

Estado Libre Asociado de Puerto Rico
TRIBUNAL DE APELACIONES
REGIÓN JUDICIAL DE AGUADILLA-ARECIBO
PANEL XI

MARITZA VILLETA
MATOS, ET ALS

Apelados

v.

AUTORIDAD DE
CARRETERAS

Apelantes

KLAN201601502

Apelación
procedente del
Tribunal de Primera
Instancia, Sala de
Arecibo

Civil núm.:
CDP2003-0299 (404)

Sobre: Daños y
Perjuicios

Panel integrado por su presidente el Juez González Vargas, el Juez Rivera Torres y el Juez Sánchez Ramos.¹

Rivera Torres, Juez Ponente

SENTENCIA

En San Juan, Puerto Rico, a 28 de febrero de 2018.

Comparece ante este foro intermedio Integrand Assurance Company y Rexach Construction Company, Inc. (en adelante los apelantes) mediante el escrito de *Apelación* de epígrafe solicitándonos que revoquemos la Sentencia emitida por el Tribunal de Primera Instancia, Sala de Arecibo (el TPI) el 22 de agosto de 2016, notificada el 29 del mismo mes y año. En dicha Sentencia el TPI declaró *Con Lugar* la demanda instada por la Sra. Maritza Villeta Matos y otros (en adelante los apelados).

Por los fundamentos que exponremos a continuación, modificamos la sentencia apelada, y así modificada la confirmamos.

I.

El 7 de noviembre de 2003 la Sra. Maritza Villeta Matos por sí y en representación de sus hijos menores de edad Samuel y Rolando de apellidos Isaac Villeta, instó una demanda sobre daños y perjuicios contra varios codemandados entre ellos, el Estado

¹ El Juez Sánchez Ramos comparece en sustitución de la Juez Vicenty Nazario. (TA-2016-272)

Libre Asociado de Puerto Rico (el ELA), el Departamento de Transportación y Obras Públicas (el DTOP), la Autoridad de Carreteras y Transportación (la ACT), Abdiel Rivera Irizarry (quien al momento de los hechos era menor de edad)² y Alex Jaca Sánchez, por un accidente ocurrido el 10 de noviembre de 2002, a la altura del kilómetro 48.3 de la Autopista José De Diego, Expreso PR-22 en el Municipio de Manatí. Alegaron los demandantes que el accidente ocurrió por la negligencia solidaria de todos los codemandados y solicitaron una compensación total aproximada de \$3,000,000. Los hechos expuestos en la demanda fueron los siguientes:³

Que a la altura 48.3 km de la Carretera #22, (Expreso), los demandantes que transcurrían por el carril derecho fueron impactados fuertemente por la parte lateral izquierda trasera, por el carro Suzuki 2002 Esteem EKG 180 conducido negligentemente, bajos los efectos del alcohol y a exceso de velocidad por el codemandado Abdiel Rivera Irizarry dando lugar a que la guagua Windstar Ford conducida por el señor Roland Isaac Candelaria (QEPD) y por el impacto fuera sacada de la vía de rodaje, y donde negligentemente los co-demandados Estado Libre Asociado de Puerto Rico y/o Autoridad de Carreteras y/o Departamento de Transportación Obras Públicas **no habían colocado una valla de protección aun cuando existía un declive considerable dando lugar a que impactaran un letrero negligentemente colocado e impactando a su vez un talud dando lugar a que se volcaran y la guagua continuara sobre su capota hasta que una valla de metal penetrara dentro de la guagua** causándola graves heridas al conductor Roland Isaac Candelaria y su esposa Maritza Villeta Matos. [Énfasis Nuestro]

Dado que el presente caso cuenta con un expediente voluminoso, y su trámite procesal ha sido extenso, solo puntualizaremos los asuntos más relevantes.

El 23 de octubre de 2006 se presentó una “Segunda Demanda Enmendada”. En ella incluyeron como codemandados a los aquí apelantes. Entre las nuevas alegaciones planteadas se encuentran las siguientes:⁴

² Según surge de los autos originales la Sra. Norma Irizarry denominada en la demanda como Mengana de Tal fue emplazada, por sí y en representación de su hijo Abdiel Rivera Irizarry el 12 de febrero de 2004. Este último fue emplazado el 18 de febrero de 2004. Ambos contestaron la demanda el 30 de marzo de 2004.

³ Véase Apéndice del Recurso, pág. 3.

⁴ Íd a las págs. 26 y 27.

24. Que Rexach Construction Corporation Inc. y/o Corporación XYZ contrató con la Autoridad de Carreteras para la construcción de un tramo de la autopista de San Juan a Arecibo, y en específico aquel del kilómetro 48.3 de la Carretera 22.

25. Que Rexach Construction Corporation Inc. y/o Corporación XYZ fue negligente al no construir la carretera donde ocurrió el accidente de acuerdo al plano de construcción y/o construir la carretera de manera insegura, sin cumplir con las especificaciones, sin el diseño idóneo, **llevando a cabo variaciones inadecuadas, sin la colocación de vallas, dando lugar que por su negligencia los demandantes sufrieran graves daños, según alegados en la demanda.**

26. Que la co-demandada Autoridad de Carreteras **fue negligente al no supervisar, no inspeccionar adecuadamente y no tomar las medidas necesarias para que se cumplieran con los planos de la carretera donde ocurrió el accidente y no llevar a cabo pruebas que demostraran que en dicho lugar se necesitaban unas vallas, dada la manera en que quedó construida la carretera, por variaciones hechas por Rexach Construction Corporation Inc. y/o Corporación XYZ.**

27. Que Rexach Construction Inc. y/o Corporación XYZ fue negligente al no supervisar, no inspeccionar adecuadamente y no tomar las medidas necesarias para que se cumplieran con los planos de la carretera donde ocurrió el accidente y no llevar a cabo pruebas que demostraran que en dicho lugar se necesitaban unas vallas, dada la manera en que quedó construida la carretera, por variaciones hechas por Rexach Construction Corporation Inc. y/o Corporación XYZ.

28. Que la Autoridad de Carreteras, Rexach Construction Corporation Inc. y/o Corporación XYZ **son solidariamente responsables por todos los daños alegados en la demanda** al haber construido negligentemente la carretera, no cumpliendo con las exigencias, dada la manera en que quedó construida y los códigos de construcción, y la mejor práctica que le impone la ingeniería de acuerdo a los modernos métodos de enseñanza y conocimiento.

El 24 de enero de 2007 Integrand y Rexach (los apelantes) contestaron la demanda. En la misma negaron los hechos relevantes y levantaron como defensa la falta de relación causal entre los alegados daños y las supuestas actuaciones u omisiones.⁵

Luego de un amplio descubrimiento de prueba, el cual culminó el 26 de octubre de 2010, y de varios incidentes que

⁵ El 20 de febrero de 2009 la ACT presentó una Demanda co-parte contra Rexach. Alegó que para la fecha del accidente había contratado a Rexach para construir el tramo de la carretera pertinente y que dicha compañía estaba cubierta por una póliza expedida por Integrand **por lo que responden por estos en caso de importársele negligencia a la ACT.** El 18 de mayo de 2009 Integrand y Rexach contestaron la demanda co-parte e instaron una demanda co-parte contra la ACT.

provocaron la suspensión de las fechas pautadas para comenzar el juicio en su fondo, el mismo dio inicio el 3 de agosto de 2015 y se extendió durante los días 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13, y 14 de agosto, y 4, 5, 6, 7, 8, y 14 de abril de 2016. La prueba documental estipulada fue la siguiente:

Exhibit 1 – Informe Pericial del Dr. Néstor M. Cardona Cancio relacionado a la Sra. Maritza Villeta Matos y fechada 4 de agosto de 2014 (solamente se estipularon las partes del Examen Físico, Impresión Diagnóstica y la Conclusión).

Exhibit 2 – Informe Pericial del Dr. Néstor M. Cardona Cancio relacionado al Sr. Rolando Villeta y fechado 11 de agosto de 2008 (solamente se estipularon las partes del Examen Físico, Impresión Diagnóstica y la Conclusión).

Exhibit 3 – Setenta y dos fotos tomadas por la Policía de Puerto Rico (marcadas en bloque A a la TTT)

Exhibit 4 – Copias de Planillas de Contribución sobre Ingresos (marcadas en bloque A a la E).

Exhibit 5 – Plan and Profile from Sta. 64+00.00 to Sta. 72+00.00.

Exhibit 6 – Carta de la Autoridad de Carreteras y Transportación fechada 28 de julio de 1994.

Exhibit 7 – Carta de la Autoridad de Carreteras y Transportación fechada 30 de enero de 1995.

Exhibit 8 – Contrato entre Rexach Construction y Autoridad de Carreteras y Transportación.

Exhibit 9 – Carta de la Autoridad de Carreteras y Transportación fechada 6 de julio de 2004.

Exhibit 10 – Copia de Informe de Inspección Final del Proyecto AC-220004, Expreso de Diego, PR-22.

En la vista del 4 de agosto de 2015 los apelados informaron haber llegado a un acuerdo confidencial con la ACT. A esos efectos el TPI dictó una Sentencia Parcial el 22 de agosto de 2016 archivada el 29 del mismo mes y año, dando por desistida con perjuicio la demanda instada contra dicha parte.

En la vista celebrada el 3 de agosto de 2015 las partes expresaron que estipularon el por ciento de incapacidad de los codemandantes, la señora Villeta Ramos y el Sr. Rolando Isaac Villeta en once (11) y ocho (8), respectivamente.⁶ Además, en dicha

⁶ Véase Transcripción de la prueba oral del 3 de agosto de 2015, a las págs. 9 y 12.

vista se indicó que entre las partes no existía controversia de la relación causal de la incapacidad con el accidente. Así mismo, en la vista del 5 de agosto de 2015 las partes estipularon la cantidad de \$135,000 como partida por lucro cesante a los fines de evitar la comparecencia de los peritos, el Dr. José Alameda y el Dr. Jaime Del Valle.

La prueba testifical de los apelados consistió del testimonio de los siguientes testigos:

- Ing. Otto R. González Blanco el cual se cualificó como perito ingeniero civil, diseñador dentro de la ingeniería civil y reconstrucción de accidente.
- Dr. Víctor José Lladó Díaz que se cualificó como perito Psiquiatra Forense
- Ing. Manuel Bayle Colón
- Ing. Gonzalo Aponte Rivera
- Sr. Abdiel F. Rivera Irizarry
- Ing. Fernando Vega Barrios
- Sr. Samuel E. Isaac Villeta
- Sr. Roland L. Isaac Villeta
- Sra. Maritza Villeta Matos
- Sr. José D. Cruz Nieves

La prueba testifical de los apelantes consistió de los siguientes testimonios:

- Ing. David Rowland Lamb el cual se calificó como perito en Ingeniería Forense, análisis y reconstrucción de tránsito y diseño de carretera y seguridad
- Dra. Haydeé Costas Suárez se cualificó como perito en psiquiatría.

En la vista del 12 de agosto de 2015 el juez del foro de instancia vertió para récord las siguientes controversias que apreciaba existían en el presente caso:⁷

1. ¿Cuál o cuáles actos negligentes, si alguno, son la causa eficiente o interventora del accidente en el caso de autos ocurrido en el Expreso PR-22?
2. De existir negligencia entre las partes, qué responsabilidad, si alguna, tuvieron los conductores de los vehículos objeto del accidente y en qué grado o por ciento.
3. De existir negligencia por la Autoridad de Carreteras y Transportación, que es dueño y custodio de la PR-22, por ser el estado de la Carretera PR-22 donde ocurrió el accidente la causa eficiente o interventora, en qué grado o por ciento sería la misma responsabilidad, entiéndase la Autoridad de Carreteras.

⁷ Véase los autos originales.

