

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

ORLANDO VEGA LÓPEZ, SU  
ESPOSA WANDA VELÁZQUEZ  
Y LA SOCIEDAD LEGAL DE  
GANANCIALES POR ESTOS  
COMPUESTA; OMAR VEGA  
VELÁZQUEZ; ORLANDO  
VEGA VELÁZQUEZ;  
KATHLEEN VEGA  
VELÁZQUEZ

Apelantes

Vs.

ESTADO LIBRE ASOCIADO  
DE PUERTO RICO,  
MUNICIPIO DE SAN JUAN;  
AUTORIDAD DE  
CARRETERAS Y  
TRANSPORTACIÓN DE  
PUERTO RICO; AUTORIDAD  
DE ENERGÍA ELÉCTRICA;  
COMPAÑÍAS X, Y & Z;  
CORPORACIONES A, B, C;  
FULANO DE TAL; MENGANO  
DE TAL; SUTANO DE TAL

Apelados

KLAN201501817  
consolidado con

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

Caso Núm.:  
KDP2010-0586

Sobre: Daños y  
Perjuicios,  
Pleitos contra  
el Estado

ORLANDO VEGA LÓPEZ, SU  
ESPOSA WANDA VELÁZQUEZ  
Y LA SOCIEDAD LEGAL DE  
GANANCIALES POR ESTOS  
COMPUESTA; OMAR VEGA  
VELÁZQUEZ; ORLANDO  
VEGA VELÁZQUEZ;  
KATHLEEN VEGA  
VELÁZQUEZ

Apelados

Vs.

ESTADO LIBRE ASOCIADO  
DE PUERTO RICO,  
MUNICIPIO DE SAN JUAN;  
AUTORIDAD DE  
CARRETERAS Y  
TRANSPORTACIÓN DE  
PUERTO RICO; AUTORIDAD  
DE ENERGÍA ELÉCTRICA;  
COMPAÑÍAS X, Y & Z;  
CORPORACIONES A, B, C;  
FULANO DE TAL; MENGANO  
DE TAL; SUTANO DE TAL

Apelantes

KLAN201501930

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

Caso Núm.:  
KDP2010-0586

Sobre: Daños y  
Perjuicios,  
Pleitos contra  
el Estado

<p>ORLANDO VEGA LÓPEZ, SU ESPOSA WANDA VELÁZQUEZ Y LA SOCIEDAD LEGAL DE GANANCIALES POR ESTOS COMPUESTA; OMAR VEGA VELÁZQUEZ; ORLANDO VEGA VELÁZQUEZ; KATHLEEN VEGA VELÁZQUEZ</p> <p>Recurridos</p> <p>Vs.</p> <p>ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO, MUNICIPIO DE SAN JUAN; AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACIÓN DE PUERTO RICO; AUTORIDAD DE ENERGÍA ELÉCTRICA; COMPAÑÍAS X, Y &amp; Z; CORPORACIONES A, B, C; FULANO DE TAL; MENGANO DE TAL; SUTANO DE TAL</p> <p>Peticionarios</p>	<p>KLCE201501948</p>	<p><i>Certiorari</i> procedente del Tribunal de Primera Instancia, Sala Superior de San Juan</p> <p>Caso Núm.: KDP2010-0586</p> <p>Sobre: Daños y Perjuicios, Pleitos contra el Estado</p>
--	----------------------	--

Panel integrado por su presidenta, la Jueza Surén Fuentes, el Juez Rivera Torres y la Jueza Méndez Miró<sup>1</sup>

Méndez Miró, Jueza Ponente

#### **SENTENCIA**

En San Juan, Puerto Rico, a 22 de mayo de 2017.

El Sr. Orlando Vega López (señor Vega) solicita que este Tribunal revoque parcialmente la *Sentencia* que dictó el Tribunal de Primera Instancia, Sala de San Juan (TPI) el 17 de septiembre de 2015, y notificó el 21 de septiembre de 2015. En esta, el TPI desestimó la *Demanda* en cuanto a la Autoridad de Energía Eléctrica (AEE) y la declaró *Ha Lugar* en cuanto al Estado Libre Asociado de Puerto Rico (ELA). Ordenó al ELA compensar al señor Vega, a su esposa la Sra. Wanda Velázquez (señora Velázquez) y a sus hijos, Omar,

<sup>1</sup> Conforme a la Orden Administrativa TA-2017-015, la Jueza Méndez Miró sustituyó a la Jueza Soroeta Kodesh.

Orlando y Kathleen, todos de apellidos Vega Velázquez, por los daños que sufrieron. Además, le impuso el pago de costas, gastos e intereses.

Se confirma la *Sentencia* apelada en los casos KLAN201501817 y KLAN201501930. En cuanto al KLCE201501948, se expide y se modifica.

### I

El 29 de abril de 2010, el señor Vega, la señora Velázquez, la sociedad legal de bienes gananciales que componen, y sus hijos, Omar, Orlando y Kathleen, presentaron una *Demanda*, que posteriormente enmendaron<sup>2</sup>, sobre daños y perjuicios en contra del ELA, el Municipio de San Juan (MSJ), la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico (ACT) y la AEE.

La *Demanda* obedeció a hechos que ocurrieron la noche del 19 de diciembre de 2009. Según se alegó, el señor Vega transitaba por la Ave. Fernández Juncos en su vehículo *scooter* marca Vespa, modelo PX150, cuando a la altura de la intersección Ramón Power, cayó en un hoyo que le propició que perdiera el control y cayera sobre el pavimento de manera abrupta. Adujo que la falta de iluminación en el área, así como los desperfectos en el pavimento, provocaron el accidente. Como resultado, reclamó una cantidad no menor de ocho millones de dólares (\$8,000,000) por concepto de daños físicos, emocionales y económicos, costas, gastos y honorarios de abogado.

El 29 de junio de 2010, el ELA presentó una *Contestación a la Demanda*. Negó toda responsabilidad.

---

<sup>2</sup> El 21 de septiembre de 2010, se presentó una *Demanda Enmendada* a los fines de traer al pleito a la AEE.

Señaló que, de determinarse la ocurrencia de los hechos en la *Demanda*, estos se debieron exclusivamente a la negligencia del señor Vega y/o terceras personas ajenas al ELA.

El 29 de septiembre de 2010, la ACT presentó una *Moción en Solicitud de Sentencia Sumaria*. Arguyó que no tenía la jurisdicción, control y/o deber de mantenimiento del lugar donde ocurrió el accidente. Además, la ACT indicó que tampoco desarrollaba obras de construcción y/o mejoras en dicho lugar, en cuyo caso, procedía la desestimación del pleito en su contra. En apoyo, la ACT anejó a su moción una carta, con fecha de 14 de junio de 2010, en donde se indica que esta no desarrollaba trabajo ni mejoras en la Ave. Fernández Juncos, intersección Ramón Power y una *Declaración Jurada* que firmó el Ing. Marco A. Torres Rosario, Director del Área de Construcción de la ACT, el 7 de julio de 2010. En estos documentos, se afirmó, que la jurisdicción, control y mantenimiento de dicha área le correspondía al Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP). A tenor con lo anterior, el 9 de noviembre de 2010, el TPI dictó una *Sentencia Parcial*, mediante la cual se desestimó sumariamente y sin perjuicio la reclamación en cuanto a la ACT.

El 8 de diciembre de 2010, la AEE presentó una *Contestación a la Demanda*. Negó haber incurrido en conducta culposa o negligente. Sostuvo que no ejercía control, ni tenía deber alguno de mantener en buen estado la Avenida en la que ocurrió el accidente. Sobre la alegación de falta de iluminación en el área del accidente, arguyó que no existía un mandato legal

que obligara a la AEE a instalar sistemas de alumbrado público en las carreteras.

Asimismo, señaló que las luces de un vehículo de motor proveen suficiente iluminación para que una persona prudente pudiera evitar un accidente. Preciso que todo conductor de un vehículo de motor está obligado a encender los faroles delanteros con la puesta del sol. A su vez, destacó que esos faroles tienen que ser capaces de alumbrar hacia al frente por un trecho de quinientos (500) pies, incluyendo las motocicletas. Finalmente, hizo constar que, en el área donde ocurrió el accidente, el alumbrado existente se encontraba funcionando según diseñado.

