

Estado Libre Asociado de Puerto Rico  
TRIBUNAL DE APELACIONES  
REGIÓN JUDICIAL DE CAROLINA-HUMACAO  
PANEL X

FRANCES SANTIAGO  
RIVERA; EDWIN SANTIAGO  
RIVERA; AMARILYN  
SANTIAGO RIVERA, por sí y  
en representación de su hijo  
menor de edad OBIE J.  
BORGES SANTIAGO y de su  
hermana también menor de  
edad de quien tiene la  
custodia LIZ M. RIVERA  
RIVERA

Apelada

V.

ESTADO LIBRE ASOCIADO  
DE PR, MUNICIPIO DE  
COAMO, ADMIRAL  
INSURANCE COMPANY,  
AUTORIDAD DE  
CARRETERAS Y  
TRANSPORTACIÓN,  
COMPAÑÍA DE SEGUROS  
ABC, CONSTRUCTORA  
FULANA DE TAL,  
CONSTRUCTORA SUTANA  
DE TAL, JOHN DOE,  
COMPAÑÍA XYZ

Apelantes

*Apelación*  
procedente del  
Tribunal de Primera  
Instancia, Sala de  
Coamo

Caso Núm.  
B2CI200701105  
(001)

SOBRE:  
DAÑOS Y  
PERJUICIOS

KLAN201600807

Panel integrado por su presidenta, la Juez Gómez Córdova, y la Jueza Grana Martínez y el Juez Bonilla Ortiz.

Grana Martínez, Jueza Ponente

**SENTENCIA**

En San Juan, Puerto Rico, a 23 de agosto de 2016.

Las apelantes, la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) y Asociación de Garantías de Seguro Misceláneos (AGSM), solicitan que revoquemos la Sentencia Parcial Enmendada en la que el Tribunal de Primera Instancia (TPI), Sala de Coamo, desestimó sumariamente y con perjuicio la demanda contra el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP). La sentencia apelada fue dictada el 12 de abril de 2016, archivada y notificada el 18 de abril de

2016. La apelante presentó una moción solicitando determinaciones de hecho adicionales y reconsideración. El TPI denegó esa moción en una resolución notificada el 19 de abril de 2016.

El 18 de julio de 2016, la parte apelada, el ELA en representación del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP), presentó su alegato en oposición al recurso.

### I

Los hechos que anteceden a su presentación son los siguientes.

Los demandantes, Francés Santiago Rivera, Edwin Santiago Rivera y otros, presentaron una reclamación contra el Estado, el Municipio de Coamo y otros, en la que alegaron que la señora María de los Ángeles Rivera Ramírez falleció el 25 de agosto de 2006, como consecuencia de un accidente en la Carretera 138, Km. 2.0, jurisdicción de Coamo. Los demandantes atribuyeron el accidente a defectos en el diseño y construcción de la carretera y la falta de mantenimiento y reparación de las vallas de seguridad ubicadas en el área y/o la falta de iluminación adecuada. Posteriormente, enmendaron la demanda para incluir como demandada a la Autoridad de Carreteras. Véase, págs. 67-70 y 71-75 del apéndice del recurso.

La ACT negó tener el control del sitio en el que se produjeron los hechos y solicitó al TPI que dictara sentencia sumaria a su favor. La apelante alegó que la Carretera PR-138, Km. 2.0 de Coamo está bajo la jurisdicción, control y mantenimiento del DTOP. Véase, págs. 81-92 del apéndice del recurso.

El ELA negó que para la fecha del accidente el DTOP tuviera el control de esa vía de rodaje y solicitó sentencia sumaria a su favor. Sostuvo que la vía fue construida por la Compañía Carro como parte del Proyecto Núm. ACT-013804 de la Autoridad de Carreteras y para el 4 de junio de 2007, aún no había sido aceptado y recibido por el DTOP. Véase, págs. 94-102 del apéndice del recurso.

El TPI ordenó a ACT y al DTOP a reunirse para dirimir las controversias sobre las mociones de sentencia sumaria presentadas por ambas partes.