4. De existir por ciento de negligencia por parte de la Autoridad de Carreteras por el estado de la Carretera PR-22 donde ocurrió el accidente, por ser esta causa eficiente o interventora, qué grado o por ciento de responsabilidad, si alguna, le corresponde a Rexach Construction por construir el tramo de la PR-22 donde ocurrió el accidente.

(a) Cumplió Rexach Construction en la construcción del tramo de la PR-22 objeto del presente caso con el diseño de Guillermety Ortiz conforme a los protocolos y a los parámetros aceptados por la industria de construcción de carreteras.

(b) Si cumplió Rexach Constru[ction] con los protocolos y/o manuales de seguridad aceptados en la construcción o inclusión de la valla de seguridad en la porción de la PR-22 donde ocurrió el accidente objeto de este caso.

Culminado el juicio, el 22 de agosto de 2016 archivada en autos el 29 del mismo mes y año, el TPI dictó la Sentencia apelada. En la misma se consignaron 229 Determinaciones de Hechos, entre los más relevantes citamos con énfasis nuestro las siguientes:

153. **Un talud que tenga tres metros horizontales a uno vertical, con una velocidad de diseño de carretera de 70 millas deberá mantener una distancia zona libre o “clear zone”** (desde donde termina el área de rodaje hasta el obstáculo) de **24 pies**. Esta es la situación en el presente caso. El Tribunal concluye al evaluar la totalidad de la prueba pericial que en el lugar donde ocurrió este accidente se requería la colocación de la valla. **Esta falta de valla fue la causa directa de que la Van se volcara y ocurriera este trágico accidente.**

154. La **tabla 8 (1) del Capítulo 8 del Manual de Diseño de la Autoridad de Carreteras de 1979** establece las precauciones que hay que tomar ante los objetos u obstáculos no transitables. En el presente caso, **la cara de montaña cortada a la derecha de la PR 22 es el objeto o riesgo intransitable aplicable bajo Rough Rock Cut.** Anejo 4 del Informe Pericial Ing. González Blanco, Exhibit 3 del demandante. **Es por ese obstáculo y la normativa de la ingeniera que se requiere valla de seguridad** cuando no se guarda la distancia o **“clear zone” que en este caso era 24 pies**, dado el hecho de que la velocidad de diseño era de 70 millas por hora.

...

168. El perito González Blanco, al explicar el impacto que sufrió la guagua van Ford estableció que, físicamente hablando, todo vehículo tiene un centro de masa y **cuando ocurre un impacto** de esta manera existe una excentricidad entre el centro de masa y la línea de la fuerza **y por eso fue que redirigió el vehículo.** El impacto que proporciono el co-demandado Abdiel Rivera no fue la causa del vuelco de la guagua. **La colisión fue lo que hizo el cambio de dirección de la van.** Si hubiera existido una valla en el lugar, se **hubiera deformado la valla al impacto y lo reduce porque absorbe la energía cinética y redirige la dirección de la guagua.** Si se hubiera hecho como estaba diseñado originalmente seis (6) en (1) uno, el vehículo podía entrar al talud **y luego incorporarse nuevamente a la carretera.** Tal y como fue construida el

lugar donde ocurrió el accidente con las elevaciones, que ya se ha discutido **reducía el “tip-over stability ratio” el factor de vuelco del vehículo, dando lugar a que se volcara la Van Ford Windstar.** La Van Ford Windstar se volcó porque **no había una valla de seguridad que evitara que cayera en esa pendiente.** El conductor del vehículo Suzuki no fue el que causó la muerte del conductor.

...

229. [...] El mero conducir en una autopista, algo que tomamos por sentado como cotidiano, no lo es, un acto de por sí riesgoso. **Literalmente la valla que absorbe el golpe y redirige el vehículo a la autopsia en caso de colisión es por definición técnica el mejor muro de contención para evitar accidentes previsibles y evitar que sean catastróficos.** Como cuestión de hecho ni el verdadero muro de contención sirve para este propósito en una autopista mejor que la valla. **Este hecho es imperativo y opera en el análisis de distribución de responsabilidad y culpa que el tribunal hace a continuación.** Bajo este análisis el estado a través de la Autoridad de Carreteras y sus contratistas pueden tener, como en este caso, mayor responsabilidad ante un accidente de esta índole por ser los responsables de establecer las medidas de seguridad reglamentarias correspondientes que pueden ser mayor o principal causa eficiente en la evaluación de un daño y la diferencia entre la vida y la muerte.

En el acápite D de la Sentencia, el foro de instancia dispuso lo siguiente:

Consideradas las determinaciones de hechos y conclusiones de derecho que preceden, aquilatada la prueba documental, la valoración de la prueba pericial y practicada la adjudicación de credibilidad a la prueba testifical, **declaramos Con Lugar la demanda, según enmendada.** En su consecuencia, se condena al co-demandado Rexach Construction Corp. y a su aseguradora Integrand Assurance Company, **al pago en un 55%** de todos los conceptos, partidas y sumas concedidas en la presente sentencia, y a Abdiel Rivera Irizarry y la Sra. Norma Irizarry al pago en un 15% de todos los conceptos, partidas y sumas concedidas en la presente sentencia.

A saber:

- a. La cantidad total de \$135,000.00 (cantidad estipulada por las partes) como indemnización por concepto de lucra cesante sufrido por los demandantes. [...]
- b. La cantidad de \$600,000.00 como indemnización por concepto de angustias y sufrimientos mentales y enfermedad mental sufridos por la co-demandante Maritza Villeta Matos.
- c. La cantidad de \$85,000.00 como indemnización por concepto de los daños físicos, impedimento físico, operaciones y cicatrices permanentes sufridos por la co-demandante, Maritza Villeta Matos.
- d. La cantidad de \$350,000.00 como indemnización por concepto de angustias y sufrimientos mentales sufridos por el codemandantes, Rolando Isaac Villeta.
- e. La cantidad de \$95,000.00 como indemnización por concepto de los daños físicos, impedimento físico, operaciones y cicatrices permanente sufrido por la co-demandante Rolando Isaac Villeta.

f. La cantidad de \$250,000.00 como indemnización por concepto de las angustias y sufrimientos mentales sufridos por el Sr. Rolando Isaac Candelaria mientras estuvo vivo en el accidente hasta su muerte a favor de sus hijos Samuel Isaac Villeta, Rolando Isaac Villeta y Maritza Villeta.

g. La cantidad de \$350,000.00 como indemnización por concepto de angustias y sufrimientos mentales sufridos por el codemandante Samuel Isaac Villeta.

h. Además, se condena a las partes co-demandadas Rexach Contruccion corp. y a su aseguradora Integrand Assurance Company y a Abdiel Rivera Irizarry y la Sra. Norma Irizarry al pago de las costas, gastos e intereses al 4.25% y la cantidad de \$5,000.00 por concepto de honorarios de abogado [a] favor de la parte demandante.

De las sumas antes concedidas [sig.] se deberá practicar un descuento a cada uno de los demandantes por la suma de \$3,000.00, a tenor con las disposiciones de la Sección 9 de la Ley Núm. 138 de 26 de junio de 1968, según enmendada, también conocida como *Ley de Protección Social por Accidente de Automóviles (ACAA)*, 9 LPRA § 2058.

El 13 de septiembre de 2016 Integrand y Rexach (los apelantes) presentaron una *Moción de Reconsideración de Sentencia y para Determinaciones de Hechos Adicionales*. La misma fue declarada *No Ha Lugar* mediante una Resolución dictada el 14 de septiembre de 2016, notificada el 19 del mismo mes y año.

Inconformes, los apelantes acuden ante este foro intermedio imputándole al TPI la comisión de los siguientes errores:

ERRÓ EL TPI AL DECIDIR QUE LA ALEGADA NEGLIGENCIA DE REXACH FUE LA CAUSA PRINCIPAL DEL ACCIDENTE Y LOS DAÑOS, CUANDO DEBIÓ RESOLVER CORRECTAMENTE QUE LA NEGLIGENCIA DE RIVERA IRIZARRY FUE LA ÚNICA Y VERDADERA CAUSA ADECUADA O EFICIENTE DEL ACCIDENTE EN CUESTIÓN Y/O QUE ESTA CONSTITUYÓ UNA CAUSA INTERVENTORA QUE EXONERA A REXACH E INTEGRAND DE RESPONSABILIDAD LEGAL POR EL MISMO.

ERRÓ EL TPI AL ASIGNAR A REXACH E INTEGRAND NEGLIGENCIA Y RESPONSABILIDAD DE 55%, MIENTRAS QUE A RIVERA IRIZARRY Y ACT LES IMPUSO TAN SOLO 15% Y 30% RESPECTIVAMENTE, CUANDO DEBIÓ CORRECTAMENTE IMPUTAR MAYOR Y PRINCIPAL NEGLIGENCIA Y RESPONSABILIDAD A RIVERA Y ACT Y REDUCIR LA DE REXACH E INTEGRAND, HASTA ABSORBER Y CANCELAR LA RESPONSABILIDAD DE ÉSTAS, SI ALGUNA.

ERRÓ EL TPI AL DETERMINAR QUE REXACH COMETIÓ NEGLIGENCIA POR INCUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES APLICABLES DEL MANUAL DE DISEÑO DE CARRETERAS DE 1979 AL CONSTRUIR EL SEGMENTO PERTINENTE DEL EXPRESO DE DIEGO PR-22, CUANDO

DEBIÓ RESOLVER CORRECTAMENTE QUE REXACH CUMPLIÓ RAZONABLE Y SUSTANCIALMENTE CON LAS RECOMENDACIONES DE DICHO MANUAL DURANTE LA CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO RELEVANTE EN LO QUE A ELEVACIONES Y PENDIENTES DE TALUDES, ZONAS LIBRES Y BARRERAS DE SEGURIDAD SE REFIERE, POR LO CUAL NO INCURRIÓ EN RESPONSABILIDAD ALGUNA.

ERRÓ EL TPI AL ACTUAR CON PASIÓN, PREJUICIO Y PARCIALIDAD AL BRINDARLE CREDIBILIDAD A CIERTAS PARTES DEL TESTIMONIO DE MARITZA VILLET MATOS, EN ESPECÍFICO SU CAMBIO DE VERSIÓN SOBRE LA FORMA Y MANERA EN QUE OCURRIÓ EL ACCIDENTE, LA CUAL, YA ESTABA PLASMADA EN DOS DE SUS DECLARACIONES BAJO JURAMENTO Y EN LAS DEMANDAS, SIN CONSIDERAR QUE LA NUEVA VERSIÓN DE DICHA DEMANDANTE SURGIÓ LUEGO DE QUE SU PERITO EN RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES RINDIERA SU INFORME PERICIAL Y DE QUE ESTE LE DIJERE COMO HABÍA OCURRIDO EL MISMO, SEGÚN SU PROPIA ADMISIÓN, TAMBIÉN BAJO JURAMENTO, NEGÁNDOSE A RECIBIR EN EVIDENCIA ESAS DECLARACIONES ANTERIORES DE VILLET.

ERRÓ EL TPI AL ACOGER LA RECONSTRUCCIÓN DEL ACCIDENTE EFECTUADA POR EL PERITO DE LOS DEMANDANTES VILLET, ING. OTTO GONZÁLEZ BLANCO, CUANDO DEBIÓ ADOPTAR CORRECTAMENTE LA RECONSTRUCCIÓN DEL ACCIDENTE QUE NOS OCUPA FORMULADA POR EL PERITO DE REXACH E INTEGRAND, ING. ROWLAND LAMB.

ERRÓ EL TPI CON PASIÓN, PREJUICIO Y PARCIALIDAD HACIA INTEGRAND Y REXACH POR NO HABER TRANSIGIDO LA RECLAMACIÓN DE LOS DEMANDANTES EN SU CONTRA Y AL DETERMINAR QUE REXACH E INTEGRAND FUERON TEMERARIOS AL LITIGAR ESTE PLEITO CUANDO, ENTRE OTRAS COSAS, DOS PERITOS, EL ING. LAMB Y EL ING. CINTRÓN ADJUDICARON TODA LA RESPONSABILIDAD POR EL ACCIDENTE A RIVERA IRIZARRY, Y CONCLUYERON QUE EN EL TRAMO DONDE OCURRIÓ EL MISMO NO HACÍA FALTA LA INSTALACIÓN DE BARRERAS O VALLAS DE SEGURIDAD.

