

Estado Libre Asociado de Puerto Rico
TRIBUNAL DE APELACIONES
REGIÓN JUDICIAL DE SAN JUAN Y CAGUAS
Panel IV

DIANA FRÍAS ROTGER Y
OTROS

Apelados

v.

AUTORIDAD METROPOLITANA
DE AUTOBUSES Y OTROS

Apelantes

KLAN201600901

cons. con

KLAN201600958

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

Caso Núm.
KDP04-0037
(805)

Daños y
Perjuicios

Panel integrado por su presidente, el Juez Vizcarrondo Irizarry, la Jueza Colom García y la Jueza Cortés González

Cortés González, Jueza Ponente

SENTENCIA

En San Juan, Puerto Rico, a 31 de enero de 2017.

Comparecen ante nos la Autoridad Metropolitana de Autobuses (AMA), el señor Abraham Díaz Carmona (Sr. Díaz) y Universal Insurance Company (Universal) así como la Sra. Diana Frías Rotger (Sra. Frías) por sí y en representación de la Sociedad Legal de Gananciales compuesta con el Sr. Roberto Acosta Recurt (Sr. Acosta Recurt) y sus hijos, el señor Roberto Acosta Frías (Sr. Acosta) y la señora Denise Acosta Frías (Sra. Acosta), como Apelantes. Por los apelantes de los dos casos de título solicitar la revocación y modificación de la Sentencia emitida el 14 de agosto de 2015 por el Tribunal de Primera Instancia, Sala de San Juan (TPI) , en el caso K DP2004-0037, *Frías Rotger, et al. v Autoridad Metropolitana de Autobuses, et al.* dispusimos, decretar la consolidación de ambos recursos.¹ Mediante dicho dictamen, el TPI declaró con lugar la Demanda en daños y perjuicios instada en

¹ Resolución de 12 de agosto de 2016.

contra de los aquí apelantes, AMA, el Sr. Díaz y Universal, declarándola no ha lugar en cuanto a los restantes codemandados. Determinó que la AMA, el Sr. Díaz y Universal incurrieron en un 85% de negligencia mientras que el señor Roberto Acosta Recurt incurrió solo en un 15% de negligencia.

Por los fundamentos expuestos a continuación, se modifica el dictamen apelado y, así modificado, se confirma.

I.

Resumimos a continuación los hechos esenciales y pertinentes para disponer de los recursos, según surgen del expediente ante nos.

El 13 de enero de 2004, la Sra. Frías, por sí y en representación de su Sociedad Legal de Gananciales con el Sr. Acosta Recurt junto a sus hijos, el Sr. Acosta y la Sra. Acosta, instaron su reclamación de daños y perjuicios en contra de la AMA; el Departamento de Transportación y Obras Públicas y su aseguradora Universal; la Sra. Gloria Sierra Ramos (Sra. Sierra) su esposo John Doe y la Sociedad Legal de Gananciales Compuesta por Ambos; el Municipio de San Juan (Municipio) y su aseguradora Ace Insurance Company, y otros codemandados de nombre desconocido. Alegaron que el 15 de enero de 2003 a eso de las 3:00PM, mientras el Sr. Acosta Recurt caminaba por la acera frente al establecimiento #1109 de la Avenida Franklin D. Roosevelt (Ave. Roosevelt) en dirección al Banco Bilbao Vizcaya, tuvo que salirse hacia el encintado, pues un automóvil blanco, marca Lexus LX 470, propiedad de la Sra. Sierra, interrumpía el libre acceso a la acera. Afirmaron que, mientras caminaba pegado al encintado, fue arrollado por un autobús de la AMA.

Reclamaron que el accidente se debió a la culpa y negligencia del chofer, el Sr. Díaz, pues no le cedió el paso al peatón y “lo pilló” contra el Lexus. Asimismo responsabilizaron al

Municipio por permitir que se pintaran líneas amarillas sobre la acera y se estacionaran vehículos sobre ella. Culparon además a la Sra. Sierra, su esposo y su Sociedad Legal de Gananciales por interrumpir el libre acceso del Sr. Acosta Recurt a la acera y provocar que tuviese que salir hacia el encintado de la carretera. Alegaron que las aseguradoras respondían solidariamente por los daños reclamados. Plantearon que, al ser impactado por el autobús, el Sr. Acosta Recurt sufrió contusiones en su cara y brazo derecho, laceraciones pulmonares, fractura del esternón y costillas en ambos lados y un severo trauma corporal que le provocó la muerte. Alegaron que, antes de fallecer, éste sufrió dolores físicos y angustias mentales, que valoraron en no menos de \$500,000 y que, al perder a su esposo, la Sra. Frías sufrió daños y angustias mentales, estimados en \$200,000. Valoraron en \$400,000 los daños sufridos por los hijos del Sr. Acosta Recurt.

El 9 de marzo de 2004 la AMA, Universal y el Sr. Díaz presentaron su Contestación a la Demanda. Aceptaron que el Sr. Acosta Recurt tuvo que salirse de la acera hacia el encintado de la Ave. Roosevelt a causa de que el vehículo Lexus de la Sra. Sierra interrumpía el libre acceso de los peatones, pero negaron que el Sr. Díaz condujese negligentemente. Admitieron que Universal tenía una póliza de responsabilidad pública a favor de la AMA, negaron las demás alegaciones. Entre sus defensas afirmativas, alegaron que lo sucedido fue consecuencia de la negligencia exclusiva del Sr. Acosta Recurt quien, de forma abrupta, invadió el encintado. En la alternativa, alegaron que la negligencia fue únicamente de la Sra. Sierra quien estacionó su automóvil Lexus encima de la acera o del Municipio que se lo permitió. Añadieron que, en todo caso, hubo negligencia comparada del Sr. Acosta Recurt.

El 27 de febrero de 2004 el Municipio y Ace presentaron su Contestación a Demanda. Afirmaron que el accidente se debió a la

negligencia del Sr. Acosta Recurt quien abandonó la acera y se lanzó a la Ave. Roosevelt cuando existía paso suficiente para caminar por el lado derecho del vehículo Lexus. Entre sus defensas afirmativas, alegaron que, cualquier situación de peligrosidad existente fue causada por terceros sobre los que no tenía control.

El 21 de mayo de 2004 el Sr. Rodríguez, su esposa la Sra. Sierra y la Sociedad Legal de Gananciales, por ambos compuesta, presentaron su Contestación a Demanda en la que, en esencia negaron lo allí alegado. Entre sus defensas afirmativas, expusieron que el alegado suceso ocurrió por la culpa o negligencia de un tercero por quien no responden. Alegaron además, que la negligencia comparada del Sr. Acosta Recurt absorbería cualquier grado de negligencia que pudiera imputárseles.

El 12 de mayo de 2005, se instó una Demanda Enmendada en la que se incluyeron como codemandados a Fulano de Tal H/N/C Specchio Salón y al Titular del inmueble sito en el #1109 de la Ave. Roosevelt, pues indicaron que fue para su beneficio que se modificó la acera en la que ocurrió el accidente.

El 19 de julio de 2005 el Municipio y Ace presentaron la Contestación a Demanda Enmendada. Alegaron que, el día en que ocurrió el accidente, el vehículo de la Sra. Sierra no interrumpía el libre acceso de los peatones que discurrían por la acera. Adujeron que el accidente ocurrió debido a la única culpa o negligencia del Sr. Acosta Recurt al abandonar la acera y lanzarse a la Ave. Roosevelt cuando había espacio suficiente para caminar por el lado derecho del vehículo Lexus. Entre sus defensas afirmativas, alegaron que el Sr. Acosta Recurt no actuó como un hombre prudente y razonable por lo que asumió el riesgo y las consecuencias de sus actos.

El 30 de agosto de 2005 se presentó la Contestación de Specchio 1111, Inc. a la Demanda Enmendada. Admitió la

ocurrencia del accidente, pero negó las alegaciones en su contra. Entre sus defensas afirmativas, alegó que los daños alegados fueron causados por la negligencia de personas que estaban fuera de su control.

El 22 de agosto de 2006 la AMA, Universal y el Sr. Díaz presentaron su Contestación a la Primera Demanda Enmendada. Reiteraron su admisión de la ocurrencia del accidente y de la existencia de una póliza de responsabilidad pública expedida por Universal a favor de la AMA, mas negaron el resto de las alegaciones. Plantearon que los hechos fueron consecuencia de la negligencia exclusiva del Sr. Acosta Recurt quien no tomó las debidas precauciones e invadió abruptamente el encintado. En la alternativa, alegaron que la negligencia fue únicamente de la Sra. Sierra quien estacionó su automóvil Lexus encima de la acera; o del Municipio al permitir que carros se estacionaran sobre la acera; o de Specchio 1111, Inc., quien alteró la acera en cuestión para permitir el establecimiento ilegal de automóviles. Alegaron que ello constituía una causa interventora que les relevaba de responsabilidad. Añadieron que, en todo caso, el Sr. Acosta Recurt incurrió en un grado considerable de negligencia comparada.

El 26 de febrero de 2009 el Sr. Rodríguez, la Sra. Sierra y su Sociedad Legal de Gananciales presentaron su Contestación a Demanda Enmendada. Esbozaron que su vehículo no estaba estacionado sobre la acera ni impedía el libre acceso de los peatones. Entre sus defensas afirmativas, adujeron que lo sucedido se debió a la negligencia exclusiva o sustancial del Sr. Acota Recurt, quien asumió el riesgo con conocimiento del peligro envuelto. Asimismo, alegaron que el suceso ocurrió por causa de la culpa o negligencia de un tercero por quien no responden.

Presentado el Informe de Conferencia Preliminar entre Abogados, y cumplidos los trámites procesales de rigor, el Juicio

en su Fondo se celebró desde el 23 al 27 de febrero y del 2 al 5 de marzo de 2015. Los codemandantes presentaron el testimonio de los siguientes testigos: la Sra. Diana Frías Rotger, la Sra. Denise Acosta Frías, el Sr. Roberto Acosta Frías, el Ing. Nelson Mattei Sánchez, perito en reconstrucción de accidentes; la Dra. María M. Sánchez, sicóloga; la Dra. Yocasta Brugal, patóloga forense. Por parte de los codemandados, declaró el Ing. Luis Rafael Rivera Ortiz, perito en reconstrucción de accidentes. Por parte de la AMA, el Sr. Díaz y Universal, declararon el Sr. Abraham Díaz Carmona, chofer de la AMA y el Agente John Annable López. Por parte de la Sra. Yolanda Delgado h/n/c Specchio, declaró la Sra. Yolanda Delgado, dueña de Specchio Salón, así como por el Sr. Rodríguez y la Sra. Sierra y su Sociedad Legal de Gananciales declararon tanto el Sr. Rodríguez como la Sra. Sierra, dueña del vehículo Lexus. El Municipio no presentó ningún testigo.

En su Sentencia, el TPI declaró con lugar la Demanda en contra de la AMA, el Sr. Díaz y Universal. A la luz del testimonio e Informe del Ing. Mattei, determinó que el chofer pudo observar el vehículo Lexus y al peatón con suficiente distancia para poder frenar sin impacto o esquivarle, pero siguió su trayectoria sin reducir la velocidad o intentar frenar. Enunció que, el Sr. Acosta Recurt incurrió en negligencia comparada al invadir el encintado de la Ave. Roosevelt, teniendo espacio disponible para caminar en la acera por el lado derecho del vehículo Lexus que estaba estacionado en el sembrado cementado frente a Specchio. No obstante, concluyó que la forma en que los vehículos estaban estacionados allí podía crear una percepción de que no había espacio entre los carros. Le impuso al Sr. Acosta Recurt un 15% de negligencia, mientras que le impuso el 85% de negligencia restante a la AMA, al Sr. Díaz y a Universal como responsabilidad solidaria. En cuanto al Municipio, su aseguradora Ace, Specchio,

el Sr. Rodríguez, la Sra. Sierra y su Sociedad Legal de Gananciales, declaró no ha lugar la demanda.

El TPI concedió una indemnización por los daños que sufrió el Sr. Acosta Recurt. Concluyó que la prueba demostró que estuvo consciente por casi veinte minutos luego del accidente. Determinó que se probó que, tanto la Sra. Frías como sus hijos sufrieron angustias mentales por la pérdida de su esposo. Resolvió que el Sr. Acosta Recurt fue responsable de sus propios daños en un 15%, por lo que el Sr. Díaz, como conductor de la AMA, era responsable en un 85%. Por la causa de acción heredada, ordenó a la AMA una indemnización de \$100,000 menos el 15%, de \$85,000; a la Sra. Frías Rotger una suma de \$225,000 menos el 15%, de \$191,250; al Sr. Acosta, la suma de \$175,000 menos el 15%, de \$148,750 y a la Sra. Acosta una suma de \$150,000 menos un 15%, de \$127,500, así como las costas e intereses legales.

Los codemandantes presentaron su Memorando de Costas y Honorarios de Abogados. El 8 de septiembre de 2015, la AMA, el Sr. Díaz y Universal presentaron su Moción en Solicitud de Determinaciones Adicionales de Hechos, Conclusiones de Derecho y Reconsideración, la cual fue denegada. Los codemandantes, por su parte, presentaron escrito sobre Impugnación Parcial al Memorando de Costas y se opusieron en su totalidad a la Solicitud de Honorarios de Abogado.

Luego de evaluar las mociones presentadas, el TPI denegó la solicitud de honorarios de abogado y aprobó la cantidad de \$17,670.70 en concepto de costas.

Insatisfechos aun, el 28 de junio de 2016, el Sr. Díaz, la AMA y Universal presentaron el recurso de Apelación KLAN 2016-0901, en el que le imputaron al TPI la comisión de los siguientes errores:

PRIMER ERROR: EL TPI INCURRIÓ EN ERROR MANIFIESTO EN SU APRECIACIÓN DE LA PRUEBA. SEGUNDO ERROR: ERRÓ EL TPI AL IMPONERLE SOLO UN 15% DE RESPONSABILIDAD AL PEATÓN ROBERTO ACOSTA RECURT, PUES TODA LA PRUEBA DESFILADA, INCLUYENDO EL TESTIMONIO DEL PERITO EN RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES DE LA PARTE DEMANDANTE DEMOSTRÓ QUE EL ACCIDENTE FUE OCASIONADO POR LA NEGLIGENCIA EXCLUSIVA DEL PEATÓN, YA QUE:

- A) TENÍA ESPACIO PARA CONTINUAR CAMINANDO SOBRE LA ACERA SIN QUE EXISTIERA NECESIDAD DE ABANDONAR LA MISMA PARA CAMINAR POR LA AVENIDA ROOSEVELT; Y**
- B) PUDO VER LA GUAGUA DE LA AMA QUE DISCURRÍA POR EL MISMO CARRIL QUE EL PEATÓN PRETENDÍA OCUPAR Y EN DIRECCIÓN HACIA ÉL, PERO AUN ASÍ DECIDIÓ CAMINAR POR LA CARRETERA DE LA AVENIDA ROOSEVELT, POR LO QUE ASUMIÓ EL RIESGO.**

TERCER ERROR: ERRÓ EL TPI AL ESPECULAR QUE LOS VEHÍCULOS ESTACIONADOS FRENTE A SPECCHIO SALÓN PUDIERON CREAR EN EL PEATÓN UNA PERCEPCIÓN A LA DISTANCIA DE QUE NO HABÍA ESPACIO ENTRE LOS CARROS, CUANDO NO HUBO PRUEBA ALGUNA SOBRE ESTO EN EL JUICIO.

