

Estado Libre Asociado de Puerto Rico
TRIBUNAL DE APELACIONES
REGIÓN JUDICIAL DE SAN JUAN

CARMEN L. CLAUDIO
MONTES Y OTROS

Demandantes-Apelados

Vs.

MUNICIPIO DE SAN
JUAN Y OTROS

Demandados-Apelados

AUTORIDAD DE
CARRETERAS Y
TRANSPORTACIÓN

Demandada-Apelante

SUCN. DE CARMEN
LOURDES RUIZ PAGÁN

Demandantes-Apelados

Vs.

MUNICIPIO DE SAN
JUAN Y OTROS

Demandados-Apelados

AUTORIDAD DE
CARRETERAS Y
TRANSPORTACIÓN

Demandada-Apelante

Apelación procedente
del Tribunal de
Primera Instancia,
Sala Superior de San
Juan

Caso Núm.:
KDP2010-0840 (808)

Caso Núm.:
KDP2009-1417 (808)

Sobre: Daños y
Perjuicios

Panel integrado por su presidenta, la Juez García García, el
Juez Hernández Sánchez y la Jueza Soroeta Kodesh

García García, Juez Ponente

SENTENCIA

En San Juan, Puerto Rico, a 24 de junio de 2015.

La Autoridad de Carreteras y Transportación (en adelante,
ACT o apelante) comparece ante nosotros en los casos
consolidados de epígrafe. En el caso KLAN201401296, nos solicita
que revisemos una sentencia parcial que dictó el Tribunal de

Primera Instancia, Sala de San Juan, el 2 de junio de 2014 y notificó el 6 del mismo mes y año. Mediante el dictamen antes mencionado se desestimó la causa de acción contra el Municipio de San Juan (en adelante, Municipio o apelado) en la demanda enmendada por daños y perjuicios que instaron Carmen L. Claudio Montes, su esposo Faustino Trinidad Rodríguez y la Sociedad Legal de Gananciales compuesta por ambos (en adelante, Claudio) contra el Municipio y otros codemandados.

En el caso KLAN201401408, la ACT solicita que revisemos una sentencia parcial que dictó el Tribunal de Primera Instancia, Sala de San Juan, el 15 de mayo de 2014 y notificó el 27 del mismo mes y año. Mediante el referido dictamen el foro primario desestimó la causa de acción contra el Municipio relacionada a una demanda por daños y perjuicios que presentó Carmen Lourdes Ruiz Pagán (Ruiz) contra el Municipio y otros codemandados.

La Honorable Juez Katheryne D. Silvestry emitió las dos sentencias parciales aquí impugnadas, bajo el fundamento de que en virtud de la Ley Núm. 207-2000, *infra*, es la ACT y no el Municipio el responsable de la falta de mantenimiento de las aceras donde ocurrieron las caídas que motivan ambas reclamaciones en daños.

La ACT solicitó separada e infructuosamente la reconsideración de los dictámenes antes mencionados.

Por su parte, el Municipio se opuso a ambos recursos mediante su *Alegato en Oposición a Apelación*.

Consolidados ambos recursos, con el beneficio de la comparecencia de la ACT y del Municipio, procedemos a resolver a la luz del Derecho aplicable.

I

A continuación hacemos un breve recuento de forma separada de los hechos más relevantes a cada caso, según surgen de los expedientes ante nuestra consideración.

A. KLAN201401296

Este caso tuvo su origen el 24 de junio de 2010, con la presentación por parte de Claudio de una demanda por daños y perjuicios contra el Municipio y su aseguradora.¹ En esta, se alegó que la señora Carmen L. Claudio Montes sufrió una caída el 12 de mayo de 2010, mientras caminaba por la carretera hacia la estación del Tren Urbano en Cupey. En específico, se adujo que la caída ocurrió al subir una rampa de impedidos localizada en una acera próxima al Tren Urbano, frente a Mueble Electric. Claudio alegó que el Municipio permitió que existieran condiciones peligrosas en la rampa, que eran conocidas por este por ser el responsable de ofrecer el mantenimiento a dicha acera. Claudio reclamó por los alegados daños sufridos como consecuencia de la caída antes mencionada.

El 27 de febrero de 2012 el Municipio solicitó la desestimación de la demanda, por entender que esta no presentaba una reclamación que justificara la concesión de un remedio. Alegó que la jurisdicción, control y mantenimiento del área donde se alegaba ocurrió la caída pertenecían única y exclusivamente a la ACT. Acompañó su escrito con una certificación del Área de Operaciones e Ingeniería del Municipio que indicaba lo antes expresado.²

¹ En la demanda figuran como demandados el Municipio de San Juan p/c del Hon. Jorge A. Santini Padilla, Admiral Insurance Company, Compañías aseguradoras "A", "B" y "C", Fulano de Tal, Sutano de Tal y Mengano de Cual. Véase Ap. de KLAN201401296, págs. 1-5.

² La certificación es de 13 de junio de 2011 y la firma Elba I. Delgado Castro, Supervisora de Sección, Oficina de Tránsito y Transportación, Área de Operaciones e Ingeniería del Municipio y lee como sigue: "CERTIFICO Que las rampas para personas con impedimento ubicadas en la estación del Tren Urbano en la intersección de las Carreteras PR-1 y PR-176 en el sector Cupey (sic) Río Piedras No están bajo la jurisdicción, control y mantenimiento del Municipio de San Juan. Que las aceras y rampas para personas con impedimento ubicadas en la estación del Tren Urbano en la mencionada intersección las Carreteras PR-1 y PR-176 en el sector Cupey de Río Piedras están bajo la custodia, control y mantenimiento de la Autoridad de Carreteras y Transportación del Gobierno de Puerto Rico." Véase Ap. de KLAN201401296, pág. 12.

La demanda se enmendó el 8 de marzo de 2012 para incluir a la ACT como codemandada.

El Municipio contestó la demanda enmendada y, en esencia, negó responsabilidad sobre el área en controversia y sobre el incidente alegado.

Por su parte, ACT presentó su contestación a la demanda enmendada, donde negó ser responsable por los daños reclamados. Posteriormente, se opuso a la moción de desestimación del Municipio. Luego, el 27 de agosto de 2012, ACT solicitó la desestimación por prescripción de la acción en su contra.