El 27 de enero de 2016, el TPI dictó una sentencia parcial en la que desestimó con perjuicio la reclamación contra el DTOP. Véase, págs. 46-62 del apéndice del recurso. No obstante, el 12 de abril de 2016 dictó una Sentencia Parcial Enmendada, en la que ratificó la determinación de desestimar con perjuicio la reclamación contra el DTOP. El TPI determinó los hechos probados siguientes:

1. Los hechos alegados en la demanda enmendada ocurrieron en la carretera 138 Km. 20 el día 25 de agosto de 2006, alrededor de las 9:00 p.m.

2. La mencionada carretera PR-138, donde en su Km. 2.0, alegadamente ocurrieron los hechos objeto de la presente demanda, fue construida por la compañía Carro & Carro Enterprises, Inc., mediante el proyecto número AC-013804 de la Autoridad de Carreteras y Transportación.

3. De los documentos presentados en la Moción Conjunta en Cumplimiento de Orden de fecha 11 de diciembre de 2015, se desprende que para la fecha del 25 de agosto de 2006, la Autoridad de Carreteras poseía el control, jurisdicción y mantenimiento de la Carretera PR-138. Ello así, porque el proyecto antes mencionado no había sido entregado al DTOP/ELA.

El TPI fundamentó su decisión en la prueba documental estipulada por la ACT y el DTOP e hizo referencia específica a un memorando suscrito el 13 de noviembre de 2013 por el ingeniero Noel E. Rosario Hernández, Director Interino del Área de Construcción de la ACT. Surge de la sentencia apelada, que en ese memorando, la ACT solicitó al DTOP que incluyera el Desvío Sur de Coamo, Carr. PR-138 Desde Est. 0+00 Hasta Est. 49+65.78 de Coamo, (Proyecto ACT-013804), dentro de la red de carreteras bajo su conservación. El TPI expresó que de ese documento también surgía que la obra construida por Carro & Carro Enterprises Inc., se inició el 22 de enero de 2002 y finalizó el 30 de julio de 2004. El foro apelado, además, hizo constar

que en el mismo la ACT indicó al DTOP que de no recibir su contestación en treinta días, daría por aprobada la petición.

El tribunal sentenciador concluyó de un memorando suscrito por Lissette Lugo Colón, Directora Oficina Ingeniería de Tránsito de la ACT el 8 de marzo de 2005, que para esa fecha el lugar del accidente todavía no estaba bajo la jurisdicción del DTOP. Según consta en el documento, en la inspección realizada el 8 de febrero de 2005, se encontraron múltiples deficiencias que impidieron que el proyecto fuera transferido a esa agencia. El TPI determinó que la hoja de trámite del Informe de Inspección Final, realizado el 10 de octubre de 2008, demostró que para esa fecha la obra no había sido aceptada por el DTOP, ya que en el documento se consignó que:

“Se recomienda la aceptación final del Proyecto en referencia encontrando que los trabajos realizados cumplen con nuestras especificaciones por lo que el área que cubre el proyecto puede ser transferido al Departamento de Transportación y Obras Públicas para su mantenimiento y conservación”.

El foro apelado resolvió que el DTOP no era responsable de los daños alegados por la demandante, ya que no fue hasta el 13 de noviembre de 2013 que recibió el proyecto AC-13804 formalmente. Además, encontró que en una inspección realizada en el año 2005 se señalaron múltiples deficiencias que impidieron que el proyecto pasara a manos del DTOP. No fue hasta el año 2008 que se firmó la inspección final y se recomendó su transferencia a esa agencia para su mantenimiento y conservación. El TPI entendió que era forzoso concluir que a lo sumo el DTOP recibió el proyecto en el año 2008 y a esa fecha ya había ocurrido el accidente.

Según el TPI, no procede imponer responsabilidad al DTOP, porque en el momento en que ocurrió el accidente, el mantenimiento y control de la carretera PR-138, Km. 2.0 era de ACT y desestimó con perjuicio la demanda en su contra.

