

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO  
TRIBUNAL DE APELACIONES  
PANEL VII

HÉCTOR IVÁN TORRES  
RIVERA, ET ALS

Recurridos

v.

ESTADO LIBRE  
ASOCIADO DE PUERTO  
RICO, ET ALS

Peticionarios

KLCE202100664

*Certiorari* procedente  
del Tribunal de  
Primera Instancia,  
Región Judicial de  
Caguas

Número:  
EDP2017-0144  
(702)

Sobre: Daños y  
Perjuicios

Panel integrado por su presidenta la Juez Ortiz Flores, el Juez Ramos Torres y el Juez Ronda del Toro

**Ortiz Flores, Juez Ponente**

**RESOLUCIÓN**

En San Juan, Puerto Rico, a 18 de junio de 2021.

Comparece ante nosotros MAPFRE PRAICO Insurance Company (en adelante, MAPFRE; peticionario) como aseguradora de la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico (en adelante, ACT), mediante recurso de *certiorari* y nos solicita que revisemos la *Resolución* y *Orden* emitida por el Tribunal de Primera Instancia, Sala Superior de Caguas (TPI) el 20 de abril de 2021, notificada el 29 de abril de 2021. En virtud de esta, el foro recurrido denegó la *Reconsideración* de la *Resolución* emitida el 28 de enero de 2021, y notificada el 17 de febrero de 2021; mediante la cual, a su vez denegó una *Moción de Sentencia Sumaria Parcial* presentada por los codemandados Ferrovial Agroman LLC., y Chubb Insurance Company (en adelante, Ferrovial y Chubb).

Adelantamos que, por los fundamentos que expondremos a continuación, acordamos denegar la expedición del auto de *certiorari* solicitado sin trámite ulterior.

I

El señor Héctor Iván Torres Rivera (Sr. Torres; demandante) conducía su vehículo de motor marca Subaru del año 2002, el 17 de junio de 2016 alrededor de las 12:18 de la madrugada en dirección de Caguas a Cidra por la Carretera Número 172, kilómetro 26.0, del

Municipio de Caguas cuando sufrió un accidente automovilístico.<sup>1</sup> Así pues, el 5 de junio de 2017, el Sr. Torres incoó una reclamación judicial contra la ACT, MAPFRE, el Municipio de Caguas, QBE Seguros, Joe Doe y Jane Doe.<sup>2</sup> En esta, el demandante expuso que mientras transitaba por la referida carretera en dirección hacia Cidra, al llegar al kilómetro 26, perdió el control del vehículo de motor a consecuencia de unos desniveles que su vez ocasionaron que este impactara la valla de seguridad en el extremo de la carretera.

Consecuentemente, el impacto inicial con la valla provocó que esta penetrara la puerta del conductor, lo cual culminó en la expulsión del demandante por la puerta del pasajero. De este modo, el impacto tuvo el efecto de que perdiera su pierna derecha en el acto y la izquierda le fuese amputada en el Centro Médico, además de un golpe ocasionado en el área de la cabeza. Por ello, al ser trasladado al Hospital recibió atención médica por parte del fisiatra, el Dr. Eric Ramírez y el Dr. Guillermo Martínez, generalista. Así pues, como parte del accidente la Policía de Puerto Rico emitió en la querrela 2016-6-199-1812. Posteriormente, el demandante se trasladó a los Estados Unidos para que le fuesen colocadas prótesis en ambas piernas. A tenor con lo sucedido, el demandante añadió en su reclamación lo siguiente.<sup>3</sup>

3.8- La valla de seguridad colapsó con el impacto del vehículo. Ante las deficiencias de esta valla de seguridad: tornillos faltantes en las conexiones viga-columna, la poca longitud de la sección “flared” de la valla y la ausencia de atenuador de impacto en su extremo, en adición, a la poca distancia o cero distancia para que un vehículo errático pudiera maniobrar antes de acercarse a la valla, fueron factores causantes para que la valla colapsara, en la forma como colapsó.