Tras varios trámites procesales, el 17 de abril de 2013 el Municipio presentó una *Moción en oposición a desestimación y solicitando desestimación*. Allí adujo que la Ley de la Autoridad de Carreteras y Transportación, según enmendada, Ley Núm. 207-2000, *infra*, le concedía a la ACT la jurisdicción, control y mantenimiento del área donde se alegaba ocurrió la caída, por lo que sostuvo que ACT debía permanecer en el pleito.³

El 14 de agosto de 2013 el tribunal de instancia dictó una sentencia parcial en la que declaró con lugar la solicitud de desestimación de la ACT. Determinó que no surgía de la Ley Núm. 207-2000, *infra*, que se le hubiese transferido a la ACT la jurisdicción, control y mantenimiento de las aceras dentro de la llamada “zona de influencia” y que el referido estatuto tampoco había derogado la Ley de Travesías, *infra*, la cual confiere a los municipios jurisdicción sobre las aceras.

Inconforme, el Municipio solicitó oportunamente la reconsideración del referido dictamen, reiterando su argumento en cuanto a que la Ley Núm. 207-2000, *infra*, tiene como fin promover

³ En su moción incluyó la certificación de la Oficina de Tránsito y Transportación del Área de Operaciones e Ingeniería del Municipio que acompañó su solicitud de desestimación previa.

la protección y seguridad de la propiedad y de los usuarios, incluso sobre la “zona de influencia”.

La ACT no presentó oposición a la solicitud de reconsideración del Municipio, a pesar de la prórroga que se le concedió para ello. Finalmente, el 2 de junio de 2014, el foro de instancia declaró con lugar la reconsideración. Como consecuencia, dejó sin efecto la sentencia parcial de 14 de agosto de 2013 y desestimó la causa de acción a favor del Municipio. Concluyó que el Municipio no tenía control, jurisdicción y mantenimiento del área donde se alegaba ocurrió la caída de la señora Claudio.⁴ Luego, el 7 de junio de 2014 el tribunal denegó una oportuna solicitud de reconsideración que presentó la ACT.

No conforme con la anterior determinación, la ACT presentó el recurso de apelación KLAN201401296, en el que le imputó al tribunal la comisión de los siguientes errores:

Primer error: Erró el TPI en su interpretación y aplicación de las disposiciones de la Ley Núm. 207 de 25 de agosto de 2000; la cual enmendó a la Ley Ley (sic) Núm. 74 del 23 de junio de 1965, conocida como la Ley de la Autoridad de Carreteras y Transportación.

Segundo error: Erró el TPI resolver (sic) que el Municipio no tiene el control, jurisdicción y mantenimiento del área donde ocurrió el alegado accidente y, mediante una interpretación errónea de la Ley 207-2000, encontrar que ACT sí la tiene y ordenar la continuación de los procedimientos en cuanto a ACT.

B. KLAN201401408

El 29 de octubre de 2009, Carmen Lourdes Ruiz Pagán presentó una demanda por daños y perjuicios contra el Municipio y la ACT, entre otros codemandados.⁵ Alegó que el 23 de octubre

⁴ En lo pertinente, la sentencia lee como sigue: “Examinada la *Moción en Reconsideración* del MSJ, se declara Con Lugar y se deja sin efecto la Sentencia Parcial del 14 de agosto de 2013. Se ordena la continuación de los procedimientos en cuanto a la Autoridad de Carreteras y Transportación. En su consecuencia se dicta Sentencia Parcial en cuanto al Municipio de San Juan por no tener el control, jurisdicción y mantenimiento del área donde ocurrió el alegado accidente... Véase Ap. de KLAN201401296, pág. 93.

⁵ La parte demandada era: Municipio de San Juan, Estado Libre Asociado de Puerto Rico, Departamento de Transportación y Obras Públicas, Autoridad de Carreteras, Tren Urbano, John Doe y Richard Roe y Aseguradoras X, Y, Z. Véase Ap. KLAN201401408, págs. 1-3. Posteriormente se desistió con perjuicio en cuanto a los codemandados Estado Libre Asociado de Puerto Rico y el Departamento de Transportación y Obras Públicas. Véase Ap. KLAN201401408, pág. 17.

de 2008 sufrió una caída mientras caminaba por la acera de la Calle Coll y Toste, colindante al Centro Judicial de San Juan. Adujo que la caída fue consecuencia de haber tropezado con una loseta de la acera que estaba fuera de lugar y se encontraba levantada sobre la superficie. Ruiz reclamó indemnización por los daños físicos y emocionales sufridos como consecuencia de la caída.⁶

Surge del expediente que la Estación Piñero del Tren Urbano, propiedad de la ACT, está localizada en la Calle Coll y Toste en el lado opuesto al Centro Judicial de San Juan. La acera en donde se alega que ocurrió la caída de Ruiz forma parte de un área que los contratistas de la ACT remodelaron durante la construcción de la Estación Piñero y en la que se instalaron unas losetas que, según se alega, causaron la caída. Luego del accidente de Ruiz, la ACT reparó el área descrita en la demanda.⁷

La ACT contestó la demanda oportunamente y, en esencia, negó las alegaciones en su contra. Como parte de sus defensas afirmativas, expresó que el lugar donde se alegaba que habían ocurrido los hechos estaba fuera de los predios por los cuales podría responder.⁸

Por su parte, el Municipio solicitó la desestimación de la demanda en su contra alegando, en esencia, que no era responsable de los daños reclamados pues no le pertenecía la acera donde ocurrió el accidente ni era su responsabilidad el mantenimiento de la misma. Asimismo, adujo que la responsabilidad por el mantenimiento, protección y seguridad de la propiedad y de los usuarios del Tren Urbano y las vías peatonales dentro de un radio de 500 metros de los accesos a las estaciones

⁶ Consta en el expediente que Ruiz falleció en el 2012 por causas no relacionadas a los daños alegados en la demanda, dejando como herederos a sus hijos mayores de edad. La Sucesión de Ruiz es la parte demandante en el KLAN201401408.

⁷ Véanse hechos 18 y 19 incluidos en el recurso KLAN201401408.