Inconforme con ese dictamen, la apelante presentó este recurso en el que hace el señalamiento de error siguiente:

ERRÓ EL TPI AL DICTAR SENTENCIA PARCIAL ENMENDADA DECLARANDO CON LUGAR UNA MOCIÓN DE SENTENCIA SUMARIA PRESENTADA POR EL E.L.A. (D.T.O.P.) DETERMINANDO QUE ERA LA ACT Y NO EL ELA QUIEN POSEÍA EL CONTROL, JURISDICCIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA EN EL QUE OCURRE EL ALEGADO ACCIDENTE. ELLO A PESAR DE QUE EXISTEN HECHOS INCONTROVERTIDOS QUE ESTABLECEN QUE LA ACT NO ERA LA DUEÑA DE LA CARRETERA Y QUE UN AÑO Y MEDIO ANTES DEL ACCIDENTE, YA LA ACT HABÍA CONCLUIDO TODO TIPO DE OBRA CONSTRUCCIÓN EN EL LUGAR. EL ERROR MENCIONADO FUE IGUALMENTE INCURRIDO E INCIDIÓ EN QUE SE DECLARARA NO HA LUGAR LA MOCIÓN DE SENTENCIA SUMARIA PRESENTADA POR LA ACT.

## II

### A

*“La función esencial de la sentencia sumaria es permitir en aquellos casos de naturaleza civil que una parte pueda mostrar previo al juicio que, tras las partes contar con la evidencia que ha sido debidamente descubierta, no existe una controversia material de hecho que deba ser dirimida en un juicio plenario y por lo tanto, el tribunal está en posición de aquilatar precisamente esa evidencia para disponer del caso ante sí”.* La moción de sentencia sumaria solo procederá, si se demuestra claramente que debido a los hechos materiales no controvertidos, no existe forma de que el promovido pueda prevalecer. Este mecanismo procesal facilita la solución justa, rápida y económica de un pleito, cuando no existe un conflicto genuino en torno a los hechos materiales que componen la causa de acción que se contempla. El tribunal queda facultado para disponer sumariamente de la controversia sin la necesidad de realizar un juicio, ya que ante la ausencia de controversia de hechos materiales, únicamente resta aplicar el derecho. Un hecho material es aquel que puede afectar el resultado de la reclamación de acuerdo al derecho sustantivo aplicable. *Rodríguez Méndez v. Laser Eye Surgery Management, 2016*

TSPR 121, 195 DPR \_\_\_ (2016), *Meléndez v. M. Cuebas Inc. y Bohío International*, 2015 TSPR 70, 193 DPR \_\_\_ (2016).

La parte promovente de 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, o sea, sobre ningún componente de la causa de acción. *Rodríguez Méndez v. Laser Eye Surgery Management, supra; Meléndez v. M. Cuebas Inc. y Bohío International, supra.*

La parte promovida puede oponerse a que el tribunal disponga de la controversia por la vía sumaria. No obstante, tiene el deber de señalar específicamente los hechos que entiende están en controversia y pretende controvertir y detallar la evidencia admisible que sostiene su impugnación. Además, puede someter hechos materiales adicionales que no estén en disputa y que impiden que se dicte sentencia sumaria. En fin, la persona que se opone a que se dicte sentencia sumaria debe controvertir la prueba presentada. *Rodríguez Méndez v. Laser Eye Surgery Management, supra.*

La parte promovida no puede descansar simplemente en sus alegaciones, si la moción de sentencia sumaria está sustentada con prueba. No basta con que presente meras afirmaciones, si lo hace corre el riesgo de que la solicitud de sentencia sumaria se acoja y se resuelva en su contra. Sin embargo, cuando existe controversia sobre un hecho material, el mero hecho de no oponerse no implica necesariamente que proceda la moción de sentencia sumaria. *Rodríguez Méndez v. Laser Eye Surgery Management, supra.*

La controversia en cuanto al hecho material tiene que ser real, por lo que cualquier duda es insuficiente para derrotar una solicitud de sentencia sumaria. La duda deber ser de naturaleza tal que permita concluir que existe una controversia real y sustancial sobre hechos relevantes y pertinentes. *Meléndez v. M. Cuebas Inc. y Bohío International, supra.*