CUARTO ERROR: ERRÓ EL TPI AL CONCLUIR QUE EL PEATÓN ROBERTO ACOSTA RECURT VENÍA CAMINANDO POR EL ENCINTADO DE LA ACERA, PUES TODA LA PRUEBA DESFILADA, INCLUYENDO EL TESTIMONIO DEL PERITO EN RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES DE LA PARTE DEMANDANTE, DEMOSTRÓ QUE AL MOMENTO DEL ACCIDENTE EL FENECIDO CAMINABA POR LA CARRETERA DE LA AVENIDA ROOSEVELT.

QUINTO ERROR: ERRÓ EL TPI AL IMPONERLE RESPONSABILIDAD A LOS APELANTES AMA, SU CHOFER ABRAHAM DÍAZ CARMONA Y UNIVERSAL PUES TODA LA PRUEBA DESFILADA, INCLUYENDO EL TESTIMONIO DEL PERITO EN RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES DE LA PARTE DEMANDANTE, DEMOSTRÓ QUE EL CHOFER DÍAZ CARMONA NO CONTABA CON EL TIEMPO Y LA DISTANCIA NECESARIA PARA EVITAR EL ACCIDENTE.

SEXTO ERROR: ERRÓ EL TPI AL IMPONERLE RESPONSABILIDAD A LA APELANTE AMA, SU CHOFER ABRAHAM DÍAZ CARMONA Y UNIVERSAL, PUES EL PROPIO PERITO EN RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES DE LA PARTE DEMANDANTE ADMITIÓ BAJO JURAMENTO QUE SE TRATÓ DE UN ACCIDENTE INEVITABLE.

SÉPTIMO ERROR: EN LA ALTERNATIVA, ERRÓ EL TPI AL CONCEDERLE A LOS DEMANDANTES UNA COMPENSACIÓN EXAGERADAMENTE ALTA, QUE NO GUARDA PROPORCIÓN CON LAS COMPENSACIONES OTORGADAS EN CASOS

SIMILARES, VIOLENTANDO ASÍ LA NORMA ESTABLECIDA EN RODRÍGUEZ ET AL VS. HOSPITAL ET AL, 186 DPR 899 (2012) Y SU PROGENIE.

Por otro lado, el 8 de julio de 2016, los codemandantes Frías y Acosta instaron ante nos el recurso de apelación KLAN 2016-0958 en el que le imputaron al TPI la comisión de los siguientes errores:

PRIMER ERROR: EL TPI INCURRIÓ EN ERROR MANIFIESTO AL DESESTIMAR LA ACCIÓN Y NO IMPONER RESPONSABILIDAD SOLIDARIA A LA CODEMANDADA GLORIA SIERRA, PUES LA PRUEBA ADMITIDA Y NO REFUTADA ESTABLECE QUE ÉSTA ESTACIONÓ EL VEHÍCULO EN LA ACERA DETRÁS DE OTROS VEHÍCULOS QUE A SU VEZ ESTABAN ESTACIONADOS FRENTE AL LOCAL COMERCIAL CODEMANDADO SPECCHIO SALÓN CON EL PROPÓSITO DE SACAR UNA CITA, PROVOCANDO QUE EL PEATÓN SR. ROBERTO ACOSTA RECURT TUVIESE QUE RECURRIR A CAMINAR POR EL ENCINTADO DE LA CARRETERA PORQUE LA ACERA ESTABA OBSTRUIDA. LA PRUEBA TAMBIÉN ESTABLECIÓ QUE LOS TITULARES REGISTRALES DEL VEHÍCULO LO ERA [SIC] GLORIA SIERRA, LA CUAL A LA FECHA DE LOS HECHOS ESTABA LEGALMENTE CASADA CON EFRAÍN RODRÍGUEZ DE LA PAZ, BAJO EL RÉGIMEN DE LA SOCIEDAD LEGAL DE GANANCIALES.

SEGUNDO ERROR: EL TPI INCURRIÓ EN ERROR MANIFIESTO AL NO DETERMINAR TEMERIDAD CONTRA LOS CODEMANDADOS AMA, ABRAHAM DÍAZ CARMONA, UNIVERSAL INS. CO., A PESAR DE QUE [SIC] LA PRUEBA ADMITIDA Y LAS ADMISIONES DE LA CONTESTACIÓN A DEMANDA DE ÉSTOS.

Con el beneficio de la comparecencia de las partes, teniendo para nuestro examen la Transcripción de la Prueba Oral, a tenor del Derecho aplicable, procedemos a resolver.

II.

A.

Dispone la Regla 42.2 de Procedimiento Civil, 32 LPRA Ap. V, que “[l]as determinaciones de hechos basadas en testimonio oral no se dejarán sin efecto a menos que sean claramente erróneas, y se dará la debida consideración a la oportunidad que tuvo el tribunal sentenciador para juzgar la credibilidad de las personas

testigos”. Comúnmente, a raíz de dicha norma, los foros apelativos no hemos de intervenir, ni alterar, innecesariamente, las determinaciones de hecho formuladas por el tribunal de primera instancia “luego de admitir y aquilatar la prueba presentada en el juicio”. *Suárez Cáceres v. Com. Estatal Elecciones*, 176 DPR 31, 65 (2009). No podemos “descartar y sustituir las determinaciones tajantes y ponderadas del foro de instancia” por nuestra propia apreciación, a base de un examen del expediente del caso. *Íd.*, págs. 65-66.

Sabido es que, salvo que exista un error manifiesto o que el tribunal sentenciador haya actuado movido por, prejuicio, parcialidad o pasión, no intervendremos con sus determinaciones de hechos. *Muñiz Noriega v. Muñoz Bonet*, 177 DPR 967, 987 (2010). Mediante esta norma de deferencia, se impone respeto a la evaluación que hace el tribunal de instancia al aquilatar la credibilidad de un testigo pues es dicho foro quien está en mejor posición para hacerlo. *Íd.* Los foros apelativos sólo tenemos ante nuestra consideración expedientes “mudos e inexpresivos”. *Íd.* Es el foro primario quien tiene la oportunidad de escuchar a los testigos mientras declaran y así puede apreciar su “demeanor”. *Colón v. Lotería*, 167 DPR 625, 659 (2006). Es dicho foro quien debe adjudicar los conflictos de prueba. *S. L. G. Rivera Carrasquillo v. A.A.A.*, 177 DPR 345, 356 (2009).

Ahora bien, esta norma no es absoluta, pues procederá nuestra intervención con dicha valoración si una evaluación de la totalidad de la prueba testifical nos provoca tal insatisfacción o intranquilidad de conciencia que perturbe nuestro sentido básico de justicia. *Íd.* Quien cuestione la determinación de hechos realizada es quien debe señalar el error manifiesto o fundamentar que existió pasión, prejuicio o parcialidad. *Íd.* Asimismo, intervendremos cuando la apreciación de la prueba realizada por el

foro primario no concuerda con la realidad fáctica o “es inherentemente imposible o increíble”. *Pueblo v. Irizarry*, 156 DPR 780, 789 (2002).

Además, será meritoria nuestra intervención en casos en que la apreciación de la prueba del foro de primera instancia no represente “el balance más racional, justiciero y jurídico de la totalidad de la prueba”. *Miranda Cruz y otros v. S.L.G. Ritch*, 176 DPR 951, 974 (2009); *Cárdenas Maxán v. Rodríguez*, 125 DPR 702, 714 (1990). Abusará de su discreción el foro primario si, al apreciar la prueba, infundadamente le asigna gran valor a un hecho irrelevante e inmaterial, y basa su determinación exclusivamente en éste; o si injustificadamente pasa por alto un hecho material significativo que no debió ignorar; o si, aun considerando todos los hechos materiales y descartando todos los irrelevantes, los sopesa y calibra de forma liviana. *García v. Asociación*, 165 DPR 311, 321-322 (2005).

Los tribunales revisores estamos en igual posición que el tribunal de primera instancia al evaluar la prueba pericial y documental. *Ortíz, et al. v. S.L.G. Meaux*, 156 DPR 488, 495 (2002).

B.

El Art. 1802 del Código Civil de Puerto Rico, 31 LPRA sec. 5141, dispone que quien por acción u omisión, cause daño a otro mediando culpa o negligencia, estará obligado a repararlo. Esa obligación surgirá si el demandante logra establecer, mediante la preponderancia de la prueba, tres elementos: el acto u omisión culposa o negligente; el daño causado y la relación causal entre ambos. *Nieves Díaz v. González Massas*, 178 DPR 820, 843 (2010). Para que se configure una causa de acción en daños por una alegada omisión será necesario establecer que existía una obligación de actuar, que fue quebrantada y que de haberse realizado el acto omitido se hubiese prevenido el daño. *Santiago v.*

Sup. Grande, 166 DPR 796, 807 (2006). Según lo ha expresado nuestro Tribunal Supremo “la *pregunta de umbral* en estos casos es si existía un deber jurídico de actuar de parte del alegado causante del daño”. (Énfasis en el original.) *Íd.*

La culpa o negligencia estriba en la ausencia del debido cuidado, “en no anticipar y prever las consecuencias racionales de un acto o de la omisión de un acto, las cuales una persona prudente habría de prever en las mismas circunstancias”. *López v. Porrata Doria*, 169 DPR 135, 151 (2006). En nuestro ordenamiento el concepto de culpa es “tan amplio y abarcador como suele ser la conducta humana e incluye cualquier falta de una persona que produce un mal o daño”. *Nieves Díaz v. González Massas*, *supra*, pág. 843; *Íd.* Obra culposamente quien no despliega la diligencia de una persona común y ordinaria, de un buen padre de familia, a tenor de las circunstancias del caso. *López v. Porrata Doria*, *supra*; *Gierbolini v. Employers Fire Ins. Co.*, 104 DPR 853, 860 (1976).

El daño es “todo menoscabo material o moral causado contraviniendo una norma jurídica, que sufre una persona y del cual haya de responder otra”. *López v. Porrata Doria*, *supra*, pág. 151, citando a J. Puig Brutau, Fundamentos de Derecho Civil, Barcelona, Ed. Bosch, 1983, T.2. Vol. 3, pág. 92. Los daños morales son “los infligidos a las creencias, los sentimientos, la dignidad, la estima social o la salud física o psíquica del perjudicado”. *Sagardía de Jesús v. Hosp. Aux. Mutuo*, 177 DPR 484, 506 (2009). Éstos abarcan la angustia mental, que es “la reacción de la mente y de la consciencia en torno a un daño corporal o un evento sufrido y su impacto subjetivo en el bienestar personal”. *Íd.*, pág. 508.

La relación causal que debe existir entre la acción u omisión culposa o negligente y el daño se rige en nuestro ordenamiento por la doctrina de la causalidad adecuada, que propone 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”. (Citas omitidas.) *Colón Ramírez v. Televisión de P.R.*, 175 DPR 690, 707 (2009). Ello implica que la ocurrencia del daño “era previsible dentro del curso normal de los acontecimientos”. *López v. Porrata Doria, supra*, pág. 152. Si ante una evaluación retrospectiva, un daño emerge como la consecuencia razonable y ordinaria de un acto negligente, se considerará que el daño es un resultado probable de dicho acto. *Valle v. E.L.A.*, 157 DPR 1, 19 (2002); *Toro Aponte v. E.L.A.*, 142 DPR 464, 474 (1997).

El artículo 1802 del Código Civil, *supra*, dispone que si bien “[l]a imprudencia concurrente del perjudicado no exime de responsabilidad... conlleva la reducción de la indemnización. Así se codificó la defensa de negligencia comparada cuyo efecto es que la responsabilidad de la parte demandada se atenúa conforme “al grado de negligencia desplegado por la parte demandante que contribuye a la producción de sus propios daños”. *Colón Santos v. Coop. Seg. Múlt. P.R.*, 173 DPR 170, 178 (2008). Se trata de una defensa que “no exime de responsabilidad a la parte demandada, sino que sólo la reduce” (Énfasis suplido.) *Íd.* Fundamentada una alegación de negligencia comparada, el tribunal deberá “individualizar las indemnizaciones por daños, colocando el rigor económico en las partes conforme a la proporción de su descuido o negligencia”. *Íd.*; H.M. Brau Del Toro, *Los Daños y Perjuicios Extracontractuales en Puerto Rico*, San Juan, Publicaciones JTS, Inc., 1986, vol. I, pág. 410. Una vez se determine el monto de la compensación y el porcentaje de responsabilidad que le corresponde a cada parte, restará de la compensación total la fracción de responsabilidad que le corresponde a la parte demandante. *Colón Santos v. Coop. Seg. Múlt. P.R.*, *supra*, pág.178.

El Tribunal Supremo reiteradamente ha establecido que “el *deber de previsión* es el criterio *central* de la responsabilidad extracontractual”. (Énfasis en el original.) *Colón y Otros v. K-mart y Otros*, 154 DPR 510, 517 (2001). El grado de previsibilidad requerido en cada caso dependerá del estándar de conducta aplicable. *Elba v. U.P.R.* 125 DPR 294, 309 (1990). La regla de anticipar el riesgo no se limita a prever el riesgo preciso o las consecuencias exactas, lo esencial es que se tenga el deber de prever, en forma general, consecuencias de determinada clase. *Íd.* En casos de omisión, surge la negligencia cuando no se anticipan “aquellos daños que una persona prudente y razonable podría racionalmente prever que resultarían de no cumplir con su deber”. *Colón y Otros v. K-mart y Otros*, supra. En otras palabras, un daño que no pudo haber sido previsto no genera una causa de acción por negligencia. *Íd.*, citando a H. Brau del Toro, Los Daños y Perjuicios Extracontractuales en Puerto Rico, Publicaciones JTS, 1986, Vol. 1, pág. 185. Si el daño no es previsible, usualmente se considera un caso fortuito. *Jiménez v. Pelegrina Espinet*, 112 DPR 700, 704 (1982).

Ahora bien, el mero hecho de que acontezca un accidente no permite una inferencia de negligencia. *Admor. F.S.E. v. Almacén Ramón Rosa*, 151 DPR 711, 724 (2000). La relación de causalidad entre el daño y el acto negligente no podrá establecerse “a base de una mera especulación o conjetura” sino que se deberá probar que el daño sufrido “se debió con mayores probabilidades a la negligencia que el demandante imputa”. (Citas omitidas.) (Énfasis en el original.) *Íd.* La “suficiencia, contundencia o tipo de prueba presentada” así como el valor probatorio que le dará el tribunal dependerán, claro está, de las circunstancias particulares de cada caso. *Íd.* Será la parte reclamante quien tendrá la carga de poner al tribunal en posición de “poder hacer una determinación clara y

específica sobre negligencia mediante la presentación de prueba a esos efectos”. *Colón y otros v. Kmart y otros, supra*, pág. 521.