ERRÓ EL TPI AL CONCEDER A LOS DEMANDANTES UNA COMPENSACIÓN MONETARIA EXCESIVA E IMPROCEDENTE EN DERECHO POR LOS ALEGADOS DAÑOS Y PERJUICIOS QUE DETERMINÓ QUE ÉSTOS SUFRIERON.

El 9 de noviembre de 2016 dictamos una *Resolución* declarando *ha lugar* la solicitud en cuanto a presentar el escrito de apelación en exceso de páginas, la elevación del expediente y el legajo completo de la prueba documental. También, dado que los apelantes informaron que la transcripción de la prueba sería la reproducción oral, concedimos varios términos tanto para obtener la regrabación de los procedimientos, su estipulación, radicación y la presentación, y de entenderlo necesario, un alegato

suplementario. Al igual, concedimos un término a los apelados para presentar su alegato en oposición. En esta misma fecha dictamos otra *Resolución* ordenando al foro de instancia elevar, en calidad de préstamo, los autos originales del caso CD2003-0299.

Mediante la *Resolución* dictada el 27 de abril de 2017 dimos por estipulada la transcripción de la prueba y el 30 de mayo siguiente las apelantes presentaron su alegato suplementario. Además, autorizamos su presentación en exceso de las paginas dispuestas en nuestro reglamento.⁸

El 25 de agosto de 2017 los apelados presentaron su alegato en oposición, por lo que el 29 de agosto siguiente dictamos una *Resolución* dando por perfeccionado el recurso de epígrafe. Así, nos encontramos en posición de disponer sobre el mismo.

II.

A. El estándar de prueba

Como es sabido, el estándar probatorio, en los casos civiles, es la preponderancia de la prueba. Por lo tanto, la decisión del juzgador debe producirse a base de criterios de probabilidad. Regla 110, inciso F, de las Reglas de Evidencia, 32 LPRA Ap. VI, R. 110. Esto significa que el juzgador le dará valor a la prueba no por la cantidad de esta, sino por su calidad. “En muy raras ocasiones es posible determinar **un hecho con certeza o exactitud matemática**. Exigir ese tipo de prueba a un litigante equivaldría prácticamente a requerirle un imposible. Por esto, la ley y la jurisprudencia se limitan a requerir que los casos se prueben por preponderancia de la prueba, que es tanto como **establecer como hechos probados aquellos que con mayores probabilidades ocurrieron.**”⁹ *Zambrana v. Hospital Santo Asilo de Damas*, 109 DPR 517, 521 (1980). Es decir, si la evidencia presentada es

⁸ Véase la Resolución del 1ro de junio de 2017.

⁹ [Énfasis Nuestro].

suficiente para convencerle que la existencia de los hechos alegados es más probable que su inexistencia. *Belk v. Martínez*, 146 DPR 215, 231 (1998). Además, la obligación de presentar evidencia recae sobre la parte que sostiene la afirmativa en el asunto en controversia. Regla 110 de Evidencia, *supra*.

B. Teoría General sobre la acción en daños y perjuicios

El Artículo 1802 del Código Civil, 31 LPRA sec. 5141, regula sustantivamente la responsabilidad civil extracontractual. Este establece que “[e]l que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado.” Para que prospere una acción bajo este artículo, es necesario probar la ocurrencia de una acción u omisión culposa o negligente que ocasiona un daño y la existencia del nexo causal entre ambos. *Colón Santos v. Coop. Seg. Mult. P.R.*, 173 DPR 170, 177 (2008). Es decir, procede la reparación de un daño cuando se demuestran los siguientes elementos indispensables: (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 entre la acción u omisión y el daño. *Valle v. ELA*, 157 DPR 1, 14 (2002).

a) La culpa o negligencia

El concepto de culpa o negligencia es uno unitario y tan amplio y abarcador como suele ser la conducta humana. *Reyes v. Sucn. Sánchez Soto*, 98 DPR 305, 310 (1970).

[...] La culpa o negligencia es la falta del debido cuidado, que a la vez consiste esencialmente **en no anticipar y prever las consecuencias racionales de un acto, o de la omisión de un acto, que una persona prudente habría de prever en las mismas circunstancias**. La responsabilidad por culpa o negligencia depende de la probabilidad de las consecuencias según son capaces de ser previstas por una persona precavida. De ahí que el caso fortuito, que de ordinario exime de responsabilidad, excluya el suceso que hubiera podido preverse. Art. 1058. O como expresa don José Castán hablando de las transgresiones jurídicas, “[S]e define, en efecto, la culpa o negligencia como la omisión de

la diligencia exigible en las relaciones sociales, mediante cuya aplicación podría haberse evitado un resultado contrario a derecho y no querido. Para que haya negligencia, basta con que el resultado haya sido previsto como posible o hubiese tenido que ser previsto.”[Énfasis Nuestro] *Ramos v. Carlo*, 85 DPR 353, 358 (1962). Véase, además, *Montalvo v. Cruz*, 144 DPR 748 (1998).

b) Previsibilidad

Por otro lado, es el criterio de previsibilidad la base en que descansa la responsabilidad extracontractual. *Rivera Pérez v. Cruz Corchado*, 119 DPR 8, 18 (1987). En *Nieves Díaz v. González Massas*, 178 DPR 820, 844 (2010), el Tribunal Supremo reiteró que “[p]ara determinar si un resultado dañino era razonablemente previsible, es preciso acudir a la figura del hombre prudente y razonable, también conocida como el buen padre de familia, que es aquella persona que actúa con el grado de cuidado, diligencia, vigilancia y precaución que exigen las circunstancias.” El deber de previsión, según reiterado por el Tribunal Supremo en distintas ocasiones, “no se extiende a todo peligro imaginable que concebiblemente pueda amenazar la seguridad... sino a aquel que llevaría a una persona prudente a anticiparlo”. *Pacheco v. A.F.F.*, 112 DPR 296 (1982); *Hernández v. La Capital*, 81 DPR 1031 (1960). La norma de responsabilidad es que el riesgo que debe preverse debe estar basado en probabilidades y no en meras posibilidades. *López v. Porrata Doria*, 169 DPR 135, 164-165 (2006).

En lo aquí pertinente, la mayoría de las jurisdicciones en los estados unidos imponen responsabilidad por negligencia en el diseño de carreteras en circunstancias donde el demandado conocía o debió conocer que tales defectos en el diseño causarían un daño previsible similares a los aquí sufridos. William E. Kenworthy, *Kuhlman’s Killer Roads from Crash to Verdict*, 2da ed, 1999, Sec. 3.9 pág. 56. Por otro lado, en nuestra jurisdicción el aspecto técnico y de seguridad en el diseño de carreteras se

encuentra en el *Manual de Diseño de Carreteras (Highway Design Manual 1979*, en adelante el Manual) promulgado y publicado por el Departamento de Transportación y Obras Públicas (el DTOP) y la Autoridad de Carreteras (la ACT) en el 1979. La cual a su vez incorpora los conceptos y prácticas de diseño desarrollados por la *American Association of State Highway and Transportation Officials* (por sus siglas AASHTO), la *Federal Highway Administration*, y la *Transportation Research Board*. Sin embargo, nuestro Tribunal Supremo resolvió que el referido Manual de Diseño carece de fuerza de ley y no es obligatorio. El mismo constituye un punto de partida para examinar el grado de responsabilidad de la ACT y el DTOP en el diseño, construcción, mejora y mantenimiento de las carreteras y vías en nuestra isla. *Rivera Jiménez v. Garrido & Co., Inc.*, 134 DPR 840 (1993).

En relación a la determinación de si se necesitan barreras o vallas, el propio Manual reconoce el elemento **discrecional decisorio que esto representa**. El Manual dispone que:

... The barrier is warranted if the obstacle is more hazardous to the motorist than the barrier itself. In the cost-effective procedure, need is based on an evaluation of the cost associated with the barrier versus the costs associated with the unprotected obstacle. Initial cost, maintenance costs, and accident costs are included in the evaluation. [Sec. 8-02, pág. 8-___?]

Por lo tanto, son varios los factores que pueden afectar la determinación de si se necesitan barreras, y si se justifica, cuál es la barrera más adecuada para las condiciones dadas. Como ya citamos, el Capítulo 8 del Manual atiende principalmente los requisitos de seguridad y los costos. En ese sentido el Manual advierte lo siguiente:

All of the warrants are bases on the premise that a traffic barrier should be installed only if it reduces the severity of potencial accident. Every effort should be made in the design stage to eliminate the need for traffic barriers, since a traffic barrier is in itself a hazard. If it is judged that a guardrail installation is not necessary at a particular embankment (that is, the guardrail is a greater hazard than the embankment); such a decision remains valid whether

one or one thousand vehicles run off the road at that point.
[Sec. 8-03.01, pág. 8-2]

A traffic barriers serves dual and often conflicting roles. It must be capable of redirecting and/or containing an errant vehicle without imposing intolerable conditions on the vehicle occupants. [Sec. 8-03.02]

En conclusión, debe hacerse todo esfuerzo en la etapa de diseño para eliminar la necesidad de barreras de tráfico, ya que **una barrera de tráfico es en sí un peligro** por lo que su utilización se justifica solo si reduce la severidad de un accidente potencial. *Rivera Jiménez v. Garrido & Co., Inc.*, supra, a la págs. 858 y 859.

Por último, los accidentes más típicos de carreteras a alta velocidad son de vehículos que se salen de control. *Rivera Jiménez v. Garrido & Co., Inc.*, supra. “[...], no es posible requerir que en todo momento las avenidas, carreteras, caminos y aceras del país, estén en condiciones ideales. El deber de velar porque las carreteras estatales sean seguras, ciertamente no genera el deber de instalar vallas o barreras de seguridad en toda carretera. Esa obligación se configura **en aquellos sectores de carreteras que sean inherentemente peligrosas**, o donde la experiencia refleje un número sustancial y repetitivo de accidentes; en otras palabras, que configuren situaciones predecibles más allá de la abstracción, o fértil e ilimitada imaginación.” [Énfasis Nuestro]. *Íd.*, a la pág. 860.

c) Causalidad adecuada

La relación causal es el “elemento que vincula el daño directamente con el hecho antijurídico.” *Rivera v. SLG Díaz*, 165 DPR 408, 422 (2005). El daño debe haber sido previsible y evitable de haberse realizado la acción omitida. *Elba A.B.M. v. UPR*, 125 DPR 294, 310 (1990). Es decir, para que haya un deber de reparar tiene que haber un nexo causal que vincule el daño y la acción realizada. Para imponer responsabilidad, tiene que haber causa

física y causa legal. La causa física es poder demostrar que, si no hubiese sido por la actuación del demandado, no hubiera ocurrido el resultado antijurídico en cuestión. Además de la causa física, el juzgador tiene que encontrar que se cumple con el requisito de causalidad legal, próxima o adecuada, es decir, que la actuación del demandado tuvo un impacto lo suficientemente grande en el demandante como para provocar el daño. Se trata de evaluar si una persona razonable hubiera previsto que sus actos podían causar el tipo de daño que causó, por este ser un resultado natural y probable. *Gines Meléndez v. AAA*, 86 DPR 518, (1962).

En Puerto Rico rige la doctrina de la causalidad adecuada, lo que significa que “no es causa toda condición sin la cual no se hubiera producido el resultado, sino la que ordinariamente lo produce según la experiencia general.” *Soc. de Gananciales v. Jerónimo Corp.*, 103 DPR 127, 134 (1974); *Rivera v. SLG Díaz*, 165 DPR 408, 422 (2005). En otras palabras, causa es la condición que ordinariamente produce el daño, según la experiencia general. *Elba A.B.M. v. UPR*, supra, a la pág. 310.

