



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 20 SECRETARÍA  
N°40

ASOCIACION INQUIETUDES CIUDADANAS CONTRA GCBA POR OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD  
ADMINISTRATIVA - TRANSPORTE-MOVILIDAD

Número: EXP 1863/2017-0

CUIJ: EXP J-01-00007892-8/2017-0

Actuación Nro: 12371506/2018

Ciudad de Buenos Aires, de diciembre de 2018.

### Y VISTOS; CONSIDERANDO:

I. Que la Asociación Inquietudes Ciudadanas inició la presente demanda contra la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con el objeto de que se la condene a cumplir cabalmente con lo normado por las leyes vigentes en materia de accesibilidad -ley 22.431 y modificatorias- *"cuya finalidad consiste en la supresión de toda barrera arquitectónica"* (fs. 1).

Solicitó que se ordene el cumplimiento impostergable de diversas obligaciones de hacer en todas las calles hoy peatonales sitas en el microcentro de esta Ciudad en las que -según sus dichos- se han rediseñado las calzadas con angostamiento para el paso eventual de automóviles autorizados e instalado conos de cemento para dividir la actual calzada. Agregó que la demandada no previó la construcción de dársenas para el estacionamiento de personas con discapacidad permanente, temporaria o movilidad reducida (fs. 1 y vta.).

Precisó que las obligaciones de hacer en cabeza de la demandada consisten, por un lado, en la construcción, habilitación y/o demarcación de espacios (dársenas) para el acceso y uso exclusivo y excluyente de los automóviles para uso de personas discapacitadas o con movilidad reducida, en ambos lados de cada arteria y conforme a la extensión de cada cuadra en una porción no menor a dos (2) espacios en cada lado de la calzada, los cuales deberían ubicarse a pocos metros de cada esquina y, por el otro, en la extracción o erradicación en forma definitiva de los conos de restricción de estacionamiento y delimitación actualmente existentes, instalados o a instalarse conforme el plan de ampliación de restricción de acceso vehicular en el microcentro porteño dispuesto por parte de las autoridades de la Ciudad (fs. 1 vta.).

Indicó que el fin buscado mediante la presente acción radica en otorgar una efectiva accesibilidad a las personas discapacitadas o con movilidad reducida que

les permita gozar de un ambiente sano a través de adecuadas condiciones de acceso, traslado, seguridad y autonomía, sin restricciones provenientes del ámbito físico urbano, arquitectónico o del transporte, de conformidad con las disposiciones del plexo normativo local e internacional (fs. 1 vta.).

Aseveró que las personas con discapacidad y/o movilidad reducida representan el diez por ciento (10%) de la población mundial y que para su integración y equiparación de oportunidades los Estados deben brindarles la posibilidad cierta y concreta de permanencia y tránsito en las distintas arterias, calles y vías rápidas de la Ciudad, sin los obstáculos que –según su relato- deben sortear a diario (fs. 1 vta.).

Consideró que el presente proceso debe dividirse en dos fases: la primera, atinente a las obligaciones de hacer y la segunda, a la ejecución de la sentencia. Agregó que en esta última etapa deberá formularse un plan de tareas con expresa indicación de los tiempos, costos y plazos de ejecución relativos a la eliminación de la totalidad de los obstáculos (conos) de restricción de estacionamiento y acceso existentes, tales como la construcción o limitación de estacionamiento de uso exclusivo para todo automóvil que posea el “*Símbolo Internacional de Acceso*” (fs. 2). En ese entendimiento, requirió que la sentencia de fondo imponga un plazo de cumplimiento que no exceda el límite temporal fijado por la ley 22.431, el cual –según afirmó- se encuentra holgadamente vencido (fs. 2).

En cuanto a su legitimación activa, sostuvo que el artículo 43 de la Constitución Nacional faculta a las asociaciones a ejercer los derechos que protejan el medio ambiente, a los usuarios y consumidores y a los derechos de incidencia colectiva. Añadió que del ejemplar del estatuto acompañado en autos surgen las facultades y objetos sociales, los cuales propenden al cuidado y preservación del medio ambiente, la investigación y denuncia sobre hechos y actos contaminantes ante autoridades públicas administrativas o judiciales (fs. 2 vta./3).

