

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

El Garaje en los Edificios Sometidos al Régimen de la ley 13512

CAUPOLICÁN CASTILLA

SUMARIO

I. Introducción. - II. Diversidad de posibilidades. - III. Aspecto físico. IV. Las diferentes relaciones. a) Responsabilidad. b) Pago de expensas comunes. c) Administración. d) Conclusiones. - V. Previsiones en el Reglamento de Copropiedad.

I. INTRODUCCIÓN

El crecimiento de la población de las grandes ciudades, y las facilidades para acceder al automóvil, han traído como consecuencia el aumento notable de dichos vehículos en el ámbito de aquéllas, con dos resultantes fácilmente perceptibles y gravemente crecientes: problemas de estacionamiento diurno y de guarda o depósito nocturno de vehículos. Ambos aspectos se vinculan al tema; si bien el primero parecería ajeno, deja de serlo cuando se considera la mecánica práctica de la vida diaria, y el segundo hace fundamentalmente a una de las exigencias derivadas de la tenencia de un automóvil: ¿dónde dejarlo de noche? Hasta hace pocos años no había mayores problemas para ubicarlo durante el día, aun en la zona céntrica. Y en cuanto a la noche, fuera en la calle o en locales destinados a tal efecto, la solución era simple o barata. Actualmente la situación es otra. Existe la dificultad durante el día para ubicar el automóvil en las zonas céntricas de la ciudad y durante la noche para dejarlo en lugar seguro hasta el día siguiente. Las calles

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

presentan filas ininterrumpidas de automóviles que no dan lugar a la entrada de otros, y en los garajes pagos, las tarifas elevadas presentan a veces dificultades económicas de difícil superación.

Esta evolución constante hacia la dificultad, determinó que en forma progresiva empezaron a construirse locales destinados a la guarda de vehículos en los edificios de varios pisos, afectados al régimen de la ley 13512, y destinados a vivienda u oficinas. Ello sin olvidar la erección de estructuras únicas y especialmente destinadas a la guarda de vehículos, con o sin instalación mecánica a tal fin.

La necesidad ha impuesto así una modalidad en las nuevas construcciones, y una reciente ordenanza municipal la ha consagrado imperativamente al imponer en forma obligatoria la existencia de espacios destinados a albergue de vehículos en todos los edificios que se construyen en el futuro, dentro de determinado radio y que reúnan las específicas características previstas en dicha regulación municipal.

Llegamos así al tema central. Enfrentamos el inmueble en el que coexisten unidades destinadas a vivienda, oficinas o escritorios, con otras afectadas a la guarda de automóviles, y observamos que varias son las soluciones adoptadas en la práctica para conjugar ambos destinos sin que por lo común se hayan regulado adecuadamente las relaciones de derecho que nacen de los mismos, ni previsto la distribución de responsabilidades de modo de evitar conflictos futuros. Si hasta el presente no ha sido muy abundante la casuística llevada al estrado judicial, el aumento creciente de edificios con el doble propósito, y la cantidad de unidades afectadas a la guarda, permiten esperar una multiplicación de los conflictos que hace aconsejable la adopción de previsiones para evitarlos.

II. DIVERSIDAD DE POSIBILIDADES

Estimo que clarifica la comprensión sistematizar las posibilidades que pueden darse en un edificio sometido al sistema de la propiedad horizontal, respecto del local llamado garaje, y el resto del edificio.

Como primer matiz puede considerarse el aspecto físico: de que el copropietario lo sea de una cochera, entendiendo por tal una superficie determinada y delimitada dentro del local destinado a garaje, o que simplemente su propiedad se refiera a un espacio para estacionar o guardar su vehículo, indeterminado y no delimitado dentro de dicho local. Posteriormente se considerarán las diferencias que resultan de una y otra hipótesis.

Un segundo matiz, de forma, lo constituye el que la propiedad que detente el copropietario sobre la superficie que le pertenece dentro del garaje, sea: unidad complementaria unida a la unidad principal de la que es dueño, unidad independiente de su exclusiva y única propiedad, o que le corresponda como una parte alícuota en condominio sobre la unidad constituida por el local de garaje. Diferentes posibilidades que también

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

importan distintas consecuencias que serán motivo de análisis.