3.9- Al vehículo de motor impactar el extremo de la valla de seguridad sin atenuador de impacto, el primer poste recibió la magnitud del impacto en su totalidad. Al estar las conexiones viga-columnas con menos tornillos de los requeridos, la valla resultó ser menos rígida de lo requerido, permitiendo una deflexión mayor a la permitida al momento del impacto que luego que la valla deflexara, su viga se desprendió de la pieza de rigidez y los postes o columnas

---

<sup>1</sup> El vehículo estaba registrado a nombre del Sr. Torres.

<sup>2</sup> Apéndice I, a las páginas 1-7 de este recurso. Al Caso Civil le fue asignado el alfanumérico E DP2017-0144.

<sup>3</sup> Apéndice I, a la página 5 de este recurso.

doblaron al quedar como elementos independientes.

3.10- Otro aspecto que agravó la magnitud del accidente es que la distancia de segura de recuperación entre la valla de seguridad y el risco no era ni es la adecuada, por lo que una vez la valla colapsó, el vehículo siguió en picada cayendo hasta el fondo del risco. En otras palabras la referida valla de seguridad no sirvió su propósito de al menos reducir la severidad del accidente, ni tampoco la de ofrecer un área de recuperación luego del impacto, por lo que el accidente resultó ser de consecuencias graves.

En síntesis, adujo que los daños y sufrimientos causados a su persona fueron a consecuencia de la negligencia de los demandados debido a las deficiencias en la valla de seguridad de la sección de la carretera donde ocurrió el referido accidente, y ante el incumplimiento con los requisitos de diseño y construcción de los códigos y reglamentos aplicables. Cónsono al trámite procesal y luego de que MAPFRE presentara su contestación a la demanda el 31 de agosto de 2017,<sup>4</sup> el TPI dictó una *Sentencia Parcial* el 8 de marzo de 2018, en virtud de la cual desestimó con perjuicio la demanda respecto al Municipio Autónomo de Caguas y su aseguradora QBE Seguros.<sup>5</sup> Así pues, declaró *ha lugar* la *Solicitud de Sentencia Sumaria* presentada por el Municipio. Posteriormente, el 19 de abril de 2018, el demandante presentó una “Moción Informativa Solicitando se nos Permita Enmendar Demanda en Autos.”<sup>6</sup> De este modo, el 18 de abril de 2018, sometió la Enmienda a su demanda para incluir a Ferrovial Agroman LLC &/OR Ferrovial Agroman S.A. (en adelante Ferrovial) como parte demandada en el pleito, por haber sido este contratado por la ACT para que realizara los trabajos relacionados al proyecto AC-017250.<sup>7</sup>

---

<sup>4</sup> Apéndice II, a las páginas 8-16 de este recurso.

<sup>5</sup> Apéndice III, a las páginas 17-27 de este recurso. El Municipio Autónomo de Caguas presentó el 7 de agosto de 2017 una *Solicitud de Sentencia Sumaria Parcial*, a través de la cual alegó que la carretera donde ocurrió el alegado accidente no está bajo su control y mantenimiento.

<sup>6</sup> Apéndice IV, a las páginas 28-29 de este recurso.

<sup>7</sup> Apéndice V, a las páginas 30-37 de este recurso. El 17 de marzo de 2015 la Autoridad de Carreteras y Transportación dio a Ferrovial Agromán LLC (Ferrovial) la “Orden de Comienzo” para el “Proyecto con Ayuda Federal Núm. MP-172 (12); Mejoras Seguridad Carretera PR-172, Caguas-Cidra, Desde PR-1 hasta PR-787; Municipios de Caguas-Cidra; F000172050/AC017250.”