En nuestro ordenamiento jurídico, el mecanismo de sentencia sumaria está regido por la Regla 36 de Procedimiento Civil, 32 LPRA Ap. V. Esta regla dispone que para emitir una adjudicación sumaria es necesario que de las alegaciones, deposiciones, contestaciones a interrogatorios y admisiones ofrecidas, en unión a las declaraciones juradas, si las hubiere, y alguna otra evidencia surja que no existe controversia real y sustancial en cuanto a ningún hecho esencial y pertinente y que como cuestión de derecho se debe dictar sentencia sumaria. *Meléndez v. M. Cuebas Inc. y Bohío International, supra.*

La Regla 36, *supra*, regula de forma específica los requisitos de forma que debe cumplir la parte promovente de la moción de sentencia sumaria, así como la parte que se opone a esta. La promovente tiene que desglosar en párrafos debidamente numerados y para cada uno de ellos, especificar la página o el párrafo de la declaración y otra prueba que lo apoya. La opositora está obligada a 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 permisible que sostiene su impugnación con cita a la página o sección pertinente. El incumplimiento de estos requisitos tiene repercusiones distintas para ambas partes. Si el promovente incumple con los requisitos de forma, el tribunal no está obligado a considerar su pedido. Cuando es la opositora la que incumple, el tribunal podrá dictar sentencia sumaria a favor de la promovente, si procede en derecho. *Meléndez v. M. Cuebas Inc. y Bohío International, supra.*

El mecanismo de la sentencia sumaria tiene gran valor en nuestro ordenamiento civil. Cuando es correctamente utilizada, evita juicios inútiles y los gastos de tiempo y dinero que conllevan para las partes y el tribunal. Aunque el Tribunal Supremo ha expresado que la sentencia sumaria es un mecanismo procesal extraordinario, su uso no está excluido de algún tipo de pleito. La sentencia sumaria procede

cuando no existe controversia real en cuanto a los hechos materiales, sin importar la complejidad del pleito. La moción de sentencia sumaria tiene efectos importantes en el litigio, independientemente cómo se adjudique. Los jueces aun cuando denieguen una moción de sentencia sumaria están obligados a determinar los hechos que han quedado controvertidos y los incontrovertidos. *Meléndez v. M. Cuebas Inc. y Bohío International, supra.*

El Tribunal de Apelaciones está en la misma posición que el TPI al momento de revisar una solicitud de sentencia sumaria. Este tribunal no puede considerar evidencia que no se presentó en el TPI. Como tampoco puede establecer los hechos materiales en controversia. Esta es tarea del foro primario, luego de celebrado un juicio en su fondo. La revisión que hace el Tribunal de Apelaciones en estos casos es una de novo. Este tribunal debe examinar el expediente, lo más favorable a la parte que se opuso a la moción de sentencia sumaria. Como el Tribunal de Apelaciones está en la misma posición que el TPI, también está obligado a revisar si las partes cumplieron con los requisitos de forma de la sentencia sumaria. *Meléndez v. M. Cuebas Inc. y Bohío International, supra.*

## **B**

La responsabilidad civil por daños extracontractuales surge del Artículo 1802 del Código Civil, 31 LPRA sec. 5141, en el que se establece que “*el que por acción u omisión causa daño a otro interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado*”. La responsabilidad que emana de dicho artículo, es el deber de resarcir al damnificado, otorgándole un valor económico al daño sufrido que sea suficiente para compensar el interés del perjudicado. *SLG García Villega v. ELA*, 190 DPR 799, 808 (2014). El texto del Artículo 1802, *supra*, hace claro que para que prospere una acción por daños y perjuicios a su amparo es necesario que se demuestre, la ocurrencia de una acción u omisión culposa o negligente que ocasione

un daño y la existencia del nexo causal entre ambos. *Colón Santos v. Coop. Seg. Mult. P.R.*, 173 DPR 170, 177 (2008).

El demandante en una acción por daños y perjuicios extracontractuales tiene que probar: a) la existencia de una acción u omisión producto del acto ilícito extracontractual; b) la antijuricidad de la misma; c) la culpa o negligencia del agente; d) la producción de un daño y e) la relación de causa o efecto entre la acción u omisión y el daño. *Valle v. ELA*, 157 DPR 1, 14 (2002).