⁸ Véase Ap. KLAN201401408, págs. 4-7.

del tren era de la ACT, de acuerdo a la Ley 207-2000. Acompañó su escrito con una declaración jurada de Eddie N. De León Pérez, Inspector de Ordenamiento Urbano de la Oficina de Tránsito y Transportación del Área de Operaciones e Ingeniería del Municipio (en adelante, Inspector De León), con fecha de 1 de octubre de 2013, donde este indica que el lugar alegado del accidente queda a 39.48 metros de distancia del acceso o entrada a la Estación Piñero.⁹ Posteriormente, el Municipio presentó una *Moción para Suplementar y Reiterar Solicitud de Desestimación* con la que incluyó, además del documento antes referido: una certificación de 1 de junio de 2010 y una certificación juramentada de 11 de mayo de 2011, ambas firmadas por el mencionado Inspector De León, donde indica que el área en cuestión no está bajo la jurisdicción del Municipio y que fue remodelada como parte de la estación del Tren Urbano; y parte de una transcripción que adujo correspondía a la deposición que se le tomó al Inspector De León el 5 de febrero de 2014.¹⁰

Luego de algunos eventos procesales, Ruiz se opuso a la desestimación que solicitó el Municipio y alegó que tanto este como la ACT eran responsables de los daños que reclamaba en la demanda. La ACT no presentó oposición a la solicitud de desestimación del Municipio.

Así las cosas, el tribunal de instancia dictó una sentencia parcial el 15 de mayo de 2014, que notificó el 27 del mismo mes y año.¹¹ Mediante la misma, acogió la moción de desestimación que presentó el Municipio. El foro primario determinó que la Ley 207-2000, *infra*, le concedió a la ACT la responsabilidad de velar por la protección y seguridad de los usuarios, así como brindar el mantenimiento apropiado a las aceras dentro de un

⁹ Véase Ap. KLAN201401408, págs. 55-61.

¹⁰ Véase Ap. KLAN201401408, págs. 81-94.

¹¹ Véase Ap. KLAN201401408, págs. 102-104.

radio de 500 metros que establece la “zona de influencia”. Por ello, concluyó que ACT era el único responsable de la falta de mantenimiento de la acera objeto de la controversia y del accidente que sufrió Ruiz.

La ACT solicitó reconsideración de la determinación indicada arriba.¹² Por su lado, el Municipio presentó su oposición el 22 de julio de 2014.¹³

El 23 de julio de 2014, el foro primario declaró no ha lugar la solicitud de reconsideración “por los fundamentos expresados por el Municipio de San Juan en su oposición” y notificó dicha denegatoria el 29 de julio de 2014.¹⁴

Inconforme, el 28 de agosto de 2014, ACT presentó el recurso KLAN201401408, donde formuló los siguientes señalamientos de error:

Primer error: Erró el TPI en su interpretación y aplicación de las disposiciones de la Ley Núm. 207 de 25 de agosto de 2000; la cual enmendó a la Ley Ley (sic) Núm. 74 del 23 de junio de 1965, conocida como la Ley de la Autoridad de Carreteras y Transportación.

Segundo error: Erró el TPI al resolver que la única parte responsable de la falta de mantenimiento de la acera objeto de controversia y del accidente sufrido por la demandante es la Autoridad y, por consiguiente, al desestimar la acción iniciada en contra del Municipio.

Tercer error: Erró el TPI al no desestimar la acción en contra del Municipio o, en la alternativa, al no declarar no ha lugar la solicitud de desestimación de la acción solicitada por el Municipio hasta que se celebre el juicio y se presente la prueba relacionada con la responsabilidad de cada parte co-demandada, según solicitado por la parte demandante.

II

A. Desestimación

La Regla 10.2 de Procedimiento Civil, 32 LPRA Ap. V, R. 10.2, establece que cualquier defensa de hechos o de derecho

¹² Véase Ap. KLAN201401408, págs. 105-332.

¹³ Véase Ap. KLAN201401408, págs. 339-356.

¹⁴ El Municipio sustentó su oposición en las disposiciones de la Ley Núm. 207-2000; en que el estatuto antes mencionado es una ley especial que prevalece sobre la Ley de Travesía; y en que la ACT carecía de legitimación para solicitar la reconsideración de la determinación de desestimar la causa de acción contra el Municipio. Véase Ap. KLAN201401408, págs. 357-360.

que se tenga contra una reclamación se expondrá en la alegación responsiva. No obstante, esta misma regla permite que la parte contra quien se ha instado la demanda presente una moción de desestimación, en la que se alegue cualquiera de las siguientes defensas: (1) falta de jurisdicción sobre la materia, (2) falta de jurisdicción sobre la persona, (3) insuficiencia del emplazamiento, (4) insuficiencia del diligenciamiento del emplazamiento, (5) dejar de exponer una reclamación que justifique la concesión de un remedio, y (6) dejar de acumular una parte indispensable. Trans-Oceanic Life Ins. v. Oracle Corp., 184 DPR 689 (2012).

Además, la mencionada regla dispone lo siguiente:

Si en una moción en que se formula la defensa número (5) se exponen materias no contenidas en la alegación impugnada, y éstas no son excluidas por el tribunal, la moción deberá ser considerada como una solicitud de sentencia sumaria y estará sujeta a todos los trámites ulteriores provistos en la Regla 36 de este apéndice hasta su resolución final, y todas las partes deberán tener una oportunidad razonable de presentar toda materia pertinente a tal moción bajo dicha regla.

Para disponer adecuadamente de una moción de desestimación conforme a la regla precitada, el tribunal tiene la obligación de dar por ciertas y buenas todas las alegaciones fácticas de la demanda que hayan sido aseveradas de manera clara y concluyente, y que de su faz no den margen a dudas. Trinidad Hernández et al v. ELA et al, 188 DPR 828 (2013); Colón v. Lotería, supra; Roldán v. Lutrón, S.M., Inc., 151 DPR 883 (2000).