En cuanto a la estimación y valoración de daños, angustias y sufrimientos, nuestro más alto foro ha expresado que se trata de una difícil y angustiosa tarea pues su determinación implica cierto grado de especulación y la presencia de elementos subjetivos tales como la discreción y el sentido de justicia y conciencia del juzgador de los hechos. *S.L.G. Rodríguez v. Nationwide*, 156 DPR 614, 622 (2002). No obstante, el carácter especulativo del ejercicio de computar los daños no derrota el derecho a ser compensado. *Rivera v. Tiendas Pitusa, Inc.*, 148 D.P.R 695, 700 (1999); *Odriozola v. Cosmetic Dist. Corp.*, 116 DPR 485 (1985). Ausente una tabla o computadora que aglomere todos los elementos que influyen sobre la estimación del dolor físico y mental que, al oprimir un botón, produzca un resultado final apropiado, ello descansa en “el ejercicio discrecional, prudente, juicioso y razonable del juzgador de hechos”. *S.L.G. Rodríguez v. Nationwide, supra*; *Urrutia v. A.A.A.*, 103 DPR 643, 647 (1975). Este ejercicio ha de realizarse con un ánimo reparador, no punitivo. *Torres Solís et al. v. A.E.E. et als.*, 136 DPR 302, 312 (1994).

C.

La Ley 22-2000, mejor conocida como la Ley de Vehículos y Tránsito de 2000, según enmendada, delimita en su Artículo 9.02 que, al cruzar una vía pública, un peatón lo hará sujeto a las siguientes disposiciones:

(a) Al cruzar fuera de una intersección o paso de peatones, cederá el paso a todo vehículo que transite por dicha vía.

.....

(f) Todo peatón transitará por las aceras únicamente, y cuando no las hubiere, mientras sea posible y práctico, caminará por el borde o paseo izquierdo de la vía pública, de frente al tránsito y no abandonará las mismas brusca y rápidamente cuando viniere un vehículo tan cerca que al conductor le sea imposible ceder el paso. En las comitivas fúnebres a pie, los peatones caminarán por el lado derecho de las vías públicas, ocupando no más de la mitad de la zona de rodaje. 9 LPRA sec. 5252.

Por otro lado, en torno a las obligaciones de toda persona que conduzca un vehículo por las vías públicas, el Artículo 9.03 del estatuto dispone, en su parte pertinente, como sigue:

.....

(c) Tomar todas las precauciones para no arrollar a los peatones, debiendo tomar precauciones especiales cuando los peatones fueren niños, ancianos o personas incapacitadas. Estas precauciones serán tomadas aun cuando el peatón estuviere haciendo uso incorrecto o ilegal de la vía pública. El uso de la bocina por sí solo no relevará al conductor de responsabilidad, si tal uso no estuviere acompañado por otras medidas de seguridad. 9 LPRA sec. 5253.

Nuestro Más Alto Foro ha interpretado que, aun en situaciones en las que el conductor tiene el 'derecho de paso', “tiene la obligación de ejercer un alto grado de cuidado, tener su vehículo bajo control, y debe mirar a su alrededor con el propósito de evitar una colisión”. *Vélez Rodríguez v. Amaro Cora*, 138 DPR 182, 191 (1995)

En torno al deber de cuidado que debe desplegarse al transitar por las vías públicas, expresó que “[n]ingún conductor debe manejar a una velocidad mayor a la que le permita dominar el vehículo y reducirla o parar cuando sea necesario para así evitar accidentes”. *Miranda v. E.L.A.*, 137 DPR 700, 708 (1994). Reconoció que dicho principio es aún más importante al acercarse “a una intersección, a la cima de una pendiente, en carreteras estrechas, o cuando existan peligros especiales respecto a los peatones o por razón de las condiciones del tiempo o de la vía”. *Íd.* (Énfasis suplido.)

III.

En el recurso, KLAN 2016-0958, en cuanto al primer error, señalan los codemandados que en el Juicio se demostró que el accidente en cuestión fue causado por la negligencia exclusiva del Sr. Acosta Recurt. En cuanto a los restantes errores, los que discutieron en conjunto, señalan que la prueba estableció que el peatón tenía espacio para continuar discurriendo por la acera cuando decidió abandonarla para ocupar la Ave. Roosevelt.

Afirman que el TPI no debió acoger la explicación del Ing. Mattei sobre lo que percibió el peatón pues dicho perito admitió que no poseía conocimiento especializado al respecto. Plantean que el Sr. Acosta Recurt pudo ver el autobús de la AMA que discurría por el carril y asumió el riesgo de caminar por la vía de rodaje. Citan que la Ley de Tránsito dispone que, al cruzar la vía pública, el peatón debe cederle el paso a todo vehículo y no debe abandonar el borde o paseo de forma brusca si está tan cerca de un vehículo que, a su conductor, le sería imposible cederle el paso. En la alternativa, afirman que cualquier responsabilidad del Sr. Díaz quedaría absorbida por la del peatón. Sostienen que ambos peritos admitieron que fue un accidente inevitable para el Sr. Díaz. Afirman que las admisiones del Ing. Mattei invalidaron sus conclusiones sobre la responsabilidad de los codemandados pues admitió que, para poder frenar sin impactar al Sr. Acosta Recurt, el chofer necesitaba una distancia mayor a la que tenía. Alegaron que las compensaciones concedidas fueron exageradamente altas.

En su Alegato, los codemandantes alegan que su perito fue el que le mereció credibilidad al TPI. Afirmaron que el Ing. Rivera cometió errores en su Informe así como se demostró su falta de imparcialidad, pues admitió que su objetivo no fue corroborar si el chofer tuvo oportunidad de percibir y reaccionar. Señalan que los vehículos ilegalmente estacionados en la acera la obstaculizaban mientras que, el Municipio con su inacción, permitió que se cementasen áreas de la acera sin los debidos permisos. Afirman que ello provocó que Specchio proveyera estacionamiento en la acera, donde la Sra. Sierra se estacionó ilegalmente. Plantean que, al percibir que estaba ante un laberinto, el Sr. Acosta Recurt no tuvo otro recurso que rebasar el Lexus por el encintado y que fue visto por el Sr. Díaz, según éste lo manifestó después del accidente. Afirman que el chofer tenía condiciones suficientes para

frenar. Incorporaron por referencia el contenido de su recurso KLAN 2016-0958. Alegan que la prueba pericial no refutada sobre sus sufrimientos, sostiene la valorización de daños efectuada. Alegan que probaron la negligencia de todos los codemandados, incluso del Municipio, Specchio y los dueños del Lexus.

Por su parte, en su alegato en oposición al KLAN 2016-00958, los codemandados alegan que la prueba demostró que el Sr. Acosta Recurt tenía espacio para continuar su trayecto sobre la acera. Alegan que, en su Informe, el perito de los codemandantes asumió que el peatón vio el autobús de la AMA por lo que podía inferirse que asumió el riesgo de continuar su paso por la Ave. Roosevelt. Destacan que el Ing. Mattei admitió que, una vez el peatón comenzó a caminar por la Ave. Roosevelt, el accidente era inevitable para el chofer. En cuanto al segundo error, alegan que los codemandantes no mencionan las admisiones del Ing. Mattei. Incorporaron por referencia la discusión contenida en el recurso KLAN 2016-0901. Ante tales admisiones, y ante la ausencia de responsabilidad por un accidente inevitable, afirman que no procede hablar de temeridad de su parte por defenderse en este caso. Reiteran que el Ing. Rivera explicó que la distancia requerida para frenar el autobús antes del impacto sería mayor a la que tomó detenerlo posteriormente. Alegan que es insólito argumentar que debe considerárseles temerarios por rechazar una oferta transaccional efectuada luego de concluido el Juicio, más aun cuando ello no se planteó ante el TPI. Aclaran que todos los codemandados comparecientes, incluso la AMA, rechazaron dicha oferta. Alegan que no procedía instar una demanda contra coparte y que es un asunto académico, pues no se le impuso responsabilidad al Sr. Rodríguez ni a la Sra. Sierra. Señalan que, de cualquier modo, el reclamo de que se rechazó indebidamente

una oferta transaccional es un asunto contractual entre el asegurado y el asegurador.

En su alegato, el Sr. Rodríguez y la Sra. Sierra plantean que la prueba estableció que ni el vehículo Lexus ni los vehículos estacionados frente a Specchio impedían que el Sr. Acosta Recurt continuara su marcha por la acera y que la determinación de que se le pudo causar una percepción de que no había espacio para caminar entre los vehículos es especulativa. Resaltan que el TPI determinó que el vehículo Lexus estaba estacionado en el área de siembra cementada, no en la cuneta o la acera.

En el recurso KLAN 2016-0958, los codemandantes plantean que la prueba demostró que el Sr. Díaz no tomó las debidas precauciones, según su experiencia y conocimiento del área, así como tampoco la obligación que le impone la ley de cederle el paso a un peatón. Señalan que el Municipio, por su inacción, fomentó el uso ilegal de la acera mientras que Specchio la utilizó como estacionamiento para su beneficio propio, lo que provocó que, a su vez, la Sra. Sierra estacionara su vehículo ilegalmente en el área de siembra cementada. Afirman que el propio Sr. Díaz, en su deposición, indicó que no había modo de pasar entre los vehículos así como éste hizo una expresión contemporánea al accidente, una admisión contra interés que concuerda con lo que surge del Informe de Accidente. Sostienen que la prueba pericial estableció los daños provocados por la pérdida del Sr. Acosta Recurt. En cuanto al segundo señalamiento de error, alegan que, al contestar la Demanda, los codemandados admitieron que el Sr. Acosta Recurt tuvo que salirse de la acera pues el vehículo Lexus de la Sra. Sierra interrumpía el libre acceso, pero durante el juicio no le imputaron negligencia a ningún codemandado ni instaron una demanda de coparte. Alegan que el 13 de marzo de 2015 les remitieron una segunda oferta transaccional que fue rechazada.

Alegan que se demuestra la temeridad por las admisiones del Sr. Díaz. Sostienen que, en este caso no solo se debió imponer el pago de honorarios por temeridad sino que debía imponerse responsabilidad en exceso de la póliza pues no surge que se le notificara al asegurado AMA de la oferta de transacción.

Examinados los errores planteados en el recurso de epígrafe, nos parece prudente reseñar los aspectos más relevantes de la prueba vertida durante el juicio, como surgen de la voluminosa Transcripción Estipulada de la Prueba Oral.

El 23 de febrero de 2015 inició el Juicio en su Fondo con el primer testigo de los codemandantes, el Sr. Nelson A. Mattei Sánchez, ingeniero con bachillerato en ingeniería civil. Expresó que es perito desde el 1991, en ingeniería civil y agrimensura, lo que incluye la práctica de reconstrucción de accidentes.² Indicó que tomaba y ofrecía cursos de reconstrucción de accidentes en el Colegio de Ingenieros. Admitió que no posee una maestría, y que, al rendir su informe en este caso, había sido perito de reconstrucción de accidentes en dos casos en los que no fue depuesto, ni prestó testimonio en el Tribunal ni fue cualificado como perito.³ A pesar de que hubo objeción al respecto, el TPI lo calificó como perito en reconstrucción de accidentes.

Indicó que se le contrató para dar una opinión y evaluar el informe pericial del Ing. Rivera. Declaró que preparó su Informe, el Exhibit 15, a base del informe del Ing. Rivera, fotos del accidente, el informe de la Policía, deposiciones, el Código de Urbanismo, la Ley de Estacionamiento de la Avenida Roosevelt, el Informe Médico de la Dra. Yocasta Brugal, datos del modelo de la guagua, 15 fotos adicionales, una visita a la oficina de la AMA así como usó libros y modelos. Alegó que, según lo estiman estudios sobre la materia,

² Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, págs. 44-45.

³ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, págs. 54-55.

basó sus cálculos en un tiempo de reacción de 2.5 segundos, pero que el Ing. Rivera erradamente le sumó un factor de 0.6 segundos por el efecto de los frenos a pesar de que ese factor es de la desaceleración y depende de los frenos y otros factores.⁴ Afirmó que el Anejo 17 de su informe es el Federal Motor Vehicle Safety Standard Regulations que, en su sección de “Recommended Practice for Traffic Bus in Service Brake System Performance Testing”, fija que la eficiencia de los frenos debe ser cincuenta y dos punto ocho por ciento (52.8%), distinto al cuarenta por ciento (40%) que utilizó el Ing. Rivera.⁵ Declaró que mientras el Ing. Rivera Ortiz utilizó un coeficiente de fricción de 0.6, que cae dentro del rango de “rubber asphalt wet”, a base del Anejo 18 de su informe, “Coefficient of Friction Values” elevó dicho coeficiente a (0.72). Expresó que en este caso no hubo marca de frenazos que pudiesen medirse, pues no hubo frenazos.⁶

Según expresó el Ing. Mattei, en la Avenida Roosevelt el 15 de enero de 2003 a las 3:00PM, la guagua de la AMA conducida por el Sr. Díaz impactó al Sr. Acosta Recurt frente al local Specchio.⁷ Expresó que la Foto 14 del Anejo 6, identificada como Foto 2 de su Informe, muestra una serie de vehículos atravesados, bloqueando el paso peatonal frente a Specchio.⁸ A raíz de la Foto 6 del Anejo 6, describió que había una rampa hacia el nivel de la acera y que la Lexus estaba montada sobre el área cementada, medio sesgada, con su goma trasera sobre lo que viene a ser el encintado, sobresaliendo, mientras que la goma del frente estaba hacia adentro de la acera.⁹ Explicó que la parte vertical del curb o murito es el encintado y que lo otro viene siendo la cuneta o el sardinel y que en algunos puntos de la avenida se cementó el área

⁴ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, pág. 65.

⁵ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, págs. 66.

⁶ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, pág. 67.

⁷ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, págs. 71-72.

⁸ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, pág. 77.

⁹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, pág. 79.

de la siembra cementada, para ensanchar la acera.¹⁰ Expresó que el 12 de enero de 2011, visitó el sitio y tomó video y fotos, los que hizo formar parte de su informe el que se solicitó que se admitiese como Exhibit.¹¹

Explicó que el tiempo de percepción y reacción en un conductor es el tiempo en el que observa cualquier condición que puede afectarle y su reacción ante el momento súbito, que usualmente es de 2.5 segundos. Indicó que con ese tiempo y la velocidad se puede calcular la distancia que ello lo tomaría a la que se suma la distancia de frenado y esa suma sería la distancia para que el conductor pueda detenerse sin impacto. Sostuvo que, si lo disponible es menor a lo calculado, ocurrirá el accidente. Afirmó que en este caso no hubo distancia o tiempo de percepción y reacción pues la guagua de la AMA no frenó por lo que, para efectos del cómputo, aplicó los 2.5 segundos a la velocidad, como si el conductor lo hubiese hecho, para calcular esa distancia más la distancia del frenado y calculó que hubiese necesitado 130 pies de distancia.¹² Expresó que, al comparar la distancia de 130 pies con la distancia de cerca de 260 que tenía el chofer desde el punto de partida aproximado de la guagua, la parada de guagua en la intersección controlada con semáforo, entendió que tenía el tiempo, la distancia y la visibilidad.¹³

Describió que el Sr. Acosta Recurt, quien medía 74 pulgadas y pesaba 240 libras, caminaba en dirección Oeste-Este mientras que la Lexus estaba orientada hacia el Oeste. Explicó que, al caminar, éste vio carros atravesados en otro tramo, continuó y, al acercarse se encontró con un obstáculo visual, una serie de arbustos, reflejados en la Foto 3 del Anejo 6. Afirmó que luego el peatón encontró una serie de vehículos en Specchio, atravesados e

¹⁰ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, págs. 91-92.