En lo que atañe a la legitimación pasiva, expresó que demandó a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires dado que dentro de su jurisdicción y competencia dispuso y ordenó convertir en peatonales las calles del microcentro. Señaló que en la accionada debe recaer la responsabilidad del cuidado del medio ambiente, de la calidad de vida y de las condiciones de accesibilidad en todo el ejido de la Ciudad (fs. 3 vta.).



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 20 SECRETARÍA  
N° 40

ASOCIACION INQUIETUDES CIUDADANAS CONTRA GCBA POR OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD  
ADMINISTRATIVA - TRANSPORTE-MOVILIDAD

Número: EXP 1863/2017-0

CUIJ: EXP J-01-00007892-8/2017-0

Actuación Nro: 12371506/2018

Explicó que si en la actualidad una persona discapacitada tuviera que detener y estacionar su vehículo en alguna de las calles del microcentro, ello impediría el paso de cualquier otro vehículo por falta de espacio (fs. 3 vta./4).

Reseñó el marco normativo aplicable al caso. En particular, citó los artículos 20 a 22 de la ley 22.431 –modificados por la ley 24.314–, la ley 962 y el artículo 42 de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires (fs. 3 vta./5 vta.).

Justificó el interés colectivo de su pretensión y consideró que no puede dejarse de lado el contenido social del interés involucrado en el caso puesto que atañe a grupos que deben ser objeto de preferente tutela por su condición de vulnerabilidad en virtud de lo establecido en el artículo 75, inciso 23, de la Constitución Nacional (fs. 6).

Remarcó que la accesibilidad y la discapacidad van de la mano y que ellas mantienen una interrelación estrecha que impone considerarlas en conjunto (fs. 6).

Desde otra perspectiva, estimó que es responsabilidad de la sociedad toda y, especialmente, de los poderes públicos modificar el entorno de modo que pueda ser utilizado en igualdad de condiciones por todos los ciudadanos. Opinó que, contrariamente, el Estado local modificó el ambiente en claro perjuicio del grupo social vulnerable al que hace referencia. Consideró, así, que toda persona que deba acceder al microcentro de la Ciudad a realizar un trámite se convierte en una víctima de la marginación y que se encuentra discriminada frente a una absurda realidad provocada por la omisión y el descuido del gobierno porteño (fs. 7).

Según continuó relatando, el GCBA dispuso en ciertas calles del microcentro dársenas especiales para carga y descarga de mercaderías para uso del transporte privado a fin de abastecer a comercios de la zona, pero excluyó la posibilidad de estacionamiento de los automotores para el desplazamiento de personas con discapacidad o con movilidad reducida (fs. 7 vta.).

Afirmó que las barreras al entorno afectan no sólo a las personas con discapacidad sino también al conjunto de la población y que un ambiente adecuado resulta fundamental para la accesibilidad (fs. 8). Agregó que el Estado demandado

incumplió con los principios de progresividad del derecho ambiental y que su letargo ha puesto en regresividad los derechos de accesibilidad de todo el universo de personas discapacitadas y/o con movilidad reducida que dependen a diario de su vehículo automotor para su desplazamiento (fs. 9).

En cuanto a la representación que invoca, adujo que por mandato constitucional las organizaciones no gubernamentales creadas y autorizadas a funcionar por las autoridades competentes se hallan habilitadas para ejercer en su nombre como así también en el de las generaciones futuras el goce de los derechos como el aquí involucrado (fs. 9).

Expresó que *“la realidad de hoy nos exhibe a las peatonales como hostiles al discapacitado”* (fs. 10 vta.). Consideró que el avance en la peatonalización del microcentro sin haber previsto la habilitación de espacios adecuados en todas las cuadras y arterias para los automóviles de las personas con discapacidad constituye *“no sólo una fuente de marginación social por omisión sino que además restringe la autonomía y libertad que el colectivo social que [le] ocupa precisa y le debe ser garantizado”* (fs. 12).