Ante una moción de desestimación, las alegaciones hechas en la demanda hay que interpretarlas conjuntamente, liberalmente y de la manera más favorable posible para la parte demandante. Trinidad Hernández et al v. ELA et al, supra; Ortiz Matías et al v. Mora Development, 187 DPR 649 (2013); Asoc. Fotoperiodistas v. Rivera Schatz, 180 DPR 920, 935 (2011). En estos casos, únicamente se desestimará la demanda si se demuestra que el

demandante no tiene derecho a remedio alguno bajo cualesquiera hechos que se puedan probar en el juicio. Ortiz Matías et al. v. Mora Development, *supra*; S.L.G. Sierra v. Rodríguez Luciano, 163 DPR 738 (2005); López Rivas v. Sria. de Justicia, 162 DPR 345 (2004); Pressure Vessels P.R. v. Empire Gas P.R., 137 DPR 497, 505 (1994).

Finalmente, es una norma firmemente establecida que de ordinario los tribunales apelativos no debemos intervenir en el ejercicio de la discreción de los foros de instancia, salvo que se demuestre que hubo un craso abuso de discreción, perjuicio, error manifiesto o parcialidad. Trans-Oceanic Life Ins. v. Oracle Corp., *supra*; Lluch v. España Service Sta., 117 DPR 729, 745 (1986).

B. Ley de Travesías

Conforme a la Ley Núm. 49 de 1 de diciembre de 1917, 9 LPRA secs. 12 *et seq.*, el Secretario de Transportación y Obras Públicas es el responsable de la conservación de los trozos de carreteras que atraviesan las zonas urbanas de los pueblos, conocidos como “travesías”. 9 LPRA sec. 12. En lo pertinente, la citada Ley 49 dispone:

Las travesías de los pueblos que por virtud de las secs. 12 a 18 de este título sean conservadas por el Departamento de Transportación y Obras Públicas serán consideradas como parte de las carreteras estatales y sometidas a las disposiciones vigentes en la ley para la conservación y policía de los caminos públicos del Estado Libre Asociado de Puerto Rico. Los municipios tendrán jurisdicción sobre las dos zonas urbanizadas, a ambos lados de la travesía, y podrán fijar las alineaciones para construcción de edificios y aceras de acuerdo con lo que dispongan las ordenanzas municipales.... (Énfasis nuestro)
9 LPRA sec. 13.

En Pérez v. Mun. de Lares, 155 DPR 697, 711 (2001), el Tribunal Supremo de Puerto Rico reiteró la doctrina en cuanto a la responsabilidad de los municipios por la condición de sus aceras. En el mencionado caso se indicó que el municipio tiene el deber de mantener las aceras en razonable estado de seguridad. En ese

sentido, añadió: “[e]l municipio no tiene que mantenerla en un estado perfecto, ni ser un asegurador absoluto de la seguridad de todo peatón, pero sí tiene tal deber y obligación.” *Íd.*, a las págs. 711-712.

C. Ley de la Autoridad de Carreteras y Transportación

La Ley Núm. 207-2000 enmendó la Ley de la Autoridad de Carreteras y Transportación, Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada, 9 LPRA secs. 2001-2021, para los siguientes fines:

.... autorizar a dicha Autoridad a entrar en acuerdos con otras entidades, públicas o privadas, para el desarrollo de usos, actividades y estructuras en terrenos aledaños a facilidades de tránsito o de transportación y en el espacio aéreo sobre las mismas, a participar de las rentas generadas, y para estos propósitos adquirir o disponer de terrenos y propiedades mediante venta, permuta, arrendamiento, o de cualquier otra forma, salvo expropiación, a los fines de proveer seguridad y un ambiente adecuado en torno a sus facilidades de tránsito o de transportación, además autorizarla para generar patrocinio e ingresos para financiar las operaciones de dichas facilidades, para cubrir el costo de sus, (sic) servicios complementarios y para permitirle a la Autoridad que utilice cualquier ganancia proveniente de estas actividades para cualquiera de sus fines corporativos; proveer para que la Junta de Planificación o Municipios Autónomos, en coordinación con la Autoridad, creen Distritos Especiales de Planificación que guíen el desarrollo de los usos y actividades, existentes y futuros, en los terrenos aledaños a facilidades de tránsito o de transportación, de forma integrada a dichas facilidades, maximizando el beneficio social a obtenerse de éstas y propiciando su éxito y salud económica, en el contexto de un apropiado desarrollo urbano y la protección del ambiente y del interés público; eliminar toda referencia a la Junta de Gobierno de la Autoridad de conformidad con el Plan de Reorganización Número 6 de 1971; y para enmendar el Artículo 11 de la Ley de la Autoridad de Carreteras y Transportación para otros fines. (Énfasis nuestro).

En la exposición de motivos de la Ley Núm. 207-2000, *supra*, el legislador expresó que mediante dicho estatuto se autorizaba el desarrollo conjunto público/privado, asociado a facilidades de tránsito o de transportación como el Tren Urbano. Además, indicó que:

La [ACT], en su función como desarrollador de sistemas de transportación que permiten hacer realidad lo propuesto en planes para áreas específicas, tiene además la obligación ineludible de promover el patrocinio y proveer el mayor grado posible de seguridad a los usuarios de sus facilidades de tránsito o de transportación, objetivo que se alcanza, entre otros, con los desarrollos que en virtud de esta legislación podrán hacerse en tomo a dichas facilidades. Esto ubica a la Autoridad, actuando en consideración de los planes que a estos fines existan o que se adopten por la Junta de Planificación y los municipios autónomos, en posición de implantar dichos planes, lo cual puede lograrse mediante acuerdos con otras entidades, públicas o privadas, que resulten en desarrollos específicos y beneficios concretos para los participantes y la comunidad en general. El propio mecanismo de utilizar los nuevos desarrollos, para generar recursos que se inviertan en la operación, mejoras y crecimiento del sistema de transportación, genera un ciclo positivo de creación de riqueza social y mejoras en la calidad de vida urbana.