En consecuencia, se impondrá responsabilidad solo cuando se trata de una ocurrencia que era **un resultado razonable y esperado dentro del curso normal de los acontecimientos**. Al respecto, ha dicho nuestro Tribunal Supremo: “[e]l Juez debe establecer un pronóstico retrospectivo de probabilidad, preguntándose si la acción que se juzga era por sí sola apta para provocar normalmente esa consecuencia.” *Pons Anca v. Engebretson*, 160 DPR 347, 356, (2003) (citando a José Castán Tobeñas, Derecho civil español, común y foral, Tomo IV, 15ta ed., Reus, 1993, págs. 967-968, n. 1.)

d) La causalidad concurrente

La causalidad concurrente se trata de aquel daño que fue provocado por dos o más causas. Esta tiene tres modalidades; (1)

dos actores que actuando en conjunto infligen un daño, (2) **dos actores que, en actuaciones independientes, se unen y producen un daño**, y (3) dos actores que actúan en forma contemporánea e independiente, pero uno provoca un daño que induce o pone en movimiento el daño del otro, y el segundo es consecuencia probable del primero. Valga señalar que en las últimas dos, si los daños son separables, cada actor responderá por la porción del daño que provocó. H. Brau del Toro, *Los daños y perjuicios extracontractuales en Puerto Rico*, 2da. Ed., San Juan, Pub. JTS, 1986, Vol. II, pág. 718. Por lo tanto, para que exista causalidad concurrente es necesario que la conducta de ambos actores esté relacionada con el daño específico de que se trata, por lo que no cabe hablar de causas concurrentes cuando estamos ante actos distintos e independientes. *Ibíd.* pág. 418.

En contraste a lo anterior, un actor puede quedar relevado de responsabilidad si se reunieran los elementos de la llamada causa interventora. La causa interventora es un acto que ocurre luego del acto original y **tiene la suficiente magnitud como para interrumpir la cadena de eventos provocados por el acto original**. Al respecto, ha dicho nuestro alto foro: “Cuando la línea de causalidad ha sido interrumpida por la intervención de alguna causa eficiente e independiente, esa causa interventora debe ser aceptada como la causa próxima [...]” según citado en *Andino v. Central Victoria, Inc.*, 57 DPR 310, 319 (1940). En consecuencia, para que se configure una causa interventora, de manera **que revele al actor original**, tienen que concurrir los siguientes elementos: (1) un acto que se manifiesta tras la actuación original, (2) que es provocado por un tercer actor no relacionado con el actor original, (3) **de tal magnitud que es suficiente por sí sola para causar el daño que sufrió el demandante** y (4) que su ocurrencia **era imprevisible para quien provocó el daño original**.

Gines Melendez v. Autoridad de Acueductos, 86 DPR 518, 523 (1962). El fundamento tras esta doctrina es que no sería justo que el actor original respondiera, pues, aunque este último provocó un daño, **el resultado final de la cadena de eventos no le era previsible**. Por tanto, “[...] un demandado será relevado de responsabilidad por una causa interventora imprevisible y anormal que produce un resultado que no pudo ser previsto.” *Íd.*

C. Valoración de los daños y la revisión apelativa

El concepto de daño ha sido definido como “todo menoscabo material o moral causado al contravenir una norma jurídica, que sufre una persona y del cual haya de responder otra.” *López v. Porrata Doria*, supra, a la pág. 151. Dentro del concepto de daño se encuentran los daños patrimoniales y los no patrimoniales o morales. El daño patrimonial consiste en el menoscabo (valorable en dinero) sobre el patrimonio del perjudicado. En cambio, los daños no patrimoniales “son aquellos cuya valoración en dinero no tiene la base equivalencial que caracteriza a los patrimoniales, por afectar precisamente a elementos o intereses de difícil valoración pecuniaria.” El daño moral es un concepto amplio que abarca distintas vertientes de la naturaleza humana y surge de múltiples causas. El Tribunal Supremo ha aclarado que dicha amplitud abarca desde el dolor físico o corporal, las angustias mentales, hasta los daños o lesiones corporales. *Sagardía de Jesús v. Hospital*, 177 DPR 484, 500-501, 507 (2009).

La estimación y valorización de daños es una gestión difícil y angustiosa, debido al cierto grado de especulación en la determinación de estos y por incluir, a su vez, elementos subjetivos como la discreción, el sentido de justicia y la conciencia humana del juzgador de los hechos. *Santiago Montañez, et al. v. Fresenius Medical Care, et al.*, 2016 TSPR 76; *Rodríguez et al. v. Hospital et al.*, 186 DPR 889 (2012); *S.L.G. Rodríguez v. Nationwide*, 156 DPR

614, 622 (2002). La razonabilidad debe ser la brújula que guíe al juzgador de los hechos en el azaroso camino de la estimación y valoración de los daños. *Sagardía de Jesús v. Hospital*, supra, pág. 509. Corresponde al juzgador, en su sano discernimiento, experiencia y discreción, la valoración justa y necesaria para compensar los daños y perjuicios sufridos. *Íd.*

Sin embargo, debe ser consciente el tribunal en su estimación de los daños que conferir cuantías exiguas por concepto de daños sufridos menosprecia la responsabilidad civil a la que deben estar sujetas las acciones antijurídicas. A. J. Amadeo Murga, *El Valor de los Daños en la Responsabilidad Civil*, Tomo I, Editorial Esmaco, 1997, pág. 31. En contraste, una valoración exagerada tiene un efecto punitivo, ajeno a nuestro sistema de derecho. Por ello, **los tribunales debemos establecer una proporción prudente entre el daño causado y la indemnización conferida, de modo que dicha indemnización mantenga su sentido remediador.** Es norma conocida que los tribunales revisores intervendremos con las partidas concedidas en daños por el foro de instancia **cuando estemos ante una concesión excesivamente alta o ridículamente baja.** *Vázquez Figueroa v. E.L.A.*, 172 DPR 150, 155 (2007). A esos efectos, para evaluar si la compensación concedida es ridículamente baja o exageradamente alta, hay que examinar la prueba desfilada ante el foro de instancia y las cuantías otorgadas en casos similares resueltos anteriormente. *Santiago Montañez, et al. v. Fresenius Medical Care, et al.*, supra, a la pág. 20. Es por ello que los jueces y las juezas deben detallar en sus dictámenes los casos que utilizaron como referencia o punto de partida para la estimación y valoración de los daños otorgados y el cómputo realizado para establecer las cuantías. *Íd.*, a la pág. 22.

La revisión apelativa de las cuantías concedidas en daños debe realizarse en el contexto de la deferencia que merece el foro de instancia en su apreciación de la prueba. Así pues, la revisión apelativa de las determinaciones de hechos del TPI está principalmente regulada por la Regla 42.2 de Procedimiento Civil, 32 LPRA Ap. V, R. 42.2. En lo pertinente, la mencionada regla dispone:

[L]as determinaciones de hechos basadas en testimonio oral no se dejarán sin efecto a menos que sean claramente erróneas, y se dará la debida consideración a la oportunidad que tuvo el tribunal sentenciador para juzgar la credibilidad de los testigos. [...]

Sin embargo, de manera excepcional este tribunal puede intervenir con la apreciación de la prueba testifical y las determinaciones de hechos del juzgador de instancia, cuando este último haya actuado con pasión, prejuicio o parcialidad, o hubiese incurrido en error grave o manifiesto al aquilatarla. *Quiñones López v. Manzano Pozas*, 141 DPR 139, 152 (1996).

De otra parte, cuando las determinaciones de hechos realizadas por el TPI están basadas en prueba documental, “este tribunal se encuentra en igual posición que la del foro primario para apreciar y evaluar directamente los mismos.” *Planned Credit of P.R., Inc. v. Clyde Page*, 103 DPR 245, 261-262 (1975). De igual forma los tribunales revisores “tienen amplia discreción en la apreciación de la prueba pericial pudiendo, incluso, adoptar su propio criterio en la apreciación o evaluación de la misma y hasta descartarla, aunque resulte técnicamente correcta.” *Dye-Tex P.R., Inc., v. Royal Ins. Co., P.R.*, 105 DPR 658, 662-663 (2000).

D. Testimonios periciales

Con relación a los testimonios periciales, estos los brinda una persona que, a través de la educación o experiencia, ha desarrollado un conocimiento o destreza sobre una materia de manera que puede formar una opinión que sirva de ayuda al

juzgador. *Black's Law Dictionary*, 8th ed., Minn., Thomson West, 2004, pág. 619.¹⁰ Conforme con las Reglas de Evidencia, 32 LPRA Ap. VI, se permite que una persona capacitada como perito pueda testificar, **en forma de opiniones o de otra manera**, cuando su conocimiento científico, técnico o especializado sea de ayuda a la juzgadora o al juzgador para poder entender la prueba o determinar un hecho en controversia. Véase, Regla 702 de Evidencia, 32 LPRA Ap. VI, R. 702.¹¹

El valor probatorio del testimonio de un perito dependerá, entre otros, de: (a) si el testimonio está basado en hechos o información suficiente; (b) si el testimonio es el producto de principios y métodos confiables; (c) **si la persona testigo aplicó los principios y métodos de manera confiable a los hechos del caso**; (d) si el principio subyacente al testimonio ha sido aceptado generalmente en la comunidad científica; (e) **las calificaciones o credenciales de la persona testigo**; y (f) la parcialidad de la persona testigo. La admisibilidad del testimonio pericial será determinada por el tribunal de conformidad con los factores enumerados en la Regla 403 de Evidencia, *supra*.

Las opiniones o inferencias de una persona como testigo pericial pueden estar basadas en hechos o datos percibidos por ella o dentro de su conocimiento personal o informado a ella antes de o durante el juicio o vista. Si se trata de materia de naturaleza tal que las personas expertas en ese campo razonablemente descansan en ella **para formar opiniones o hacer inferencias sobre el asunto en cuestión**, los hechos o datos no tienen que ser admisibles en evidencia. Regla 704 de Evidencia, *supra*.

¹⁰El perito es "la persona entendida, el individuo competente, idóneo, por tener unas determinadas aptitudes y conocimientos, por poseer una adecuada capacidad." *San Lorenzo Trad., Inc. v. Hernández*, 114 DPR 704, 709 (1983); *S.L.G Font Bardón v. Mini-Warehouse*, 179 DPR 322, 338 (2010).

¹¹ Una vez el juez determina que un testigo está cualificado como perito o las partes estipulan su cualificación, se puede presentar prueba sobre el valor probatorio del testimonio pericial para impugnar o sostener su credibilidad. Reglas 109 y 703 (C) de Evidencia, *supra*.

El Tribunal Supremo ha expresado que, como foro apelativo, no estamos obligados a seguir indefectiblemente “la opinión, juicio, conclusión o determinación de un perito o facultativo... y que todo tribunal está en plena libertad de adoptar su criterio propio en la apreciación y evaluación de la prueba.” *Culebra Enterprises Corp. v. ELA*, 143 DPR 935, 952 (1997), citando a *Prieto v. Maryland Casualty Co.*, 98 DPR 594, 623 (1970).

E. Honorarios por temeridad

La Regla 44.1 de Procedimiento Civil, 32 LPRA Ap. V, R. 44.1, permite la imposición de honorarios en caso de que cualquiera de las partes, o su abogado, procedan con temeridad o frivolidad. Así, se establece en el inciso (d) de la mencionada regla lo siguiente:

(d) Honorarios de abogado. En caso que cualquier parte o su abogado o abogada haya procedido con temeridad o frivolidad, el tribunal deberá imponerle en su sentencia al responsable el pago de una suma por concepto de honorarios de abogado que el tribunal entienda correspondan a tal conducta. En caso que el Estado Libre Asociado de Puerto Rico, sus municipios, agencias o instrumentalidades haya procedido con temeridad o frivolidad, el tribunal deberá imponerle en su sentencia una suma por concepto de honorarios de abogado, excepto en los casos en que esté expresamente exento por ley del pago de honorarios de abogado.

