunque opinó que aquélla "podría resultar de posible cumplimiento en la medida que las empresas continuadoras de hecho de la fallida, Línea 33 J.A.S.A. y TRANSPORTES BROWN S.A., garanticen con sus respectivos patrimonios y explotación comercial que están llevando a cabo, tal cumplimiento..." (fs. 482/3).

(x) No obstante no haber sido mejorada, en el quicio de la junta de acreedores celebrada en noviembre de 1992 la propuesta de acuerdo resolutorio fue aceptada por la totalidad de los acreedores que asistieron a ese acto, cuyos créditos equivalieron al 99,46% del capital computable y, por ello, túvosela por aprobada (fs.583). Por ello fue que los autos fueron puestos a los fines de lo normado por el art. 59 de la ley 19.551 (fs. 584). (xi) Poco después, Transportes Almirante Brown S.A. anotició al juez de la quiebra que se encontraban "adelantadas las gestiones realizadas con el fin de retomar en forma exclusiva la explotación de la línea n° 33", y agregó que "El hecho de haber sido la titular de la concesión de la que nunca fue despojada por el Órgano de Contralor,

hace que desde el punto de vista funcional, esta intención tenga un suficiente apoyo jurídico y en el aspecto fundamental, cual es el de explotar el servicio en virtud del derecho que le asiste para continuar con el mismo" (fs. 593). Solicitadas que fueron por el sr. juez mayores precisiones acerca de tales extremos, la deudora ofreció un aval para cubrir el pasivo concursal por parte de "Expreso 9 de Julio S.A." (fs. 600). Así lo hizo ésta (fs. 636 y 681), el síndico emitió opinión favorable (fs. 705/706) y, finalmente, la propuesta de acuerdo resolutorio fue homologada (fs. 715/719). Por ello, Línea 33 J.A.S.A. y Transportes Brown S.A. prestaron su conformidad para que la exfallida retomara la explotación del servicio correspondiente a la línea 33, y dijeron haber acordado que el personal de ellas sería tomado en su totalidad por Transportes Almirante Brown S.A. con reconocimiento de la antigüedad, categoría y salarios (fs. 762). por esto mismo fue que el sr. juez del concurso ordenó a la Secretaría de Transporte restablecer el servicio de la línea 33 a Transportes Almirante Brown S.A. (fs. 763 y 764). v. Más allá, entonces, de que en este expediente la pericia contable que la actora ofreció producir fue sólo parcial, pues sólo Transportes Almirante Brown S.A. puso a disposición de la experta sus libros mercantiles mientras que Línea 33 J.A.S.A. no lo hizo (fs. 363/366); y no lo hizo pues a estar a lo que informó el síndico de la quiebra de la última, ésta nunca los puso a su disposición (fs. 374), aún así de todo lo anterior resulta a mi juicio, con meridiana claridad, que hallándose en cesación de pagos, Transportes Almirante Brown S.A. abandonó la explotación de la traza y de hecho, la "cedió" a Transportes Brown S.A. y, en lo que aquí importa, a Línea 33 J.A.S.A. junto con el parque automotor y su plantel de empleados -empresas éstas integradas por los mismos directores y accionistas de la primera, con asiento en igual domicilio- para, luego, retomar la explotación de esa misma traza. Bien entonces el sr. fiscal general ante esta Alzada calificó aquella "cesión" como "auto cesión", que produjo el vaciamiento de Transportes Almirante Brown S.A. y, luego provocó igual cosa a Línea 33 J.A.S.A. quien, removido el estado cesante en que se hallaba la primera, por igual vía "retrocedió" a ésta los bienes y el personal que antes había recibido, quedando también sin activo alguno. A mi juicio, pues, hemos de concluir que tal y como sucedieron los hechos, la personalidad jurídica de Línea 33 J.A.S.A. (y también de Transportes Brown S.A.) fue