Un tercer matiz lo constituye el hecho de que todos los copropietarios sean o puedan ser dueños de cocheras, porque éstas estén incorporadas como unidades complementarias de las principales, o porque existan en cantidad suficiente para que cada una de éstas tenga su correspondiente dentro del local garaje, o por la circunstancia de que no exista esa posibilidad, en cuyo caso sólo algunos consorcistas puedan ser propietarios de cocheras.

Asimismo no debe olvidarse que merecen especial atención aquellos edificios en los que se destina una parte independiente de los mismos - un cuerpo -, generalmente interior, exclusivamente para guarda de vehículos, con o sin instalación mecánica, y en los que generalmente hay unidades suficientes para que además de los copropietarios puedan ser titulares de las mismas quienes no posean otra unidad en el mismo inmueble.

III. ASPECTOS FÍSICOS

Sin desconocer la posibilidad de que existan en el presente o en el futuro otras situaciones, creo que las esbozadas contemplan las posibilidades más comunes que surgen de la coexistencia dentro de un mismo inmueble de locales destinados a la guarda de vehículos y aquellos otros que lo son para vivienda u oficina.

En cualquiera de los supuestos analizados debe tenerse presente cómo se usa el garaje. Me refiero a las posibilidades de utilización emergentes de su conformación, instalación, en síntesis, posibilidad física. Hay garajes donde todos los vehículos pueden entrar y salir en cualquier momento, accediendo sin inconvenientes a su lugar de estacionamiento, sea determinado o no. Pero, en cambio, hay otros donde a medida que llegan los coches se va bloqueando el acceso, hasta llegar a la imposibilidad de salida de los que están ubicados en el fondo, o exige el desplazamiento previo de los que le cierran el paso hasta la puerta de entrada. Además hay locales de garaje que están preparados para que pueda realizarse el lavado de los vehículos y otros que no. Hay planificaciones en las cuales el garaje, aparte de la entrada de rodados tiene una o dos más, con puerta, es decir, que puede aislarse del resto del inmueble; pero en otros casos no puede lograrse esa independencia, pues a través del mismo se accede al local de calderas, o depósitos, o sin que sea necesario penetrar en él existe comunicación sin posibilidad de cierre con superficies comunes, que conducen a locales antedichos, a palieres de ascensores o entradas de servicio.

También dentro del aspecto que hace al uso del garaje, debe tenerse presente que media una diferencia importante según que él o los encargados de todo el edificio sean quienes tengan a su cargo la atención del local garaje, y el movimiento de coches en los supuestos de bloqueo antes analizado; o de que por el contrario, exista personal

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

exclusivamente destinado a su atención, sereno o cuidador permanente en el recinto, o que la apertura y cierre de sus accesos dependa exclusivamente de los usuarios, o sea de su sentido de la responsabilidad.

IV. LAS DIFERENTES RELACIONES

Revistados así los aspectos físicos de la cuestión, debemos trasladar la consideración al análisis de las relaciones que surgen de la coexistencia de unidades de garaje con otras afectadas a diferente destino, y de cómo dichas relaciones se condicionen o modifican en función de los aspectos físicos antes reseñados.

Creo innecesario destacar que hay tres órdenes de relaciones, integradas por obligaciones y derechos: del consorcio para con el garaje, sea cual fuere la estructuración física y jurídica de éste; del garaje para con el consorcio, y de los copropietarios del garaje entre sí. En este juego de relaciones, juzgo como lo más importante la cuestión de la responsabilidad por los daños, siguiéndole en orden el aspecto patrimonial constituido por el aporte del garaje a los gastos del edificio. Ello no importa olvidar otras relaciones, que pueden tener particular importancia en determinado momento o situación, pero que por un orden de preferencia soslayaré para tratar los que estimo preferentes.

a) Responsabilidad.

El destino del garaje - guarda de vehículos - importa el depósito de una cosa - el automóvil - de precio, con movilidad propia, peligrosa - a decir de la jurisprudencia -, y por lo tanto se derivan de dicho depósito responsabilidades que pueden ser de apreciación patrimonial elevada, y cuyos alcances varían de acuerdo con circunstancias de hecho y la regulación de derecho que se adopte. Asimismo la utilización de los vehículos dentro del garaje, y el personal que esté directa o indirectamente afectado a su atención o cuidados, suponen otras tantas fuentes de responsabilidad en el caso de perjuicios.