Tras múltiples incidencias procesales, el 22 de junio de 2012, el MSJ presentó una *Moción de Desestimación y Otros Remedios*. Adujo que habida cuenta de que la jurisdicción, control y mantenimiento del lugar del accidente pertenecía, única y exclusivamente al DTOP, la reclamación debía dirigirse --exclusivamente-- en contra del ELA, en representación del DTOP. Así, aludió a una *Moción en Cumplimiento de Orden* en la cual el ELA admitió que el lugar de los hechos se encontraba bajo la jurisdicción del DTOP. Ante ello, el 30 de agosto de 2012, el TPI dictó una *Sentencia Parcial*, mediante la cual desestimó la reclamación, en cuanto al MSJ.

Culminado el descubrimiento de prueba, el TPI celebró el juicio del 18 al 21 de mayo de 2015. Por la parte demandante testificaron el señor Vega, su esposa, e hijos, el Sr. Carlos Morales Alvarado (testigo de ocurrencia), el Ing. Otto González (perito en reconstrucción de accidentes), el Dr. Víctor Lladó

(perito psiquiatra), el Dr. Néstor Cardona Cancio (perito fisiatra) y el Sr. Carlos Iglesias (perito economista).

En cuanto al ELA, presentó los testimonios del Ing. Rafael López Pares (perito de reconstrucción de accidentes) y el Sr. Alberto Santana (empleado del DTOP). De otra parte, la AEE presentó los testimonios del Ing. William Vázquez Muñoz (Ingeniero de Distrito) y del Ing. Roberto Torres (perito de iluminación). A continuación, un resumen de los testimonios relevantes a las controversias ante nuestra consideración.

El señor Vega, médico de profesión, declaró no tener recuerdo alguno acerca del accidente que sufrió el 19 de diciembre de 2009, por lo que su testimonio, al igual que los de su esposa e hijos, se dirigió para establecer los daños que sufrió el señor Vega como resultado del accidente de autos. Habida cuenta que las partidas que concedió el TPI por concepto de daños no se impugnaron, resulta innecesario justipreciar la prueba testifical relacionada a los mismos.

El Sr. Carlos Morales Alvarado, testigo de ocurrencia, declaró que, a la fecha de los hechos, al igual que el señor Vega, era miembro del *Club de Vespas de Puerto Rico*. Destacó que el señor Vega fue miembro de dicha entidad por espacio de ocho (8) años. Mencionó que éste solía manejar la motocicleta con suma precaución y que acostumbraba a utilizar toda la vestimenta y equipo de seguridad requerido para conducirla. Testificó que la motora Vespa que manejaba el señor Vega el día de los hechos desarrollaba una velocidad máxima aproximada de cincuenta y cinco (55) a sesenta (60) millas por hora. Detalló que al momento

del accidente la motora del señor Vega se encontraba en perfectas condiciones, en términos de funcionamiento.

Narró que el 19 de diciembre de 2009, fecha de los hechos, el club de motocicletas celebró una fiesta de Navidad a la cual él y el señor Vega acudieron. Declaró que, tras el compartir, a eso de las diez y media (10:30 pm) de la noche, ambos se marcharon a sus respectivos hogares en Trujillo Alto. Destacó que conducía su motora al frente del señor Vega en el extremo izquierdo del carril, mientras que el señor Vega le seguía en el extremo derecho del mismo, a unos quince (15) a veinte (20) pies de distancia.

Aclaró que conducían diagonalmente por varias razones, entre otras, porque si uno de los motociclistas sufría un accidente, el otro podía continuar su marcha sin impactarlo. Igualmente, a los fines de que la motora de al frente no bloqueara la iluminación del conductor que iba detrás. Además, mencionó que guardaban el referido espacio entre ambos para evitar que un vehículo se colocara entre ellos. Mencionó que, a la altura de la Ave. Fernández Juncos, lugar del accidente, transitaban a una velocidad aproximada de treinta (30) a treinta a cinco (35) millas por hora.

Alegó que en la Avenida "no había iluminación", sino que "estaba completamente oscuro". No obstante, al ser contrainterrogado, aceptó que a unos cien (100) pies del área donde ocurrió el accidente, observó un poste de alumbrado encendido. Por igual, admitió que observó otros dos (2) postes prendidos en la zona, uno frente a la Cárcel Municipal y otro frente a la

Estación de Bomberos. Expresó que estaba pendiente al señor Vega, a quien observaba con relativa frecuencia a través del retrovisor. Detalló que se percató de la ocurrencia del accidente una vez perdió de vista la luminosidad que provenía de la motora del señor Vega. Declaró que, acto seguido, escuchó un "ruido de lata" (haciendo alusión al impacto de la motocicleta sobre el pavimento). Indicó que cuando se volteó, observó la motocicleta del señor Vega dando vueltas en la carretera. También pudo percatarse de la presencia del cuerpo del señor Vega, el cual yacía inmóvil sobre el pavimento. Hizo constar que no vio cuando éste cayó en el hoyo. Testificó que cuando se acercó al señor Vega, le habló, pero que éste no le respondió.

Declaró que, una vez se acercó al señor Vega, se percató --por primera vez-- de la presencia de un hueco en la carretera, al que describió como "tan grande". Añadió que "se notaba a lo lejos que era el hoyo, que era el hueco que había en la carretera lo que ocasionó el accidente". Estimó que la motora se encontraba a unos cuatro (4) a cinco (5) pies del hoyo, mientras que el señor Vega estaba a unos diez (10) pies del hoyo.

Mencionó que previo a la fecha del accidente, la última vez que pasó por la Ave. Fernández Juncos fue "un mes antes o dos o tres semanas antes del accidente." Cuando se le preguntó si se había percatado de la presencia del hoyo con anterioridad a la fecha del accidente, indicó que "nunca en mi vida lo había visto". A juicio suyo, el hoyo se formó como resultado de unas lluvias acontecidas unos días previos al accidente.



Señaló que, durante la noche del accidente, el tránsito estaba liviano. En relación a las condiciones atmosféricas, declaró que "estaba seco, no había llovido nada". Además, que la carretera donde ocurrió el incidente era recta y no había nada que le obstruyera la visión. En lo que respecta a las dimensiones del hoyo, estimó que media aproximadamente cuatro (4) pies y tenía una profundidad entre seis (6) y siete (7) pulgadas. Destacó que el declive del hoyo "no era abrupto, sino regular."

Por su parte, en cuanto al sistema de iluminación de la motora del señor Vega, declaró que "en una escala del 1 al 10, el foco original de la motora era un 7". No obstante, destacó que con un cambio que le fue realizado a motora del señor Vega (se le sustituyó el foco original por una bombilla de halógeno la cual tenía una de mayor brillantez e intensidad), "era un 10".

Testificó que, en la noche de los hechos, manejaban con las luces largas. Aun así, reconoció que las luces de baja intensidad brindaban suficiente iluminación como para poder ver todos los carriles de la carretera, comparable con la iluminación que emite un automóvil. Especificó que el farol de la motocicleta no sólo alumbraba hacia al frente, sino que abría en forma de abanico, permitiendo que el conductor pudiera observar un ancho de quince (15) a veinte (20) pies frente a su motora. Mencionó que el señor Vega y él llevaban años transitado la misma ruta del accidente y que la conocían muy bien. Estimó que habían pasado por tal ruta en más de veinte (20) ocasiones. Reconoció que durante el transcurso de los

cuarenta y cinco (45) años que llevaba conduciendo motocicletas, aun estando pendiente a la carretera, había caído en hoyos en un sinnúmero de ocasiones, incluso durante el día. Destacó que generalmente se daba cuenta de la existencia del hoyo tras caer en el mismo.

El *ingeniero civil Otto González*, perito de reconstrucción de accidentes, declaró sobre el contenido de su informe pericial. Este recoge tres (3) visitas al lugar de los hechos para inspeccionar las condiciones de la Avenida: para inspeccionar y realizar medidas a la motocicleta y dos (2) entrevistas por teléfono con el señor Carlos Morales para discutir el accidente. Además, evaluó múltiple prueba fotográfica, el *Informe de Accidente* de la Policía de Puerto Rico y la mensura y topografía del tramo de la Ave. Fernández Juncos donde ocurrió el accidente.