Sostuvo que el incumplimiento de la normativa protectoria de la accesibilidad de las personas con discapacidad no es sino una verdadera discriminación por omisión y que, al ser el Estado local el autor de tal conducta, el reproche es aún mayor (fs. 13 vta.).

En lo que atañe a la movilidad, explicó que para su abordaje debe tenerse en cuenta la accesibilidad universal que es la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. Añadió que la accesibilidad universal al libre tránsito y estacionamiento de los vehículos pertenecientes a personas con discapacidad o movilidad reducida y/o en los que se trasladan constituye un derecho humano (fs. 14).

Luego de reseñar la normativa supranacional y nacional que –según su criterio– tutela el derecho que considera vulnerado (fs. 14 vta./17), concluyó que resulta ilógico que la Ciudad, a través de la ley 161 y 962, reconozca y garantice la accesibilidad de las personas discapacitadas a los edificios en general pero establezca otras barreras limitantes del acceso de los vehículos a la proximidad plena de los edificios (fs. 17 y vta.).



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 20 SECRETARÍA  
N°40

ASOCIACION INQUIETUDES CIUDADANAS CONTRA GCBA POR OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD  
ADMINISTRATIVA - TRANSPORTE-MOVILIDAD

Número: EXP 1863/2017-0

CUIJ: EXP J-01-00007892-8/2017-0

Actuación Nro: 12371506/2018

Finalmente, fundó en derecho, ofreció prueba e hizo reserva del caso federal y del caso ante la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (fs. 19 vta./22 vta.).

II. Que, asimismo, petitionó el dictado de una medida cautelar mediante la cual se decrete la suspensión de toda nueva obra, hasta tanto se demuestre que el plan incluye la construcción de dársenas y/o zonas específicamente demarcadas y destinadas con la señalética internacional de discapacidad en ambos lados de cada calle de mano única, en cada arteria del microcentro porteño y toda otra calle donde se hubiera proyectado peatonalización, en ambas manos y en número suficiente como para dar satisfacción a las pretensiones deducidas en el presente proceso, en cumplimiento del orden público ambiental (ver acápite "XXII.- Medida cautelar", fs. 22).

Al respecto, mencionó que el plan urbano de conversión en peatonal de las calles del microcentro porteño se encuentra en ejecución y que aún no ha concluido. Esgrimió que la simple observación del estado actual de las peatonales ya construidas y la ausencia de dársenas para estacionamiento de discapacitados fundan la verosimilitud de su derecho. Afirmó que el peligro en la demora se "*explica simplemente por cuanto la ausencia de tales construcciones implica que día a día el derecho que se esgrime se sigue vulnerando*" (fs. 22 y vta.).

III. Que la Secretaría General de la Cámara de Apelaciones del fuero procedió a la anotación de las presentes actuaciones en el Registro de Procesos Colectivos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 del Acuerdo Plenario 4/2016 y además informó que de la compulsión efectuada en la base de datos del mencionado registro no surgían otros procesos en los que se debatan cuestiones análogas a las planteadas en la presente causa (fs. 25).

IV. Que, una vez subsanados diversos defectos formales, en uso de las facultades conferidas por el artículo 29, inciso 2, del CCAyT, se requirió al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires -en adelante, GCBA- que remitiera el plan de peatonalización del área microcentro y, en su caso, indicara las normas que le dieron

sustento. Asimismo se le pidió que informara sobre las obras que ya habían sido llevadas a cabo en el microcentro, especificando si éstas formaban parte de algún plan urbanístico (fs. 97, pto. III).

A fs. 111/118 se agregó un informe de la Dirección General de Regeneración Urbana del Ministerio de Ambiente y Espacio Público en el cual, si bien se efectuaron algunas consideraciones sobre la información requerida, no se cumplió cabalmente con lo peticionado a fs. 97, punto III (ver proveído de fs. 124, punto II).