MAPFRE<sup>8</sup> y Ferrovial presentaron sus respectivas contestaciones a la demanda enmendada.<sup>9</sup> Con relación a la velocidad a la que conducía esa madrugada el demandante, Ferrovial alegó que, en el informe emitido por la Policía,<sup>10</sup> se expuso que el demandante conducía “a una velocidad que no le permitía tener el debido control del volante.” Igualmente, Ferrovial llegó a la conclusión de que el vehículo giró 180 grados antes del impacto, debido a que en el informe la Policía se detalló que “[impactó] la barrera de metal con la parte lateral izquierda de su vehículo,” y no con la parte frontal como adujo el demandante.<sup>11</sup> Además, Ferrovial admitió en su contestación que la ACT era la entidad a cargo del diseño de las medidas de seguridad que se toman en las vías públicas, en este caso en la carretera 172, lugar donde ocurrió el accidente.<sup>12</sup> Añadió que, su nombre correcto era Ferrovial Agroman, LLC, y que realizó los trabajos de labor en consonancia a los planos y especificaciones del proyecto, del cual no participó en su diseño.

El demandante presentó, el 16 de junio de 2019, una “Moción Informativa Solicitando Se Nos Permita Enmendar Demanda En Autos y Solicitud De Desistimiento Contra Parte,” con la alegación de que advino en conocimiento de que MAPFRE no era la compañía aseguradora de Ferrovial, sino que era ACE Insurance Company, la cual había expedido una póliza de seguro a favor de este.<sup>13</sup> De este modo, el 15 de enero de 2019, el demandante sometió su segunda demanda enmendada.<sup>14</sup>

El 18 de enero de 2019, el TPI dictó *Sentencia Parcial Enmendada* en la cual decretó el archivo de la acción contra MAPFRE como aseguradora de los codemandados Ferrovial con perjuicio.<sup>15</sup> Posteriormente, Ferrovial y Chubb Insurance Company (en adelante,

---

<sup>8</sup> Cabe puntualizar que MAPFRE aceptó en la contestación a la demanda enmendada el párrafo 1.6 con relación a la expedición por su parte de la póliza número 1100158001342 a favor de la ACT; página 41 del apéndice de este recurso.

<sup>9</sup> Apéndice VII a las páginas 40-47 de este recurso; Apéndice VIII a las páginas 48-65 de este recurso.

<sup>10</sup> Exhibit 3 a las páginas 448-456 de este recurso; Exhibits 4 y 5 a las páginas 496-497 de este recurso.

<sup>11</sup> Apéndice VII a la página 49 de este recurso.

<sup>12</sup> Apéndice VII a las páginas 56-57 de este recurso.

<sup>13</sup> Apéndice IX a las páginas 66-67 de este recurso.

<sup>14</sup> Apéndice X a las páginas 68-75 de este recurso.

<sup>15</sup> Apéndice XII a las páginas 78-80 de este recurso.

Chubb; y antes conocida como ACE Insurance Company) presentaron su contestación a la segunda demanda enmendada.<sup>16</sup>

Por consiguiente, para agilizar el trámite, el 18 de diciembre de 2019 se llevó a cabo la **conferencia con antelación al juicio**.<sup>17</sup> A esos fines, se detallaron como parte de los peritos que testificarían en el juicio los siguientes: 1) por parte del demandante, el **Ingeniero Berlín**, “el cual declarará sobre las condiciones de la carretera al momento del accidente,” “sobre cómo estaba la valla de seguridad antes” y después del accidente para establecer negligencia; 2) por parte de Mapfre, el **Ingeniero Alberto Figueroa**; 3) por parte de Ferrovial y Chubb, el **Ingeniero Juan J. Díaz**, el cual declarará sobre como ocurrió el accidente y las condiciones de la carretera.<sup>18</sup> Así pues, la fecha de la vista sobre el aspecto de negligencia quedó pautada para el 17 y 18 de marzo de 2020.