Según sus hallazgos, el señor Vega manejaba la motocicleta a diecisiete (17) millas por hora. Declaró que, de acuerdo a la inspección y el análisis que realizó, el eje frontal de la motora cayó dentro del hoyo, lo que provocó que el señor Vega saliera expulsado de la misma. Estimó que las dimensiones del hoyo eran las siguientes: un largo de sesenta y tres (63) pulgadas, un ancho de veinticuatro (24) pulgadas y una profundidad de doce punto cincuenta y cinco (12.55) pulgadas. Juzgó que, dado el tamaño del hoyo, la caída era inevitable.

Testificó que el suelo donde ocurrió el accidente era relleno hidráulico cuya capacidad de sustentación era limitada. Explicó que la formación del hoyo

obedeció al hecho de que, por ser una zona portuaria, transitaban con frecuencia relativa vehículos de considerable tonelaje, los cuales aportaban a la deformación y deterioro de este tipo de superficie flexible. Declaró que un hoyo de tal magnitud "puede tardar cuatro, cinco o seis meses, ocho meses dependiendo del tipo de transporte". Añadió que con el agua, tales depresiones continúan agrietándose.

Sostuvo que, de acuerdo a la prueba fotográfica que tomó la Policía de Puerto Rico, había una ausencia total de iluminación. Añadió que la AEE contribuyó al accidente, pues faltó a su deber de proveer alumbrado público adecuado al tramo donde ocurrió el accidente. Aludió a que varios postes del área se encontraban con la luminaria apagada. Al ser contrainterrogado sobre la alegada falta de iluminación, reconoció que, por error, colocó al revés una de las fotografías que utilizó para sostener tal planteamiento. Ello provocó la falsa impresión de que el área donde ocurrió el accidente estaba oscura. Aceptó que al colocarla en la posición correcta, puede observar que las luminarias se encontraban encendidas. Destacó que no investigó si se habían presentado querellas relacionadas a la existencia del hoyo en el lugar de los hechos ante la Policía de Puerto Rico y/o el DTOP.

El *ingeniero mecánico Rafael López Parés*, perito de reconstrucción de accidentes, declaró sobre el contenido de su informe pericial. Este recoge los hallazgos del estudio e investigación de las visitas al lugar de los hechos. Además, evaluó múltiple prueba fotográfica, el *Informe de Accidente* de la Policía de

Puerto Rico, así como los informes periciales del Ing. Otto González y del Ing. Roberto Torres.

Estimó que la profundidad del hoyo era entre seis (6) y siete (7) pulgadas con un largo de veinticuatro (24) pulgadas. Además, que el señor Vega discurría a una velocidad aproximada de veintisiete (27) millas por hora. De acuerdo a su teoría, el señor Vega no cayó dentro del hoyo, sino que perdió el control de su motocicleta. A su entender, el hoyo no era suficientemente profundo como para detener la motocicleta y provocar este accidente. Opinó, además, que por razón de que tenía entrada y salida, tipo rampa, la motocicleta no pudo haber detenido su marcha. Testificó que, de acuerdo a las fotografías que tuvo ante sí, podía observarse que la circunferencia del hoyo estaba marcada para reparación. Estimó que el hoyo llevaba en la vía alrededor de "una semana o tres días, cuatro días" previo al accidente.

El Sr. Alberto Santana García, empleado del DTOP, ocupaba el puesto supervisor al momento de los hechos. Entre otras funciones, semanalmente inspeccionaba las diferentes vías públicas asignadas, reportaba cualquier deficiencia identificada y daba instrucciones al capataz. Tenía bajo su cargo la inspección de alrededor de dieciocho (18) avenidas en el área de San Juan, entre las cuales se encontraban las avenidas Barbosa, Ponce de León y la Fernández Juncos. Explicó que a la Ave. Fernández Juncos se le daba un mantenimiento que consistía de limpieza y "bacheo", esto es, "asfalto, tapar hoyos".

Además, mencionó que se realizaban informes escritos diarios con el propósito de llevar una bitácora de los diferentes trabajos de mantenimiento realizados a las avenidas. Declaró que el último informe que suscribió antes del accidente fue el correspondiente al 10 de noviembre de 2009. Señaló que, de acuerdo al mismo, a tal fecha se realizaron trabajos de limpieza en la zona del accidente. Destacó que fue personalmente al área. Al ser inquirido, respondió que podía identificar en el documento que el mantenimiento brindado ese día consistió, exclusivamente, de limpieza pues se establecía la "cantidad de metros lineales". Añadió que cuando se realiza "bacheo" o se "tapa algún hoyo", se identifica por toneladas, y se detalla la cantidad de asfalto utilizada y demás materiales y/o equipo usado.

El *Sr. William Rafael Vázquez* ocupaba el puesto de Ingeniero del Distrito de Guaynabo en la AEE al momento de los hechos. Su función principal era encargarse del mantenimiento de operación del sistema eléctrico. Tenía a cargo el área de Guaynabo y San Juan. Declaró que, durante el periodo de seis (6) antes y seis (6) meses después del de accidente, no se presentó reclamación alguna por falta de iluminación en la zona del accidente.

El último testigo que declaró fue el Ing. electricista *Roberto A. Torres Gutiérrez*, perito de iluminación. Declaró que no existe reglamentación alguna que haga compulsoria la instalación de alumbrado público en las carreteras que discurren por zonas urbanas o rurales, sino que este es un sistema

optativo. Destacó que el sistema de alumbrado no fue diseñado, ni tiene la capacidad de iluminar hoyos en la carretera. Sostuvo, además, que no es función del alumbrado público sustituir el sistema de iluminación de los vehículos de motor. Finalmente, declaró que no existe reporte alguno que constate que, a la fecha de los hechos, algún poste de alumbrado público en la zona donde ocurrió el accidente se encontrara fuera de servicio y/o se hubiera puesto en servicio, por lo que debía presumirse que estaban operando adecuadamente.

Además de la prueba testifical resumida arriba, las partes presentaron múltiple prueba documental. Luego de justipreciar la prueba testifical y documental, el 17 de septiembre de 2015, el TPI dictó una *Sentencia*. Desestimó la *Demanda* en cuanto a la AEE, y la declaró *Ha Lugar* en cuanto al ELA.

El TPI exoneró a la AEE bajo el fundamento de que no existe reglamentación que exija a la AEE proveer sistemas de alumbrado público en las carreteras. Concluyó que no existe una relación causal entre las actuaciones de la AEE y los daños alegados, sino que la causa próxima de estos fue la negligencia compartida entre el señor Vega y el DTOP. Juzgó que el señor Vega contribuyó a la ocurrencia del accidente en un 25% al no ejercer el grado de cuidado, diligencia y/o precaución que las circunstancias ameritaban.

Impuso el restante 75% de responsabilidad al ELA por no haber reparado el desperfecto que ocasionó el accidente. El TPI estableció que el hoyo donde cayó la motora llevaba varios meses formándose, que el ELA tenía conocimiento de la existencia del mismo y que, aun así, no alertó a los conductores sobre esta

condición de peligrosidad mediante el uso de equipo alterno, tales como vallas de seguridad o reflectores. Finalmente, juzgó que la prueba estableció los daños físicos y emocionales que sufrió la parte demandante.

Inconforme, el 1 de octubre de 2015, el DTOP presentó una *Moción Solicitando Reconsideración y Solicitando Determinaciones de Hechos Adicionales*. El TPI la denegó el 14 de octubre de 2015. En desacuerdo con la determinación del TPI de desestimar la reclamación en cuanto a la AEE, el 20 de noviembre de 2015, el señor Vega acudió ante este Tribunal mediante el *Recurso de Apelación* KLAN201501817 y planteó:

Erró el Tribunal de Primera Instancia al aquilatar la prueba y desestimar la demanda en contra de la Autoridad de Energía Eléctrica concluyendo que el accidente ocurrió por factores no atribuibles a esta instrumentalidad.

Posteriormente, en desacuerdo con la imposición de costas, el 7 de diciembre de 2015, el ELA presentó ante este Tribunal el *Recurso de Certiorari* KLCE201501948 y alegó:

Erró el Tribunal de Primera Instancia al condenar al Estado a pagar las costas del pleito reclamadas por los demandantes-recurridos en los incisos I, II, IV y VI del memorando de costas, a pesar de que esos costos no son recobrables como costas por ser gastos ordinarios de las oficinas de los abogados.