### C

El Estado, a través del DTOP, es responsable del mantenimiento en buen estado y la conservación de las carreteras de Puerto Rico. De ahí que pueda ser demandado por los daños y perjuicios ocasionados por la falta de reparación o protección suficiente en cualquiera de sus vías de comunicación a cargo del DTOP. Artículos 403-404 del Código Político, 3 LPRA secs. 421 y 422. No obstante, la Autoridad de Carreteras y Transportación fue creada como una corporación pública con capacidad para demandar y ser demandada con poder para “tener completo control y supervisión sobre cualesquiera facilidades de tránsito o de transportación poseídas, operadas, construidas o adquiridas por ella bajo las disposiciones de este capítulo, incluyendo, sin limitación, la determinación del sitio, localización y el establecimiento, límite y control de los puntos de ingreso y egreso de tales facilidades y los materiales de construcción y la construcción, mantenimiento, reparación y operación de las mismas. Artículo 4 de la Ley 74-1965, 9 LPRA sec. 2004 (d) (g).

### III

La controversia planteada se reduce a determinar, si existe evidencia suficiente para exonerar sumariamente al DTOP de toda responsabilidad por el accidente en el que la parte demandante fundamenta su reclamación por daños y perjuicios.

Luego de examinar la totalidad de la evidencia documental incluida en este recurso, estipulada por las partes y examinada por el TPI, estamos convencidos que ese foro erró al desestimar con perjuicio la demanda contra el DTOP. La prueba presentada nos obliga a concluir que existe controversia de hechos esenciales que amerita que el asunto sea dilucidado en un juicio en su fondo.

El TPI fundamenta la sentencia sumaria en varias comunicaciones suscritas entre ACT y el DTOP con posterioridad a los hechos. El foro apelado concluyó de esa evidencia, que la apelada no tenía responsabilidad sobre la carretera en que ocurrieron los hechos, al momento del accidente.

No obstante, encontramos que la evidencia en la que el TPI fundamentó su dictamen, no es suficiente para establecer de forma incontrovertida que la apelada no tiene ninguna responsabilidad por el accidente que motivó esta demanda. Por el contrario, la evidencia documental examinada nos lleva a concluir que existe una controversia real y sustancial sobre hechos materiales que imposibilitan la desestimación sumaria de la reclamación contra el DTOP.

Surge de la carta enviada el 13 de noviembre de 2013 por el Director Interino del Área de Construcción de ACT al Director Ejecutivo de la Directoría de Obras Públicas del DTOP, que funcionarios de ambas organismos gubernamentales se reunieron para hacer la inspección final del proyecto. La inspección se realizó el 6 de octubre de 2005, previo al accidente que ocurrió el 25 de agosto de 2006. Surge claramente de esa misiva que la inspección final fue realizada por un representante del Área de Construcción de la Oficina Regional de Ponce de la apelada y el proyecto fue aprobado en coordinación con personal de la apelante y de la constructora. La carta hace alusión específica a que en la inspección realizada ese día, se comprobó que el proyecto fue construido conforme a los planos y

especificaciones y no se reflejaron deficiencias visibles. Véase, pág. 148 del apéndice del recurso.

La solicitud hecha por la apelante el 13 de noviembre de 2013 a la apelada para que se encargara de la conservación de la carretera en la que ocurrieron los hechos, no es suficiente para exonerar de toda responsabilidad al Departamento de Transportación. Surge de ese mismo documento, que la apelada participó en la inspección final y aprobación del proyecto que fue realizada previo al accidente. El memorando del 8 de marzo de 2005 en el que la apelante señaló las deficiencias que impidieron que el proyecto fuera transferido a la apelada, tampoco la exonera de responsabilidad, porque es de fecha anterior al accidente.

El TPI erró al exonerar sumariamente de responsabilidad a la apelada, a base de que no fue hasta el año 2013 que el Departamento asumió formalmente el mantenimiento y conservación de la carretera. El foro de instancia obvia que existe en el expediente evidencia documental de que la apelada participó en el proceso de inspección y aprobación del proyecto. La propia evidencia documental en la que el TPI fundamentó su dictamen, hace alusión a las inspecciones y la aprobación del proyecto realizada conjuntamente por funcionarios de la apelante y la apelada antes del accidente.