V. Que a fs. 129/130 vta. la Asociación Inquietudes Ciudadanas denunció la existencia de un hecho nuevo. Relató que, de acuerdo a un informe periodístico del diario *Clarín* del 5 de febrero de 2018, las autoridades gubernamentales habían dispuesto la ampliación de la restricción vehicular en el radio del casco histórico de la Ciudad, sin reparar –a su criterio– en la garantía de accesibilidad de las personas con discapacidad y/o con movilidad reducida.

Destacó que según el informe periodístico el proyecto en cuestión pone el acento en que, peatonalizando el casco histórico, únicamente quienes resulten residentes de la zona, el transporte público de pasajeros y los propietarios de cocheras gozarán de un permiso especial para circular. En este sentido, indicó que nada se dice en torno de la accesibilidad plena al casco histórico por parte de los vehículos destinados al transporte de personas con discapacidades y/o con movilidad reducida (fs. 129 vta.).

Señaló que no se advirtió que la zona cuenta con numerosos edificios en los que se asientan organismos públicos del gobierno. A modo de ejemplo mencionó la Administración Federal de Ingresos Públicos, el Registro Nacional de las Personas, la Cámara Nacional Electoral, el Correo Argentino, la Administración Nacional de la Seguridad Social, entre otros (fs. 129 vta.).

Puso énfasis en la reseña normativa efectuada en el escrito de inicio, tanto nacional como internacional, y en que las condiciones de accesibilidad plena y ambiente sano no admiten ninguna clase de limitación, condicionamiento, exclusión o discriminación (fs. 130).

VI. Que a raíz de la presentación efectuada por la parte actora y dado que no se encontraba trabada la *litis*, se tuvo por ampliada la demandada interpuesta. A su vez, se ordenó poner en conocimiento de la Secretaría General del fuero la ampliación efectuada con el fin de que se proceda a su anotación en el Registro de Procesos Colectivos y, por otro lado, se requirió al señor Secretario General que



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 20 SECRETARÍA  
N° 40

ASOCIACION INQUIETUDES CIUDADANAS CONTRA GCBA POR OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD  
ADMINISTRATIVA - TRANSPORTE-MOVILIDAD

Número: EXP 1863/2017-0

CUIJ: EXP J-01-00007892-8/2017-0

Actuación Nro: 12371506/2018

informe si se habían iniciado otros expedientes con el mismo o similar objeto que el indicado en la presentación de la actora (fs. 131).

VII. Que a fs. 151/152 la accionante, en virtud de lo requerido por el Tribunal a fs. 124, punto I, indicó que el presente proceso colectivo tiene por objeto la defensa y protección de intereses individuales homogéneos, que corresponden a las personas discapacitadas y/o con movilidad reducida. Señaló que la causa fáctica o normativa común que provoca la lesión es la no supresión de toda barrera arquitectónica. En otras palabras, expuso que la accionada ha generado nuevas barreras, adicionales a las existentes, limitando el acceso de los vehículos para el desplazamiento de las personas incluidas en el referido grupo social, lo que –según entiende– importa una discriminación por omisión (fs. 151).

Destacó que es evidente la falta de estudio de impacto ambiental y que ello se refleja en la construcción de barreras adicionales lo cual –según afirma– demuestra que a la demandada no le importan las consecuencias dañosas y/o perjuicios que tales obstáculos provocan para la integración de las personas con discapacidad y movilidad reducida (fs. 151 y vta.).

Reiteró que en las calles peatonales del microcentro de la Ciudad de Buenos Aires no se previeron dársenas para el estacionamiento de los vehículos pertenecientes a las personas discapacitadas o con movilidad reducida (fs. 151 vta.). Explicó que la pretensión se halla focalizada en los efectos comunes de las adecuadas condiciones de acceso, desplazamiento, seguridad y autonomía para el desarrollo de las actividades de la vida diaria de dicho grupo social (fs. 151 vta.).

Por otra parte, expresó que la afectación al derecho a acceder a la justicia de los integrantes del colectivo involucrado abarca el universo de las personas discapacitadas y/o con movilidad reducida (fs. 151 vta.).