Se considera temeridad “aquella conducta que hace necesario un pleito que se pudo evitar, que lo prolonga innecesariamente o que obliga que la otra parte incurra en gestiones evitables.” *Marrero Rosado v. Marrero Rosado*, 178 DPR 476, 504 (2010). Esta misma conducta se toma en cuenta tanto para la imposición de honorarios de abogado al amparo de la Regla 44.1 (d) de Procedimiento Civil, *supra*, como para la imposición del interés legal por temeridad al amparo de la Regla 44.3 (b) de Procedimiento Civil, *supra. Id.* Según lo ha expresado el Tribunal Supremo, ambas penalidades “persiguen el mismo propósito de disuadir la litigación frívola y fomentar las transacciones mediante sanciones que compensen a la parte victoriosa los perjuicios

económicos y las molestias producto de la temeridad de la otra parte.” *Íd.*, a la pág. 505.

Así, el propósito de la imposición de honorarios por temeridad es penalizar a la parte perdidosa “que por su terquedad, obstinación, contumacia e insistencia en una actitud desprovista de fundamentos, obliga a la otra parte, innecesariamente, a asumir las molestias, gastos, trabajo e inconveniencias de un pleito.” *Rivera v. Tiendas Pitusa, Inc.*, 148 DPR 695, 702 (1999); *Andamios de PR v. Newport Bonding*, 179 DPR 503 (2010). Se considera que incurre en temeridad aquella parte que torna necesario un **pleito frívolo** y obliga a la otra a incurrir en gastos innecesarios. *P.R. Oil v. Dayco*, 164 DPR 486, 511 (2005).

A modo de ejemplo, se puede incurrirse en conducta temeraria cuando en la contestación a la demanda se niegue responsabilidad, **pero esta se acepte posteriormente**; cuando la parte demandada **se defienda injustificadamente** de la acción en su contra; cuando la parte demandada crea que la cantidad reclamada es exagerada y esa sea la única razón para oponerse a los reclamos del demandante; cuando el demandado **se arriesgue a litigar un caso del que surja claramente su responsabilidad**; y cuando una parte **niegue la certeza de un hecho**, a pesar de constarle su veracidad. *O.E.G. v. Román González*, 159 DPR 401, 418 (2003). La determinación de si una parte obró con temeridad descansa en la sana discreción del tribunal sentenciador. *P.R. Oil v. Dayco*, *supra*, a la pág. 511. La imposición del pago de honorarios de abogado es imperativa cuando el tribunal sentenciador concluye que una parte incurrió en temeridad. *Íd.* Por lo tanto, un pronunciamiento en la sentencia condenando al pago de honorarios de abogado, implica que el tribunal sentenciador consideró temeraria a la parte así condenada. *Montañez Cruz v. Metropolitan Cons. Corp.*, 87 DPR 38, 39-40, (1962). Por constituir

un asunto discrecional del tribunal sentenciador, los tribunales revisores solo intervendremos en dicha determinación cuando surja que un claro abuso de discreción. *P.R. Oil v. Dayco*, supra, en la pág. 511.

Por último, señalamos que no existe temeridad en aquellos casos donde existe alguna desavenencia honesta en cuanto a quién favorece el Derecho aplicable a los hechos del caso. *Santiago v. Sup. Grande*, 166 DPR 796, 821 (2006). Señala el Profesor Cuevas Segarra que “[n]o constituye temeridad limitarse a defender sus derechos e intereses.” José A. Cuevas Segarra, *Tratado de Derecho Procesal Civil*, 2da. Ed., San Juan, Publicaciones JTS, 2011, Tomo IV, pág. 1307.

III.

A los efectos de facilitar la discusión de los errores señalados, los mismos serán analizados en tres (3) aspectos. Los errores 1 al 5 serán discutidos en conjunto por estar relacionados con la prueba presentada al amparo del Artículo 1802, *supra*, y la compensación en daños. Los errores 6 y 7 serán discutidos de manera separada.

A.

En el presente recurso señalan los apelantes que la única causa adecuada del accidente fue la actuación negligente del codemandado Rivera Irizarry y de que Rexach Construction **cumplió razonablemente** con las recomendaciones del Manual por lo que no incurrieron en responsabilidad alguna. Por otro lado, en cuanto a la prueba señalan que tanto el testimonio de la señora Villeta Matos, y la reconstrucción del accidente realizada por el Ing. Otto González Blanco, no merecen credibilidad. En cuanto al testimonio de la señora Villeta Matos los apelantes señalan que esta varió su versión de los hechos para acomodarla a la teoría de su perito.

Como ya consignamos, la culpa o negligencia es la falta del debido cuidado, que a la vez consiste esencialmente en no anticipar y prever las consecuencias racionales de un acto, o de la omisión de un acto, que una persona prudente habría de prever en las mismas circunstancias. En lo aquí pertinente corresponde determinar si la prueba presentada por los apelados demostró que Rexach actuó **sin el grado de cuidado, diligencia, vigilancia y precaución que exigen los estándares de la ingeniería** al construir el tramo donde ocurrió el accidente. Como ya indicamos, en la demanda enmendada los apelados alegaron que Rexach fue negligente al no construir la carretera donde ocurrió el accidente de acuerdo al plano de construcción y/o construir la carretera de manera insegura, sin cumplir con las especificaciones, sin el diseño idóneo, llevando a cabo variaciones inadecuadas, sin la colocación de vallas de seguridad.

En el presente caso quedó claramente demostrado que la ACT contrató, como dueña de la obra, a la firma de ingenieros Guillermety, Ortiz & Associates para el diseño de los planos del Proyecto AC-22-004 PR 22 y al contratista Rexach para su construcción.¹² El proyecto terminó el 28 de julio de 1994 y el accidente ocurrió el 10 de noviembre de 2002 sin que previo a este hubiese ocurrido algún otro accidente a tenor con la prueba presentada.

En sus determinaciones de hechos el TPI consignó, y así surge de su testimonio, que el Ing. Fernando Vega Barrios fue el ingeniero residente de la ACT y supervisor del proyecto. Como ingeniero residente estaba a cargo de las brigadas de inspectores que supervisaban la construcción y su función era velar por la adecuada ejecución del proyecto de acuerdo a los planos,

¹² Exhibit 5 estipulado. Rexach como corporación dejó de existir hace 7 años. Integrand es la aseguradora que para aquel entonces tenía expedida una póliza a su favor.

construcción adecuada y que el contratista cumpliera con lo contratado.¹³ Indicó, además, que iba todos los días al proyecto y que existían brigadas de inspectores que también estaban día a día.¹⁴ La inspección final del Proyecto se llevó a cabo en el 1995 y el tramo donde ocurrió el accidente se abrió para el tránsito vehicular el 28 de julio de 1994.¹⁵ **En la inspección final no recuerda que se hayan encontrado deficiencias.**¹⁶ El ingeniero Vega Barrios testificó que en este tipo de proyecto existe el término *close conformity* que es cuando se acepta un cambio que se aparte del diseño **pero que aun así se cumple con el plano.**¹⁷ Además, en este tipo de construcción, es al final que el contratista realiza las transversales para su pago final y liquidar así el proyecto.¹⁸ A su vez se produce el plano *as built* el cual en el presente caso no se recuerda si lo hicieron.¹⁹ Reconoció que en cuanto a la agrimensura del proyecto un empleado de la ACT trabajaba en conjunto con la brigada de Rexach para asegurarse que todas las medidas tomadas eran las correctas. Sobre los cambios al proyecto este mencionó que cualquier cambio que fuera a realizar el contratista que se alejara del plano tenía que ser consultado con la ACT.²⁰ Aseguró que Rexach era un contratista experto en la construcción de carreteras.²¹

El TPI también consignó, y así surge de su testimonio, que el Ing. Manuel Bayle Colón, quien fue ingeniero de Rexach y supervisor del proyecto, indicó que, una vez finalizada la obra, una brigada de la ACT de la División de Estudios toma las

¹³ Véase Transcripción de la prueba del 8 de abril de 2016, a la pág. 20.

¹⁴ *Íd.*, a la pág. 29. Este indicó que estaban *De día, de noche, los sábados, cualquier día.*

¹⁵ *Íd.*, a las págs. 40-41.

¹⁶ *Íd.*, a la pág. 48.

¹⁷ *Íd.*, a las págs. 32-36 y 61.

¹⁸ *Íd.*, a las págs. 32 y 65. Las transversales (o piquetaje) son secciones tomadas perpendiculares al eje de la carretera normalmente cada 20 metros para calcular el volumen de corte o de relleno dependiendo de la condición física del terreno impactado. De esa información surge lo que el contratista cobrará por la partida del movimiento de tierra. Testimonio del Ing. Manuel Bayle Colón, véase Transcripción de la prueba del 6 de abril de 2016, págs. 41-42, 110 y 159. Véase Apéndice del Recurso, Determinación de Hechos 83, pág. 311.

¹⁹ *Íd.*, a la pág. 15.

²⁰ *Íd.*, a las págs. 11-12.

²¹ *Íd.*, a las págs. 37 y 61.

transversales y computan todo el corte y el relleno.²² Aceptó que las transversales, durante la construcción de la obra, las toma el contratista con la supervisión de un auxiliar de ingeniero asignado por el ingeniero residente.²³ También testificó que no se podían hacer cambios sin que fueran aprobado por la ACT, ya que no puede unilateralmente alterar los planos. Señaló que había cambios significativos que eran verbales y los cambios relevantes que conllevan dinero tenían que ser por escrito.²⁴ Con respecto a ello, admitió que un cambio en la pendiente del talud tiene que ser sometido ante el ingeniero residente de la ACT quien a su vez lo presenta ante la Oficina de Diseño de la agencia.²⁵ En este sentido, aclaró que ni el ingeniero residente ni el contratista están autorizados a cambiar los planos solo los cambios podrían haberse efectuado mediante *change orders* o *extra work orders* autorizados por la ACT.²⁶ Aceptó que nunca vio un plano *as built* de lo construido por Rexach y que todo cambio en la construcción los realizó la compañía.²⁷

Los apelantes señalan que la prueba demostró que cumplieron razonablemente con el diseño y con el Manual. Primeramente, atenderemos los argumentos relativos al cumplimiento de la obra con el diseño original. Como indicamos, de los testimonios de los ingenieros surge que en la práctica de la ingeniería para este tipo de proyecto existe el término *close comformity* para aceptar un cambio que se aparte del diseño, pero que aun así cumple sustancialmente con el plano. Sin embargo, de dichos testimonios podemos colegir que la responsabilidad principal del contratista es construir el tramo de la carretera a tenor con el plano. Asimismo, el ingeniero residente, como

²² Véase Transcripción de la prueba del 6 de abril de 2016, a las págs. 90-91.

²³ *Íd.*, a la pág. 84.

²⁴ *Íd.*, a las págs. 24 a 25.

²⁵ Véase Transcripción de la prueba del 6 de abril de 2016, pág. 202.

²⁶ *Íd.*, a las págs. 112-118.

²⁷ *Íd.*, a las págs. 164 y 185.

supervisor del proyecto de la ACT, tenía la responsabilidad incuestionable de asegurarse el fiel cumplimiento del contratista con el diseño original a menos que se hubiese aprobado un *change order* para cualquier partida de construcción incluida en la propuesta de construcción o un *extra work order* para una partida nueva no contemplada en los planos. En este caso, es un hecho incontrovertido que Rexach construyó el talud con una pendiente diferente a la inclinación original del plano sin evidencia de haber sido autorizado para ello. Los apelantes no demostraron mediante el testimonio de su perito que dicho cambio es aceptado en la ingeniería como un *close conformity*. Recordemos en este punto que, pertinente a la controversia a resolver, en los planos diseñados por Guillermet, Ortiz & Associates la pendiente del talud era 6:1 y Rexach realizó un cambio a 3:1.²⁸ Un talud con pendiente de 6:1 tiene menos inclinación que una pendiente 3:1.