...[e]n estos momentos, conviene al interés público proveerle a la Autoridad de Carreteras y Transportación los poderes necesarios para fomentar y viabilizar el desarrollo de proyectos en tomo a facilidades tales como el Tren Urbano, así como participar de los beneficios económicos que dichos proyectos propiciarán en su entorno. Al así hacerlo, se promueven las políticas públicas de transporte colectivo, la protección del ambiente y un sano ambiente urbano, así como la meta de lograr el máximo beneficio de la inversión pública, a la vez que se reduce el impacto que tienen las operaciones de las facilidades de tránsito o de transportación sobre los recursos de la Autoridad. (Énfasis nuestro)

En lo pertinente a los casos consolidados ante nuestra consideración, la Ley de la Autoridad de Carreteras y Transportación, *supra*, incluye las siguientes definiciones:

(c). Facilidades de tránsito y transportación.—
Significará:

- (1). Carreteras, avenidas, caminos, calles, autopistas, puentes, túneles, canales, estaciones, terminales, vías férreas, trenes, autobuses, embarcaciones y cualquier otra facilidad terrestre o acuática, necesaria o aconsejable en relación con el movimiento de personas, de carga, de vehículos o de embarcaciones.
- (2). Áreas o estructuras de aparcamiento y otras facilidades necesarias o aconsejables en relación con el estacionamiento, la carga y la descarga de toda clase de vehículos y embarcaciones.

(3). Toda la propiedad, derechos, y servidumbres, e intereses sobre los mismos, que sean necesarios o aconsejables para la construcción, mantenimiento, control, operación o desarrollo de tales facilidades de tránsito.

(4). Sistemas, equipo y mecanismos de operación y control del movimiento de vehículos y personas en vías públicas, incluso sistemas de comunicación y señales, cobertizos para pasajeros, terminales o centros intermodales o multimodales, vehículos, sistemas de transmisión de energía para la operación de vehículos de pasajeros, y otros sistemas y facilidades públicas relacionadas a la operación y mantenimiento de los equipos y vehículos utilizados para la transportación de pasajeros.

.....

(e). Zona de influencia.— Significará aquella área geográfica dentro de un radio de quinientos (500) metros medidos desde los límites de propiedad de los accesos a estaciones de tren, incluyendo los terrenos y estructuras situados dentro y fuera del derecho de vía adquirido para dichas facilidades, así como en el espacio aéreo sobre las mismas, dentro de la cual la Autoridad ejercerá las facultades conferidas en este capítulo, con el fin de promover la protección y seguridad de la propiedad y de los usuarios, al igual que el uso ordenado e intenso de los terrenos, de forma tal que propenda a mejorar el entorno urbano. Se entenderá que incluye, sin que ello implique una limitación, las calles, caminos, vías peatonales, servicios públicos, áreas de recreo, mobiliario urbano, áreas de siembra, edificios, estructuras y facilidades, así como todas aquellas otras cosas necesarias o convenientes a dicho concepto. Toda propiedad que ubique total o parcialmente dentro del radio anteriormente indicado se considerará que está ubicada dentro de la Zona de Influencia.

(f). Distrito Especial de Desarrollo.— Significará un Distrito Especial de Planificación, definido por la Junta de Planificación o por municipios declarados autónomos de acuerdo a las secs. 4001 et seq. del Título 21, y que tengan jurisdicción sobre el área en cuestión, para aquellas áreas alrededor de estaciones de tren, incluyendo los terrenos y estructuras situados dentro y fuera del derecho de vía adquirido para dichas facilidades, así como en el espacio aéreo sobre las mismas, en relación a los cuales se establecerán requisitos especiales que permitan y promuevan desarrollos de alta densidad y usos de terreno que estén en armonía, promuevan, integren y maximicen el uso eficiente de dichas facilidades, la protección y seguridad de

la propiedad y de los usuarios, y donde se promueva además el uso ordenado e intenso de los terrenos, de forma tal que propenda a mejorar el entorno urbano. Se entenderá que incluye, sin que ello implique una limitación, las calles, caminos, vías peatonales, servicios públicos, áreas de recreo, mobiliario urbano, áreas de siembra, edificios, estructuras y facilidades, así como todas aquellas otras cosas necesarias o convenientes a dicho concepto. (Énfasis nuestro). 9 LPRA sec. 2003

La Ley de la Autoridad de Carreteras y Transportación, *supra*, requiere que antes de que la Junta de Planificación o un municipio apruebe un proyecto de construcción que ubique dentro de la zona de influencia o de un distrito especial de desarrollo, se obtenga el endoso del mismo de parte de la ACT, como se indica a continuación:

Obras públicas—Coordinación, Distritos Especiales de Desarrollo

- (a) La Junta de Planificación o los municipios declarados autónomos de acuerdo a las secs. 4001 et seq. del Título 21, y que tengan jurisdicción sobre el área en cuestión, en coordinación con la Autoridad, establecerán Distritos Especiales de Desarrollo en áreas en torno a estaciones de tren. Dichos Distritos abarcarán un área geográfica no menor de la Zona de Influencia en torno a cada estación y podrán incluir uno o más solares o pertenencias, o solamente parte de los mismos bien sean de propiedad privada o pública; Disponiéndose, que previo a establecer un Distrito Especial de Desarrollo se celebrará una vista pública según lo dispuesto por la sec. 62z del Título 23, o por las secs. 2101 et seq. del Título 3. La Autoridad podrá tomar la iniciativa de solicitar la designación de uno o más Distritos Especiales de Desarrollo, en cuyo caso la Junta de Planificación, o el municipio autónomo en cuestión, deberá iniciar el proceso de vista pública dentro de un término no mayor de treinta (30) días, contados a partir de que la Autoridad complementa y se dé por radicada la solicitud correspondiente. La designación de estos Distritos se resolverá de conformidad con las disposiciones de las secs. 2101 et seq. del Título 3. Igual procedimiento se observará para la eliminación, ampliación, reducción, o cualquier modificación del área de tales Distritos. Una vez designado un Distrito Especial de Desarrollo, su plan regirá sobre cualquier otro plan aprobado previamente; Disponiéndose, que en caso de que cualquier persona o entidad hubiese adquirido, conforme a derecho, unos derechos de desarrollo incompatibles con los nuevos planes, la Autoridad podrá, si así resulta conveniente a sus fines,

adquirir los mismos por cualquier modo disponible en ley, excepto mediante la expropiación forzosa.