Erró el Tribunal de Primera Instancia al condenar al Estado a pagarle a los demandantes-recurridos por los gastos de peritaje, sin siquiera requerirle demostrar que los testimonios periciales presentados eran necesarios para prevalecer en su teoría.

Igualmente, el 14 de diciembre de 2015, el ELA compareció ante este Tribunal mediante el *Recurso de Apelación* KLAN201501930. Impugnó la *Sentencia* de 17 de

septiembre de 2015 e hizo los siguientes señalamientos:

Erró el Tribunal de Primera Instancia al imputarle negligencia al Estado y, consecuentemente, declarar "Ha Lugar" la reclamación incoada en su contra, basándose en unas determinaciones de hechos que no representan el balance más racional, justiciero y jurídicamente correcto de la totalidad de la evidencia presentada ante sí.

Erró el Tribunal de Primera Instancia al imputarle responsabilidad al Estado a pesar de la ausencia de los elementos esenciales para configurar una causa de acción por daños y perjuicios al amparo del Artículo 404 del Código Político.

Así las cosas, a petición del ELA, este Tribunal ordenó la consolidación los casos KLCE201501948 y KLAN201501930, con el de mayor antigüedad, el caso denominado KLAN201501817.

Con el beneficio de una evaluación del expediente, incluyendo la transcripción del juicio y con el beneficio de la comparecencia de las partes, se resuelve.

## II

### **A. Responsabilidad Extracontractual**

El Artículo 1802 del Código Civil, 31 LPRA sec. 5141, indica que: "[e]l que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado". Para imponer responsabilidad al amparo de dicho artículo, nuestro ordenamiento requiere la concurrencia de tres elementos: 1) que se establezca un daño sufrido; 2) que exista la relación causal entre el daño y la acción u omisión de un tercero; y 3) que dicho acto u omisión sea culposo o negligente. *Nieves Díaz v. González Massas*, 178 DPR 820, 843 (2010).



La negligencia consiste en no precaver las consecuencias lógicas de una acción u omisión que cualquier persona prudente hubiese previsto bajo las mismas circunstancias. *López v. Porrata Doria*, 169 DPR 135, 164 (2006). La determinación de negligencia se basa en la consideración objetiva de lo que hubiese podido anticipar o prever, bajo las mismas circunstancias, un hombre prudente y razonable. *López v. Dr. Cañizares*, 163 DPR 119, 132 (2004).

El elemento de previsibilidad está relacionado con el requisito de nexos causal. En nuestro ordenamiento jurídico extracontractual, gobierna la doctrina de la causalidad adecuada, la cual indica 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. *Santiago v. Sup. Grande*, 166 DPR 796, 818-819 (2006).

Es decir, para que exista el deber de indemnizar, se requiere la existencia de un nexo causal entre el daño y el acto u omisión culposo o negligente. *Pacheco v. A.F.F.*, 112 DPR 296, 302 (1982). La acción u omisión tiene que ser idónea para producir el efecto operado, tiene que determinarlo normalmente. A fin de establecer esa vinculación de causa y efecto entre esos dos sucesos, tenemos que realizar un análisis retrospectivo de posibilidad. En vista de ello, no es suficiente que un hecho aparezca como condición de ese evento, si regularmente no trae aparejado ese resultado. *Estremera v. Inmobiliaria Rac, Inc.*, 109 DPR 852, 857 (1980).

#### **B. Art. 404 del Código Político**

En materia de vías de construcción, el Art. 404 del Código Político, 3 LPRA sec. 422, dispone que:

El Estado Libre Asociado de Puerto Rico será responsable civilmente de los daños y perjuicios que se ocasionen a las personas o propiedades por desperfectos, falta de reparación o de protección suficientes para el viajero en cualquier vía de comunicación perteneciente al Estado Libre Asociado y a cargo del Departamento de Obras Públicas, excepto donde se pruebe que los desperfectos de referencia fueron causados por la violencia de los elementos y que no hubo tiempo suficiente para remediarlos.

Esta norma de responsabilidad es representativa de una excepción a la inmunidad que posee el Estado, como soberano, contra reclamaciones no autorizadas. Constituye el precepto especial a utilizarse para evaluar acciones por daños que se ocasionen a personas o propiedades en las vías públicas estatales, cuando los mismos fuesen motivados por cualesquiera de estas condiciones: 1) desperfectos; 2) falta de reparación; 3) falta de protección suficientes para el viajero. No obstante, la medida no contempla una norma de responsabilidad absoluta, pues el propio estatuto contiene como excepción de exoneración, si el Estado demuestra que tales desperfectos fueron motivados por la violencia de los elementos y no hubo tiempo suficiente para remediarlos. *Publio Díaz v. E.L.A.*, 106 DPR 854, 862-863 (1978).

Contrario al Art. 1802 del Código Civil, *supra*, bajo el Art. 404 del Código Político, *supra*, no es necesario probar la culpa o la negligencia del Estado. Sin embargo, el reclamante siempre deberá probar la relación causal entre los desperfectos en la vía pública y los daños. *Dones Jiménez v. Aut. de Carreteras*, *supra*, a la pág. 120.

Irrespective de las diferencias entre Art. 1802 del Código Civil, *supra* y el Art. 404 del Código

Político, *supra*, existe cierta tangencia entre las obligaciones que ambos exigen. En efecto, las condiciones de peligro que deben existir en la vía pública para que el Estado responda con arreglo al Art. 404 por los daños que se ocasionen debido a las mismas, constituyen una violación al deber de previsibilidad exigido por el segundo. Demostrado que el Estado tiene conocimiento o que pudo prever la existencia de una de esas condiciones, y tuvo tiempo razonable para remediarlas -en ausencia de evidencia sobre violencia de elementos-, sería responsable por los daños. *Publio Díaz v. E.L.A., supra*, a la pág. 863.

En fin, que el Art. 404 del Código Político, *supra*, revela el deber general del Estado de mantener las carreteras públicas en buen estado y de tomar las medidas necesarias, de modo que estas no representen un peligro para los que transitan por éstas. *Dones Jiménez v. Aut. de Carreteras, supra*, a la pág. 120.

### **C. Responsabilidad por Omisión de Daños**

En nuestro ordenamiento jurídico se ha reconocido que una omisión genera responsabilidad civil si constituye conducta antijurídica imputable. *Arroyo López v. E.L.A.*, 126 DPR 682, 686 (1990). Es decir, para que ocurra un acto negligente como consecuencia de una omisión tiene que existir un deber de cuidado impuesto o reconocido por ley, y tiene que ocurrir un quebrantamiento de ese deber. *Elba A.B.M. v. U.P.R.*, 125 DPR 294, 308 (1990). En responsabilidad por omisión, se debe hacer la pregunta de si existía un deber jurídico de actuar de parte del alegado causante

del daño. *Arroyo López v. E.L.A., supra*, a las págs. 686-687.

A saber, para determinar si una omisión es generadora de responsabilidad, se considera: (1) la existencia o inexistencia de un deber jurídico de actuar por parte del alegado causante del daño; y (2) si de haberse llevado a cabo el acto omitido, el daño se hubiera evitado. *Administrador v. ANR*, 163 DPR 48, 60 (2004).

Conforme a lo anterior, el Artículo 14.04 de la Ley 22-2007, mejor conocida como la Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico, 9 LPRÁ sec. 5404, regula lo pertinente al alumbrado de vehículos y dispone:

Todo conductor de vehículo o de vehículo de motor que transite por las vías públicas, vendrá obligado, durante el período comprendido entre la puesta del sol y la salida del sol, así como en cualquier otro tiempo en que la visibilidad no fuese adecuada, a encender los faros delanteros, las luces posteriores, la luz que alumbró la tablilla y aquellas otras luces y señales luminosas que esta Ley y sus reglamentos requieran o que la seguridad pública las hagan necesarias. (Énfasis nuestro)

A tenor con lo anterior, las motocicletas deberán contar con por lo menos una luz blanca en la parte delantera, 9 LPRÁ sec.5404, y dos (2) luces color rojas en la parte posterior, 9 LPRÁ sec. 5406.