Sostuvo que la representación del colectivo se justifica a partir de que la Asociación defiende el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, en autos,

particularmente, a los discapacitados motrizmente en forma temporánea y permanente y/o con movilidad reducida (fs. 151 vta.).

VIII. Que a fs. 153/156 vta. la parte actora afirmó que la accionada no había aportado la información solicitada por el Tribunal y que sólo había mencionado el decreto 341/13 por el cual se creó la Unidad de Proyectos Especiales “*Plan Microcentro*”, cuyo objetivo es el de participar en el desarrollo de las obras de nivelación de calzadas, recambio y modernización de luminarias públicas y modernización de solados en el área de microcentro y ejecutar obras civiles en fachadas de edificios que posean valor patrimonial. Asimismo, añadió que la demandada nada había informado sobre la demarcación de espacios para estacionamiento de discapacitados.

Luego, a fs. 157 se ordenó correr traslado al GCBA de la medida cautelar requerida a fs. 22 y vta., punto XXII, del escrito de inicio y de las presentaciones de fs. 127/130 vta. y 151/152.

IX. Que a fs. 192/198 se presentó el GCBA y petitionó el rechazo de la medida precautoria.

Señaló que el dictado de la medida cautelar requerida le causaría un gravamen irreparable ya que –a su entender– le impediría desarrollar políticas públicas previstas en materia de seguridad y ordenamiento vial (fs. 192 vta.).

Por otro lado, sostuvo que en el *sub lite* no se encuentran reunidos los requisitos legales de admisibilidad de una medida como la requerida en tanto consideró que, además de afectarse el interés público con su dictado, no se halla acreditada la verosimilitud del derecho ni existe peligro en la demora. Añadió que según el informe IF-2018-25522613-DGRU no se encontraba en proceso de licitación ninguna obra nueva a efectuarse en el microcentro de la Ciudad de Buenos Aires (fs. 193).

Destacó que las vialidades semipeatonales implementadas en la zona céntrica de la Ciudad son utilizadas en múltiples ciudades del mundo como base para cambios culturales de reducción del uso de automóviles y el fomento de movilidad sustentable (fs. 193).

Señaló que las obras cuestionadas mejoran el paisaje urbano y la calidad ambiental, mitigan la existente “*isla de calor*”, reducen la contaminación sonora, visual y la polución área, otorgando mayor superficie posible de arbolado y biodiversidad. Agregó que con ellas se mejora ampliamente la seguridad del peatón con movilidad





JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 20 SECRETARÍA  
N°40

ASOCIACION INQUIETUDES CIUDADANAS CONTRA GCBA POR OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD  
ADMINISTRATIVA - TRANSPORTE-MOVILIDAD

Número: EXP 1863/2017-0

CUIJ: EXP J-01-00007892-8/2017-0

Actuación Nro: 12371506/2018

reducida o no, permitiendo cruces de calle a nivel evitado subidas y bajadas de rampas (fs. 193 vta.).

Asimismo, hizo hincapié en que no existen cordones de alto peligro para las personas no videntes y en la incorporación de solados guidores y llanos para permitir desplazamientos de rodados, señalética, mejora de iluminación, prevención de anegamientos, incorporación de equipamientos con bancos, bebederos y maceteros (fs. 193 vta.).

En este sentido, puso de resalto la importancia de las obras realizadas atendiendo a las necesidades de todos los grupos sociales y sostuvo que lejos está de vulnerar los derechos de personas con discapacidades y/o movilidad reducida. Afirmó que el pedido de la medida cautelar se encuentra basado en meras suposiciones y claramente su decisión atenta el interés público ya que impide el ejercicio de sus funciones en la materia (fs. 193 vta.).

Por otro lado, aseveró que las causas que invoca la parte actora para fundamentar la suspensión requerida no se ajustan a la realidad. Precisó que dado que no se halla en proceso de licitación ninguna obra nueva en el microcentro ni en el macrocentro, el peligro en la demora es inexistente y que, en consecuencia, de dictarse la medida, se estaría suspendiendo sin causa alguna la actividad lícita del Estado tendiente a cumplir con las normas de accesibilidad y seguridad vial (fs. 194 vta.).