Puede ocurrir que en el ámbito garaje resulte dañado un automóvil, o un copropietario, o un tercero ajeno al edificio, o un dependiente del consorcio. El daño puede provenir de distintos orígenes, pero en varias de dichas situaciones habría responsabilidad directa o indirecta del consorcio.

Como primera hipótesis supongamos que un vehículo o un copropietario resultan dañados por la acción de un dependiente del consorcio, o por un siniestro ocurrido en los bienes comunes de éste. A falta de una regulación expresa, habría una responsabilidad del consorcio hacia el afectado. Agreguemos el supuesto ideal de que todos los copropietarios lo sean también del garaje por estar éste fraccionado en unidades accesorias de los principales del resto del edificio. Es indudable la

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

distribución de la responsabilidad entre todos los integrantes del consorcio. Igual criterio se aplicaría si el lesionado fuera un tercero ajeno a los comunes.

Pero supongamos que el garaje está integrado por una cantidad de unidades que no es equivalente al de principales del edificio, y que el daño es causado por personal afectado exclusivamente a la atención del garaje. Aquí cambia la situación, pues resultaría chocante que quien no es propietario del garaje, ni recibe beneficio alguno de un dependiente cuya función es el movimiento o la limpieza de coches, deba soportar proporcionalmente la reparación de un perjuicio sufrido dentro del ámbito garaje, y ocasionado por alguien que únicamente atiende al mismo. Lo equitativo es que en tal supuesto, los copropietarios del garaje sean quienes afronten las consecuencias del hecho. Análoga conclusión correspondería en la hipótesis de un tercero ajeno al edificio que concurriera a prestar algún servicio de su arte o profesión en el ámbito garaje y fuera lesionado en su interior por personal afectado al mismo o por un copropietario al utilizar su vehículo. Estas alternativas citadas como ejemplo, tienden a evidenciar que no puede hacerse responsable a todos los copropietarios, de lo que ocurre en el garaje, sino en la medida en que estén vinculados con él, o cuando el siniestro reconoce como origen el hecho del dependiente del consorcio o de la cosa común. La diferenciación se hace más perceptible si se contempla la posibilidad, en los casos de cocheras unidades independientes, propiedad de personas que no tengan otra unidad en el edificio.

Los casos de robo o incendio de un vehículo dentro del garaje, si no está prevista la irresponsabilidad del consorcio, pueden dar lugar a una acción contra el mismo, aun cuando el garaje sea propiedad de algunos si es el encargado general del edificio quien tiene a su cargo el cuidado o atención de dicho local, y la vigilancia de las puertas del inmueble. Se agrava aún más la situación en los casos en que el portero mueve los coches para permitir la entrada o salida de otros, como es común ver por las mañanas, sobre todo en edificios de vivienda. Aquí la responsabilidad se extendería más allá del ámbito físico garaje por el traslado de los coches a la vía pública.

En el robo de efectos contenidos dentro de los vehículos, o en armarios ubicados dentro del garaje, también podría accionarse contra el consorcio si es el encargado general quien tiene a su cargo control y vigilancia de las puertas.

Podrían enumerarse otras muchas situaciones en las que puede intentarse la acción contra la comunidad, como consecuencia de algo acaecido dentro del garaje, o con motivo de éste. Y en todos los supuestos nace el interrogante de ¿hasta dónde es justo que quien no es propietario de unidades cochera porque no puede serlo, deba soportar las consecuencias de ese hecho ?

Hasta aquí, a grandes rasgos, hemos visto cómo el consorcio puede ser responsable por lo ocurrido en el garaje. Inversamente, y siempre en la hipótesis de que no exista una regulación especial, los copropietarios del

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

garaje se verían obligados a responder por los daños que su acción pueda causar en las cosas comunes del edificio - choque de un vehículo, incendio, etc. -, o a dependientes del mismo. Pero puede ocurrir que siendo el garaje un conjunto de unidades independientes, y hasta ubicados en un cuerpo separado del resto del edificio, e integrado en parte por personas no propietarias de unidades en el resto del inmueble, tuvieran que responder por problemas derivados de la calefacción o del agua caliente, o de los ascensores, etc., servicios de los que no gozan pero a cuyo mantenimiento se verían obligados en función de su porcentual sobre el total general. Este es otro aspecto en el que aparece poco equitativo el criterio de aplicar la ley fríamente sin distinciones de ninguna naturaleza.