#### **D. Apreciación de la Prueba**

Como norma general, los foros apelativos no debemos intervenir con las determinaciones de hechos que hace un TPI, ni tampoco sustituir su criterio por el del juzgador. *Rivera Menéndez v. Action Services*, 185 DPR 431, 448 (2012). La razón jurídica tras esta normativa es clara, pues se trata de dar deferencia a un proceso que ha ocurrido principalmente ante los

ojos del juzgador de instancia. Es ese juzgador quien observa y percibe el comportamiento de los testigos al momento de declarar y basándose en ello adjudica la credibilidad que le merecen sus testimonios. *SLG Rivera Carrasquillo v. AAA*, 177 DPR 345, 357 (2009). La declaración directa de un sólo testigo, de ser creída por el juzgador de hechos, es prueba suficiente de cualquier hecho. Regla 10(D) de Evidencia, 32 LPRA Ap. IV. Corresponde al tribunal sentenciador aquilatar la prueba testifical ofrecida y dirimir su credibilidad. *Trinidad v. Chade*, 153 DPR 280, 291 (2001).

A tenor de lo anterior, se le concede respeto a la adjudicación de credibilidad realizada por el juzgador primario de los hechos, dado que el foro apelativo cuenta solamente con récords mudos e inexpresivos. *Íd.* Por tal razón, las determinaciones de hechos basadas en testimonio oral, no se dejarán sin efecto a menos que sean claramente erróneas. Regla 42.2 de las Reglas de Procedimiento Civil, 32 LPRA Ap. V, R. 42.2.

De ordinario, el pronunciamiento del TPI se sostendrá en toda su extensión por el tribunal apelativo en ausencia de prejuicio, parcialidad, error manifiesto o abuso de discreción. *Trans Oceanic Life Ins. v. Oracle Corp.*, 184 DPR 689 (2012).

Sin embargo, la norma de abstención y deferencia judicial no aplica en cuanto a la evaluación de prueba pericial y documental. En esos casos, los foros apelativos estamos en la misma posición que el foro recurrido. *Dye-Tex P.R., Inc., v. Royal Ins. Co., P.R.*, 150 DPR 658, 662-663 (2000). Los tribunales

revisores tenemos amplia discreción en la apreciación de la prueba pericial, pudiendo adoptar nuestro propio criterio en la apreciación o evaluación de la misma y hasta descartarla aunque resulte técnicamente correcta. *Íd.*

Ahora bien, con relación a la admisión o exclusión de prueba pericial, es norma firmemente establecida en nuestro ordenamiento jurídico que, el juez de instancia tiene amplia discreción y sus determinaciones deben sostenerse, a menos que sean claramente erróneas. *S.L.G. Font Bardón v. Mini-Warehouse*, 179 DPR 322 (2010). Así, una vez el juez determina que un testigo está cualificado como perito o las partes estipulan su cualificación y se admite su testimonio, se puede presentar prueba sobre el valor probatorio del testimonio pericial para impugnar o sostener su credibilidad. *S.L.G. Font Bardón v. Mini-Warehouse, supra.*

En estos casos, debemos evaluar si la determinación sobre el valor probatorio que le mereció el testimonio del perito al TPI, es cónsona con los parámetros que surgen de la Regla 702 de Evidencia, 32 LPRA Ap. VI, R. 702, a saber: 1) las cualificaciones del perito; 2) la solidez de las bases de su testimonio; 3) la confiabilidad de la ciencia o técnica subyacente; y 4) la parcialidad del perito. *Dye-Tex de P.R., Inc. v. Royal Insurance Co., supra.*<sup>3</sup> Es decir, los tribunales revisores se regirán por los antedichos criterios a los fines de ponderar la admisibilidad y el valor probatorio del testimonio

---

<sup>3</sup> Citando a E.L. Chiesa, *Práctica Procesal Puertorriqueña: Evidencia*, San Juan, Pubs. J.T.S., 1983, Vol. I, pág. 593.

experto y el efecto del error, si alguno, conforme lo disponen las Reglas de Evidencia. Emmanuelli Jiménez. *La Nueva Regla 702, Un Cambio Fundamental en la Presentación de Prueba Pericial*, 44 Rev. Jur. U. Inter. P.R. 341, pág. 349 (2010).

#### **E. Limitación de la Revisión Apelativa**

La doctrina establecida en nuestro ordenamiento jurídico es que los foros apelativos no entenderán en controversias que no fueron planteadas ante el foro primario. *Echandi Otero v. Stewart Title*, 174 DPR 355, 383 (2008); *Abengoa, S.A. v. American Intl. Ins.*, 176 DPR 512, 516 (2009). Así, los tribunales revisores seguirán la norma vigente de que, en apelación, se abstendrán de adjudicar cuestiones no planteadas en primera instancia. *Trabal Morales v. Ruiz*, 125 DPR 340, 357 (1990).

Al revisar la determinación de primera instancia, el tribunal de apelación está limitado ya que, sólo puede considerar los documentos que se presentaron ante el foro de primera instancia. *Vera v. Dr. Bravo*, 161 DPR 308, 335 (2004). Las partes no pueden añadir en apelación un *exhibit*, una deposición o un *affidávit* que no fue presentado oportunamente en el foro de primera instancia, ni pueden esbozar teorías nuevas o esgrimir asuntos nuevos por primera vez ante el foro apelativo. *Íd.*

#### **F. Costas**

La imposición de costas a favor de la parte que prevalece en un pleito es mandatoria. *Montañez v. U.P.R.*, 156 DPR 395, 422 (2002). El fin de esta norma es otorgar resarcimiento a la parte vencedora, por los gastos necesarios y razonables en que tuvo que

incurrir durante el litigio. *Comisionado v. Presidenta*, 166 DPR 513, 633 (2005). Por medio de esta recompensación, se restituyen los gastos de litigación y, además, se penaliza la litigación inmeritoria. *Íd.*

Conforme a ello, el Artículo 8 de la de la Ley Núm. 104 de 29 de junio de 1955, mejor conocida como *Ley de Pleitos Contra el Estado* (Ley Núm. 104), 32 LPRÁ sec. 3083, dispone que:

Regirán para las acciones aquí autorizadas los términos prescriptivos fijados en las leyes aplicables. La sentencia contra el Estado no incluirá en ningún caso el pago de intereses por período alguno anterior a la sentencia ni concederá daños punitivos. La imposición de costas se regirá por el procedimiento ordinario. El Estado, con la aprobación del tribunal, podrá transigir cualquier reclamación en su contra una vez que se haya comenzado la acción. (Énfasis nuestro).

. . . . .

La Regla 44 de las Reglas de Procedimiento Civil, 32 LPRÁ Ap. V, R. 44, a su vez, establece el procedimiento para su concesión. De acuerdo con la Regla 44.1(a) de Procedimiento Civil, 32 LPRÁ Ap. V, R. 44.1, las costas corresponden a los gastos incurridos necesariamente en la tramitación del pleito, según la ley ordena, o cuando el Tribunal, discrecionalmente, estima que un litigante debe reembolsar a otro.

El Tribunal goza de discreción amplia para determinar cuáles son los gastos necesarios que el litigante perdedor debe pagar como costas. *Auto Servi, Inc. v. E.L.A.*, 142 DPR 321, 326 (1997). Se exige, sin embargo, que éstas sean justificadas por la parte que las solicita. *Andino Nieves v. A.A.A.*,



12 DPR 712, 716 (1989). Dentro de los gastos recobrables como costas se encuentran los sellos de rentas internas para la presentación de documentos y los gastos incurridos por concepto de las notificaciones. Se estima que estos son necesarios, siempre que la cuantía solicitada sea razonable. *Pereira v. I.B.E.C.*, 95 DPR 28, 79 (1967). También son reembolsables los gastos de emplazamiento, sellos cancelados para efectuar un embargo y una fianza de embargo. *Garriga, Jr. v. Tribunal Superior*, 88 DPR 245, 258-259 (1963). De igual forma, se pueden recobrar los gastos por concepto de aquellas deposiciones que sean necesarias, aunque no se usen en las vistas del caso. *Pereira v. I.B.E.C.*, *supra*, pág.78.

En cuanto a los gastos periciales, su compensación no es automática. *Toppel v. Toppel*, 114 DPR 16, 22 (1983). El foro primario los adjudicará a su discreción cuando entienda que fue necesario para que la parte prevaleciera en su teoría. *J.T.P. Dev. Corp. v. Majestic Realty Corp.*, 130 DPR 456, 466 (1992). La parte que los reclama tiene el peso de justificarlo a satisfacción del Tribunal. *Rodríguez Cancel v. A.E.E.*, 116 DPR 443, 461 (1985).