¹¹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, págs. 103-104.

¹² Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, págs. 105-106.

¹³ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, pág. 106.

inclinados, por el declive de la acera, y es a lo que se refirió a la percepción del “efecto de laberinto”.¹⁴ Articuló que el peatón encontró “visualmente un efecto de bloqueo de paso” al llegar a ese “laberinto” y que, al no poder pasar, vio su camino bloqueado y se aventuró a pasar por el pavimento por el lado izquierdo de la Lexus que daba para la avenida.¹⁵ El Ing. Mattei describió esa mezcla visual como “el efecto de laberinto” pues primero el peatón vio el bonete del Lexus cuya parte posterior estaba un poco más baja.¹⁶ El Ing. Mattei explicó que la fuerza centrífuga es la que un cuerpo siente hacia afuera a lo largo del paso circular y describió que el sitio del accidente es una curva.¹⁷ Explicó que, el borde de la carretera se va separando, lo que observó al tomar el video del lugar, y que se paró en el lado izquierdo del carril derecho en la parada de AMA y que había visión directa al sitio del accidente.¹⁸

Estimó la altura visual del chofer en 7 pies y dos o 3 pulgadas y describió que el cristal frontal de la guagua mide al menos siete pies, seis pulgadas.¹⁹ Calculó que había 260 pies desde la parada hasta el sitio del accidente y expresó que, desde el punto de vista del conductor, se podía apreciar la curva, la que no afectó su visibilidad de la Lexus o del peatón.²⁰ Expresó que, a tenor de la deposición del chofer, en la que éste declaró que transitaba entre 20 a 25 millas, promedió la velocidad de la guagua AMA en 23 millas por hora, similar al Ing. Rivera. Indicó que el pavimento estaba seco y el día claro por lo que el chofer tenía el visual y la distancia para frenar, pues si desde la parada se veía la escena del accidente, desde la escena del accidente se veía la parada.²¹ Expresó que, de los documentos que le fueron provistos,

¹⁴ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, pág. 108.

¹⁵ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, pág. 109.

¹⁶ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, págs. 110.

¹⁷ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, pág. 111.

¹⁸ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, pág. 112.

¹⁹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, pág. 114-115.

²⁰ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, pág. 115.

²¹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, pág. 116.

surge que el chofer mencionó que desde que comenzó su paso por la parada vio la Lexus. Sobre la probabilidad de que, habiendo visto la Lexus, viese al peatón, declaró lo siguiente:

R Él está detrás de la Lexus. O sea, ya desde el punto de vista del chofer, él ve la Lexus. Voy ahora a la inversa. Ve la Lexus que está en el extremo, o sea, en el área de siembra, está viendo también los carros y en algún sitio por ahí atrás está viendo los arbustos. Entiende que ahí hay un, vamos a decir el laberinto desde el punto de vista del chofer, es posible. Está, el escenario desde un poco más alto del visual al sitio. Pues está viendo también una mescolanza, un emburujo de carros, verdad, atravesados.²²

A base de varias de las fotos indicó que había cuatro vehículos estacionados frente a Specchio Salón y que el peatón podía ver los arbustos a su derecha y los carros diagonales de la acera de Specchio hacia la izquierda. Dijo que la Lexus, que medía 6 pies una pulgada, era más baja que la estatura del peatón. Expresó que utilizó los tres escalones de la guagua, el asiento y la posadera para calcular la altura del chofer, quien no tenía ninguna obstrucción en la visibilidad de la Lexus y el peatón.²³ Dijo que la Foto 36 del Anejo 1 refleja la hondonada de la Lexus en donde fue el punto de impacto de la víctima, en su lateral izquierdo trasero, para el área de la tapa del tanque de gasolina.²⁴

El Ing. Mattei indicó que calculó que al peatón le tomaría 3.91 segundos caminar el largo de la Lexus. Explicó que, según los documentos que se le entregaron, el peatón fue impactado por el lado derecho, con la parte del lateral frontal derecho de la guagua AMA y tirado hacia la Lexus, como lo da a entender la abolladura.²⁵ Reiteró que, desde la posición en que estimó la guagua debía ver al peatón, 260 pies, el chofer tenía 130 pies adicionales a los 130 pies estimados para detenerse, por lo que tenía el doble de la distancia para reaccionar y frenar.²⁶ En torno a

²² Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, págs. 116-117.

²³ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, pág. 121.

²⁴ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, págs. 121-122.

²⁵ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, pág. 123.

²⁶ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, pág. 124.

la Foto 4 del Anejo 1, expresó que, en relación a la Lexus, el cuerpo quedó en el lateral izquierdo trasero, y que había atravesado casi toda la Lexus cuando fue impactado por la guagua.²⁷

Expresó que halló incompatibilidades en el Informe del Ing. Rivera quien no tomó en cuenta el estacionamiento ilegal de vehículos y describió el lugar del accidente como una recta, pero era una curva horizontal con pendiente elevada hacia el exterior por lo que se podía observar la línea visual directa al sitio del accidente en ambas direcciones. Indicó que, en la Foto 13 del Anejo 6 puede verse la forma en que la Lexus estaba estacionada y que los vehículos estacionados antes sobresalen hacia la acera. Repitió que la percepción visual creada por la posición inclinada y solapada de los vehículos, según la describió el chofer en su deposición, creó un efecto de incertidumbre y confusión de paso y visual.²⁸ En la opinión del Ing. Mattei, esa fue la causa por la que el peatón decidió rebasar por el lado de la Lexus para seguir su paso. Abundó que, por la forma en que estaban estacionados los vehículos, el peatón no podía ver, desde su punto de vista, si había espacio entre los mismos.²⁹

El 24 de febrero de 2015 continuó el testimonio del Ing. Mattei. En torno a la Foto 13 del Anejo 6 dijo que refleja la Lexus y los vehículos estacionados inmediatamente antes, entre ellos el vehículo color crema, que sobresalen del espacio frente al negocio. Afirmó que se ve el enredo visual, pues la foto está bastante alineada con la alineación del peatón quien entiende que tiene su paso bloqueado y entonces se mueve hacia la avenida.³⁰ En torno a la Foto 11 del Anejo 6 dijo que, frente a las motoras, puede verse que su visual está bloqueada por el vehículo crema y afirmó que,

²⁷ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, págs. 125- 126.

²⁸ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, pág. 134.

²⁹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, pág. 135.

³⁰ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 8

desde su perspectiva, éste no podía ver los espacios entremedio.³¹ Indicó que el Ing. Rivera no tomó en consideración la percepción visual de la alineación de la trayectoria de la víctima creada por la posición inclinada y solapada de los vehículos pues no tiene la percepción en profundidad de lo que ve.³² A pesar de que hubo objeción al respecto, declaró que, al ser depuesto, el conductor declaró que no había espacio para pasar por medio de los vehículos.³³ Expresó que en la Foto 9 del Anejo 6 se aprecia el punto de impacto en la Lexus, pues la guagua impactó por el lado derecho al peatón, pillándolo contra la Lexus y causándole un severo trauma corporal y la muerte.

Afirmó que, aun cuando el Ing. Rivera concluyó que la Lexus no invadía la acera, podía observarse claramente que su frente elevado sobresalía hacia la acera, invadiéndola. A base de fotos, indicó que la Lexus estaba en lo que vendría siendo el tope del encintado aproximadamente. Insistió en que el bonete caía cerca del borde de la cuneta con el asfalto, lo que ya sería el área del rodaje.³⁴ Insistió en que, usando la acera como referencia horizontal, el peatón vería la Lexus como inclinada.³⁵ Se proyectó en sala el video que tomó el Ing. Mattei.

Explicó que utilizó el Anejo 14, estudios de velocidad de una guagua modelo “Flexible” para identificar diversos escenarios y utilizó uno en el que la guagua estaba parada, con velocidad inicial de 0 y que él y el Ing. Rivera utilizaron la misma fórmula.³⁶ Indicó que, al coincidir con el Ing. Rivera en que la velocidad era de 23 mph, hizo una proporción y calculó que la guagua estaba a una distancia de 260 pies.³⁷ Expresó que, al compararlo con los 278 pies que fijó el Ing. Rivera, obtuvo una comparación de 93.5% que

³¹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 14.

³² Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 16.

³³ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 20.

³⁴ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 30.

³⁵ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 32.

³⁶ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 42.

³⁷ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 43.

ayuda a corroborar la posibilidad de haberse detenido en la parada.³⁸ Afirmó que esa era la distancia del punto de impacto, del accidente a la parada.³⁹ En torno a la velocidad del peatón, el Ing. Rivera utilizó una velocidad menor que obtuvo de un estudio con una muestra más pequeña mientras que él utilizó un estudio de 7,000 personas, siendo más de tres mil de 65 años o más, que fijaba esa velocidad en 4.11 pies por segundo.⁴⁰

En relación a la curva, indicó que se trató de un desplazamiento pequeño, desde el punto de vista de la fuerza.⁴¹ Afirmó que, mientras el Ing. Rivera usó un cómputo de 278 pies, él usó un cómputo más conservador de 260 pies. Al igualar las comparaciones, con lo que fijó el Ing. Rivera, dijo que usó 33.63 pies por segundo, que son las 23 millas por hora; 2.5 segundos de percepción y reacción; sustituyó la eficiencia de freno por 52.8 y el coeficiente de fricción por 0.72 y obtuvo una distancia de 46.7.⁴² A su vez, estimó que, al dividir las dimensión de la Lexus, que medía 16.08 pies por la velocidad del peatón, 4.11 pies por segundo, le tomaría a éste 3.91 segundos caminar a lo largo del vehículo. Explicó que esos 3.91 segundos los multiplicó por la velocidad en pie por segundos, 33.73, y calculó 132 pies como la posición de la guagua de la AMA cuando el peatón comenzó a pasar por la Lexus.⁴³ Luego de explicar cómo corroboró sus números, reiteró que la distancia mínima para que el chofer se detuviese fue de ciento treinta punto ocho (130.8) pies, mientras que distancias que tuvo disponible fue de doscientos sesenta y uno punto veintiuno pies (261.21) confirmando que la guagua de la AMA tenía la visión, tiempo y distancia para evitar el accidente.⁴⁴

³⁸ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 44.

³⁹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 45.

⁴⁰ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 46.

⁴¹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, págs. 56-58.

⁴² Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, págs. 59-60.

⁴³ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 62.

⁴⁴ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, págs. 63-64.

Indicó que el Ing. Rivera no recreó una escena fiel pues no tomó en cuenta todos los factores que incidieron en el accidente, ni usó los valores adecuados, por lo que no llegó a una conclusión real. Adujo que, como surge de su Informe, concluyó que el accidente en este caso fue causado por la negligencia de los codemandados y que el conductor de la AMA no tomó las precauciones requeridas, habiendo éste recibido entrenamiento, llevando años en esa ruta y conociendo el comportamiento del área.⁴⁵ Indicó que, en su trayectoria, el conductor comenzó a sentir la fuerza centrífuga ejercida por la guagua de la AMA y, al estar cambiando de carril por la invasión ilegal de la Lexus, sobrecompensó en el interior de la curva por lo que se mantuvo en su carril derecho y, teniendo experiencia, conocimiento especializado y la distancia y el visual para ejecutar alguna maniobra de evasión, impactó al peatón. Citó además, que el Municipio fue negligente al no implementar las leyes aplicables sobre el uso ilegal de los pasos peatonales y vehiculares así como lo fue Specchio Salón por usar la acera para estacionamiento privado impidiendo el uso seguro de los peatones y la Sra. Sierra por estacionar ilegalmente su vehículo en el rodaje.⁴⁶

Durante el contrainterrogatorio, en torno a la Foto 13 del Anejo 6, la que dijo reflejaba la percepción del peatón, afirmó que, entre la guagua Lexus y el vehículo crema había una persona. Asimismo, admitió que la Foto 1 del Exhibit 23 mostraba que había espacio entre la guagua Lexus y los carros que estaban estacionados frente a los negocios.⁴⁷ Dijo que, aun cuando el carro crema y la Lexus se veían juntos, había un espacio. Al observar las Fotos 1 y 13 indicó que si la dama giraba a su izquierda, tenía espacio para caminar por la acera entre el costado derecho de la

⁴⁵ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 65.

⁴⁶ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 67.

⁴⁷ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 83.

Lexus y los demás carros.⁴⁸ Admitió que las fotos sugerían que había espacio para bordear la Lexus y caminar sobre la acera.⁴⁹

Aun cuando declaró refiriéndose a lo que el peatón vio y entendió, admitió que su conocimiento técnico y científico de ingeniería civil no le permitía decir cuál fue el proceso mental de una persona en determinado momento.⁵⁰ Admitió que en su informe indicó que el peatón vio la guagua, a la distancia, que venía hacia él, de frente en el carril que él ocupaba.⁵¹ Afirmó que, en su Informe indicó que el Sr. Acosta decidió tirarse a la calle pues pensó que tenía el tiempo y la distancia para pasar el Lexus.⁵² Negó que el peatón estimase mal, pues el chofer de la AMA, de estar pendiente, pudo haber frenado o tomado otra acción evasiva.⁵³ Declaró que el peatón tomó la Avenida Roosevelt y empezó a caminar por el carril contando con que el chofer de la guagua de la AMA reduciría velocidad o frenaría.⁵⁴

El perito admitió que tomó la medida de la curva pero la descartó pues no era significativa así como admitió que no midió la fuerza centrífuga que sostuvo que experimentó el chofer.⁵⁵ Aceptó que su teoría de fuerza centrífuga no está sustentada por la data en su informe. Expresó que, según su Informe, cuando el peatón comenzó a pasar por la Lexus, cuando puso un pie en la Avenida Roosevelt, la guagua de la AMA estaba a una distancia de 131.88 pies.⁵⁶ Afirmó también que en su informe indicó que la guagua de la AMA necesitaba 130.8 pies para detenerse sin impacto y que, a base de esos números, la guagua hubiese parado a 1.8 pies del peatón, pero admitió que el accidente ocurrió 12 pies más abajo

⁴⁸ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 87.

⁴⁹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 91.

⁵⁰ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 95.

⁵¹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 96.

⁵² Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, págs. 97-98.

⁵³ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 98.

⁵⁴ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 99.

⁵⁵ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 102.