La participación de la apelada en ese proceso, nos crea serias dudas e interrogantes de si el Departamento de Transportación pudiera tener alguna responsabilidad por el accidente. La duda creada es de naturaleza tal que nos obliga a concluir que existe una controversia real y sustancial sobre hechos relevantes y pertinentes que impiden adjudicar el asunto de forma sumaria.

Por otro lado, en el expediente tampoco existe evidencia para establecer como un hecho probado, cuándo la carreta pasó formalmente a la apelada, ni de cuáles son las formalidades que deben cumplirse para ese trámite. No está el contrato otorgado entre

las partes para la construcción de la carretera a fin de que podamos determinar cuándo contractualmente una obra se considera aceptada. Además, no se ha determinado cuál fue la causa del accidente. A nuestro juicio, es prematuro desestimar la acción a favor de una parte, cuando la demandante alega que la causa del accidente pudo haber sido el diseño, mantenimiento, iluminación, vallas o construcción, lo que puede implicar responsabilidad de varios codemandados.

La apelada no probó que no existe controversia de hechos esenciales y pertinentes que impidan dictar sentencia sumaria a su favor. La evidencia documental presentada en apoyo a su posición es insuficiente y contradictoria para llegar a esa conclusión. La declaración jurada que acompaña la solicitud de sentencia sumaria también es insuficiente. El Director Ejecutivo de la Directoría de Obras Públicas Estatal se limitó a declarar que: la carrera donde ocurrió el accidente era un proyecto de la apelante, fue construido por la compañía Carro y el día del accidente la apelada no tenía jurisdicción sobre esta porque el 4 de junio de 2007 aun no le había sido transferido.

La declaración jurada presentada por la apelada, además, fue controvertida por la declaración jurada del Director Interino del Área de Construcción de la apelante. El funcionario negó que la apelante tuviera el control de la carretera en la que ocurrió el accidente y declaró que esas funciones eran de la apelada.

Ante dos declaraciones juradas irreconciliables, la controversia queda trabada y es necesario dirimir credibilidad. Ello impide dictar sentencia sumaria a favor de una u otra parte. Como Tribunal de Apelaciones estamos en la misma posición que el TPI, al momento de evaluar una moción de sentencia sumaria. Luego de examinar este expediente, resolvemos que existen controversias de hechos esenciales y pertinentes que impiden exonerar sumariamente al Departamento

de Transportación y Obras Públicas por el accidente que dio base a esta demanda.

A nuestro juicio, existe controversia sobre los hechos esenciales y pertinentes siguientes: 1) si la apelada puede tener alguna responsabilidad por haber participado en el proceso de inspección y aprobación del proyecto que ambas realizaron previo al accidente, 2) cuándo la apelada quedó a cargo formalmente del mantenimiento y conservación de la carretera donde ocurrieron los hechos, 3) cuál es el procedimiento y las formalidades, si alguna, que deben cumplirse para que la apelada tenga a su cargo el mantenimiento y control de la carretera, 4) si la apelada puede tener algún tipo de responsabilidad previo a estar encargada formalmente del mantenimiento y control de la carretera, 5) quién diseñó y construyó las vallas de seguridad, 6) quién tiene el control y deber de mantener las vallas de seguridad, 7) la identificación del lugar del accidente, 8) si el accidente ocurrió en el lugar donde se llevaba a cabo la construcción de la vía y 9) cuál fue la causa adecuada del accidente.

La existencia de hechos esenciales y materiales en controversia nos obliga a revocar la sentencia parcial apelada, en la que el TPI desestimó sumariamente la demanda contra la apelada.

#### **IV**

Por los fundamentos esbozados, se revoca la sentencia parcial apelada y se ordena al TPI a adjudicar la controversia en un juicio ordinario.

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

Lcda. Dimarie Alicea Lozada  
Secretaria del Tribunal de Apelaciones