No son recobrables las expensas generales de oficina, ya que estas son necesarias al ejercicio de la profesión de abogado. *Andino Nieves v. A.A.A.*, 123 DPR 712, 718 (1989). Dicho de otro modo, los gastos por concepto de uso de mensajeros, teléfono, sellos de correo, servicios de fotocopia y gastos de oficina de similar naturaleza, no son recobrables como costas, en ausencia de demostración de especial

necesidad en términos de una gestión particular relacionada con el caso. *Pereira v. I.B.E.C. supra*, pág. 78. Tampoco existe una obligación a reembolsar como costas un gasto innecesario, superfluo o extravagante. *Arrieta v. China Vda. de Arrieta*, 139 DPR 525, 542 (1995). Por último, los honorarios de abogado no forman parte de las costas. *Andino Nieves v. A.A.A., supra*, pág. 716.

En ausencia de que se demuestre que el TPI cometió un abuso de discreción, un tribunal revisor no intervendrá con la discreción del foro original al reconocer como costas ciertas partidas, gastos razonables y necesarios en el trámite del pleito. *Andino Nieves v. A.A.A., supra*, pág. 719.

### III

#### **Apelación ELA - Responsabilidad<sup>4</sup>**

##### **A. Errores del TPI, según el ELA**

En esencia, el ELA impugna la apreciación de la prueba que hizo el TPI. Específicamente, arguye que el TPI erró al imputarle responsabilidad ante lo que estima, es una ausencia de elementos esenciales que impiden se configurara una causa de acción por daños y perjuicios bajo el Art. 404 del Código Político, *supra*.

En apoyo, alega que el TPI ignoró el testimonio del señor Carlos Morales en cuanto a que no observó cuando el señor Vega cayó dentro del hueco; que vio el hueco, por primera vez, cuando se acercó al señor Vega después de haberse accidentado; y que el hueco se había formado hacía unos días, pues había transitado

---

<sup>4</sup> Originalmente designado con el alfanumérico: KLAN 201501930.

por el lugar dos (2) semanas previo al accidente y no se había percatado de su presencia.

De igual modo, plantea que el TPI suprimió en su totalidad lo establecido por el Sr. Alberto Santana, supervisor del DTOP, en torno a que un mes antes del accidente efectuó una inspección de la carretera y ordenó la realización de tarea de limpieza únicamente, pues no se percató de la presencia de un hueco en el lugar, ni obraba en los récords de la agencia querrela alguna sobre condiciones peligrosas en la zona que requirieran atención inmediata por parte de su personal. También aduce que el TPI pasó por alto el testimonio del Ing. Rafael López, en cuanto a que el hoyo, en la vía, llevaba apenas una semana en la vía.

A la luz de tales testimonios, el ELA entiende que no quedó demostrado que el DTOP tuviera conocimiento del hoyo, o que pudiera prever la condición de peligrosidad que provocó el accidente. En este caso, no tenía la obligación de alertar a los conductores sobre la situación de peligro mediante el uso de equipo alternativo, tales como vallas de seguridad o reflectores.

#### **IV. Discusión**

Según se indicó, bajo el Art. 404 del Código Político, *supra*, el ELA tiene la responsabilidad de mantener las carreteras públicas en buen estado. Es responsable, además, de tomar las medidas necesarias, de modo que la carreteras no representen un peligro para los que transitan por estas.

Un examen de la *Sentencia* revela que el TPI sostuvo la responsabilidad del Estado bajo el artículo precitado, al conocer la existencia de la formación de

un hueco de dimensiones grandes, y no tomar las medidas de seguridad necesarias para evitar un accidente como el que sufrió el señor Vega. Tales medidas podían incluir la colocación de reflectores o vallas de seguridad.

El TPI le creyó totalmente al señor Carlos Morales y al Ing. Otto González en cuanto a que la motocicleta del señor Vega cayó en un hoyo de dimensiones grandes. Se convenció de que el hoyo provocó que fuera expulsado y cayera sobre el asfalto. También le dio crédito entero al testimonio del Ing. Otto González sobre el hecho de que "un hoyo de la magnitud de éste podía tardar entre cuatro (4) y seis (6) meses en desarrollarse". Igual credibilidad le mereció en cuanto a su determinación de que el tamaño del hoyo evidenciaba que llevaba varios meses formándose.

Por igual, le creyó al Ing. Rafael López, quien testificó que, de acuerdo a la prueba fotográfica, observó que la circunferencia del hoyo estaba marcada para reparación. Así, juzgó que el DTOP había identificado y marcado el hoyo en su circunferencia para repararlo. Esto, sin lugar a dudas, establecía que el Estado sabía que el hoyo existía.

Resta decir que el hecho de que el Sr. Carlos Morales y el Sr. Alberto Santana no se hubieran percatado de la existencia del hoyo poco antes de que ocurriera el accidente, no significa que el hoyo no estaba allí. En resumen, el TPI no les creyó en cuanto a este testimonio.

A juzgar por lo anterior, se resuelve que la prueba que desfiló en el juicio sostiene cómodamente

las determinaciones de hechos y las conclusiones de derecho del TPI. Así pues, en ausencia de error, perjuicio y parcialidad, no se justifica la intervención de este Tribunal en cuanto a las determinaciones de hechos, apreciación de la prueba y la credibilidad que adjudicó. El TPI merece nuestra deferencia.

**APELACIÓN SEÑOR VEGA -RESPONSABILIDAD AEE<sup>5</sup>**

En esencia, el señor Vega argumenta que el TPI incidió al aquilatar la prueba y al desestimar la demanda con respecto a la AEE. En apoyo, efectuó varios señalamientos.

Primero, el señor Vega alega que la AEE tenía el deber de instalar la luminaria en el área del accidente, de acuerdo con los reglamentos y protocolos de la propia AEE. Además, argumenta que la AEE tenía el deber de brindar mantenimiento y cuidado a las luminarias. El señor Vega concluye indicando que este incumplimiento de la AEE, contribuyó a los daños que sufrió.

El señor Vega hace referencia a varios manuales, reglamentos y protocolos los cuales, arguye, aplican a la AEE. Argumenta que el *Manual de Normas de Alumbrado Público* establecía que en la intersección de la Ave. Fernández Juncos con la calle Ramón Power se requerían cuatro (4) postes de iluminarias. Sin embargo, según surgió de la investigación que realizó y las fotografías que tomó, no había elemento de iluminación alguno en el área. También cita la sección 2.2 del *Federal Highway Administration*. Esta requiere que los sistemas de alumbrados que reciban fondos

---

<sup>5</sup> Originalmente designado con el alfanumérico: KLAN 201501817.

federales reciban un mantenimiento adecuado. Según alega el señor Vega, dicha legislación impone responsabilidad a la AEE, como ente administrador, de mantener el sistema de iluminación funcionando.

También menciona el *National Highway System Designation Act of 1995*. Si bien es cierto que el señor Vega cita una sección de esta legislación, no incluye alguna explicación de por qué la misma aplica a la AEE y a su caso. El señor Vega se limita a citar un fragmento de *AASHTO Highway Subcommittee on Design, 2000-2011* que aplica a Puerto Rico, según establecido por el *Manual de Normas de Alumbrado Público*. Además, el señor Vega alude al *Federal Highway Act of 1956* y alega que la AEE es la responsable de cumplir con lo impuesto en la antedicha legislación. Por último, el señor Vega cita la sección 1.2 del *Federal Highway Administration Lighting Handbook*. Tampoco explica de qué manera, y cómo son vinculantes y aplicables a la AEE.

Por su parte, la AEE se opuso. Alegó que el señor Vega intenta enmendar las alegaciones de la *Demanda* a nivel apelativo. Arguye que las referencias a los estatutos y reglamentos antedichos, persiguen establecer una obligación por parte de la AEE de instalar la luminaria del área y brindarle mantenimiento y cuidado a las mismas. Sin embargo, la única alegación en contra de la AEE durante todo el pleito, fue la falta de iluminación adecuada en el área donde ocurrió el accidente.

No obstante, el señor Vega estimó que quedó demostrado que la AEE tenía el deber de instalar y

mantener las luminarias que se encontraban en el área donde ocurrieron los hechos. No tiene razón.