Entre los copropietarios del garaje nace una serie de interrelaciones que van más allá de la simple responsabilidad por el acto dañoso; se genera entre ellos una comunidad, que si no está regulada puede derivar en fuente de conflictos. Si bien en los garajes amplios, en que las cocheras son determinadas y están delimitadas, la posibilidad es menor que en aquellos otros donde la propiedad alcanza a una superficie no delimitada e indeterminada, en ambos casos la imprudencia o la negligencia pueden generar situaciones que trascienden la responsabilidad de las partes trasladándola a la comunidad. A título de ejemplo, el copropietario que omite cerrar la puerta del garaje; aquel que en los casos en que no hay cocheras suficientes estaciona su vehículo en los pasillos de circulación dejándolo frenado y sin llave; el que lo introduce habitualmente embarrado, ensuciando más de lo necesario; el que lo estaciona en posición incorrecta, etc., pueden dar lugar a eventos dañosos, que responsabilicen al consorcio, por la acción que el lesionado pueda intentar contra éste por la guarda que ejerza de la cosa si su personal es el que atiende también el garaje.

Todas estas hipótesis permiten concluir que: a) salvo circunstancias especiales en que todos los copropietarios lo sean del garaje, debe deslindarse la responsabilidad del consorcio con la de los copropietarios del garaje, y b) que es imprescindible reglamentar especialmente las relaciones entre el garaje y el resto del consorcio, y el uso o utilización de aquél.

Hasta aquí hemos visto someramente el problema responsabilidad.

b) Pago de expensas comunes.

Veamos el patrimonial. También debe adaptarse la aplicación de los aportes por expensas comunes en forma que resulte equitativo. En los ejemplos analizados vimos el supuesto ideal de que todos los copropietarios del edificio lo sean también del garaje, o porque éste se integre en su totalidad por unidades complementarias de las restantes del inmueble, o porque las cocheras sean unidades independientes en cantidad equivalente, o estén integradas en una sola unidad en condominio. En este caso, cualquier sistema que se siga para el cálculo

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

de las expensas, ajustado a los porcentuales de valor, será justo.

Pero el distingo nace cuando el garaje no alcanza para todos los copropietarios, o constituye un cuerpo de unidades destinadas a guarda de vehículos, cuya cantidad excede las de unidades principales. En estos supuestos, la situación varía, pues el personal general del consorcio atiende el garaje, o personal especialmente afectado a éste es pagado por gastos generales del consorcio, los copropietarios de unidades principales estarán pagando una parte proporcional de gastos que no les corresponde si no son copropietarios de garaje.

Esta posibilidad se hace más sensible en los casos de inmuebles mixtos, en los que existe un cuerpo o parte de él destinado a la guarda de vehículos con instalación mecánica, comúnmente llamada pigeon hole, en los cuales lo común es que su capacidad de recepción de vehículos exceda en mucho el número de unidades de oficina o vivienda del resto del edificio, y requieran para la atención y manejo de la maquinaria personal especializado y gastos elevados de mantenimiento y/o reparaciones. Si no se contempla en la regulación de las expensas comunes la especial situación que se deriva de la existencia del sistema mecánico de estacionamiento, los copropietarios de las demás unidades pueden verse obligados a responder por sumas elevadas, que no se corresponden con ningún servicio recibido, o que son desproporcionadas al mismo.

c) Administración

Estas consideraciones conducen a establecer regímenes de expensas diferentes dentro de un mismo inmueble; la creación de un Consejo de Administración propio para los garajes, que actúe en colaboración con las autoridades generales del consorcio pero tenga flexibilidad y facultades para la resolución de los problemas específicos de las unidades afectadas a la guarda de vehículos, sin perjuicio de que todas aquellas decisiones que incidan sobre el total del inmueble deben ser motivo de pronunciamiento de las autoridades generales del consorcio.

Creo conveniente también, la existencia de una suerte de asambleas celebradas por los componentes del garaje, cuyas resoluciones merecerán la misma consideración y tratamiento referidos en el párrafo anterior.

d) Conclusiones.