A la luz de ello, el 16 de octubre de 2020, Ferrovial y Chubb presentaron una “*Moción Solicitando Sentencia Sumaria*” en la cual, en síntesis, adujeron que el demandante no cuenta con evidencia de cómo ocurrió el accidente, o que medió negligencia de la compareciente; y que, además “afirmó en su deposición desconocer las circunstancias” de este. Añadieron que el demandante “no sabe a qué velocidad iba al momento del accidente, ni si llevaba puesto el cinturón de seguridad, o si se quedó dormido guiando.”<sup>19</sup> A tales efectos, el testimonio del propio demandante “establece que su noche empezó visitando un casino junto a su primo donde se dio ‘dos o tres’ cervezas, en un lapso de cerca de dos horas”<sup>20</sup> y que “luego de que su primo partiera del casino, el joven partió a un negocio llamado Don Carlos, donde siguió tomando cervezas.”<sup>21</sup> Asimismo expresaron que dos horas luego de ocurrido el accidente, se le realizó un análisis toxicológico al demandante el cual reflejó un 0.11% de alcohol por

<sup>16</sup> Apéndice XIII a las páginas 78-80 de este recurso.

<sup>17</sup> Apéndice XIV a las páginas 99-136 de este recurso.

<sup>18</sup> *Id.*, a la página 133 de este recurso.

<sup>19</sup> Apéndice XVI a las páginas 139-156 de este recurso; Exhibit 1, Transcripción de Deposition a Héctor Torres Rivera página 91, línea 9-11; línea 21-23; página 51 líneas 12-17; página 54, línea 9-16; página 91 línea 24 a página 92 línea 1.

<sup>20</sup> Exhibit 1, Transcripción de Deposition a Héctor Torres Rivera página 30 línea 15 a página 35 línea 16.

<sup>21</sup> Exhibit 1, Transcripción de Deposition a Héctor Torres Rivera página 38 línea 17 a página 40 línea 17 a página 41 líneas 13-20.

volumen en la sangre.<sup>22</sup> A esos fines, Ferrovial y Chubb solicitaron la desestimación de la demanda en su contra. Por su parte, el demandante presentó su *Réplica a la Solicitud de Sentencia Sumaria*.<sup>23</sup> Más adelante, Ferrovial y Chubb presentaron una *Dúplica a Réplica a Moción Solicitando Sentencia Sumaria*.<sup>24</sup>

A tales efectos, luego de evaluado por el TPI las mociones previamente sometidas, este emitió una *Resolución* el 28 de enero de 2021 en virtud de la cual expuso las **determinaciones de hechos esenciales y pertinentes controvertidos e incontrovertidos**, como sigue:

**Los siguientes hechos no están en controversia.**

- 1- Héctor Iván Torres Rodríguez y Enid Rivera Concepción son mayores de edad, casados entre sí y residentes en Cidra, Puerto Rico.
- 2- Héctor Torres Rivera es mayor de edad, soltero y residente de Cidra, Puerto Rico.
- 3- Ferrovial Agroman LLC, es una entidad jurídica autorizada a hacer negocios en Puerto Rico.
- 4- Chubb Insurance Company es una aseguradora debidamente constituida a tenor con las Leyes de Puerto Rico y expidió una póliza a favor de Ferrovial Agroman LLC, la cual estaba vigente el 17 de junio de 2016, y la cual está sujeta a los términos, condiciones y exclusiones contenidas en la misma.
- 5- Héctor Iván Torres Rodríguez era el dueño registral del vehículo Subaru Modelo Impreza del 2002.
- 6- El día 17 de junio de 2016 Héctor Torres Rivera estuvo involucrado en un accidente automovilístico, mientras manejaba el vehículo Subaru Modelo Impreza del 2002.
- 7- El accidente automovilístico ocurrió cerca de la media noche del 16 de junio de 2016 en la carretera número 172 km. 26.0 en dirección de Caguas a Cidra, Puerto Rico.
- 8- El demandante Héctor Iván Torres Rivera conducía un vehículo marca Subaru Modelo Impreza del año 2002, tablilla EQG-455 propiedad del codemandante Héctor Torres Rodríguez, padre del Sr. Héctor Torres Rivera.
- 9- El vehículo que era conducido por el Sr. Héctor I. Torres Rivera al momento del accidente no se pudo inspeccionar por los demandados, a pesar de que se solicitó la inspección del mismo. La parte demandante informó que se dispuso del vehículo como chatarra y