Entender en esta etapa sobre la aplicabilidad de la normativa citada, requeriría que este Tribunal aquilate prueba que nunca se presentó, ni adjudicó ante el TPI. Se trata de una exposición de reglamentación, normativa y legislación inconexa con los hechos de este caso. La misma tampoco guarda relación con los errores que alegadamente cometió el TPI. Así pues, nos adherimos a la norma vigente, a saber, que en apelación este Tribunal se abstendrá de adjudicar cuestiones que no se hayan planteado en primera instancia.

Segundo, en cuanto a la prueba documental, el señor Vega presentó una cantidad significativa de fotografías del área del accidente, el informe de la policía y otra información pertinente, todo como parte del informe pericial que preparó el Ing. Otto González. Luego de un análisis detenido del antedicho informe, este Tribunal concluye que existen contradicciones importantes que laceran mortalmente sus conclusiones. A manera de ejemplo, en la introducción, cuando se describe el área del accidente, se hace referencia a que la misma estaba oscura y el "alumbrado público sin encender"<sup>6</sup>. El informe determina que el señor Vega tuvo una visión limitada "por ausencia de luminaria" e indica que esto se debió a la "condición de falla que el sistema energizara (sic.) y de mantenimiento por la [AEE]"<sup>7</sup>. El informe también refrenda un análisis en base a la

---

<sup>6</sup> Véase Apéndice Apelación, pág. 191.

<sup>7</sup> Íd. pág.194.

investigación y las fotografías obtenidas que concluye que existía una distancia excesiva entre el tipo de luminarias en el área en controversia; y que la provisión de luminarias no cumple con la reglamentación.<sup>8</sup> También, se determinó en el informe que, además de no haber iluminación, se incumplió con el Manual de Normas de Alumbrado Público.<sup>9</sup> A su vez, se indica que el día en que ocurrieron los hechos "los postes no estuvieron energizados".<sup>10</sup>

En fin, el Ing. Otto González llega a múltiples conclusiones para atribuir responsabilidad a la AEE, pero ninguna es certera. Por ejemplo, la AEE no proveyó alumbrado adecuado en la zona del accidente; o el alumbrado estaba apagado; o no había energía para energizar el alumbrado; o no se le dio mantenimiento o reemplazo a las luminarias; o no se podó la vegetación y los árboles. ¿Cuál de estas conclusiones ofreció al TPI el Ing. Otto González?

Ello no debe sorprender, pues el Ing. Otto González no tiene especialización alguna en el área de iluminación. Si bien es cierto que su *Curriculum Vitae* se destaca en cuanto a su peritaje en reconstrucción de accidentes, nada dice sobre peritaje en área de iluminación. Además, el TPI nunca lo cualificó como perito en iluminación o alumbrado.

Por otra parte, el Sr. Carlos Morales, al ser contrainterrogado, aceptó que a unos cien (100) pies del área donde ocurrió el accidente, observó un poste de alumbrado encendido. Por igual, admitió que observó otros dos (2) postes prendidos en la zona, uno frente

---

<sup>8</sup> Íd. pág.200.

<sup>9</sup> Íd. pág.201.

<sup>10</sup> Íd. pág.202.



a la Cárcel Municipal y otro frente a la Estación de Bomberos.

Mientras, el Ing. Roberto Torres declaró que no existía reporte alguno que constatará que a la fecha de los hechos, algún poste de alumbrado público en la zona donde ocurrió el accidente se encontrara fuera de servicio y/o se hubiera puesto en servicio. Por lo cual, debía presumirse que estaban operando adecuadamente. Al TPI este testimonio le mereció credibilidad.

Ahora bien, la norma en nuestro ordenamiento jurídico es que este Tribunal se encuentra en la misma posición que el TPI a la hora de aquilatar y revisar la prueba pericial y documental. Asimismo, tiene amplia discreción en la apreciación de la prueba pericial y documental. De este modo, este Tribunal puede adoptar su propio criterio en la apreciación o evaluación de la prueba y hasta descartarla, aunque resulte técnicamente correcta. No estamos ante esta situación. Lo cierto es que los resultados del informe pericial del Ing. Otto González, en cuanto al alumbrado, son incompatibles con la demás prueba que se presentó, incluyendo el testimonio del Sr. Carlos Morales, quien estuvo presente al momento en que ocurrió el accidente.

Tercero, sobre los testimonios periciales, el señor Vega plantea lo siguiente en cuanto al Ing. Otto González: 1) realizaba varios trabajos para bufetes privados y compañías aseguradoras; 2) nunca ha sido descalificado como perito; 3) ha sido calificado como perito en reconstrucción de accidentes, ingeniería y factores humanos; y 4) ha realizado en los últimos

años alrededor de doce (12) peritajes que involucran accidentes de motoras. Además, el señor Vega indica que al momento de realizar la reconstrucción de accidentes nocturnos, el Ing. Otto González verificaba toda el área de iluminación, incluyendo la iluminación frontal del vehículo para determinar si cumplía con la reglamentación vigente al momento de los hechos.

El señor Vega plantea que, como ingeniero civil, el Ing. Otto González tenía la labor de realizar los cálculos, según los manuales de la AEE, para la ubicación de los postes que se colocan en las carreteras y urbanizaciones. Además, resalta el hecho de que el Ing. Otto González era un experto reconocido en el área de ingeniería civil. Por último, aduce que el Ing. Otto González no estaba parcializado con alguna de las partes en el pleito y su testimonio y opiniones fueron el resultado de un análisis minucioso de la evidencia.

El señor Vega intenta impugnar el testimonio del Ing. Roberto Torres, cualificado como perito de iluminación por el TPI, por parcialidad. Argumenta que el Ing. Roberto Torres fue empleado de la AEE por más de veintiséis (26) años y que nunca ha testificado en contra de la misma. Además, el señor Vega alega que el Ing. Roberto Torres no poseía educación o certificación en reconstrucción de accidentes alguna y nunca ha sido cualificado como tal. Por último, argumenta que el Ing. Roberto Torres se limitó a alegar en su informe que la AEE no tenía deber alguno de brindar iluminación en las carreteras. Sin embargo, alega que el Ing. Roberto Torres admitió que la AEE

era la encargada de brindar mantenimiento a las luminarias.

A la luz de lo antes expuesto, el señor Vega entiende que demostró que el TPI erró al aquilatar la prueba testifical y desestimar la demanda en contra de la AEE. No tiene razón.

Un examen de la *Sentencia* demuestra que el TPI no cualificó al Ing. Otto González como ingeniero electricista, ni como ingeniero en el área de iluminación. Además, en la *Sentencia* también se indica que el Ing. Otto González “[f]ue enfático y admitió que el área de iluminación no es su peritaje”. La *Sentencia* también establece que al Ing. Otto González no lo contrataron para testificar sobre elementos de suficiencia o insuficiencia de iluminación. Surge de la transcripción de la prueba que el TPI, únicamente, cualificó al Ing. Otto González como reconstructor de accidentes.

Según el TPI expuso en sus determinaciones, no le creyó al Ing. Otto González en cuanto a la ausencia de iluminación en el área del accidente. Como se indicó, sí le creyó al Ing. William Vázquez quien declaró que durante el periodo de seis (6) antes y seis (6) meses después del de accidente, no se había presentado ante la AEE reclamación alguna por falta de iluminación en la zona del accidente.

Cuando el Ing. Otto González intentó evidenciar la ausencia de luz, mediante una fotografía que tomó la policía, tuvo que admitir que había colocado la misma al revés, por error. En la posición en la que la colocó en el informe pericial, daba la impresión falsa de que el área del accidente estaba oscura. Cuando se

invirtió la foto y se colocó en la posición correcta, el TPI observó que las luminarias más cercanas estaban encendidas. Este Tribunal estima que esta situación --de aparente manipulación de la fotografía-- fue determinante para que el TPI descartara su testimonio.

Por el contrario, el TPI le creyó al Ing. Roberto Torres, perito de la AEE, por su preparación en el área de iluminación. Este declaró que no existe una obligación de instalar alumbrado en las carreteras. Destacó que el sistema de alumbrado no se diseñó, ni tiene la capacidad de iluminar huecos en la carretera. Sostuvo, además, que no es función del alumbrado público sustituir el sistema de iluminación de los vehículos de motor. Finalmente, declaró que no existe reporte alguno que constate que, a la fecha de los hechos, algún poste de alumbrado público en la zona donde ocurrió el accidente se encontraba fuera de servicio y/o se hubiera puesto en servicio. Estableció que debía presumirse que estaban operando adecuadamente. Este testimonio le mereció credibilidad completa al TPI.