Sintetizando se puede concluir: que existen responsabilidades para el consorcio que tienen origen específico en la existencia dentro del edificio del local garaje, que éstas pueden determinar situaciones injustas, aunque aparezcan como ajustadas a derecho, sea por la aplicación del reglamento de copropiedad, o por el texto de la ley 13512; que en el régimen de las expensas comunes también pueden darse situaciones injustas, si no se prevé una aplicación racional de la incidencia de los

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

costos; y que es necesario contemplar la posibilidad de que el garaje tenga autoridades propias, para el tratamiento de sus problemas específicos si bien que subordinadas a las generales de la comunidad.

V. PREVISIONES EN EL REGLAMENTO DE COPROPIEDAD

Para evitar los problemas referidos y lograr una repartición justa de las cargas ordinarias de gastos y de las extraordinarias provenientes de cualquier origen, y paralelamente para lograr un correcto tratamiento de los distintos problemas que afectan el consorcio mismo, creo que es imprescindible: a) incluir en el reglamento de copropiedad cláusulas especiales que hagan a las relaciones entre el consorcio en general y el garaje; y b) que se dicte el reglamento interno de garaje.

Respecto de las primeras - cláusulas a incluirse en el reglamento de copropiedad -, para su redacción y alcance es necesario sopesar los matices que antes hemos tratado, pues deberán ser distintas, según que las unidades cochera sean complementarias o independientes, según su número, la característica física del local del garaje - su libre disponibilidad o su bloqueo temporario -, la necesidad o no de personal exclusivamente destinado a su atención, la existencia de sistemas mecánicos de estacionamiento o no, etc., pues claramente se percibe que no es igual reglamentar un garaje de diez unidades correspondientes a otras tantas unidades de vivienda, que uno de cuatrocientas unidades, ubicado en un inmueble que da cabida además a cincuenta unidades de oficinas.

Sin perjuicio de la regulación particular que deberá estudiarse e incluirse en cada caso, estimo que hay un número de disposiciones aplicables en todos los supuestos, y que deben insertarse en los reglamentos de copropiedad de los edificios mixtos. Entre otros, se pueden citar: a) incremento de las expensas comunes soportadas por los copropietarios del garaje, para absorber los gastos propios del mismo, pero este incremento no por vía de una simple proporción en los cálculos sino por la regulación de una tabla de expensas propia y específica del garaje, - obtenida por la distribución de sus gastos entre sus componentes, b) igual norma para el pago de gastos extraordinarios que se hagan necesarios por mantenimiento o reparación; c) en todos los casos en que sea posible la previsión de que se celebren asambleas particulares entre los componentes del garaje, y que en el cuerpo de autoridades del consorcio existan - por vía de comisión o por persona individual - representación en el seno de las autoridades generales del consorcio; d) delimitación clara de la intervención del personal del consorcio en el garaje, que debe hacerse respecto del mismo, funciones que debe cumplir en su atención; e) prohibiciones expresas a dicho personal, en lo que hace a manejo de vehículos o reparaciones en los mismos, consignándose que cualquier evento dañoso que sucediera a un automóvil en momentos de ser conducido o reparado por personal que

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

actúe en violación de dichas prohibiciones, será a cargo exclusivo del propietario de dicho vehículo, por entender que al permitir o requerir esa intervención prohibida asume expresamente el riesgo; f) en los casos que debe atravesarse el garaje para acceder a lugares comunes - cuerpos de baulera, calderas, etc., salas de máquinas - establecerse claramente los requisitos para ello; g) sentar las bases de la responsabilidad de apertura o cierre de la puerta del garaje y sus accesos; h) fijar claramente que el consorcio no es depositario ni tiene la guarda de los vehículos estacionados en el garaje; i) trasladar la responsabilidad por lo que pueda suceder a los vehículos o cosas guardadas en ellos, mientras permanezcan en el interior del garaje, a sus propietarios, sin perjuicio de la acción directa que éstos puedan iniciar contra el causante material del daño, salvo las hipótesis de perjuicio causado por personal del consorcio o por siniestro habidos por el mismo o en las cosas comunes; j) análogas previsiones respecto de los daños que puedan sufrir los copropietarios en el interior del garaje; k) responsabilizar exclusivamente a los componentes del garaje por daños a terceros sufridos en ocasión del uso de aquél o por su atención o mantenimiento; l) prever dentro de lo posible la existencia de personal destinado exclusivamente a la atención del garaje; m) disponer la sanción de reglamento interno de garaje; n) determinación del lugar correspondiente a cada uno; o) prohibición de guarda de combustibles o inflamables; p) prohibición de escapes ruidosos; q) contratación de seguros; r) irresponsabilidad del consorcio por los supuestos de robo o incendio.