De dichos testimonios surge, además, que tanto el personal de Rexach como de la ACT tenían la obligación de tomar las medidas para obtener las transversales del terreno impactado procurando que se ejecutara la construcción del talud según el diseño original. Así que cualquier cambio que se alejara sustancialmente de los planos originales debió haber sido notificado por Rexach a la ACT lo que afirmamos no ocurrió, ni existe evidencia alguna que demuestre que efectivamente se realizó. También es importante destacar que luego de finalizada la obra el contratista entrega un plano *as built*, el cual permite corroborar que se construyó según el plano o sustancialmente conforme al mismo. Como indicamos, en el presente caso los apelantes no demostraron haber realizado el referido plano por lo

²⁸ Estas medidas se refieren a la inclinación del talud. En el caso de 6:1 por cada seis (6) metros en la horizontal sube uno (1) en el vertical. Véase testimonio del Ing. Otto R. González Blanco, Transcripción de prueba oral del 4 de agosto de 2015, a las págs. 73-74. Véase, Testimonio ingeniero González Blanco Transcripción de prueba oral del 5 de agosto de 2015, a las págs. 148-149.

cual nos preguntamos, ¿cómo los apelantes pueden demostrar que se construyó sustancialmente según el diseño sin presentar la prueba documental que así lo demuestre? Además, reiteramos que el Ingeniero Rowland Lamb se limitó a testificar que la pendiente construida no llevaba valla de seguridad según el Manual y demostró que el cambio de la pendiente es aceptado en la ingeniería como un *close conformity*. A su vez el Ing. Bayle Colón testificó que para abrir la carretera al público Rexach requirió el relevo por parte de ACT (Exhibit 6 estipulado), pero que aun podían quedar *ciertos trabajitos laterales*. En cuanto al cumplimiento sustancial de los trabajos el ingeniero Bayle señaló que estos constituyen el pavimento terminado, las vallas de seguridad en su sitio, las líneas pintadas y toda la rotulación instalada.²⁹ Por lo tanto, Rexach debió asegurarse que las vallas de seguridad estuvieran en su sitio para así dar por cumplido sustancialmente el proyecto o en su defecto notificar del cambio en talud para analizar el requisito de una valla de seguridad en el lugar. Esta prueba no se presentó. Lo que si nos permite la prueba presentada es concluir que Rexach no construyó la pendiente del talud según el plano original, cambio que según fue demostrado por el Ing. Gonzalez Blanco es uno sustancial que debió notificarse a la ACT y esta última pasar juicio analítico sobre el impacto del nuevo declive en el terreno.

Asimismo, no podemos obviar que el proyecto se pagó en su totalidad, lo que implica la aceptación por parte de la ACT de todo trabajo referente a la partida del movimiento de tierra relacionado con el corte del talud. Se hace forzoso concluir que el tramo de la carretera se construyó con un talud cuyas medidas eran diferentes a las diseñadas por Guillermety, Ortiz & Associates lo que produjo un declive más empinado.

²⁹Véase Transcripción de Prueba Oral del 6 de abril de 2016, págs. 120-121.

Como segundo aspecto, discutiremos la implicación sobre las medidas de seguridad que debió tomar o advertir Rexach como contratista del proyecto, en términos de ingeniería, respecto al cambio de la pendiente en el talud y otros cambios adicionales que se produjeron.

Como perito de los apelados declaró el Ing. Otto R. González Blanco. El plano *as built* para el presente caso fue realizado por el Sr. José David Cruz Nieves quien es agrimensor.³⁰ El referido plano fue utilizado tanto por el perito de los apelados como por el de los apelantes para la reconstrucción y análisis del accidente dado que, como hemos mencionado, el plano *as built* que debió ser entregado al terminar el proyecto no se preparó o de haberse confeccionado no se encontró. Conforme al plano preparado por el agrimensor Cruz Nieves el accidente ocurrió entre las estaciones 73 + 60 a la 71 + 60.³¹

El ingeniero González Blanco mencionó que comparó el referido plano *as built* con el diseño original resultando que *lo que está en los planos no se construyó allí en términos del banco Norte donde ocurre este accidente.*³² Este añadió que *...esos taludes ninguno de ellos cumple porque las elevaciones fueron alteradas porque el paseo fue hecho más ancho, las elevaciones de drenaje fueron alteradas y causaron que el talud tuviera un banco, una inclinación mayor.*³³ Al respecto, este explicó que conforme al diseño el talud, para la referidas estaciones, tenía una pendiente 6:1 y que el mismo fue alterado a una pendiente 3:1, lo que a su vez alteró las determinaciones del diseño para barreras de

³⁰ Exhibit 1 parte demandante (apelados). Véase Transcripción de la Prueba del 3 de agosto de 2015, pág. 51. El plano “as built” significa el estado actual del área donde se toma la información. En este caso el plano demuestra lo construido por Rexach.

³¹ Véase, Exhibit Núm. 5 estipulado, Planos preparados por Guillermetty, Ortiz & Associates, y la Transcripción de la Prueba del 4 de agosto de 2015, pág. 63.

³² Véase Transcripción de la Prueba Oral del 4 de agosto de 2015, a las págs. 59-60.

³³ *Íd.*, a las págs. 93-94.

seguridad *roadside barrier* a instalarse.³⁴ El perito fue confrontado con la Figura (8-A WARRANTS FOR FILL SECTION EMBANKMENTS), Capítulo 8 del Manual, del cual surge claramente que una pendiente 6:1, como la del plano, original no requería la instalación de valla de seguridad. Además, conforme a la misma Figura 8-A, este indicó que una pendiente 3:1 tampoco necesita valla de seguridad.³⁵ Ahora bien, el perito señaló que la tabla tiene una nota que lee y citamos “ON OR BELOW THE CURVE BARRIER NOT WARRANTED FOR EMBANKMENT. HOWEVER CHECK BARRIER NEED FOR OTHER ROADSIDE HAZARDS”. En este aspecto, el ingeniero González Blanco explicó que *...pues en esta zona pues el reglamento dice que no tienes que poner “guard rail”. Pero advierte que hay que cotejar por otras barreras de seguridad, por otras condiciones que aunque esa altura no haga requerimiento bajo esa tabla, pues yo tengo que ir a otro, a otro lugar en el código y referirme.*³⁶ Con respecto a ello añadió que a tenor con la Figura 8-D (CLEAR ZONE WIDTH, SPEED AND SLOPE CRITERIA) y la Tabla 8-I (WARRANTS FOR NONTRAVERSABLE HAZARDS) al existir un *rough rock cuts* y el hecho de que **también fue alterada la alcantarilla o el desagüe**, se requería la colocación de la valla de seguridad.³⁷ En relación con la Figura 8-D este aclaró que la misma se utiliza para determinar la distancia desde el borde de la carretera, donde termina la vía de rodaje, hasta el obstáculo fuera de la misma.³⁸ Esa distancia conocida como zona libre (*clear zone*) es el conjunto medido de los siguientes elementos: paseo asfaltado, talud de tierra y la cuneta.³⁹ El perito mencionó que acorde con la velocidad de diseño de 70

³⁴ Véase, Exhibit 3, Informe pericial, de la parte demandante a la pág. 8 y la Transcripción de la Prueba del 4 de agosto de 2015, págs. 73 y 83.

³⁵ Véase Transcripción de la Prueba del 4 de agosto de 2015, págs. 101-102.

³⁶ *Íd.*, a la pág. 103.

³⁷ Véase Transcripción de la Prueba del 4 de agosto de 2015, págs. 106-107.

³⁸ Véase Transcripción de la Prueba del 5 de agosto de 2015, pág. 144.

³⁹ Véase Transcripción de la Prueba del 6 de agosto de 2015, pág. 17.

mph la zona libre de toda la franja del talud impactado son 24 pies. Mencionó que ... *Y es por eso que se requiere y este perito en su informe dice que desde esta estación hacia el área del puente, tenía que haber una barrera de seguridad.*⁴⁰ En este aspecto, del ejercicio matemático surge que de las 14 transversales tomadas por ingeniero González Blanco la mitad de estas cumplen con dicha distancia.⁴¹

El perito se reafirmó en que donde hay cortes de roca sí se requiere barrera máxime cuando hay condiciones relacionadas como unas pendientes inclinadas como 3:1 y las secciones de drenaje son profundas como las presente en el tramo de carretera donde ocurrió el accidente.⁴² Señaló además que conforme a la Figura 8-I del Capítulo 8 del Manual el corte de la montaña es considerado un riesgo intransitable.⁴³ En ese sentido, aquilatada la prueba el TPI concluyó que “[e]l análisis no se limita únicamente a la inclinación de la pendiente o talud. El análisis quedaría trunco si se limita únicamente a la inclinación de la pendiente o talud. Se trata de un análisis integral de otros elementos y factores. Según la tabla 8 A, con una pendiente de talud de 3 a 1, no llevaría valla. Sin embargo, esta tabla advierte claramente que debemos evaluar si existen otros obstáculos.”⁴⁴

Por otra parte, destacamos que en su informe pericial el ingeniero González Blanco incluyó una tabla que resume lo diseñado y lo que se construyó, lo cual demuestra que las elevaciones fueron alteradas (más inclinadas), el tamaño del paseo fue alterado al igual que el drenaje.⁴⁵ Por todos estos elementos el perito concluyó que era necesario colocar una valla de seguridad

⁴⁰ Véase Transcripción de la Prueba del 10 de agosto de 2015, pág. 112.

⁴¹ Véase Apéndice del Recurso, Determinación de Hechos 162, pág. 335.

⁴² Véase Transcripción de la Prueba del 5 de agosto de 2015, págs. 42-48.

⁴³ Véase Transcripción de la Prueba Oral del 5 de agosto de 2015, págs. 151-153.

⁴⁴ Véase Apéndice del Recurso, Determinación de Hechos Núm. 120 de la Sentencia apelada, págs. 323 y 324.

⁴⁵ Véanse Exhibit 3 de la parte demandante y el Apéndice del Recurso, Determinación de Hechos Núm. 115 de la Sentencia, págs. 322 y 323.

en el lugar y que de haber estado la misma la guagua no se hubiese volcado. Sobre esto mencionó que al no existir la valla de seguridad la guagua, luego del impacto, entró al talud, pero de haberse instalado el vehículo al chocar con esta podría haber tenido una redirección de su trayectoria.⁴⁶

En cuanto a la recreación del accidente, es la opinión del perito González Blanco que el Suzuki impacta a la Windstar en el lateral izquierdo trasero. Cuando la guagua entra en el talud da un *flip over* y cae volcada boca arriba, impacta la capota ... *por eso es que la capota está, este, en el lado del chofer hundida. La van sigue sobre su capota y la valla entra por el costado frontal, el porte, el "pilar A" del cristal frontal de la pasajera, la impacta, atraviesa e impacta el conductor.*⁴⁷ Además indicó que al ser una pendiente no recuperable ... *el vehículo se va a volcar. Como ocurrió [...]*.⁴⁸ Concluyó que con la valla no se hubiese volcado.⁴⁹ A pesar de que en la recreación del accidente la guagua no impacta el letrero durante el conainterrogatorio indicó que ambos vehículos pudieron haber impactado el rótulo.⁵⁰ Al respecto señalamos que el Informe de Accidente de Tránsito realizado el mismo día de los hechos a las 6:45 am, por el Agente Héctor J. Medina, este indicó que la guagua impactó el letrero de metal, luego el talud de tierra de la extrema derecha, volcándose y cayendo sobre la barrera de metal de la extrema derecha de la vía de rodaje.⁵¹

En cuanto al perito de los apelantes, el Ingeniero David Rowland Lamb este testificó que una pendiente construida 3:1 no requiere valla, como único factor a considerar.⁵² Apoyó su opinión en la Sección 5.2.1 del Manual intitulado *Roadside Design Guide de la American Association of State Highway and Transportation*

⁴⁶ Véase Transcripción de la Prueba Oral del 10 de agosto de 2015, págs. 154-155.