⁵⁶ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 110.

pues el peatón se movió más o menos 12 pies.⁵⁷ Surgió, entonces, el siguiente intercambio:

- P Pero ya usted estableció conmigo que los ciento treinta y uno punto ochenta y ocho (131.88) pies se redujeron por doce (12) pies, verdad, porque la persona siguió caminando, ¿correcto?
- R Correcto.
- P Por lo tanto la distancia real que tenía para hacer la maniobra eran ciento diecinueve punto ochenta y ocho (119.88) pies, ¿correcto?
- R Correcto
- P Esa distancia es menor a los ciento treinta pies (130) que necesitaba la guagua de la AMA para detenerse sin impacto, ¿correcto?
- R Correcto.⁵⁸

Para establecer que es al Municipio a quien le corresponde velar por la implementación de las leyes aplicables a los estacionamientos y al paseo peatonal, mencionó el Americans with Disabilities Act, el Código de Urbanismo de Municipio, la Ley de Tránsito de Puerto Rico y la Ley de Estacionamiento en la Avenida Roosevelt.⁵⁹ Sin embargo, reconoció que la Ley ADA no aparece en el listado de documentos que utilizó para la preparación de su informe.

Luego de que se estipuló que la acera era del Municipio, el perito admitió no saber si se realizaron estudios para mejorar la fluidez del tránsito peatonal en las vías municipales ni tampoco si las aceras se inspeccionaron. Aun cuando afirmó que existía un plan vial dijo que hubo violaciones de uso y de construcción pues frente al negocio Specchio las líneas invadían la acera más la siembra cementada y eso era ilegal.⁶⁰ Reconoció que el accidente ocurrió entre la Avenida Andalucía y la Avenida de Diego, a lo largo de la Avenida Roosevelt, siendo al lado Norte que ubican los comercios por lo que está prohibido estacionarse de 7:00 a

⁵⁷ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 112.

⁵⁸ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2015, pág. 114.

⁵⁹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 125.

⁶⁰ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, págs. 142-143.

9:00AM.⁶¹ Admitió que el accidente ocurrió a las 3:00 PM fuera de los horarios que prohíben estacionarse en la avenida.

El Juicio continuó el 25 de febrero de 2015. A base de la Foto 7 del Exhibit 1 dijo que lo que había en el área plantal es una rampa para la entrada y salida de los automóviles y admitió que la Lexus estaba en una inclinación.⁶² Admitió que no buscó datos sobre la construcción de esa rampa y que no se delinea bien la cuneta.⁶³

Afirmó que las gomas de la Lexus están dentro del área de la rampa, del área plantal.⁶⁴ A base de las fotos, dijo que aparentaban haber 24 o 25 pulgadas entre la goma de la Lexus y el asfalto.⁶⁵ Sobre el momento en que el Sr. Acosta Recurt tomó la decisión de girar en su rumbo, contestó lo siguiente:

P A base de los números, a base de lo que usted ha explicado aquí... A base de lo que usted ha explicado aquí y a base de los números que en la tarde de ayer el licenciado López Bergollo discutió con usted, mire a ver si en el momento en que el Sr. Acosta entra en el área de rodaje y gira a la izquierda tiene que ver la guagua de frente.

R ¿Cuándo llega a la esquina de la guagua, gira a la izquierda, ve la guagua...?

P A la izquierda, y está caminando nuevamente por oeste a este...

R Unjú.

P ... la guagua la tiene que ver frente a él. ¿Correcto?

R Sí señor, correcto.

P Correcto. Mire a ver si es o no cierto que un hombre de sesenta y cinco (65) años como el Sr. Roberto Acosta, cuando se adentró a esa área de rodaje, o la vía pública de la Franklin Delano Roosevelt, debió haberse ocupado de ver qué es lo que venía frente a mí.

R Sí.

P Y en esa misma forma, siendo el Sr. Acosta un hombre prudente y razonable, a menos que estuviera distraído, tuvo que haber visto la guagua.

R Sí.

.....

P Si al momento en que el Sr. Acosta entró en la vía pública y giró a la izquierda se encontró de frente con el autobús que viene de frente hacia él, si él corrió el riesgo de seguir caminando hacia el frente. Si lo corrió. ¿Se corrió el riesgo, sí o no?

⁶¹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, págs. 147-148.

⁶² Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 25 de febrero de 2016, págs. 45-48.

⁶³ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 25 de febrero de 2016, pág. 51.

⁶⁴ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 63.

⁶⁵ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 24 de febrero de 2016, pág. 66.

R Sí.⁶⁶

En el recontrainterrogatorio reconoció que las fotos que se le presentaron reflejaban que había espacio para llegar a la guagua Lexus, moverse hacia la izquierda y seguir caminando.⁶⁷ Repitió que la guagua necesitaba un mínimo de 130.8 pies para poder ejecutar su maniobra de evasión y no impactar al peatón, pero que al éste moverse, se redujo en 12 pies por lo que quedó en 119.88.⁶⁸ Afirmó que, de no poder ejecutarse la maniobra de evasión dentro del espacio que hay disponible, el accidente ocurre y que, bajo ese escenario, el chofer no tenía espacio para ejecutar la maniobra que lo hubiese llevado a no impactar al Sr. Acosta, por lo que fue un accidente inevitable.⁶⁹

La segunda testigo fue la Dra. María Milagros Sánchez Bonilla, psiquiatra con una subespecialidad en geriatría psiquiátrica. Se estipularon sus cualificaciones como perito.⁷⁰ Relató que para el 2005 los codemandantes solicitaron sus servicios como perito y que los entrevistó a cada uno. Indicó que el Exhibit 2 era su Informe Pericial. Narró que, al evaluar a la Sra. Frías ésta tenía 63 años de edad y la queja principal que le relató fue problemas de depresión, ansiedad, y de no dormir bien luego del fallecimiento de su esposo hacía dos años.⁷¹ Relató que, según le expresó la Sra. Frías, el día de los hechos no despidió a su esposo y, habiendo notado luego que éste no regresó a la hora usual, vinieron sus hijos y vecinos, y su hijo le contó de la tragedia. Sostuvo que ella le relató que le dio un ataque de nervios, que lloró y perdió control de sus emociones, así como sintió que fue injusta la forma en que murió y sintió rebeldía y se afectó su

⁶⁶ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 25 de febrero de 2016, págs. 89-93.

⁶⁷ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 25 de febrero de 2016, pág. 105.

⁶⁸ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 25 de febrero de 2016, pág. 107.

⁶⁹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 25 de febrero de 2016, págs. 108-109.

⁷⁰ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 25 de febrero de 2016, pág. 113.

⁷¹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 25 de febrero de 2016, pág. 118.

sistema de creencias.⁷² Describió que la Sra. Frías tenía síntomas compatibles con una depresión moderada y reacciones de ansiedad.⁷³

Declaró que un luto que debió durar dos meses, a la Sra. Frías se le retrasó por la forma en que murió su esposo quien era con quien más pasaba tiempo. Relató que ella no tenía ningún historial psiquiátrico previo y que después del evento empezó a tener problemas fisiológicos como arritmia cardiaca.⁷⁴ Expresó que no le refirió ningún medicamento. Describió que la Sra. Frías tenía un retraso psicomotor; ánimo ansioso y triste con lágrimas prevalecientes; no tenía intereses pero sí problemas al dormir y el pensamiento recurrente de que fue injusto lo que le pasó a su esposo.⁷⁵ Narró que la Sra. Frías le dijo que perdió todas las expectativas cuando él se fue y que preocupada por sus hijos, trababa de salir de la casa y sobreponerse.⁷⁶ Indicó que le asignó a la Sra. Frías entre un 25 y 50% de incapacidad residual así como un 55 a 65% de funcionamiento global actual y que le diagnosticó depresión con rasgos de ansiedad, siendo un rasgo estrés postraumático.⁷⁷

Expresó que al hijo mayor de la pareja le diagnosticó un desorden con rasgos de depresión y de estrés postraumático causado por tener que identificar el cuerpo y ver su cuerpo en la bolsa negra con la cabeza desfigurada.⁷⁸ Indicó que él le relató que fue un horror verlo así pues él no se merecía eso; que sufrió mucho pues su padre era su amigo y su apoyo y que no podía dormir.⁷⁹ Expresó que le asignó un 65% de función global que es el mínimo

⁷² Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 25 de febrero de 2016, pág. 120.

⁷³ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 25 de febrero de 2016, pág. 122.

⁷⁴ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 25 de febrero de 2016, pág. 126.

⁷⁵ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 25 de febrero de 2016, pág. 130.

⁷⁶ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 25 de febrero de 2016, págs. 132-134.

⁷⁷ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 25 de febrero de 2016, pág. 146.

⁷⁸ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 25 de febrero de 2016, págs. 148-150.

⁷⁹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 25 de febrero de 2016, pág. 152.

necesario. Dijo que lloró tres veces durante la entrevista así como éste recordó con lujo de detalle lo sucedido dos años después. En cuanto a la Sra. Denisse, a quien entrevistó en cuatro ocasiones, por una hora, dijo que ésta tenía depresión diagnóstica, desorden de ansiedad con rasgos depresivos y rasgos de PTSD. Indicó que cuando a ésta se le dijo de lo sucedido con su padre, perdió el control de sus emociones y se volvió como loca y lloró.⁸⁰ Le asignó una función global de 67%. Declaró que ésta se ha visto afectada por pensamientos y problemas de dormir.

En su conainterrogatorio, afirmó que, al reunirse con la Sra. Frías ésta no había recibido tratamiento psiquiátrico en torno a esta situación y que, transcurridos diez años, no la había reevaluado.⁸¹ Admitió que el Sr. Acosta Frías tampoco recibió tratamiento siquiátrico y que ni a él ni a su hermana los volvió a evaluar.⁸²

El Juicio continuó el 26 de febrero de 2015 con la tercera testigo, la Sra. Denisse Acosta Frías, hija del Sr. Acosta Recurt. Describió como el día de los hechos, al transitar por la Avenida Roosevelt, vio la ambulancia y el tráfico en y pensó que había ocurrido un accidente fatal. Expresó que, estando en su casa con sus hijos menores, le dijeron lo sucedido y empezó a llorar y perdió la cabeza, sin poder creerlo, pues pensó que era imposible que una guagua de la AMA no lo hubiese podido visualizar. Relató que sintió ira, rebeldía y odio pues fue una irresponsabilidad compartida.⁸³ Narró que sus hijos amaban a su abuelo, y que su padre era su amigo y un pilar en su vida.⁸⁴ Expresó que sufrieron mucho al perderlo súbitamente. Adujo que, hasta el último día del sepelio de su padre, se imaginó que éste quedó desmembrado y

⁸⁰ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 25 de febrero de 2016, pág. 161.

⁸¹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 25 de febrero de 2016, págs. 169-170.

⁸² Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 25 de febrero de 2016, pág. 179.

⁸³ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 26 de febrero de 2016, pág. 10.

⁸⁴ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 26 de febrero de 2016, pág. 12.

pensó en todo lo que éste habrá sufrido tirado en el pavimento. Indicó que tuvo dificultades con sus hijos y esposo por la rebeldía, el odio y la ira así como tuvo problemas de sueño el primer año.⁸⁵ Relató que le arrancaron parte de su corazón y que siempre sentiría su ausencia.⁸⁶ En su conainterrogatorio, admitió que nunca buscó ayuda psicológica para manejar la situación.⁸⁷

La cuarta testigo fue la Sra. Frías, quien declaró tener 72 años, haberse casado con el Sr. Acosta Recurt desde el 1962, siendo éste su primo segundo, y haber enviudado en el 2003. Dijo que su esposo estaba retirado pero hacía consultoría con Universal. Relató que el día de los hechos, cuando ya le extrañaba la tardanza de su esposo, llegaron sus hijos con una vecina y le dijeron lo sucedido. Relató que por poco se desmaya; que perdió la razón y que se puso mal y hubo que tranquilizarla. Sostuvo que se rebeló y que, en ese momento perdió su fe. Declaró que se le descontroló la presión alta que tenía y le dieron Xanax. Indicó que estuvo así un año, teniendo que ir a monitorearse cada tres meses. Dijo que padecía de la espalda y que, al momento de los arreglos fúnebres, le dio un espasmo muscular por el que tuvo que atenderse por cuatro meses. Expresó que no ha podido superar el sentido de pérdida y soledad y que tuvo episodios de llanto por dos meses. En su conainterrogatorio admitió que no recibió tratamiento psiquiátrico luego del fallecimiento de su esposo.⁸⁸

El quinto testigo fue el Sr. Roberto Acosta Frías, quien relató que el día de los hechos, estando en su trabajo, le llamó su excuñado y le dijo que su padre falleció en un accidente. Expresó que se quedó como bruto y comenzó a llamar al celular de su padre.⁸⁹ Relató que lo llevaron al Parque Central, donde el

⁸⁵ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 26 de febrero de 2016, pág. 18.

⁸⁶ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 26 de febrero de 2016, pág. 20.

⁸⁷ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 26 de febrero de 2016, pág. 26.

⁸⁸ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 26 de febrero de 2016, págs. 54,56.

⁸⁹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 26 de febrero de 2016, pág. 63.

entonces vicepresidente de la empresa en la que laboraba le confirmó lo sucedido.⁹⁰ Afirmó que se desconectó su cerebro de su cuerpo. Indicó que al llegar a la escena, un paramédico le descubrió el cuerpo y vio que era su papá y que, aunque pidió que lo dejaran despedirse, lo llevaron de vuelta al carro.⁹¹

Declaró que le informó a la Sra. Frías, quien no entendía lo que había sucedido.⁹² Explicó que luego su excuñado lo llevó a recoger las pertenencias de su padre en la división de Tránsito en San Juan en donde, al preguntarle, un Policía le dijo que su padre fue pillado por una guagua de la AMA.⁹³ Expresó que sintió como si apagarán el interruptor de la luz y todo quedara oscuro. Indicó que tuvo rabia, molestia y que se rebeló contra la vida. Sostuvo que fue él quien acudió al Instituto de Ciencias Forenses, pues no quería que su familia tuviese la imagen de cómo quedó su padre.⁹⁴

Relató el dolor que sintió en el funeral y que, a insistencias de su hermana, se abrió el féretro y sus familiares pudieron despedirse de su padre.⁹⁵ Dijo que perder a su padre fue como si le arrancaran un brazo.⁹⁶ Sostuvo que fue en la evaluación con la Dra. Sánchez que por primera vez habló de lo que sintió al ver a su padre; que no durmió como por mes y medio y que tuvo pérdida de apetito e interés por año y medio.⁹⁷ En su contrainterrogatorio, admitió que no recibió tratamiento psiquiátrico.⁹⁸

Continuó el desfile de prueba el 2 de marzo de 2015 con el testimonio del Ing. Rivera, cualificado como perito en ingeniería, mecánica y reconstrucción de accidentes. Declaró que para preparar su Informe el 20 de octubre de 2009, el Exhibit 2, vio la Demanda y las contestaciones; el Informe de la Policía con las

⁹⁰ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 26 de febrero de 2016, págs. 66-67.

⁹¹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 26 de febrero de 2016, pág. 69.

⁹² Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 26 de febrero de 2016, pág. 74.

⁹³ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 26 de febrero de 2016, pág. 78.