<sup>22</sup> Exhibit 5 a la página 497 de este recurso.

<sup>23</sup> Apéndice XVII a las páginas 499-506 de este recurso.

<sup>24</sup> Apéndice XVIII a las páginas 519-526 de este recurso.

proveyó una Certificación del DTOP a tales fines con fecha del 25 de junio de 2019.

- 10- Ferrovial no realizó el diseño de los trabajos realizados a las vallas en la carretera 172, los cuales se llevaron a cabo de acuerdo al contrato existente entre ACT y Ferrovial para tales trabajos.
- 11- Cerca de dos horas luego del accidente, se le realizó un análisis toxicológico al Sr. Héctor I. Torres Rivera. La muestra de sangre se le tomó a las 2:58 am, por la enfermera Alice Cesar Cáceres. El Lic. Salvador Fabre Rivera, Químico del Departamento de Salud certificó los resultados de la misma que reflejaron un 0.11% de alcohol por volumen de sangre.
- 12- No se radicaron cargos criminales como resultado del accidente.
- 13- Al momento de ocurrir el accidente, el Sr. Héctor Torres Rivera se encontraba solo.
- 14- El Sr. Héctor Torres Rivera desconoce la velocidad a la que iba manejando.
- 15- El Sr. Héctor Torres Rivera desconoce si tenía cinturón de seguridad.
- 16- El Sr. Héctor Torres Rivera desconoce la causa del accidente.
- 17-El Sr. Héctor Torres Rivera desconoce si se durmió manejando.
- 18- Previo al accidente el Sr. Héctor Torres Rivera estaba en un negocio llamado Don Carlos, donde recuerda haber pedido cervezas.
- 19- Antes de haber ido al negocio de Don Carlos, el Sr. Héctor Torres Rivera estaba en un casino donde estaba bebiendo cervezas con un primo.
- 20- El perito de la parte demandante no fue contratado para realizar una reconstrucción del accidente.
- 21- En el impacto inicial del vehículo la valla penetró por la puerta del conductor y salió por la puerta del pasajero.**
- 22- El impactar el extremo de la valla de seguridad, la misma no contaba con el atenuador de impacto.**
- 23- La distancia segura de recuperación entre la valla de seguridad y el risco no era ni es la adecuada.**

**Los siguientes hechos están en controversia.**

- 1- Determinar si Ferrovial construyó esa valla de acuerdo a los estándares que exigen la profesión de la Ingeniería, de la Organización AASHTO y las leyes aplicables.
- 2- Determinar si Ferrovial construyó la valla de seguridad a pesar de que había deficiencias en el diseño que le fue entregado.**
- 3- Determinar si las vallas de seguridad están diseñadas para toda clase de impacto.

- 4- Determinar cual o cuales son los propósitos que se buscan cuando se establece una valla de seguridad en las carreteras.
- 5- **Determinar la relación causal, si alguna entre la penetración de la valla y los daños sufridos.**<sup>25</sup>

De este modo, el TPI concluyó que tenía el deber de celebrar un juicio plenario en el cual las partes tuviesen la oportunidad de poner en posición al Tribunal de aquilatar las alegaciones y dirimir la credibilidad de ambas partes. Además, expuso que las controversias medulares del presente caso versaban sobre elementos subjetivos de credibilidad y que era en un juicio el momento idóneo en donde los testigos podrían dar su testimonio y ser conainterrogados. Así pues, el TPI declaró *no ha lugar la Moción en Solicitud de Sentencia Sumaria* presentada por Ferrovial y Chubb.<sup>26</sup>