⁴⁷ Véase Transcripción de la Prueba Oral del 4 de agosto de 2015, pág. 158.

⁴⁸ Véase Transcripción de la Prueba Oral del 4 de agosto de 2015, pág. 152.

⁴⁹ *Íd.*, a la pág. 153.

⁵⁰ Véase Transcripción de la Prueba Oral del 7 de agosto de 2015, pág. 98.

⁵¹ Véase, Exhibit 4 de la parte demandante.

⁵² Véase Transcripción de la Prueba Oral del 11 de agosto de 2015, pág. 111.

Officials de 1988 (AASHTO) Sección 5.2.1.⁵³ La referida sección la cual forma parte de su informe dispone lo siguiente:

Embankment height and side slope are the basic factors considered in determining barrier need as shown in Figure 5.1. These criteria based on studies of the relative severity of encroachments on embankments versus impacts with roadside barriers. Embankments with slope and height combinations on or below the curve do not warrant shielding **unless they contains obstacles within the clear zone that present a serious hazard to errant motorist.** Figure 5.1, however, does not take into account either the probability of an encroachment occurring nor the relative costs of installing a traffic barrier versus leaving the slope unshielded. [Énfasis Nuestro]

Además, testificó el perito de los apelantes que una pendiente 3:1 no es recuperable, pero sí transitable y no se considera capaz de producir que un vehículo se vuelque.⁵⁴ Este indicó que la pendiente 3:1 no es suficientemente empinada por lo que por gravedad no es posible que un vehículo se vuelque.⁵⁵ Ahora bien, reconoció que para una carretera de 70 mph la zona libre que se proveyó no cumplió con los requisitos del Manual.⁵⁶ Además, en el contrainterrogatorio aceptó que al hacer el análisis inicial del accidente no sabía que la velocidad de diseño era 70 mph y partió de la premisa que era 55 mph.⁵⁷

En cuanto a la recreación del accidente, es la opinión del ingeniero Rowland Lamb que, el Suzuki Esteem impactó por la esquina posterior del lateral izquierdo la Ford Windstar, esta pierde el control y entra al paseo en un ángulo menor de 20 grados, mientras transita con la parte frontal impacta el letrero, lo que hace que la guagua gire a favor de las manecillas del reloj y experimenta un vuelco de $\frac{1}{4}$ sobre su lado izquierdo hasta que impacta el extremo de la valla a ese momento el vehículo se vuelva

⁵³ El perito Ing. Otto González Blanco utilizó en su evaluación pericial el Manual de Diseño de Carreteras de 1979 pero aceptó que este se fundamenta en el manual promulgado por la ASSHTO. Véase Transcripción de la Prueba Oral del 5 de agosto de 2015, pág. 127.

⁵⁴ *Íd.*, a la pág. 126. Véase, además, Exhibit 3 de Rexach a la pág. 3. (Apéndice del Recurso a las págs. 544-554).

⁵⁵ Véase Transcripción de la Prueba Oral del 11 de agosto de 2015, pág. 128.

⁵⁶ *Íd.*, a la pág. 164. Véase, además, Determinación de Hechos Núm. 189 (Apéndice del Recurso a la pág. 345).

⁵⁷ Véase Transcripción de la Prueba Oral del 12 de agosto de 2015, págs. 129-131.

sobre su capota y termina descansando de capota con la valla.⁵⁸

En su opinión la única causa que provocó el accidente fue la negligencia del codemandado Rivera Irizarry y que el expreso fue construido conforme a los estándares de la industria establecido en el AASHTO y no contribuyó al accidente.⁵⁹

De otro lado, de la Declaración Jurada de la señora Villeta Matos tomada varios meses después del accidente, esto es, el 28 de marzo de 2003 por la Fiscal Isabel Lugo Báez, surge que por el impacto el Sr. Roland Isaac Candelaria (QEPD) perdió el control de la guagua, ... *dimos varias vueltas de capota, la guagua se incrustó de capota a la orilla de la carretera quedando mi esposo y yo pillados en el vehículo.*⁶⁰ En la demanda se alegó que la guagua impactó un letrero, luego el talud, lo cual dio lugar a que la guagua se volcara y continuara sobre su capota hasta una valla de metal que penetra dentro de esta causando graves heridas. Durante su testimonio esta señaló que sintió un golpe bien fuerte en la parte trasera, se perdió el control del vehículo y cayeron en la grama, ... *cuando las ruedas llegaron al área de la grama la guagua se viró de capota.*⁶¹ La guagua de capota siguió hacia el declive hacia abajo y lo único que la detuvo fue cuando una valla entró por mi lado.⁶² En cuanto al testimonio de la señora Villeta Matos, los apelantes señalan que esta cambió su versión de los hechos para acomodarla a la opinión de su perito.

Como ya señalamos, en muy raras ocasiones es posible determinar un hecho con certeza o exactitud matemática. Por esto, el estándar probatorio, en los casos civiles, es la preponderancia de la prueba basada en criterios de probabilidad. Ello implica constituye establecer como hechos probados aquéllos que con

⁵⁸ Véase, Exhibit 3 de Rexach a la pág. 4. (Apéndice del Recurso a las págs. 544-554).

⁵⁹ *Íd.*, a la pág. 5.

⁶⁰ Véase Apéndice del Recurso, págs. 584-584a. (Exhibit 8 de Rexach)

⁶¹ Véase Transcripción de la Prueba Oral del 8 de abril de 2016, pág. 171.

⁶² *Íd.*, a la pág. 175.

mayores probabilidades ocurrieron. En el caso de autos, de la prueba presentada, tanto documental como testifical, surge que estamos ante un accidente sumamente trágico con un desenlace doloroso para los miembros de la familia Isaac Villeta. Sus testimonios evidencian claramente la angustia vividas por estos, al igual que los daños sufridos. Si bien es cierto que las alegaciones de la demanda no hacen prueba, **la forma en la que ocurrió el accidente quedó demostrada.** Ya sea habiendo impactado el letrero o no, **la guagua se volcó en algún punto cuando entró en contacto con la pendiente del talud.** Incluso el propio perito de los apelados señaló en el conainterrogatorio que efectivamente el letrero pudo haber sido impactado por ambos vehículos, y aun así el resultado hubiera sido el mismo.⁶³ Por lo tanto, los hechos declarados por la señora Villeta Matos en cuanto a como ocurrió el accidente son sustancialmente compatibles con los elementos señalados por ambos peritos. Además, es norma trillada que el foro primario está en mejor posición para evaluar y apreciar la prueba, pues fue quien vio y escuchó a los testigos declarar, por lo que sus determinaciones de hechos son merecedoras de nuestra deferencia.

En cuanto a la negligencia, no existe duda alguna en cuanto a que todos los codemandados en mayor o menor grado contribuyeron con sus actos. Conforme surge de la transcripción de la prueba y las determinaciones de hechos emitidas por el foro de instancia, la ACT fue negligente en sus deberes y funciones. Conforme al testimonio de los ingenieros, tanto de la ACT como de Rexach, surge que estos tenían supervisores diariamente en el proyecto. No hay duda alguna que el diseño fue alterado por Rexach y no existe evidencia alguna que demuestre que dicha situación le fuese informada a la ACT. El propio perito de los

⁶³ Véase Transcripción de la Prueba Oral del 10 agosto de 2015, pág. 210.

apelantes reconoció que Rexach construyó el tramo de la carretera diferente a como fue diseñada.⁶⁴ Además, quedó establecido por los ingenieros que en este tipo de construcción se requiere al final un plano *as built* el cual tampoco fue encontrado por la ACT o por Rexach.

Ahora bien, para este tribunal revisor, como para el foro de instancia, quedó como hecho probado que la valla de seguridad hubiera evitado que la guagua se volcara. El perito de los apelantes solo se limitó a indicar que la pendiente 3:1 no es empinada por lo que por gravedad no era posible que la guagua se volcara. Este no consideró los obstáculos, como lo son el corte de la montaña y el cambio que se hizo en el desagüe, lo cual es una exigencia de los manuales utilizados para brindar su opinión pericial. Era importante, además, que el perito de los apelantes realizara el análisis en su informe desde la perspectiva de un accidente provocado por un vehículo a alta velocidad y no desde la perspectiva de la altura de la pendiente por si sola. La alegación de los apelados era que la falta de la valla contribuyó al accidente y provocó la muerte del Sr. Rolando Isaac Candelaria. Concurrimos con el foro de instancia al concluir que el ingeniero Rowland Lamb solo se limitó a decir que es físicamente imposible, pero no explicó porque era físicamente imposible con fórmulas científicas que tomaran en consideración la velocidad de la guagua y las características del área donde ocurrió el accidente.⁶⁵ Incluso, este aceptó que para su análisis utilizó una velocidad menor al diseño de la carretera lo que incide totalmente en la consideración que hizo referente a las zonas libres desde la vía del rodaje hasta la cara de la montaña. Estos elementos le restan credibilidad al testimonio pericial.

⁶⁴ Véase Transcripción de la Prueba Oral del 12 de agosto de 2015, pág. 136.

⁶⁵ Véase Apéndice del Recurso, Determinación de Hechos 199, pág. 347.

Una vez evaluada toda la prueba, colegimos que la ausencia de la valla de seguridad fue una omisión negligente por parte de Rexach que contribuyó a que el accidente ocurriera de la forma alegada, aun cuando no podemos precisar a ciencia cierta cómo ocurrieron los eventos. La instalación de la valla de seguridad era requerida por ambos manuales, ya que la montaña como objeto fijo peligroso no transitable estaba dentro de la distancia de la zona libre del tramo de la carretera. Así mismo, no podemos perder de perspectiva que de conformidad con los testimonios de los peritos González Blanco y Rowland Lamb a base del Manual *Roadside Design Guide* de ASSHTO del 1988, Sección 3.2.1, una pendiente 3:1 es transitable pero no recuperable. Por ello, una vez la guagua empieza a transitar por el talud no tenía probabilidad alguna de detenerse o reducir la velocidad para regresar a la vía de rodaje de manera segura o sin volcarse como ocurrió en este caso.⁶⁶ Sin embargo, de dicha sección surge que una pendiente 6:1 es catalogada como recuperable y transitable lo que, sí permite que un conductor pueda detener el vehículo o reducir sustancialmente la velocidad para retornar a la carretera con seguridad.⁶⁷ Por ello, de haberse instalado a la valla de seguridad hubiese evitado si que la guagua se volcara y terminara atravesada por el terminal de la valla instalada cerca del puente. Recordemos que Rexach Construction Corporation era una empresa catalogada como experta por la propia ACT en la construcción de carreteras en Puerto Rico.⁶⁸ Por lo anterior, coincidimos con el TPI en su apreciación de la prueba relativa a estos extremos. Además, como foro de instancia se encuentra en una posición privilegiada para

⁶⁶ A non-recoverable slope is defined as one which is transversable, but from which most motorist will be unable to stop or to return to the roadway easily. Vehicles on such slopes typically can be expected to reach the bottom. Section 3.2.1, page 3-2.

⁶⁷ Motorist who encroach on recoverable slopes can generally stop their vehicles or slow them enough to return to the roadway safely. Id.

⁶⁸ Véase, testimonio del Ing. Fernando Vega Barrios, Transcripción de la Prueba Oral del 8 de abril de 2016, pág. 2016. El ingeniero Vega Barrios trabajó por 32 años en la ACT y fungía como Director de Inspección de proyectos en la agencia. No obstante, en esta obra solo fue inspector residente.

examinar, aquilatar y apreciar la prueba desfilada ante sí. En consideración a la oportunidad de ver y escuchar a los testigos, su apreciación nos merece gran respeto y deferencia.