⁹⁴ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 26 de febrero de 2016, pág. 83.

⁹⁵ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 26 de febrero de 2016, págs. 88-89.

⁹⁶ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 26 de febrero de 2016, pág. 91.

⁹⁷ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 26 de febrero de 2016, págs. 94-95.

⁹⁸ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 26 de febrero de 2016, pág. 98.

fotos; la Declaración Jurada del Agente; la Deposition del Sr. Díaz; el Informe Médico Forense; el certificado toxicológico; la certificación de velocidad del DTOP, información técnica de los vehículos, literatura, información del US Naval Observatory, y fotos a color. Señaló que acudió al lugar con fotos en mano, tomó medidas adicionales e hizo un dibujo a escala.⁹⁹

Expresó que el día de los hechos, el Sr. Acosta caminaba por la acera de la Avenida Roosevelt, en dirección Oeste-Este y se encontró con la guagua Lexus y con otro vehículo amarillo que estaba cruzado sobre la acera, y decidió tomar la vía de rodaje para seguir cruzando a lo largo de la Lexus. Afirmó que cuando casi terminaba de pasar la Lexus, que medía 16 pies, la guagua de la AMA lo impactó y lo tiró en contra del lado de la Lexus, causándole una huella al metal del vehículo y él cayó al pavimento, donde falleció.¹⁰⁰ En torno a la Foto 13 del Exhibit 1, identificada como la Foto 4 en su Informe, afirmó que refleja que había varios vehículos estacionados, y que, en la esquina frontal derecha de la Lexus, y la esquina trasera derecha del carro amarillo hay una dama parada por lo que había espacio suficiente para que ella se colocase allí. En torno a la Foto 15 del Exhibit 1, identificada como Foto 5 en su Informe, dijo que en el espacio frente a la Lexus había policías reunidos y se ve al fondo la escalera de Specchio lo que sugiere que había espacio frente a la Lexus, caminando hacia la izquierda. Indicó que, entre el frente de la Lexus y la parte trasera del vehículo Volvo había más de tres pies.¹⁰¹

Describió que, aun cuando estaba un poco inclinada, la Lexus, que tenía unas 76 pulgadas de ancho estaba ubicada en el “planting” cementado que medía unas 78 pulgadas. Al comparar las Fotos 1, 3 y 36 dijo que la Lexus no estaba en la cuneta ni en la

⁹⁹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, pág. 10.

¹⁰⁰ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, pág. 12.

¹⁰¹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, pág. 15.

acera. Adujo que, a tenor de su estudio pericial completo, el Sr. Acosta tenía la opción de desviarse a la derecha, hacia la carretera, hacia la izquierda por la acera o detenerse.¹⁰² Expresó que no había nada físicamente que le impidiese seguir hacia su izquierda tomando la acera.¹⁰³ A tenor de donde se encontró el cadáver y la huella que dejó el impacto sobre la Lexus, concluyó que, al ocurrir el accidente, el Sr. Acosta discurría por la vía de rodaje, por el pavimento del costado izquierdo de la Lexus. Declaró que en la Foto 29, identificada como la 8 en su Informe, se observa que entre el cadáver, que yacía sobre la vía de rodaje, y el vehículo está la cuneta, así como se ve el golpe en el lado izquierdo trasero de la Lexus y que el Sr. Acosta estaba casi terminando de cruzar ese costado de la Lexus cuando la guagua lo impactó.¹⁰⁴

Indicó que, como surge de su Informe, a base de la literatura profesional calculó que el Sr. Acosta caminaba a una velocidad de 3.45 pies por segundo, mientras que el Ing. Mattei estimó esa velocidad en 4.11 pies por segundo. Adujo el Ing. Rivera que le asignó una velocidad más lenta pues, por su edad, altura y peso, el Sr. Acosta no representaba el promedio de la población.¹⁰⁵ Dijo que, a una velocidad de 3.45 pies por segundo, le tomaría 4.64 segundos cubrir los 16 pies.

Estimó que la percepción toma 1 segundo, mientras que la reacción toma 1.5 segundos pues conlleva que el cerebro del individuo que ya vio que hay un peligro reaccione, envíe una señal muscular y toque el pedal del freno. Explicó que mientras el sistema de frenos de un vehículo es hidráulico, los frenos de la guagua son un sistema de 40 pies de largo y para levantar la presión y frenar en el pavimento conlleva, según muchos autores,

¹⁰² Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, pág. 18.

¹⁰³ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, pág. 19.

¹⁰⁴ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, pág. 20.

¹⁰⁵ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, págs. 22-23.

0.6 segundos más por lo que sería 2.5 más 0.6.¹⁰⁶ Afirmó que ese era el tiempo de percepción y reacción del individuo y su máquina por que la meta es frenar. Calculó el tiempo de percepción y reacción del chofer en 3.1 segundos.¹⁰⁷

A base de su Informe, dijo que cuando el Sr. Acosta comenzó su paso por la Avenida, la guagua de la AMA estaba a 156.5 pies de distancia. Expresó que el peatón se adelantó 4.64 segundos. Indicó que la diferencia con el cálculo de 130 pies del Ing. Mattei, fue porque él le asignó una velocidad mayor al peatón en su caminar.¹⁰⁸ Explicó que concluyó que la guagua transitaba a 23MPH, prácticamente la misma velocidad que calculó el Ing. Mattei.

Expresó que, para detenerse sin impacto, el chofer necesitaba 104.6 pies, más, al concluir su periodo de reacción es que comienza a frenar lo que podría tomarle 67.9 pies por lo que era de 172.5 pies que consiste de la distancia con respecto al tiempo de percepción y reacción más la distancia que tenía para frenar si decidía hacerlo.¹⁰⁹ Aclaró que la diferencia con la medida del Ing. Mattei es que él usó un valor para el tiempo de reacción y percepción de 2.5. El Ing. Rivera explicó que, como sugieren las revistas de reconstrucción de accidentes le añadió el 0.6, diferencia que se debe mayormente al sistema de frenos.¹¹⁰

Explicó que tomó el coeficiente de frenado de 40% y un coeficiente de frenado dentro de la superficie, que se refiere al coeficiente de fricción entre la llanta y el pavimento de 0.65, pues estaba bastante pulido y no eran gomas ni un sistema nuevo, dado que la guagua era del 1995.¹¹¹ Adujo que al ser una guagua pesada, eligió 0.65 que está cerca del máximo mientras que el 0.72

¹⁰⁶ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, pág. 25.

¹⁰⁷ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, pág. 29.

¹⁰⁸ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, págs. 31-32.

¹⁰⁹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, pág. 35.

¹¹⁰ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, págs. 37.

¹¹¹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, pág. 38.

que usó el ingeniero Mattei fue un poco alto.¹¹² En una pizarra en corte abierta calculó que la distancia inicial de 156.5 pies y una distancia de 172.5 de reacción y frenado reflejan que tendría que detenerse 16 pies más allá del peatón, lo que implica que no tenía espacio suficiente para detenerse.¹¹³ Afirmó que, tanto en su ecuación como en la del Ing. Mattei el accidente era inevitable.¹¹⁴ Adujo que otra maniobra de evasión hubiese sido que el chofer lograra cambiar de carril, pero que dicho cambio le toma sobre 200 pies, más el tiempo de la distancia que necesitaba para reaccionar que, según la literatura es de 0.2 a 0.25 segundos más que para frenar, por lo que frenar era lo más rápido que haría. Expresó que bajo el escenario que examinó, hubiese ocurrido el accidente pues necesitaba más distancia que la disponible.¹¹⁵

En su conainterrogatorio afirmó que, según lo midió, la distancia entre el punto de impacto y la posición final de la guagua fue 87 pies, distancia que recorrió la guagua para detenerse.¹¹⁶ Admitió que, al preparar su Informe estudió la deposición del Sr. Díaz quien declaró que la Lexus estaba trepada entre la acera y el carril derecho y que, ante ello, se tiró al carril del medio y que, cuando pasó el semáforo vio la Lexus.¹¹⁷ Explicó que, probablemente, al encontrarse con el vehículo amarillo y de frente la Lexus, el Sr. Acosta decidió salir de la acera un poco hacia la derecha y es entonces cuando pone un pie en el encintado, que es lo que él llama el asfalto. Afirmó que el chofer iba pasando el semáforo y ve la Lexus.¹¹⁸ Indicó que la Lexus medía 70 pulgadas y el peatón setenta y cuatro pulgadas y que no había controversia sobre el hecho de que el chofer estaba sentado alto, de 3 a 5 pies de altura, con completa visibilidad por encima de la Lexus. Sin

¹¹² Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, pág. 39.

¹¹³ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, pág. 41.

¹¹⁴ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, pág. 42.

¹¹⁵ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, pág. 43.

¹¹⁶ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, pág. 46.

¹¹⁷ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, pág. 47.

¹¹⁸ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, pág. 64.

embargo, adujo que el peatón estaba detrás de la Lexus y que el chofer estaba lejos aún.¹¹⁹

Admitió que la Foto 13 del Exhibit 1 refleja más vehículos estacionados en el área que lo que indicó en su Informe que existían.¹²⁰ Afirmó que fue antes de llegar a dichos vehículos o al llegar a la Lexus que el peatón se fue al asfalto, pero negó que, de haber sido antes de los vehículos, el chofer, al ver la Lexus, también viese al peatón tirándose a la carretera.¹²¹ Expresó que la Lexus medía 6 pies 6 pulgadas de ancho y que aun añadiendo el ancho del espejo retrovisor que debía añadir de 5 a 7 pulgadas, probablemente no salía hacia el pavimento, pues su parte frontal estaba inclinada hacia adentro. Afirmó que, por dicha inclinación, el peatón tiene una percepción de que el vehículo estaba más cerca del carro amarillo, y ve que la parte de atrás está más afuera.¹²²

Declaró que, en la deposición del Sr. Díaz, éste expresó que había varios carros que estaban casi pegados a la Lexus; que no podía pasar entre ellos y que no frenó, pues no vio al peatón.¹²³ Afirmó que, a la medida de 156 pies, el chofer y el peatón podían verse el uno al otro.¹²⁴ Declaró que, desde el punto de impacto a donde el chofer frenó había 87 pies. Afirmó que el Sr. Díaz en su deposición dijo que tenía familiaridad con la ruta y que por eso, al ver vehículos estacionados en la acera, en particular la Lexus, trató de echarse hacia la izquierda. Admitió que no midió la distancia entre la escalera a la Lexus y que la acera estaba disponible.¹²⁵ Expresó que cuando fue al sitio donde estaba la rampa era un “planting strip” que fue modificado hacía ya casi 12 años y admitió que hubo una modificación para formar una rampa

¹¹⁹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, pág. 67.

¹²⁰ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, págs. 67-70.

¹²¹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, pág. 71.

¹²² Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, pág. 73.

¹²³ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, págs. 75-76.

¹²⁴ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, pág. 77.

¹²⁵ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, págs. 94-95.

y darle acceso a los vehículos para que se estacionen perpendicularmente.¹²⁶

Expresó que el chofer frenó instintivamente pero que, dijo en su deposición, que no frenó inmediatamente pues tenía pasajeros.¹²⁷ Admitió que al dividir los 87 pies entre la velocidad de 33.73, resultaba un tiempo de 2.58 de percepción, reacción y frenado, pero indicó que ese valor de reacción se debió a que era un reflejo y que no es los 3.1 de cuando hay un reconocimiento y hay que tomar una decisión. Adujo que no pueden relacionarse los dos tiempos de reacción, pues son cosas distintas.

En su redirecto, afirmó que, según surge de la página 18 de su Informe, consideró la posibilidad que el conductor no se percatara a tiempo para detectar al peatón tan pronto se movió a la vía de rodaje, pues se enfocó en cambiar de carril para alejarse de la Lexus y mirar por el retrovisor, lo que le tomó sobre 5 segundos y ya que el peatón había salido 4.64 segundos antes del impacto, no tuvo tiempo de ver al peatón.¹²⁸ Adujo que, bajo ese escenario, asumiendo que el chofer no hubiese visto al peatón, el accidente no se pudo evitar. Afirmó que su teoría no había cambiado.¹²⁹

A preguntas de la Jueza que presidió el proceso, respondió que, por sus medidas, la guagua cabía cómodamente en el carril y que ésta podía haber seguido su camino sin impactar la Lexus. Explicó que el tiempo de reacción fue reflejo de un impacto ya esperado, pues como él había visto la Lexus, estaba atento a que había un peligro ahí¹³⁰ Declaró que él estaba en el proceso de esquivar y moverse, pero que los 87 pies son dos guaguas, la que mide 40 pies de largo, por lo que fue bastante rápido, o sea, no

¹²⁶ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, págs. 107-109.

¹²⁷ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, págs. 114-115.

¹²⁸ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, pág. 148.

¹²⁹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, pág. 154.

¹³⁰ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, pág. 189.

logró cambiar de carril.¹³¹ Explicó que a una guagua le tomaría más moverse de carril que detenerse completamente. Indicó que la distancia que la guagua necesitaba para poder detenerse era de 172.5 pies pero que la distancia disponible era de 156 por lo que, a base de esos números el accidente era inevitable.¹³²

El 3 de marzo de 2015 continuó el desfile de prueba con el testimonio de la Dra. Yocasta Brugal Mena. Se estipuló su calificación como perito en patología forense. Afirmó que, para rendir su Informe, el Anejo 4, el 18 de abril de 2005, usó el Informe de Accidente de Tránsito de la Policía; fotocopia de las fotos de los vehículos; la Declaración Jurada del Agente John Annable López; el Informe de Emergencia Médica; el Informe Médico Forense, y una Contestación a Interrogatorio. Expresó que evaluó los documentos y los hallazgos en el cadáver que obtuvo del protocolo de autopsia que rindió el Dr. Francisco Cortés. Describió que los hallazgos externos fueron abrasiones en la extremidad superior derecha, brazo, codo y antebrazo, mientras que los internos fueron fracturas múltiples en las costillas, laceraciones y contusiones en ambos pulmones, laceración del hígado y laceraciones y contusiones del intestino. Expresó que ello produjo, a su vez, una hemorragia en la cavidad pleural, hemotórax; una hemorragia en la cavidad abdominal, hemoperitoneo, y un golpe en la cabeza, con una hemorragia epicraneal, que ocurrió al caer.

Indicó que ninguna de las lesiones descritas pudo provocar una muerte instantánea. Sostuvo que tuvo tiempo de sangrar, por lo que estuvo con vida posterior al impacto, siendo el promedio de tiempo unos 20 minutos.¹³³ Indicó que no tuvo trauma cerebral y que, aun cuando podía perder consciencia a medida que perdía sangre, lo más probable es que estaba consciente. Describió al

¹³¹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, pág. 191.

¹³² Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 2 de marzo de 2016, pág. 193.