- (b) La Junta de Planificación, o el municipio autónomo en cuestión, previo a la aprobación de cualquier proyecto de construcción público o privado que haya de realizarse dentro de una Zona de Influencia o dentro de un Distrito Especial de Desarrollo, solicitará el endoso de dicho proyecto a la Autoridad. La Autoridad responderá a la referida solicitud en o antes de treinta (30) días, contados a partir de la fecha de su notificación. (Énfasis nuestro). 9 LPRA sec. 2005

D. Sentencia sumaria

La sentencia sumaria es el mecanismo procesal mediante el cual se le confiere discreción al juzgador para dictar sentencia sobre la totalidad de una reclamación o sobre cualquier controversia comprendida en esta, sin la necesidad de celebrar una vista evidenciaria o juicio, cuando de los documentos no controvertidos que acompañan la solicitud –y de la totalidad de los autos- surge que no hay una controversia real y sustancial sobre los hechos esenciales o materiales, y sólo resta aplicar el derecho. Meléndez González et al v. M. Cuebas, Inc., Op. de 21 de mayo de 2015, 2015 TSPR 70, 193 DPR ___ (2015); Reyes Sánchez v. Eaton Electrical, 189 DPR 586 (2013); SLG Zapata-Rivera v. J.F. Montalvo, 189 DPR 414 (2013); P.A.C. v. E.L.A. I, 150 DPR 359 (2000). En virtud de la Regla 36 de Procedimiento Civil, 32 LPRA Ap. V, R. 36, cualquiera de las partes puede solicitar al tribunal que dicte sentencia de forma sumaria a su favor por la totalidad o solo una de las reclamaciones enumeradas en la demanda. Nieves Díaz v. González Massas, 178 DPR 820, 847 (2010); Echandi Otero v. Stewart Title, 174 DPR 355, 368 (2008).¹⁵ Solamente procede dictar sentencia sumaria cuando surge de manera clara que, ante los hechos materiales no controvertidos, el promovido no puede

¹⁵ A pesar de que citamos casos anteriores a la vigencia de la actual Regla 36 de Procedimiento Civil de 2009, *supra*, el análisis sobre cuándo procede una sentencia sumaria es el mismo bajo la actual Regla 36 que bajo la derogada Regla de Procedimiento Civil de 1979, 32 LPRA Ap. III, R. 36. Pepsi-Cola v. Mun. Cidra et al, 186 DPR 713 (2012), nota al calce núm. 32.

prevalecer ante el derecho aplicable y el Tribunal cuenta con la verdad de todos los hechos necesarios para poder resolver la controversia. Meléndez González et al v. M. Cuebas, Inc., *supra*; Const. José Carro v. Mun. Dorado, 186 DPR 113, 129 (2012); Nieves Díaz v. González Massas, *supra*, pág. 848.

El principio rector que debe guiar al juzgador en la determinación sobre si procede o no la sentencia sumaria es el sabio discernimiento. Cruz Marcano v. Sánchez Tarazona, 172 DPR 526, 549 (2007). El tribunal está impedido de dictar sentencia sumaria cuando: (1) existen hechos materiales y esenciales controvertidos; (2) hay alegaciones alternativas en la demanda que no han sido refutadas; (3) surge de los propios documentos que se acompañan con la moción una controversia real sobre algún hecho material y esencial; o (4) como cuestión de derecho no procede. Echandi Otero v. Stewart Title, *supra*.

El propósito de esta regla es aligerar la tramitación de un caso porque no es necesaria una vista, ya que los documentos no controvertidos que acompañan la moción de sentencia sumaria demuestran que no hay una controversia de hechos real y sustancial, y sólo resta aplicar el derecho. Meléndez González et al v. M. Cuebas, Inc., *supra*; Ramos Pérez v. Univisión, 178 DPR 200 (2010).

La parte que promueve la moción de sentencia sumaria debe establecer su derecho con claridad y demostrar que no existe controversia sustancial o real en cuanto a algún hecho material, es decir, en cuanto a ningún componente de la causa de acción. Meléndez González et al v. M. Cuebas, Inc., *supra*; Mun. de Añasco v. ASES et al., 188 DPR 307, 326 (2013); Nieves Díaz v. González Massas, *supra*, pág. 848; González Aristud v. Hosp. Pavía, 168 DPR 127, 137 (2006).

Por otro lado, tanto la parte que promueve la sentencia sumaria como la parte que se opone a esta deben cumplir con los requisitos de forma que especifica la Regla 36 de Procedimiento Civil, *supra*, para que pueda considerarse su solicitud. Meléndez González et al v. M. Cuebas, Inc., supra. En ese sentido, nuestro Tribunal Supremo ha expresado que la parte promovente debe incluir un listado de hechos no controvertidos, desglosados en párrafos debidamente numerados y, para cada uno de ellos, especificar la página o el párrafo de la declaración jurada y otra prueba admisible que lo apoya. *Íd.* A su vez, la parte que se opone a la moción de sentencia sumaria tiene la obligación de “citar específicamente los párrafos según enumerados por el promovente que entiende están en controversia y, para cada uno de los que pretende controvertir, detallar la evidencia admisible que sostiene su impugnación con cita a la página o sección pertinente”. Meléndez González et al v. M. Cuebas, Inc., supra; SLG Zapata-Rivera v. J.F. Montalvo, supra, pág. 432.

En cuanto a las obligaciones de los tribunales al atender unas solicitudes de sentencia sumaria, la Regla 36.4 de Procedimiento Civil, *supra*, les requiere a los jueces que aun cuando denieguen, parcial o totalmente, una moción de sentencia sumaria, determinen los hechos que han quedado incontrovertidos y aquellos que aún están en controversia. Meléndez González et al v. M. Cuebas, Inc., supra.

Los tribunales apelativos debemos recurrir a los mismos criterios utilizados por el foro de primera instancia al revisar la corrección de su decisión de dictar o no una sentencia sumariamente. En el caso reciente Meléndez González et al v. M. Cuebas, Inc., supra, nuestro más Alto Foro se expresó sobre nuestro estándar de revisión como sigue:

Primero, reafirmamos lo que establecimos en *Vera v. Dr. Bravo*, supra, a saber: el Tribunal de Apelaciones se encuentra en la misma posición del Tribunal de Primera Instancia al momento de revisar Solicitudes de Sentencia Sumaria. En ese sentido, está regido por la Regla 36 de Procedimiento Civil, supra, y aplicará los mismos criterios que esa regla y la jurisprudencia le exigen al foro primario. Obviamente, el foro apelativo intermedio estará limitado en el sentido de que no puede tomar en consideración evidencia que las partes no presentaron ante el Tribunal de Primera Instancia y no puede adjudicar los hechos materiales en controversia, ya que ello le compete al foro primario luego de celebrado un juicio en su fondo. La revisión del Tribunal de Apelaciones es una *de novo* y debe examinar el expediente de la manera más favorable a favor de la parte que se opuso a la Moción de Sentencia Sumaria en el foro primario, llevando a cabo todas las inferencias permisibles a su favor.