utilizada por Transportes Almirante Brown S.A. con el único propósito de sustraer el principal activo de Transportes Almirante Brown S.A. de la acción de sus acreedores, a quienes mucho después sufragó -acuerdo resolutorio mediante- el 40% de lo que les era originariamente debido; y que igual maniobra realizó Línea 33 J.A.S.A. con igual designio, aunque esta vez sin haber formulado propuesta de concordato alguna. En términos llanos, la quiebra se vació. La promiscuidad con que fue administrado ese único patrimonio por sendos entes ideales dirigidos por las mismas personas e integradas en parte por los mismos accionistas, es notable. Como también lo es, por lógica consecuencia, la inescindible confusión patrimonial, entendida como "una circunstancia en la que, aún pudiendo delimitar la diferenciación entre activos y pasivos, la confusión existente no puede separarse, escindirse o cortarse, no en un sentido técnico, sino de perjuicio para la masa. Es decir, en un sentido que señale que cualquier separación de esta naturaleza puede traer una disminución de garantías, o pueda afectar el derecho de quienes son los legitimados para reclamar el crédito" (Vítolo, en op. cit., pág. 314). Tiene dicho este Tribunal que lo que ha de comprobarse es un manejo negocial promiscuo que tiene como actores indistintamente al sujeto fallido y a quien la quiebra se pretende extender, y la existencia de una unidad patrimonial bajo la diversidad formal que imposibilita separar el patrimonio del quebrado de los patrimonios de otras personas, e impone la necesidad de manejar unitariamente el complejo patrimonial resultante de la confusión de bienes y deudas (in re: "Papelería Alcorta S.R.L." arriba cit.). Así, por otra parte, lo enseña la doctrina (v., sobre esto Otaegui, en "La extensión de quiebra", ed. Ábaco, Buenos Aires, 1998, pág. 127; Grispo- Balbín, en "Extensión de la quiebra", ed. Ad-Hoc, Buenos Aires, 2000, pág. 137; Junyent Bas-Molina Sandoval, en "Ley de concursos y quiebras comentada", ed. Depalma, Buenos Aires, 2003, tº. II, pág. 309; Quintana Ferreyra-Alberti, en Concursos. Ley 19.551 comentada, anotada y concordada", ed. Astrea, Buenos Aires, 1990, tº. 3, pág. 112; Truffat, en "Sobre la extensión de quiebra", publ. en L.L. 8.9.04; Graziabile, en "La sanción de extensión de quiebra - Un instituto en procura de la recomposición patrimonial", publ. en E.D. 9.10.07; Montesi-Montesi, en "Extensión de quiebra", ed. Astrea, Buenos Aires, 1997, pág. 76). IV. La conclusión. Sustentado en todo lo expuesto, en consonancia con lo dictaminado por el sr. fiscal general ante esta Alzada, propongo al Acuerdo que estamos celebrando estimar el recurso interpuesto por la actora y, por consecuencia, revocar el pronunciamiento de grado. Con costas de ambas instancias a la demandada, en tanto vencida. Así voto. Los señores Jueces de Cámara, doctores Heredia y Vassallo adhieren al voto que antecede. Concluida la deliberación los señores Jueces de Cámara acuerdan: (a) Estimar el recurso de la actora. (b) Revocar la sentencia de grado, y en consecuencia, extender la falencia de Línea 33 J.A.S.A a Transportes Almirante Brown S.A. (c) Con costas de ambas instancias que se imponen a la demandada (cpr. 68). (d) Diferir la regulación de honorarios hasta tanto sean fijados los de anterior instancia. Notifíquese y una vez vencido el plazo del art. 257 del Código Procesal, devuélvase la causa al Juzgado de origen. Cúmplase con la comunicación ordenada por la Excma. Corte Suprema de Justicia de la Nación (Ley 26.856 y Acordadas 15/13 y 24/13). Pablo D. Heredia Gerardo G. Vassallo Juan R. Garibotto Julio Federico Passarón Secretario de Cámara 017738E