¹³³ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 3 de marzo de 2016, pág. 14.

peatón como un hombre grueso y alto, 6'2" y 240 libras. Expresó que quedó pillado entre la Lexus y la guagua, como lo indican las lesiones que tiene en el cuerpo, que, en su mayor parte, fueron en el lado derecho.¹³⁴ Indicó que no había evidencia alguna de que el cuerpo estuviese alejado y fuese arrastrado.¹³⁵ Expresó que hubo compresión del tórax, del abdomen, entre la guagua y la Lexus y se produjo una presión fuerte, mayor en el lado derecho donde recibió el impacto y menor en el lado izquierdo. Indicó que se produjeron fracturas múltiples en las costillas, pues hubo como un estallido.¹³⁶ Indicó que el brazo, la extremidad superior derecha, fue el primer golpe y lo acerca a la guagua.

Adujo que del lado derecho, tenía 10 costillas fracturadas, de la 2 a la 12 mientras que en el lado izquierdo de la 3 a la 7, cuatro costillas y hubo fractura en el esternón. Según expresó la perito, los paramédicos trataron de resucitarlo pero no pudo decir si ellos dijeron que hubo una probabilidad real de ello o no. La Dra. Brugal opinó que, lo que con mayor probabilidad le produjo la muerte al Sr. Acosta Recurt fue un severo trauma del tórax y del abdomen. Expresó que se produjo una hemorragia interna y que, si bien el patólogo no describió la cantidad de sangre que perdió, pudo haber muerto por la pérdida rápida de sangre o por un problema de respiración que se llama "flail chest" en el que una parte del tórax va para un lado y la otra para el otro lado a raíz de la cantidad de costillas fracturadas.¹³⁷ Afirmó que, también una gran cantidad de sangre en el tórax pudo causarle falta de aire dentro del pulmón, pero que en este caso la lesión de órganos vitales como el pulmón y el hígado, el sangrado y las costillas fracturadas, todo le llevó a la muerte.¹³⁸ Reiteró que no fue una muerte inmediata pues sangró

¹³⁴ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 3 de marzo de 2016, pág. 20.

¹³⁵ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 3 de marzo de 2016, pág. 25.

¹³⁶ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 3 de marzo de 2016, pág. 28.

¹³⁷ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 3 de marzo de 2016, pág. 31.

¹³⁸ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 3 de marzo de 2016, pág. 32.

bastante y que las costillas fracturadas causan dolores severos, en especial al respirar.¹³⁹

Al ser contrainterrogada indicó que las lesiones no son compatibles con que la guagua le dio un golpe y lo tiró contra la Lexus, pues no hay lesión en las piernas y, la forma en que se fracturan las costillas dice claramente que fue pillado entre los vehículos. Aun cuando declaró que él no estaba en la carretera, pues las fotos reflejan que la Lexus no estaba en la calle, admitió que, en su Informe, ubicó al peatón en el carril derecho interno.¹⁴⁰ Alegó que al ver bien las fotos, se dio cuenta de que había un espacio entre el carril y la Lexus.

Admitió que vio el Informe Médico Forense, pero no el video de forense ni las fotos de la autopsia.¹⁴¹ Aceptó que el Dr. Cortés no habló de cuánta sangre había en las cavidades pleurales ni en el hemiperitoneo, así como tampoco describió las laceraciones hepáticas.¹⁴² Dijo que la cara se describió como cianótica y que eso ocurre por el problema pulmonar y por falta de oxigenación.¹⁴³ Aclaró que dio un aproximado del tiempo en que estuvo vivo y admitió que lo de los 20 minutos no lo incluyó en su informe así como tampoco citó tratados o literatura como apoyo.¹⁴⁴ Citó su experiencia personal, de haber hecho más de 15,000 autopsias. Declaró que el peatón se rozó con la guagua al mover el brazo hacia la parte del frente del cuerpo y de derecha a izquierda.¹⁴⁵ Admitió que para realizar su informe en el 2005 no vio el cuerpo del Sr. Acosta en las fotografías oficiales de la Policía en el lugar del accidente. Se argumentó una moción de desestimación por parte de todos los codemandados, al amparo de la 39.2 de

¹³⁹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 3 de marzo de 2016, pág. 33.

¹⁴⁰ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 3 de marzo de 2016, pág. 36.

¹⁴¹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 3 de marzo de 2016, pág. 41.

¹⁴² Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 3 de marzo de 2016, págs. 43-44.

¹⁴³ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 3 de marzo de 2016, pág. 45.

¹⁴⁴ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 3 de marzo de 2016, págs. 54-55.

¹⁴⁵ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 3 de marzo de 2016, págs. 68.

Procedimiento Civil, *supra*. En cuanto a esta solicitud, el TPI se reservó la determinación.

El Juicio continuó el 4 de marzo de 2015 con el testimonio del Sr. Díaz, chofer de la AMA desde el 1 de diciembre de 1997. Afirmó que, para el 15 de enero de 2003, estaba asignado a la ruta Metrobus 2 que recorría por toda la Roosevelt hacia San Patricio. Dijo que, dirigiéndose hacia Bayamón, vio que frente al “beauty parlor” había parada una Lexus y, dado que la guagua de la AMA es muy ancha, trató de tirarse al lado izquierdo, para no impactar la Lexus.¹⁴⁶ Relató que verificó por el espejo retrovisor, a mano izquierda, y trató de cambiarse de carril, cuando sintió un impacto. Indicó que no se llegó a cambiar de carril.¹⁴⁷ Adujo que, al sentirlo, paró a ver lo que había impactado y, al bajarse de la unidad vio a una persona tirada en el pavimento. Declaró que, antes de verla en el piso, no vio a esa persona en ningún momento.

Afirmó que trató de comunicarse con el 911 pero que no le contestaron y luego llamó al Centro de Comunicaciones de su trabajo y le dijeron que esperara que llegara la Policía. El Sr. Díaz expresó que luego llegaron dos policías que lo entrevistaron sobre lo sucedido. Afirmó que le dijo a los policías que la primera vez que vio al peatón fue cuando éste estaba tirado sobre el pavimento y que luego policías de la división de tránsito lo pusieron en una patrulla hasta que le hicieron las pruebas de dopaje.¹⁴⁸ A base de la Foto 2, dijo que surgía que habían carros estacionados en el área, pero indicó que no tuvo oportunidad de caminar entre esos carros y que nunca lo intentó.¹⁴⁹

En su conainterrogatorio admitió que fue depuesto el 16 de agosto de 2006, momento en que tenía los datos más frescos.¹⁵⁰

¹⁴⁶ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 4 de marzo de 2016, pág. 9.

¹⁴⁷ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 4 de marzo de 2016, pág. 10.

¹⁴⁸ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 4 de marzo de 2016, págs. 12-13.

¹⁴⁹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 4 de marzo de 2016, pág. 13.

¹⁵⁰ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 4 de marzo de 2016, pág. 17.

Expresó que, por haber pasado mucho tiempo, no recordaba cuál era la parada anterior al lugar donde ocurrió el impacto, pero dijo que ese día no hizo parada ahí por el semáforo. Indicó que tenía la luz verde y que siguió a la misma velocidad que venía. Expresó que el cristal de la guagua que manejaba no tenía ninguna obstrucción y que una vez se monta y se sienta en la guagua queda alto y con visibilidad completa de lo que está al frente en ese momento.¹⁵¹

Admitió que, desde la parada del semáforo tenía visibilidad de la Lexus que estaba en la acera y que no le invadía el carril pero, siendo tan ancho su vehículo, si pasaba pegado podría impactarle.¹⁵² Dijo que, a la fecha del accidente, llevaba 6 años de chofer de la AMA y como nueve meses en esa ruta. Admitió que la primera persona que lo entrevistó fue un agente en el lugar de los hechos, y dijo que era incorrecto que le indicase al policía que observó un peatón que caminaba por la extrema derecha del carril derecho.¹⁵³ Cuando se le preguntó si era previsible para un chofer experimentado como él que los peatones al no tener paso en la carretera se moviesen al encintado o al carril para poder pasar por detrás de los vehículos dijo que se suponía que no. Expresó que no tenía que darles paso a los peatones al ser una avenida.

Ante preguntas de la Jueza dijo, sabiendo que es una avenida, se supone que las personas tengan las debidas precauciones.¹⁵⁴ Dijo que desde que pasó la luz está viendo la Lexus y que estaba buscando para el carril izquierdo para no impactarla, pero que siguió por el carril, pues los carros que pasaban no le dieron paso. En el recontrainterrogatorio indicó que frenó rápidamente al sentir el impacto pero que no fue de cantazo, pues llevaba personas dentro de la guagua.¹⁵⁵ Dado que los

¹⁵¹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 4 de marzo de 2016, pág. 21.

¹⁵² Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 4 de marzo de 2016, pág. 23.

¹⁵³ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 4 de marzo de 2016, pág. 28.

¹⁵⁴ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 4 de marzo de 2016, pág. 33.

¹⁵⁵ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 4 de marzo de 2016, pág. 35.

testigos doctores peritos restantes no podrían venir, se pidió que se aplicase la presunción de que sería testimonio adverso.¹⁵⁶

El segundo testigo del Sr. Rodríguez de la Paz, esposo de la Sra. Sierra Ramos, declaró que para el 15 de enero de 2003 su esposa lo llamó para decirle que había ocurrido algo en el salón de belleza en el que estaba y que pasara por allí. Indicó que llegó en su vehículo, un Acura RL blanco que se ve en las Fotos 2 y 3 del Exhibit 1, el que está al frente y dijo que lo estacionó ahí de forma diagonal, según le dijo que lo hiciese un policía. Dijo que llegó y caminó hacia su esposa y que ella estaba en las escalinatas del salón. Identificó que la dama que aparece en la Foto 13 del Exhibit 1 es su esposa y dijo que aparecía frente a la guagua de ella, como entremedio de dos carros allí. Dijo que ella estaba entremedio de dos automóviles, de la Lexus y el carro amarillo, entre los cuales había de tres a cuatro pies y dijo que pasó por ese espacio caminando, llegó e inmediatamente pasó por dentro del carro y fue a donde ella estaba.¹⁵⁷

La próxima testigo fue la Sra. Gloria Sierra Ramos. Dijo que el 15 de enero de 2003 fue al salón de belleza para realizar una cita y estuvo como 10 minutos frente al mostrador del salón. Alegó que, al voltear para irse del salón vio que alrededor de su guagua había un tumulto de personas y que había atropellado a un peatón. Dijo que llamó a su esposo para ver cuáles eran los pasos a seguir y que él llegó a donde ella. Relató que las Fotos 2 y 3 mostraban el carro de su esposo, el automóvil blanco. Cuando se bajó su esposo caminó por entre la guagua y el carro que estaba estacionado. Dijo que fue entre la Lexus y el volvo amarillo. Sobre la foto 13 dijo que, sale ella entre el volvo amarillo. Expresó que estaba parada entre los dos carros, que entre ellos podía haber

¹⁵⁶ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 4 de marzo de 2016, pág. 44.

¹⁵⁷ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 5 de marzo de 2016, pág. 55.

cuatro a cinco pies, pues dijo que había un espacio entre su cuerpo y el carro amarillo.

El Juicio continuó el 5 de marzo de 2015 con el testimonio de la Sra. Yolanda Delgado Díaz, quien operaba el negocio Specchio Salón. Explicó que el local tenía 4 estacionamientos al frente, pero también tenía alquilados 10 estacionamientos en el local siguiente a la parte de atrás por lo que tenía 14 estacionamientos. Dijo que el 15 de enero de 2003 a eso de las 2:30PM estaba en el negocio trabajando, y de repente vió que la guagua de la AMA se detuvo un poco más adelante y vio que, quien luego se enteró era el chofer, se sentó en la grama que había allí, unas palmeras, con la cabeza baja, como aturdido.

El último testigo fue el Agente John Annable López. Se solicitó que se le permitiese ver ciertos documentos para refrescar su memoria antes de declarar. Expresó que vio el Informe de Accidente que hizo, el Informe Estadístico de la Policía, la Declaración Jurada que prestó al culminar la investigación, y la decisión que se toma luego de concluir la investigación pues la fiscal en este caso decidió que no había elementos para presentar cargos al conductor de la guagua. Dijo que se graduó en el 2001 por lo que, para la fecha del accidente en el 2003, llevaba dos años en la Policía y laboraba para la División de Tránsito de San Juan. Aun cuando, a raíz de una lectura del informe estadístico que preparó, la Declaración Jurada y de ver las fotos, expresó que el 15 de enero de 2003 hubo un accidente fatal donde falleció un caballero, hizo la salvedad de que no podía hablar en detalle del accidente porque habían pasado 12 años ya de lo ocurrido.

Declaró que el informe estadístico es un informe preliminar de una investigación y que su contenido no necesariamente indica la decisión que se ha de tomar. Indicó que ese informe tenía que entregarlo el mismo día, en ocho horas. Citó también que fue un

accidente a las 3:00 PM de la tarde y que siempre hay presión de los jefes para reabrir la vía de rodaje. Dijo que indicó que el responsable era el conductor de la guagua de la AMA y dijo que tenía que hacer el informe y que no hubo testigos.¹⁵⁸ Explicó el proceso para realizar la investigación y dijo que el Fiscal es quien decide si se radican cargos. Reiteró no acordarse del accidente.¹⁵⁹ Relató que observó una foto en particular porque quería ver si había espacio entre la Lexus y otro vehículo y, precisamente, vio una dama que estaba parada entre la guagua y la Lexus. Afirmó que entiende por eso fue que se decidió no presentar cargos criminales contra el conductor.¹⁶⁰ A raíz de la Declaración Jurada, sostuvo que se concluyó el chofer no fue negligente. Indicó que el resultado final de la investigación fue la Declaración Jurada ante la Fiscal, la decisión de no radicar los cargos, pues la negligencia fue del peatón.¹⁶¹

En su contrainterrogatorio, dijo que, a la fecha del incidente, llevaba un año y 11 meses como oficial de tránsito en San Juan. Dijo, a base de la Foto 36 que la Lexus estaba sobre el cemento.¹⁶² Dijo que el Informe de Accidente manifiesta que entrevistó al chofer de la guagua. Afirmó que su entrevista no refleja que el chofer pegara el freno. Admitió que el informe dice que el chofer le dijo que observó al peatón y que indicó que la Lexus estaba estacionada en la acera.¹⁶³ Dijo no recordar quien es el hijo del peatón ni haberle indicado que el accidente ocurrió porque la guagua no le cedió el paso al peatón. Expresó que se dejaba llevar por lo que escribió en su Declaración Jurada.¹⁶⁴ Dijo que, según la Declaración Jurada, no entrevistó personas ni ninguno vio o

¹⁵⁸ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 5 de marzo de 2016, pág. 38.

¹⁵⁹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 5 de marzo de 2016, pág. 41.

¹⁶⁰ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 5 de marzo de 2016, pág. 42.

¹⁶¹ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 5 de marzo de 2016, pág. 43.

¹⁶² Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 5 de marzo de 2016, pág. 49.

¹⁶³ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 5 de marzo de 2016, pág. 60.