MAPFRE, en desacuerdo con la determinación del foro primario, presentó el 3 de marzo de 2021 una *Moción Solicitando Reconsideración de varios aspectos de los dispuestos en la Resolución del 28 de enero de 2021 notificada el 17 de febrero de igual año.*<sup>27</sup> En síntesis, adujo que de los escritos presentado por las partes no se sostenían las determinaciones de hecho número 21, 22, y 23. Además, solicitó la *Reconsideración* del lenguaje utilizado en las controversias a ser adjudicadas enumeradas 2 y 5. De otro modo, Ferrovial y Chubb presentaron una *Solicitud de Reconsideración* ante la denegatoria de la petición de *Sentencia Sumaria* presentada previamente, con el fin de que fuesen enmendadas las determinaciones de hechos señaladas, específicamente que se eliminaran aquellas que no tienen base en evidencia sometida ante el TPI.<sup>28</sup> Del mismo modo, el demandante presentó su *Réplica a la Solicitud de Reconsideración del Co-demandado Ferrovial Agroman, LLC.*<sup>29</sup> Así pues, con relación a las solicitudes previamente sometidas, mediante *Resolución y Orden* dictada por el TPI el 20 de abril de 2021 y notificada el 29 de abril de ese mismo año,

<sup>25</sup> Apéndice XIX a las páginas 527-541 de este recurso.

<sup>26</sup> Apéndice XIX a la página 541 de este recurso.

<sup>27</sup> Apéndice XX a las páginas 542-547 de este recurso.

<sup>28</sup> Apéndice XXI a las páginas 548-556 de este recurso.

<sup>29</sup> Apéndice XXII a las páginas 557-559 de este recurso.



declaró *no ha lugar* las *Mociones de Reconsideración* presentadas por Ferrovial y MAPFRE.<sup>30</sup>

Por ello, inconforme aun **MAPFRE** con el dictamen del foro primario, comparece ante nosotros el 28 de mayo de 2021 y expone los siguientes señalamientos de errores:

PRIMER ERROR: ERRÓ EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA AL ADOPTAR LAS DETERMINACIONES DE HECHO 21, 22 Y 23 EN LA RESOLUCIÓN RECURRIDA LAS CUALES SE APOYAN EN EVIDENCIA NO ADMISIBLE CONFORME A LAS REGLAS DE EVIDENCIA.

SEGUNDO ERROR: ERRÓ EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA AL ADOPTAR LAS DETERMINACIONES DE HECHO 21, 22 Y 23 Y LAS CONTROVERSIAS DE HECHOS 2 Y 5 DE LA RESOLUCIÓN RECURRIDA A PESAR DE QUE FUERON PROPUESTAS POR LA PROMOVIDA SOLO PARA FINES DE ESTABLECER UNA CONTROVERSIAS DE HECHO.

TERCER ERROR: ERRÓ EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA AL ADOPTAR LAS DETERMINACIONES DE HECHO 21, 22 Y 23 Y LAS CONTROVERSIAS DE HECHOS 2 Y 5 DE LA RESOLUCIÓN RECURRIDA PASANDO JUICIO SOBRE EL VALOR PROBATORIO DE LA PRUEBA PERICIAL Y SIN QUE LOS PERITOS HAYAN SIDO CUALIFICADOS COMO TALES.