Por su parte, luego de examinada la totalidad de la prueba no podemos concurrir con el foro de instancia en cuanto al porcentaje de responsabilidad atribuido a los apelantes. Este foro revisor reconoce la ardua tarea que representó reconstruir cómo sucedió el accidente; sin embargo, la prueba es clara en cuanto a que fue el codemandado Abdiel Rivera Irizarry quien con su negligencia inició y por ende, contribuyó en un porcentaje mayor a que ocurriera este evento. Como indicamos anteriormente, el accidente no ocurrió por un desperfecto en la carretera, el accidente ocurrió cuando el Suzuki Esteem manejado a exceso de velocidad, y sin tomar las debidas precauciones impacta por la esquina posterior del lateral izquierdo a la Ford Windstar. Esto provocó que el conductor de la guagua Ford Windstar perdiera el control. Tampoco podemos concluir que la falta de la valla de seguridad constituyó una causa interventora que eximió de responsabilidad al codemandado Abdiel Rivera Irizarry. En el presente caso procede aplicar la doctrina de la causalidad concurrente, ya que los daños reclamados por los apelados fueron provocados por dos causas. Ahora bien, el exceso de velocidad y el manejo negligente del Suzuki Esteem, tuvo un porcentaje de responsabilidad más alto que para los otros codemandados. Sin la causa original, esto es, el impacto en la esquina posterior del lateral izquierdo de la Ford Windstar, la Familia Isaac Villeta no hubiera vivido este terrible accidente. Aunque si bien es cierto que la existencia de la valla de seguridad hubiese producido un resultado distinto, según hemos reseñado, no quedó totalmente demostrado que su omisión hubiera evitado la muerte de uno de los miembros de la Familia Isaac Villeta, como efectivamente

sucedió. No podemos perder de vista que el impacto recibido por la guagua fue uno inesperado, que provocó que el conductor perdiera el control inmediatamente y entrará al talud a una velocidad aproximada de 51 mph en un ángulo aproximado de 18 grados.⁶⁹ Recordemos que la pendiente del talud fue construida más empinada a la establecida en el plano.

Tampoco podemos obviar que el perito de los apelados afirma que este accidente hubiese tenido otro resultado de haber estado la valla, y no hubiese habido una fatalidad.⁷⁰ A preguntas de sí es el impacto lo que vuelca la guagua, el ingeniero González Blanco, perito de los apelados, respondió lo siguiente:⁷¹

... Pues que sí, si aquí hubiese habido, este es el puente, este es el estilo del puente, si aquí se hubiese puesto una valla de seguridad, esta es la alcantarilla, **al impactar estas vallas** se diseñan, las vallas se diseñan a unos ángulos de, de incisión, **lo que hacen es que deforman en función de qué, del peso del vehículo, en este caso son 4,750 libras**, lo que pesaba ese vehículo pueden **deformar la valla y redirigir**. ¿Cuál es el propósito de que esa valla se deforme cuando se diseña? Vuestro Honor, para diferentes niveles de velocidad, en este caso la velocidad de 70, que es la velocidad de diseño, es que, al deformarse la valla, la valla se diseña para que se deforme, eh, reduce, coge la energía cinética, energía de impacto, la absorbe en la deformación y entonces rediri..., el vehículo se re-dirige. Se puede redirigir paralelamente o se puede redirigir volviendo a la carretera, eso pues, si hubiera, **si hubiese habido suficiente información tomada por la policía y hubiese hecho una reconstrucción completa y podía estimar, este, el desplazamiento de ese vehículo**. [Énfasis Nuestro]

De lo anterior surge que el perito de los apelados no realizó el ejercicio de ¿cómo se hubiese deformado la valla en función de la velocidad y el peso de la guagua. Además, tampoco pudo estimar el desplazamiento o redirección del vehículo de la guagua una vez impactara la valla. Aun sin tener esa información, la conclusión más justa de la evaluación de toda la prueba nos mueve a concluir que el porcentaje mayor de responsabilidad recae en el

⁶⁹ Véase Exhibit 3 de los apelados, Informe pericial, págs. 14 y 17. (Apéndice del Recurso, págs. 493-527a). Esto al construirse el talud con una pendiente de 3:1 se produjo un ángulo de diseño de 18 grados. Si fuese la pendiente 6:1 el ángulo de diseño era 9 grados. Testimonio del ingeniero Rowland Lamb, Transcripción de la Prueba Oral del 12 de agosto de 2015, pág. 192-193.

⁷⁰ Véase Transcripción de la Prueba Oral del 10 de agosto de 2015, pág. 178.

⁷¹ *Íd.*, a las págs. 174-175.

codemandado Abdiel Rivera Irizarry. Del propio testimonio de este surge que se quedó dormido e impactó la guagua. Aceptó, además, que conducía su vehículo bajo los efectos de bebidas embriagantes, aunque dijo no estar borracho.⁷² Además por estos hechos, el 13 de noviembre de 2003 se le dictó Sentencia en el caso Criminal Núm. C VI2003M0003 por infracción al Artículo 86 del Código Penal y se le condenó a seis meses y un día de reclusión con costas, más \$50 como pena especial de la Ley núm. 183.⁷³

Sin embargo, reiteramos que su responsabilidad no es una causa interventora que libera de responsabilidad a Rexach. La prueba claramente demostró que la valla hubiese impedido que la guagua se volcara. Conforme surge de la prueba, la guagua se volcó, siguió sobre su capota hasta que la valla, allí existente, entra por el costado frontal del cristal frontal de la pasajera, la impacta, atraviesa e impacta el conductor. Ciertamente el hecho de que la guagua se volcara por la falta de valla de seguridad contribuyó a los daños. A su vez, señalamos que en su informe el perito de los apelados comentó “que al día del accidente la valla de seguridad existente en el tramo donde el vehículo Ford Windstar se introduce **adolecía de conectores** conforme a las especificaciones de la Autoridad de Carreteras, Sección 8, Tabla 8-6.”⁷⁴

Por lo antes expresados, concluimos que les asiste la razón a los apelantes en cuanto a que su responsabilidad es menor a la impuesta por el TPI. En consecuencia, modificamos la distribución de la siguiente manera; el Sr. Abdiel Rivera fue negligente en una proporción de un 55% de responsabilidad, y la negligencia de Rexach se estima en un 15% de responsabilidad. En cuanto a la responsabilidad de la ACT concluimos que su porción se mantiene inalterada en un 30%.

⁷² Véase Transcripción de la Prueba Oral del 7 de abril de 2016, pág. 130.

⁷³ Véase Exhibit 7 de Rexach Construction.

⁷⁴ [Énfasis Nuestro]. Véase Exhibit 3 de los apelados, pág. 20. Véanse, además, Exhibits 3-D y 3-E estipulados.

B.

Dada la proporción de responsabilidad adjudicada por el TPI los apelantes señalan que la compensación monetaria en daños es excesiva e improcedente en derecho.

En casos como el presente, la estimación y valorización de los daños resulta una gestión difícil y angustiosa porque no existe un sistema que permita realizar un cálculo exacto en el cual todas las partes queden completamente complacidas. Corresponde al juzgador, en su sano discernimiento, experiencia y discreción, la valoración justa y necesaria para compensar los daños y perjuicios sufridos. Luego de examinar la prueba desfilada ante el foro de instancia y las cuantías otorgadas en casos similares consideramos que las partidas concedidas por el foro de instancia son razonables. El foro de instancia merece nuestra deferencia en su apreciación de la prueba. No encontramos que este hubiese actuado con pasión, prejuicio o parcialidad, o hubiese incurrido en error grave o manifiesto al aquilatarla. En conclusión, el séptimo error no se cometió.

C.

Por último, en cuanto al sexto error, señalan los apelantes que erró el TPI al imponer el pago de honorarios por temeridad. En la Sentencia el TPI consignó lo siguiente: ⁷⁵

...

De otra parte, resalta hecho de que el caso de marras fue originado allá para el año 2003. La parte co-demandada Rexach e Integrand se integró al caso de epígrafe en el año 2006. De tal suerte, que **por más de 10 años** la parte co-demandada **insistió en su afán de litigar el pleito de autos** y así sometió a la parte demandante a los gastos, molestias y ordalía, que supone un proceso judicial. De igual manera, los co-demandados Abdiel Rivera y Norma Irizarry fueron temerarios. Circunstancias que, atendida la particular naturaleza del caso de autos, **enervan en el ánimo y sentimiento de las partes demandantes** ante la trágica pérdida de su ser amado. Lo anterior, enfrentando a los criterios doctrinales que informan la figura y al criterio discrecional propio de este Tribunal, **constituye palmaria temeridad** de las partes demandadas.

⁷⁵ Véase Apéndice del Recurso, pág. 369.

... [Énfasis Nuestro]

Como ya indicamos, la imposición de honorarios por temeridad persigue como propósito penalizar a la parte perdidosa que, por su **terquedad, obstinación, contumacia e insistencia en una actitud desprovista de fundamentos**, obliga a la otra parte, innecesariamente, a asumir las molestias, gastos, trabajo e inconveniencias de un pleito. A modo de ejemplo, señalamos que se puede incurrir en conducta temeraria cuando la parte demandada se defiende injustificadamente de la acción en su contra, cuando el demandado se arriesgue a litigar un caso del que surja claramente su responsabilidad, y cuando una parte niegue la certeza de un hecho, a pesar de constarle su veracidad. Por constituir un asunto discrecional del tribunal sentenciador, los tribunales revisores solo intervendremos en dicha determinación cuando surja que un claro abuso de discreción.

Examinado el presente caso, concluimos que el sexto error se cometió. De los autos del caso no surge una conducta que refleje temeridad por parte de los apelantes. Reiteramos que el caso ante nuestra consideración es uno complejo cuya adjudicación de negligencia en cuanto a los apelantes requería un análisis detenido y cuidadoso de los informes periciales. Como citamos al Profesor Cuevas Segarra, “[n]o constituye temeridad limitarse a defender sus derechos e intereses.” El resultado al cual hemos llegado nos mueve a determinar que el TPI abusó de discreción al imponer a los apelantes el pago de honorarios de abogados por temeridad.

De otra parte, las expresiones del TPI relativas a la posibilidad de lograr una transacción entre las partes fueron adecuadas y en el marco de una sugerencia. Analizada la transcripción de la prueba y las múltiples instancias en las que el juez expresó la deseabilidad de una transacción, no encontraron que este actuara de manera impropia, ni menos que intentara

obligar a una o todas las partes a alcanzar un acuerdo transaccional. Nuevamente dichas expresiones fueron formuladas como una sugerencia normal en el trámite de casos ante el foro de instancia, sin que resultaran impropias y perjudiciales a una o todas las partes. En este sentido apreciamos que el juez fue prudente y en sus expresiones fueron cautelosas y comunicó el beneficio que él entendía se obtendría en el ejercicio de sentarse a dialogar sobre la viabilidad de lograr un acuerdo transaccional.⁷⁶ Inclusive así lo volvió a comunicar a las partes una vez finalizado el junio y antes de dictar la sentencia.

IV.

Por los fundamentos expuestos, modificamos la Sentencia apelada para establecer la distribución de responsabilidad de la siguiente manera: el Sr. Adbiel Rivera fue negligente en una proporción de un 55%, y la negligencia de Rexach se estima en un 15%. En cuanto a la responsabilidad de la ACT concluimos que su porción se mantiene inalterada en un 30%. También se modifica para eliminar el pago de honorarios por temeridad. Así modificada, se confirma la misma en los demás extremos.

Notifíquese.

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

LCDA. LILIA M. OQUENDO SOLÍS
Secretaria del Tribunal de Apelaciones

⁷⁶ A manera ilustrativa véanse Transcripción de la Prueba del 4 de abril de 2016, pág. 260 y la Transcripción de la Prueba Oral del 5 de abril siguiente, pág. 40.