Segundo, por estar en la misma posición que el foro primario, el Tribunal de Apelaciones debe revisar que tanto la Moción de Sentencia Sumaria como su Oposición cumplan con los requisitos de forma codificados en la Regla 36 de Procedimiento Civil, supra, y discutidos en *SLG Zapata-Rivera v. JF Montalvo*, supra.

Tercero, en el caso de revisión de una Sentencia dictada sumariamente, el Tribunal de Apelaciones debe revisar si en realidad existen hechos materiales en controversia. De haberlos, el foro apelativo intermedio tiene que cumplir con la exigencia de la Regla 36.4 de Procedimiento Civil y debe exponer concretamente cuáles hechos materiales encontró que están en controversia y cuáles están incontrovertidos. Esta determinación puede hacerse en la Sentencia que disponga del caso y puede hacer referencia al listado numerado de hechos incontrovertidos que emitió el foro primario en su Sentencia.

Cuarto, y por último, de encontrar que los hechos materiales realmente están incontrovertidos, el foro apelativo intermedio procederá entonces a revisar *de novo* si el Tribunal de Primera Instancia aplicó correctamente el Derecho a la controversia. (Énfasis suprimido)

III

Los errores señalados por la ACT en los recursos consolidados que nos ocupan están íntimamente relacionados entre sí, por lo que los discutiremos de manera conjunta. En esencia, la ACT sostiene que incidió el foro primario al interpretar la Ley Núm. 207-2000, supra, y determinar que en virtud de dicho estatuto, era la ACT y no el Municipio quien tenía control,

jurisdicción y mantenimiento de las aceras dentro de la zona de influencia, por lo que procedía desestimar las respectivas causas de acción por daños y perjuicios contra el Municipio.

En apoyo a su posición, la ACT arguye que la Ley Núm. 207-2000, *supra*, no tuvo el efecto de conferirle jurisdicción ni titularidad sobre las áreas comprendidas en la zona de influencia así como tampoco le dio la responsabilidad por el mantenimiento o reparación de las aceras que allí se encuentren. Añade que el referido estatuto le confiere a la ACT una serie de poderes para fomentar y viabilizar el desarrollo de las áreas aledañas al tren, tales como requerir el endoso de dicha agencia para el desarrollo de proyectos en los distritos especiales, y que estos poderes no equivalen a una transferencia de jurisdicción ni convierten a la ACT en dueña, custodia o desarrolladora de tales proyectos. También aduce que de acuerdo a la Ley de Travesías, *supra*, son los municipios quienes tienen jurisdicción y están encargados del mantenimiento de las aceras que quedan a ambos lados de las travesías.

Específicamente en el caso KLAN201401408, la ACT argumenta que el hecho de que Ruiz se cayó y sufrió daños es insuficiente para imponerle responsabilidad a la ACT, pues se requiere probar que la negligencia de esta fue la causa de la caída. Alude a la deposición del único testigo anunciado por el Municipio para indicar, entre otros asuntos: que la acera donde se cayó Ruiz existía antes del Tren Urbano; que antes de la aprobación de la Ley Núm. 207-2000, *supra*, dicha acera pertenecía al Municipio y este era el responsable de su mantenimiento; y que el Municipio realiza actividades de mantenimiento y tiene rampas para impedidos en áreas públicas localizadas dentro de la zona de influencia. También aduce que en la acera donde se cayó Ruiz operan unos negocios ambulantes para cuya operación no se le ha requerido

autorización o endoso a la ACT y para los cuales el Municipio certifica que no ha encontrado en el Archivo Digital evidencia de información. La ACT añade que, si bien el lugar donde se alega ocurrió la caída es parte de una porción de la acera que sus contratistas mejoraron alrededor del 2003 durante la construcción de la Estación Piñero, a la fecha del accidente de Ruiz ya habían transcurrido cerca de cinco años desde que se finalizó dicha labor. Indica, además, que la acera no es parte de los predios de la estación del tren y que no existe un acuerdo con el Municipio para que la ACT se haga cargo de su mantenimiento.

Por su parte, el Municipio argumenta que la Ley de la Autoridad de Carreteras y Transportación expresamente le impone a la ACT la responsabilidad de brindar el mantenimiento, la protección y la seguridad de la propiedad, de los usuarios del Tren Urbano y de las vías peatonales dentro de un radio de 500 metros de los accesos de las estaciones del tren. En apoyo a su posición, añade que se requiere el endoso de la ACT para los proyectos de construcción públicos o privados que se propongan para ubicarse dentro del distrito especial de desarrollo. Respecto a la Ley de Travesías, arguye que esta no aplica a los casos de autos, pues entiende que la misma es una ley general que cede ante la ley especial, Ley Núm. 207-2000.

Con respecto al caso de Ruiz, aduce que el hecho de que la ACT no haya expedido permisos, endosos o autorizaciones para la operación de negocios ambulantes en la acera en controversia no exime a esta de responsabilidad. Además, nos solicita que consideremos como no puesto el tercer señalamiento de error en el KLAN201401408 pues, según alega, la ACT no expuso fundamento alguno para el mismo.

En los casos que motivaron los recursos consolidados que nos ocupan, el tribunal desestimó, al amparo de la Regla 10.2 de

Procedimiento Civil, *supra*, las respectivas reclamaciones de daños y perjuicios contra el Municipio bajo el fundamento de que estas no justificaban la concesión de un remedio. Ello así, ya que determinó que las aceras donde se alega ocurrieron las caídas no estaban bajo el control, jurisdicción y mantenimiento del Municipio, en virtud de las disposiciones de la Ley Núm. 207-2000. Conforme a nuestro ordenamiento procesal, cuando una moción de desestimación incluye materias no contenidas en la demanda, como en los casos que tenemos ante nos, la moción debe considerarse como una moción de sentencia sumaria y tramitarse de conformidad. Sánchez v. Aut. de los Puertos, 153 DPR 559 (2001); Luan Invest. Corp. v. Rexach Const. Co., 152 DPR 652, 664-665 (2000). Por lo tanto, de acuerdo a la normativa antes citada, debemos evaluar si la controversia se reduce a una estrictamente de derecho que puede resolverse sin la celebración de una vista.