¹⁶⁴ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 5 de marzo de 2016, pág. 67.

escuchó nada.¹⁶⁵ Expresó que determinó que el peatón iba por el carril pues si hubiese ido por la cuneta, no cree que esas hubiesen sido las circunstancias en que quedó el cuerpo.¹⁶⁶ A preguntas de la Juez contestó que, al poner en su informe que el chofer observó al peatón, eso debió haber surgido del conductor.¹⁶⁷

Reseñados dichos aspectos, procede discutir los primeros seis señalamientos de error del Sr. Díaz, la AMA y Universal. En apretada síntesis, dichos errores cuestionan diversos aspectos de la apreciación que hizo el TPI de la prueba desfilada en sala. Nos parece pertinente detallar que el TPI concluyó que el Sr. Díaz, quien admitió que llevaba meses manejando esa ruta, debió saber que en la Ave. Roosevelt hay locales comerciales con poco espacios de estacionamiento por lo que a los peatones se les dificulta el paso por la acera y recurren a caminar por el encintado. Descartó el testimonio del chofer a los efectos de que trató de cambiarse al carril izquierdo así como le negó credibilidad, por ser ambiguo, en cuanto declaró que no pudo observar al peatón. Al respecto, le dio credibilidad al Informe de Accidente de Tránsito pues el chofer declaró, bajo excitación el día del accidente, que había observado a un peatón. Concluyó que fue negligente al conducir el autobús pegado al encintado sabiendo que el carril derecho tiene una inclinación hacia la derecha y que había un peatón caminando por dicho encintado. Destacó que las lesiones del Sr. Acosta Recurt reflejaban que quedó pillado entre los dos vehículos. Resaltó que el Sr. Díaz paró el autobús a una distancia de 87 pies, mucho menor a la calculada por ambos peritos. Determinó también que hubo negligencia comparada pues, teniendo disponible espacio para caminar por el lado derecho del vehículo Lexus, el Sr. Acosta Recurt fue imprudente al invadir el encintado. Aun cuando

¹⁶⁵ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 5 de marzo de 2016, pág. 100.

¹⁶⁶ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 5 de marzo de 2016, pág. 102.

¹⁶⁷ Véase, Transcripción Estipulada de la Prueba Oral, 5 de marzo de 2016, pág. 111.

reconoció que, a pesar de que, por la forma en que estaban estacionados frente a Specchio, pudo percibir que no había espacio entre los carros, expresó que lo más prudente era que se cerciorara si había espacio antes de caminar por el encintado. Expresó que existe legislación de travesía estadual de la Avenida Roosevelt que permite el estacionamiento frente a los locales comerciales en la hora y el lugar donde ocurrió el accidente.

Observamos que el TPI pareció validar la teoría de que el Sr. Acosta Recurt percibió que no había espacio para pasar entremedio de los vehículos que estaban estacionados frente a Specchio. Surge de la prueba que esa fue la teoría que esbozó el Ing. Mattei quien propuso que hubo un “efecto de laberinto”. Sin embargo, es menester resaltar que, éste abiertamente admitió en el Juicio que su conocimiento especializado no le permitía expresar una opinión en cuanto a lo que pudo haber percibido el Sr. Acosta Recurt. Aun cuando se presentaron varias fotos tomadas el día de los hechos, las que reflejaban, desde diversos ángulos, los vehículos estacionados frente al negocio Specchio, la realidad es que no podríamos más que especular sobre lo que el Sr. Acosta Recurt percibió y entendió a raíz de lo que observó el día de los hechos.

La prueba demostró, de forma incontrovertida, que el Sr. Acosta Recurt caminaba por la acera de la Ave. Roosevelt, en dirección Oeste-Este y que, en algún punto, al arribar al área ubicada frente al negocio Specchio, encontró allí varios vehículos estacionados diagonalmente. La prueba reflejó que, en la franja de siembra cementada, encontró estacionado el vehículo blanco marca Lexus, cuya parte frontal estaba un poco sesgada hacia la acera. A pesar de las conjeturas al respecto del Ing. Mattei, la realidad objetiva es que no podemos presumir conocer el fuero interno del Sr. Acosta Recurt al momento de los hechos. Sin

pretender conocer los motivos que movieron a tomar dicha decisión, la prueba vertida estableció que intentó rebasar el vehículo Lexus por su lado derecho, por el lado del vehículo que daba hacia la vía de rodaje de la Ave. Roosevelt. Si bien hubo diferencia de criterio, coincidimos con el TPI en que la prueba indica que el Sr. Acosta Recurt optó por caminar por el encintado o la cuneta. Incluso, la prueba sobre los daños corporales apoya que éste caminaba por dicho encintado, cerca del vehículo Lexus, cuando fue pillado por el autobús de la AMA.

Como lo reconoció el propio Ing. Mattei, las fotos tomadas el día de los hechos reflejan que había espacio disponible para que un peatón continuase su paso por la acera, pasando entremedio del vehículo Lexus y los restantes vehículos estacionados frente a Specchio. Reiteramos, aunque entendemos que hacerlo implicó cierto grado de especulación, dicho perito también admitió que el peatón pudo, a la distancia, ver el autobús de la AMA que venía de frente hacia él, por el carril que ocupaba. Así pues, a pesar de ello, el Sr. Acosta Recurt no se detuvo a esperar el paso de dicho autobús, sino que continuó su camino e irrumpió en un área inmediatamente contigua a la vía de rodaje. El pesar que provoca un suceso lamentable, como el que ocurrió en este caso, no puede cegarnos al hecho incuestionable de que el daño que sufrió el Sr. Acosta Recurt se originó en su propio curso de acción. Según la prueba presentada en el Juicio, el Sr. Acosta Recurt era una persona responsable y prudente que gozaba de relativa buena salud para la fecha de los hechos. Es por ello que, debió ejercer mayor precaución y prever que era posible que el Sr. Díaz no pudiese reaccionar a tiempo a su repentina presencia tan cerca del carril.

Ahora bien, ello no implica una ausencia de responsabilidad por parte del Sr. Diaz, la Ama y Universal. Según antes citado, a

tenor de la Ley de Tránsito, y, en particular, al ser un conductor de un autobús de la AMA, el Sr. Díaz tenía el deber de cederle el paso al Sr. Acosta Recurt, aun en caso de que éste hiciese uso ilegal o impropio de la vía de rodaje. Se probó que el día del accidente la tarde estaba soleada y que no hubo ningún obstáculo que impidiese su visibilidad. Tan es así que el Sr. Díaz admitió que, al pasar el semáforo logró divisar el vehículo Lexus y le pareció que estaba invadiendo el carril por el que transitaba.

Al reconocer que vio dicho vehículo, quedó establecida la existencia de un grado de negligencia por parte del Sr. Díaz. Si éste hubiese desplegado su deber de previsión y cuidado, al acercarse al área en el que ya había identificado que estaba ubicado el vehículo Lexus, pudo haber reducido su velocidad o intentado frenar, lo que pudo haber aminorado los daños que sufrió el Sr. Acosta Recurt. No ignoramos que la prueba pericial de ambas partes apunta a que, desde la perspectiva del chofer el accidente fue inevitable. Sin embargo, entendemos que ello se basó en cálculos en los que se consideró la velocidad a la que iba la guagua de la AMA, que, aunque no se demostró rebasara los límites legales¹⁶⁸, pero que, en el contexto de los hechos descritos, pudo exacerbar el efecto del impacto que sufrió el Sr. Acosta Recurt, y por ende los daños corporales que éste sostuvo.

Así las cosas, concluimos que no erró el TPI al determinar que existió en este caso la concurrencia de negligencia por parte del Sr. Acosta Recurt. Sin embargo, ello no dispone de nuestro análisis pues, luego de analizar con detenimiento el expediente ante nos, es forzoso concluir que el TPI erró en su apreciación de los porcentajes de negligencia que debieron serle imputados a

¹⁶⁸ Según el Informe Técnico preparado por el Ing. Rivera el 20 de octubre de 2009, la velocidad máxima permitida en la zona era de 35MPH. A dicho informe se le anejó una Certificación del DTOP de 5 de octubre de 2009 que indica que esa era la velocidad frente al número 1109 de la Avenida F.D. Roosevelt. Véase, pág. 465 del Apéndice del Recurso KLAN 2016-0901.

ambas partes. Consideramos que la imposición de un 85% de responsabilidad al Sr. Díaz no se ajusta a la prueba. Si bien la negligencia de éste contribuyó a los daños que sufrió el Sr. Acosta Recurt, ello no altera el hecho de que quien inició los eventos que desencadenaron en la producción de esos daños fue el propio Sr. Acosta Recurt. Ante ello, concluimos que procede imponerle al Sr. Acosta Recurt un 60% de responsabilidad y un 40% de responsabilidad al Sr. Díaz como conductor de la AMA.

Pasamos ahora a atender los errores planteados por los codemandantes en el recurso KLAN201600958. La discusión antes reseñada dispone del primer señalamiento de error de éstos. Concluimos que no erró el TPI al no imponerle responsabilidad a la Sra. Sierra por el accidente objeto de este caso. La prueba demostró que su vehículo estaba estacionado sobre el área de siembra cementada y no sobre la acera. Las fotos reflejan que, aun cuando sus gomas del frente estuviesen en cierto grado sesgadas hacia la acera, no la obstruían, así como tampoco sus gomas traseras no invadían la vía de rodaje. En última instancia, no se probó que la causa próxima y adecuada del accidente ocurrido fuese responsabilidad de ésta.

Ahora bien, en su segundo señalamiento de error, éstos alegaron que el TPI debió encontrar que hubo temeridad por parte del Sr. Díaz, la AMA y Universal. Aluden, en la redacción de dicho error, a las admisiones que éstos realizaron al contestar la demanda. Observamos que, en su Contestación a Demanda de 9 de marzo de 2004 el Sr. Díaz, la AMA y Universal admitieron que el Sr. Acosta Recurt tuvo que salirse de la acera hacia el encintado de la Ave. Roosevelt dado que el Lexus de la Sra. Sierra interrumpía el libre acceso de los peatones. Nótese, sin embargo, que posteriormente se presentó una Demanda Enmendada. Ello, a su vez, dio lugar a que el 22 de agosto de 2006 la AMA, Universal y el

Sr. Díaz presentaron una nueva contestación en respuesta a dicha alegación enmendada. En su nueva alegación responsiva, no incluyeron tal admisión.

Asimismo, los codemandantes también plantean que hubo temeridad pues se rechazó una oferta transaccional. En su Memorando de Costas y Honorarios de Abogado, el 31 de agosto de 2015, los codemandantes adujeron que el 13 de marzo de 2015, efectuaron una oferta de transacción por la suma de \$275,000 que fue implícitamente rechazada. Solicitaron la imposición de honorarios de abogado, a tenor de las disposiciones de la Regla 35.1 de Procedimiento Civil, *supra*. Al impugnar el memorando de costas, la AMA, el Sr. Díaz y Universal se opusieron a dicha solicitud, pues alegaron que quien único podía efectuar una oferta de sentencia y luego reclamar honorarios por su rechazo y el advenimiento de una sentencia mayor es la parte demandada así como la regla dispone que es de aplicación a ofertas realizadas antes de los 20 días que preceden al comienzo del juicio.

Cabe señalar que la figura de la oferta de sentencia, según definida por la Regla 35.1 de Procedimiento Civil, 32 LPRA Ap. V, se refiere a una propuesta escrita que le dirige “la parte que se defiende de una reclamación” a la parte reclamante mediante la cual se allana a que se dicte sentencia en su contra, a tenor de los términos que contiene la oferta. *Ortiz Muñoz v. Rivera Martínez*, 170 DPR 869, 877 (2007). Del texto mismo de la regla surge que aplica “[e]n cualquier momento antes de los veinte (20) días precedentes al comienzo del juicio”. Regla 35.1 de Procedimiento Civil, *supra*. Como lo refleja la transcripción, el 5 de marzo de 2015, al concluir el desfile de prueba, el TPI invitó a las partes a dialogar sobre la posibilidad de un acuerdo transaccional. Del propio texto de la Regla 35.1 de Procedimiento Civil, *supra*, surge que no es de aplicación a este caso. Nótese que fueron los

codemandantes quienes hicieron una oferta de transacción, habiendo ya concluido el Juicio. De cualquier modo, considerando que ya habían escuchado la prueba presentada por los codemandantes en apoyo de su reclamación, no era irrazonable que los codemandados decidieran no transigir el caso en tan avanzada etapa de los procedimientos.

Adicionalmente, los codemandantes alegan que en este caso debió imponerse responsabilidad en exceso de la póliza pues no surge que se le notificara al asegurado AMA de la oferta de transacción. Sabido es que, de ordinario, una compañía aseguradora responde hasta los límites de responsabilidad que se hayan estipulado en la póliza particular pero, a modo de excepción, si resulta evidente que, ha actuado de mala fe y antepuesto sus propios intereses a los de la parte asegurada, se ha determinado que es razonable imponerle a dicha compañía aseguradora la obligación de pagar cualquier suma en exceso del límite de estipulado en la póliza. *Quiñones López v. Manzano Pozas*, 141 DPR 139, 174 (1996); *Morales v. Automatic Vending*, 103 DPR 281, 290 (1975).

En el caso de autos los codemandantes no pormenorizaron las circunstancias específicas por las que alegan que hubo negligencia o mala fe en el manejo de la oferta transaccional. Su escueta alegación no nos pone en posición de emitir un juicio fundamentado sobre ello. Así las cosas, nos remitimos a expresar que el rechazo de una oferta transaccional no es, de por sí, una conducta que se considere temeraria. En fin, no procedía la imposición de temeridad en este caso. Dado que no se cometieron los errores allí señalados, procede denegar el recurso de apelación instado por los codemandantes en el caso KLAN201600958.

Si bien estamos conscientes de que, de ordinario, nos corresponde dar deferencia a las determinaciones de hechos

tomadas por el foro primario en casos en que hay una vista en sus méritos en la que se recibe el desfile de prueba en corte abierta, no es menos cierto que procede nuestra intervención en casos en los que concluyamos que la apreciación que realice dicho foro no representa el balance más racional y justiciero de la prueba. La adjudicación de los daños y la responsabilidad solidaria impuesta nos parece razonable y está basada en la prueba. No obstante, al evaluar en su totalidad los recursos instados y en particular, los argumentos expuestos en el recurso KLAN201600901, entendemos que procede alterar los porcentajes de responsabilidad asignados por el foro primario, imponiéndole un 60% de responsabilidad al Sr. Acosta Recurt y un 40% de responsabilidad al Sr. Díaz como conductor de la AMA.

Al ajustar las compensaciones otorgadas por el TPI, a base de los porcentajes de responsabilidad aquí dispuestos, resulta que por la causa de acción heredada, la indemnización será de \$100,000 menos el 60%, lo que representa \$40,000; la indemnización a la Sra. Frías Rotger, una suma de \$225,000 menos el 60%, lo que representa \$90,000; al Sr. Acosta, la suma de \$175,000 menos el 60%, lo que representa \$70,000 y a la Sra. Acosta una suma de \$150,000 menos un 60%, lo que representa \$60,000.

IV.

Por los fundamentos aquí expuestos, se modifica la Sentencia, y así modificada, se confirma.

Lo acuerda y manda el Tribunal y lo certifica la Secretaria del Tribunal.

Dimarie Alicea Lozada
Secretaria del Tribunal de Apelaciones