Como se indicó, este Tribunal está en la misma posición que el TPI a la hora de evaluar la prueba pericial. En este caso, se debe evaluar si la determinación del TPI sobre el valor probatorio que le merecieron los testimonios de los peritos, es cónsona con los siguientes parámetros: 1) las cualificaciones del perito; 2) la solidez de las bases de su testimonio; 3) la confiabilidad de la ciencia o técnica subyacente; y 4) la parcialidad del perito.

Tomando estos criterios como base, este Tribunal debe examinar el valor probatorio del testimonio del Ing. Otto González. Su *Curriculum Vitae* establece credenciales académicas y profesionales sólidas en el campo de la ingeniería civil. Asimismo, ha obtenido varias certificaciones en áreas de reconstrucción de accidentes e ingeniería hidráulica. Ha trabajado en múltiples proyectos, tanto públicos como privados, en diferentes aspectos como diseño estructural y defectos de construcción, entre otros. Sin embargo, en aquello que es medular para la resolución de este caso, no ostenta certificación o preparación alguna en materia de iluminación o ingeniería eléctrica. Tampoco surge que haya sido cualificado, en ocasión alguna, como perito de iluminación.

El Ing. Otto González se basó en los resultados de su informe pericial. Concluyó que el accidente del señor Vega se debió, en parte, a la ausencia de iluminación en el área. Además, indicó que las luminarias no estaban trabajando al momento de los hechos. Sin embargo, estos resultados son inconsistentes con la evidencia fotográfica que tomó la policía la noche del accidente. Tampoco comulgan con el testimonio del señor Carlos Morales, único testigo de ocurrencia, quien testificó que esa noche vio las luminarias encendidas.

Este Tribunal concluye que el Ing. Otto González es un especialista en el área de reconstrucción de accidentes, pero no lo es en cuanto a la materia de iluminación o ingeniería eléctrica. Luego de ponderar los diferentes criterios, el Tribunal concluye que el

TPI actuó conforme a derecho al examinar el valor probatorio del testimonio del Ing. Otto González.

Por último, corresponde que este Tribunal examine el valor probatorio del testimonio del Ing. Roberto Torres. Este ha fungido como ingeniero electricista durante décadas. Además de su educación formal, tiene amplia experiencia práctica ya que laboró por más de veintiséis (26) años en la AEE. Además, ha sido cualificado, tanto en las cortes estatales como en las federales, como perito de "contactos eléctricos e iluminación", entre otros. Su conocimiento especializado en el área de ingeniería eléctrica, sumado a su experiencia práctica, incluyendo su *expertise* en el desarrollo de diferentes manuales y reglamentación para la AEE, establece una zapata sólida para sustentar sus conclusiones.

Por último, si bien es cierto que el Ing. Roberto Torres trabajó durante años en la AEE, el señor Vega tuvo la oportunidad de contrainterrogarlo y de impugnar su cualificación como perito y su credibilidad como testigo. También tuvo la oportunidad de presentar prueba de refutación. A pesar de ello, al TPI le mereció entera credibilidad su testimonio. Luego de ponderar los diferentes criterios, este Tribunal concluye que el TPI actuó conforme a derecho al examinar el valor probatorio del testimonio del Ing. Roberto Torres.

A juzgar por lo anterior, este Tribunal resuelve que las determinaciones de hechos y las conclusiones de derecho del TPI se sostienen por la prueba que desfiló en el juicio. Este Tribunal coincide con el TPI cuando indicó en su *Sentencia* que sería imprudente

e irrazonable pretender responsabilizar a la AEE ante una situación en donde la iluminación existente no afectó el desenlace del accidente. Se reitera que el testimonio del Sr. Carlos Morales, quien acompañaba al señor Vega, fue contundente en cuanto a que el alumbrado existente funcionaba y que podían ver los carriles y la carretera. Tal y como concluyó el TPI, no existe relación causal ni evento culposo contra la AEE. Por lo cual, se confirman las determinaciones de hechos y la apreciación de la prueba pericial, según adjudicó el TPI.

**CERTIORARI ELA-COSTAS<sup>11</sup>**

En cuanto al recurso que impugnó la determinación del TPI en cuanto a la concesión de costas, el ELA indicó: (1) que el TPI erró al condenarlo a pagar las costas por servicios de mensajero y/o emplazador, correo certificado, fotocopias y expedientes médicos; y (2) que el TPI erró al condenarlo a pagar cuantías por concepto de peritos en diversas materias.

Sobre el primero (fotocopias, mensajería, etc.), alegó que no son gastos recobrables, ya que son típicos de las oficinas legales. Arguyó que no procede rembolsarlos, toda vez que el señor Vega no alegó que los incurrió para una gestión particular relacionada a su caso.

En cuanto al segundo (peritos), planteó que son gastos igualmente improcedentes, hasta tanto el señor Vega acredite que su contratación fue necesaria para prevalecer en el litigio.

Como se indicó, las costas son un medio de recompensación a través del cual se restituyen los

---

<sup>11</sup>Originalmente designado con el alfanumérico: KLCE201501948.

gastos necesarios para la litigación del pleito. Sin embargo, no son recobrables los gastos generales de oficina necesarios para el ejercicio de la abogacía. Como norma general, no son recobrables como costas los gastos por concepto de uso de mensajeros, teléfono, sellos de correo, servicios de fotocopia y gastos de oficina de similar naturaleza.

En cuanto al primer error, el ELA impugnó las siguientes cuantías del *Memorándum de Costas*: \$566.00 por servicios de mensajero y/o emplazador; \$52.78 por gastos en correo certificado, \$735.74 por gastos en fotocopias. Como recién se indicó, los gastos de fotocopias y correo certificado no son reembolsables por ser cotidianos a la práctica de abogados. Sin embargo, aunque los gastos por mensajero no son recobrables los gastos por emplazamientos si pueden recobrarse como costas. Del memorando no surge un desglose específico de qué cantidades, si alguna, fueron pagadas por concepto de mensajero y cuales fueron pagadas por concepto de emplazamiento. El TPI no podía conceder la suma de \$566.00 sin auscultar qué partida se utilizó para llevar a cabo los emplazamientos, y qué partida se utilizó para gastos de mensajero.

El ELA también alegó que no procedía el gasto de \$52.00 por concepto de expedientes médicos. No tiene razón. Este no es un gasto oficinesco ordinario, sino un gasto concerniente a una gestión particular relacionada con el caso. Por lo tanto, el TPI actuó conforme a derecho al conceder la antedicha cuantía.

En cuanto al segundo error, el ELA tiene razón. Los gastos periciales son expensas recobrables a



través de las costas pero, su compensación no es automática. Para que proceda la imposición de costas por gastos de peritos, es necesario que la parte que los solicite pruebe --a satisfacción del TPI-- que usarlos fue necesario para prevalecer en el pleito.

El ELA impugnó las siguientes cuantías de peritaje: \$4,500 por los servicios del Dr. Víctor Lladó, \$1,500 por los servicios del CPA Armando Suárez, \$1,7000 por los servicios del Dr. Néstor Cardona, \$10,244 por los servicios del Ing. Otto González y \$700.00 por los servicios del CPA Carlos Iglesias, para un total de \$18,644. Sin embargo, no surge del *Memorandum de Costas* justificación o explicación en cuanto a cómo estos peritos contribuyeron a prevalecer en el litigio. Es decir, el TPI no podía conceder partidas por tales conceptos sin que el señor Vega acreditara cómo el uso de los peritos, aportó al resultado favorable en su causa de acción.

**v.**

Se confirma la Sentencia del TPI. Se expide el auto de *certirari*, se modifica la Resolución sobre el *Memorando de Costas* y se devuelve al TPI. El TPI deberá: 1) eliminar las costas por concepto de fotocopias y correo certificado; 2) solicitar un desglose de las partidas de servicios de mensajero y/o emplazador para determinar qué cuantía, si alguna, debe ser recobrable como costas; y 3) ordenar al señor Vega justificar la procedencia de las costas reclamadas por peritaje. En cuanto a esta última, y con el beneficio de las posturas de las partes,

adjudicará a base de los criterios establecidos en nuestro ordenamiento.

La Jueza Surén Fuentes concurre sin opinión escrita.

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

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