Como se mencionó, el Artículo 3(e) de la Ley Núm. 207-2000, 9 LPRa sec. 2003, define la zona de influencia como:

.... aquella área geográfica dentro de un radio de quinientos (500) metros medidos desde los límites de propiedad de los accesos a estaciones de tren, incluyendo los terrenos y estructuras situados dentro y fuera del derecho de vía adquirido para dichas facilidades, así como en el espacio aéreo sobre las mismas, dentro de la cual la Autoridad ejercerá las facultades conferidas en este capítulo, con el fin de promover la protección y seguridad de la propiedad y de los usuarios, al igual que el uso ordenado e intenso de los terrenos, de forma tal que propenda a mejorar el entorno urbano. Se entenderá que incluye, sin que ello implique una limitación, las calles, caminos, vías peatonales, servicios públicos, áreas de recreo, mobiliario urbano, áreas de siembra, edificios, estructuras y facilidades, así como todas aquellas otras cosas necesarias o convenientes a dicho concepto. Toda propiedad que ubique total o parcialmente dentro del radio anteriormente indicado se considerará que está ubicada dentro de la Zona de Influencia.

Por su parte, el distrito especial de desarrollo en áreas en torno a estaciones de tren deberá establecerlo la Junta de

Planificación o el municipio autónomo que tenga jurisdicción sobre el área en cuestión en coordinación con la ACT, según dispone el Artículo 5(a) de la Ley Núm. 207-2000, 9 LPRA sec. 2005, y deberá incluir un área no menor de la zona de influencia. Además, el referido estatuto requiere el endoso de la ACT antes de que la Junta de Planificación o el municipio autónomo en cuestión apruebe cualquier proyecto de construcción público o privado que haya de realizarse dentro de una zona de influencia o dentro de un distrito especial de desarrollo. *Íd.* De otro lado, cuando el legislador aprobó la Ley Núm. 207-2000, *supra*, no derogó la Ley de Travesías, 9 LPRA secs. 12-18, por lo que sus disposiciones quedaron vigentes. El estatuto antes mencionado establece claramente que “los municipios tendrán jurisdicción sobre las dos zonas urbanizadas, a ambos lados de la travesía, y podrán fijar las alineaciones para construcción de edificios y aceras de acuerdo con lo que dispongan las ordenanzas municipales”. 9 LPRA sec. 13. Asimismo, es norma jurisprudencial reiterada la responsabilidad de los municipios por la condición de sus aceras.

Luego de un análisis minucioso de la Ley Núm. 207-2000 en unión a su exposición de motivos, no encontramos que mediante esta se traspasen a la ACT la jurisdicción, el control y el mantenimiento de todas las áreas incluidas en la zona de influencia, en particular, las aceras. Esta Ley es clara en cuanto a las razones para su adopción, entre las que se encuentra el fin de “proveer seguridad y un ambiente adecuado en torno a sus facilidades de tránsito o transportación”. Ahora bien, la definición de “facilidades de tránsito o transportación” que provee la propia Ley de la Autoridad de Carreteras y Transportación, *supra*, no incluye las aceras. Es más, el Art. 5 de la ley antes referida, según enmendado por la Ley Núm. 207-2000, claramente establece que la coordinación para el establecimiento de los distritos especiales

de desarrollo (que incluye la zona de influencia) en áreas en torno a estaciones de tren, se hará entre la ACT y la Junta de Planificación o el municipio autónomo que tenga jurisdicción sobre el área en cuestión. La ley también dispone que es la Junta de Planificación o el municipio autónomo de que se trate quien, luego de obtener el endoso de la ACT, aprueba cualquier proyecto de construcción público o privado que se vaya a realizar dentro de la zona de influencia o distrito especial de desarrollo. Por tanto, no podemos concluir que Ley Núm. 207-2000 le concedió la jurisdicción del área de la zona de influencia a la ACT.

Ahora bien, de los expedientes que tenemos ante nuestra consideración surge que existe controversia en cuanto a quién le corresponde efectivamente la jurisdicción y el mantenimiento de las aceras donde se alega ocurrieron los accidentes objeto de las respectivas demandas, con independencia de la responsabilidad legal última que fijen las leyes. Tampoco surge con exactitud el lugar donde se alega ocurrieron las caídas. Como mencionó la ACT, para que prosperen las correspondientes demandas en daños y perjuicios se requiere que se prueben los elementos de la causa de acción, es decir, la existencia del daño, la culpa o negligencia de la parte demandada y el nexo causal entre ambos. Esto es una cuestión de hecho que debe dilucidarse en una vista evidenciaría en la cual los codemandados puedan presentar prueba que permita descubrir quién tiene real y efectivamente el control y mantenimiento de las áreas en cuestión.

De otro lado, la solicitud del Municipio para que se dé por no puesto el tercer señalamiento de error en el KLAN201401408 no procede, ya que la ACT discutió en conjunto todos los errores y, en cuanto al tercer error en específico, entendemos que lo argumentó en su discusión acerca de lo que había declarado en la deposición el testigo anunciado por el Municipio.

En vista de todo lo anterior, consideramos que bajo las circunstancias particulares de cada uno de los casos, no procedía la desestimación de las causas de acción contra el Municipio en esta etapa de los procedimientos, sin haberse llevado a cabo la vista evidenciaria. Por ello, erró el tribunal de instancia al emitir las sentencias parciales aquí impugnadas y procede su revocación.

IV

Por los fundamentos antes expuestos, se revocan las sentencias parciales apeladas y se devuelven los casos al tribunal apelado para que continúen los procedimientos cónsono con lo aquí resuelto.

Lo acordó el Tribunal y certifica la Secretaria del Tribunal de Apelaciones.

Lcda. Dimarie Alicea Lozada
Secretaria del Tribunal de Apelaciones