Debe insistirse en las cláusulas de irresponsabilidad del consorcio pero como las mismas son de interpretación restrictiva su texto debe ser claro y preciso, para evitar discrepancias respecto de su contenido y alcance.

También es necesario sancionar el reglamento interno de garaje, contemplándose en él las particularidades del local cuyo uso debe reglamentarse. No escapará a nadie que merecen diferentes normatividades los garajes de poca capacidad y los de gran número de unidades; los de acceso libre a cada cochera y a cualquier hora, que aquellos otros que se bloquean; los que admiten nada más que vehículos en sus lugares determinados, que los que además de los coches estacionados en su lugar preciso reciben otros en los pasillos; los que tienen personal especialmente destinado a su atención, y los que no lo tienen; y los que puede lavarse los vehículos de aquellos en los que no está permitido.

No obstante las regulaciones particulares que específicamente se incluyan en función de las características, hay un conjunto de normas que creo ventajoso consignar en todos los casos: a) la responsabilidad por los actos de inconducta que dañan el local, personal afectado al mismo, terceros o copropietarios; b) la irresponsabilidad de los demás componentes por hurto o robo de efectos contenidos en los vehículos; c) irresponsabilidad por robo o incendio de vehículo, salvo que medie culpa indubitable del personal del local, es decir, asunción del riesgo por cada

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

copropietario y liberación a los demás, salvo circunstancias muy claras de culpabilidad; d) consignación clara del lugar que le corresponde a cada copropietario, superficie, número, etc.; e) uso de los pasillos de circulación con autorización o no de estacionamiento en ella; f) movimiento de los vehículos o no por personal del garaje; g) en su caso, si deben dejarse las llaves, dónde y a quién; h) en los casos en que pueda lavarse los vehículos, horario para ello y turnos. En los casos contrarios consignar la prohibición expresa; i) posibilidad o no de depositar efectos vinculados al automóvil en el garaje; j) tenencia de llaves de las puertas de acceso, claramente establecida a favor de los copropietarios del garaje; k) prohibición de efectuar reparaciones de mecánica pesada; l) prohibición de almacenamiento de combustible; ll) limitación del tamaño de los vehículos a guardar, a las medidas máximas de largo y ancho de la unidad correspondiente; en los casos que no hay cocheras determinadas sino derecho de estacionamiento, fijar dichas medidas; m) relaciones con el personal general del consorcio, sin interferir las funciones del mismo, contemplando especialmente el acceso a bauleras, salas de máquina, etc. a través del garaje; n) contratación de seguro de incendio, accidentes del personal, y demás que se estimen convenientes; o) prohibición de permanencia de personas en el interior de los vehículos estacionados en el garaje.

La necesidad de estas normatividades expresas se acentúa en aquellos edificios expresamente destinados a la guarda de vehículos, en los que en gran número de éstos impone una gran actividad multiplicadora de los riesgos y que se traduce, entre otras exigencias, así la de disponer de más personal, eventualmente en turno, y que generalmente se ve obligado a mover los coches. En este supuesto la reglamentación debe ser muy precisa para evitar responsabilidades patrimoniales elevadas, que con una adecuada previsión puede ser innecesario afrontar. En el caso del pigeon hole, debe contemplarse la incidencia del aspecto máquina, tanto en lo que hace a lo patrimonial como en los daños directos o indirectos que su uso puede ocasionar, pues no sólo debe contemplarse la lesión directa al vehículo sino el perjuicio indirecto por su indisponibilidad, que puede reconocer también como causa la descompostura del mecanismo y el bloqueo de los vehículos en sus unidades.

Es mi deseo que sirvan estas breves sugerencias de utilidad para quienes deben estructurar el régimen de edificios contemplados en los supuestos analizados, confiando que el desarrollo futuro de nuestro país, y las crecientes exigencias que ello aparejará, conduzcan a regulaciones cada vez más eficaces y perfectas.