CUARTO ERROR: ERRÓ EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA AL NO CONSIDERAR LA ADOPCIÓN DE LAS DETERMINACIONES DE HECHO 21, 22 Y 23 Y LAS CONTROVERSIAS DE HECHOS 2 Y 5 DE LA RESOLUCIÓN, LAS CUALES TIENEN UN EFECTO ADVERSO SOBRE MAPFRE COMO ASEGURADORA DE ACT A PESAR DE QUE COMO ASUNTO DE DERECHO POR EL CONTENIDO DE LA MOCIÓN DE SENTENCIA SUMARIA DE FERROVIAL Y CHUBB Y LA OPOSICIÓN DE LA PARTE DEMANDANTE A LA MISMA NO SE REQUERÍA QUE PAFRE SE EXPRESARA SOBRE LOS ASUNTOS PLANTEADOS AL TPI EN DICHOS ESCRITOS, OBTIENDO ASÍ LOS FUNDAMENTOS QUE OPORTUNAMENTE PRESENTÓ MAPFRE EN LA RECONSIDERACIÓN PRESENTADA A LA RESOLUCIÓN DENEGANDO LA SUMARIA.

## II

El auto de *certiorari* “es el vehículo procesal extraordinario utilizado para que un tribunal de mayor jerarquía pueda corregir un error de derecho cometido por un tribunal inferior.” *IG Builders v. BBVAPR*, 185 DPR 307, 337-338 (2012); *Pueblo v. Colón Mendoza*, 149 DPR 630, 637 (1999). El *certiorari* se utiliza “para revisar tanto errores de derecho procesal como sustantivo.” *Pueblo v. Colón Mendoza, supra*, pág. 637. El

<sup>30</sup> Apéndice XXIV a las páginas 560-562 de este recurso.

asunto que se nos plantee en el recurso de *certiorari* debe tener cabida bajo alguna de las materias reconocidas en la Regla 52.1 de las de Procedimiento Civil, 32 LPRA Ap. V, R.52.1.

En nuestro ordenamiento procesal civil, la Regla 52.1 de Procedimiento Civil de 2009, 32 LPRA Ap. V, R.52.1 dispone lo siguiente:

[...]

El recurso de *certiorari* para revisar resoluciones u órdenes interlocutorias dictadas por el Tribunal de Primera Instancia, solamente será expedido por el Tribunal de Apelaciones cuando se recurra de una resolución u orden bajo las Reglas 56 y 57 o de la denegatoria de una moción de carácter dispositivo. No obstante, y por excepción a lo dispuesto anteriormente, el Tribunal de Apelaciones podrá revisar órdenes o resoluciones interlocutorias dictadas por el Tribunal de Primera Instancia cuando se recurra de decisiones sobre la admisibilidad de testigos de hechos o peritos esenciales, asuntos relativos a privilegios evidenciaros, anotaciones de rebeldía, en casos de relaciones de familia, en casos que revistan interés público o en cualquier otra situación en la cual esperar a la apelación constituiría un fracaso irremediable de la justicia. **Al denegar la expedición de un recurso de *certiorari* en estos casos, el Tribunal de Apelaciones no tiene que fundamentar su decisión.** [...] (Énfasis nuestro.)

La citada regla y la jurisprudencia interpretativa, nos lleva a realizar un análisis dual para determinar si se expide o no un recurso de *certiorari*. Este examen consta de una parte objetiva y otra parte subjetiva.

En primer lugar, tenemos que analizar si la materia contenida en el recurso de *certiorari* tiene cabida dentro de una de las materias específicas establecidas en la Regla 52.1 de Procedimiento Civil, *supra*, toda vez que esta regla enumera taxativamente bajo que materias, solamente, se podrá expedir el auto de *certiorari*. En esos casos, en los cuales la materia no está comprendida dentro de la regla, el tribunal revisor debe negarse a expedir el auto de *certiorari* automáticamente.

Superada esta etapa, corresponde analizar si bajo la discreción concedida a este tribunal revisor mediante la Regla 40 del Reglamento del Tribunal de Apelaciones, 4 LPRA Ap. XXII-B, R. 40, debemos o no expedir el auto de *certiorari*. A esos fines, la Regla 40 del Reglamento del Tribunal de Apelaciones establece los criterios que debemos tomar en

consideración para determinar si expedimos o no un auto de *certiorari*, como sigue:

- A. Si el remedio y la disposición de la decisión recurrida, a diferencia de sus fundamentos, son contrarios a derecho.
- B. Si la situación de hechos planteada es la más indicada para el análisis del problema.
- C. Si ha mediado prejuicio, parcialidad o error craso y manifiesto en la apreciación de la prueba por el Tribunal de Primera Instancia.
- D. Si el asunto planteado exige consideración más detenida a la luz de los autos originales, los cuales deberán ser elevados, o de alegatos más elaborados.
- E. Si la etapa del procedimiento en que se presenta el caso es la más propicia para su consideración.
- F. Si la expedición del auto o de la orden de mostrar causa no causa un fraccionamiento indebido del pleito y una dilación indeseable en la solución final del litigio.
- G. Si la expedición del auto o de la orden de mostrar causa evita un fracaso de la justicia.

Finalmente, es norma reiterada que al denegar la expedición de un recurso de *certiorari* en estos casos, el Tribunal de Apelaciones **no tiene que fundamentar su decisión. A su vez, los foros apelativos no debemos intervenir con las decisiones de los tribunales de instancia, “salvo que se demuestre que hubo un craso abuso de discreción, o que el tribunal actuó con prejuicio o parcialidad, o que se equivocó en la interpretación o aplicación de cualquier norma procesal o de derecho sustantivo**, y que [la] intervención en esa etapa evitará un perjuicio sustancial.” (Énfasis nuestro.) *Lluch v. España Service Sta.*, 117 DPR 729, 745 (1986).

### III

Del expediente ante nuestra consideración, surge que el foro recurrido emitió una *Resolución* el 28 de enero de 2021 en virtud de la cual expuso las determinaciones de hechos esenciales y pertinentes controvertidos e incontrovertidos, razón por lugar denegó la solicitud presentada para que estas fuesen resueltas a través del procedimiento sumario. En el presente caso, el TPI luego de haber evaluado las deposiciones tomadas a los distintos peritos contratados por todas las partes, las cuales tuvieron la oportunidad de conainterrogar a estos y vertida la documentación presentada, enumeró los hechos que según su

análisis y deferencia judicial están en controversia. De este modo, el TPI concluyó que tenía el deber de celebrar un juicio plenario en el cual las partes tuviesen la oportunidad de poner en posición al Tribunal de aquilatar las alegaciones y dirimir la credibilidad de ambas partes. Además, expuso que las controversias medulares del presente caso versaban sobre elementos subjetivos de credibilidad y que era en un juicio el momento idóneo en donde los testigos podrían dar su testimonio y ser conainterrogados. Así pues, el TPI declaró *no ha lugar la Moción en Solicitud de Sentencia Sumaria* presentada por Ferrovial y Chubb.<sup>31</sup> A esos fines, expresó que será a través de un juicio donde el Tribunal en su día dará la credibilidad que se merezca cada perito.

En consonancia con lo antes expuesto, somos de la opinión que el presente recurso no fue presentado bajo los preceptos de la Regla 52.1 de las de Procedimiento Civil, *supra*. Tampoco se justifica nuestra intervención conforme la Regla 40 del Reglamento del Tribunal de Apelaciones, *supra*. De esta manera, la disposición de la decisión recurrida y sus fundamentos, no son contrarios a derecho. Asimismo, ante la falta de abuso de discreción, parcialidad o prejuicio en el dictamen emitido por el foro primario y dentro de nuestra discreción, no encontramos una razón que justifique nuestra intervención en el presente caso.

#### IV

Por los fundamentos antes expuestos, se deniega la expedición del auto de *certiorari*.

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

Lcda. Lilia M. Oquendo Solís  
Secretaria del Tribunal de Apelaciones

---

<sup>31</sup> Apéndice XIX a la página 541 de este recurso.