Manifestó que dio cumplimiento a toda la normativa vigente en materia de accesibilidad (fs. 195). En lo que atañe a las obras realizadas, indicó que también se cumplió con la normativa vigente, teniendo en cuenta especialmente al colectivo de personas con capacidad de movilidad reducida (fs. 195 vta.).

Particularmente, sostuvo que: a) el angostamiento de vehículos es para aumentar la superficie de aceras permitiendo facilitar aspectos como la "caminabilidad" (sic), equipamiento, seguridad y, principalmente, permitir el ancho mínimo necesario para la circulación de sillas de ruedas con pendientes razonables; b) el libre tránsito de vehículos particulares requiere autorización y los vehículos de personas con movilidad

reducida están incluidos en dicha autorización; c) todas las variantes de la tipología “*prioridad peatón*” contemplan la inclusión de la construcción y habilitación de dársenas aptas para el acceso y uso exclusivo y excluyente del grupo social; d) el objetivo de la peatonalización es otorgar efectiva accesibilidad a las personas discapacitadas y/o con movilidad reducida a través del ensanche de las veredas y cruces a nivel sin perjudicar al resto de las personas; e) se entiende como barreras arquitectónicas a los desniveles o limitaciones de anchos en determinadas situaciones, para lo cual –según afirmó– se tomó la decisión de peatonalizar las calles. Agregó que los bolardos –tal el nombre que reciben los conos– no configuran una barrera sino un resguardo físico del peatón en tanto ofrece una garantía sobre la franja del espacio público en que el vehículo no debe acceder en ningún caso, permitiendo el paso libre de sillas de ruedas o personas con bastón entre ellos (fs. 196).

Reiteró que el dictado de la medida cautelar, aun en el supuesto de ser admisible, carece de virtualidad ya que no existe ninguna obra nueva en proceso de licitación. Por último, contestó el traslado del hecho nuevo denunciado por la actora, acompañó documentación en sustento de sus dichos y planteó la reserva del caso federal (fs. 196 vta./197 vta.).

X. Que a fs. 200/206 la accionante ratificó su expreso interés en la medida precautoria requerida en el escrito de inicio.

Afirmó que lo que interesaba conocer no era si había un proceso de licitación sino cuál es la planificación de remodelación de las calles de la Ciudad con afán de peatonalización, cuáles son los planos y proyecciones de las obras y si éstos contemplan concretamente estacionamientos y accesibilidad adecuada para las personas con discapacidad y/o movilidad reducida (fs. 201).

Indicó que, para el vehículo de una persona con discapacidad o con movilidad reducida, el bolardo es una nueva barrera arquitectónica y que, en definitiva, la solución estaría en suprimir uno por calle y en tal dársena instalar el logo internacional para estacionamiento de discapacitados sin límite de horario (fs. 201 y vta.).

Luego, a raíz de las aclaraciones requeridas por el Tribunal, la parte actora manifestó que la medida cautelar estaba delimitada a los siguientes aspectos: a) la suspensión inmediata de toda obra en ejecución o a ejecutar, en el corto, mediano o largo plazo, ya sea se encuentre proyectada formal o informalmente, incluidas en licitaciones y/o contrataciones directas, se encuentren éstas ya adjudicadas o por



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 20 SECRETARÍA  
N°40

ASOCIACION INQUIETUDES CIUDADANAS CONTRA GCBA POR OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD  
ADMINISTRATIVA - TRANSPORTE-MOVILIDAD

Número: EXP 1863/2017-0

CUIJ: EXP J-01-00007892-8/2017-0

Actuación Nro: 12371506/2018

adjudicar, o para ser ejecutadas con personal propio del GCBA; b) la presentación de los estudios de impacto ambiental con relación a la limitación de accesibilidad y perjuicios emergentes hacia el colectivo social de autos por las obras ejecutadas a la fecha y las futuras a ejecutar donde se contemple el cumplimiento de la normativa nacional e internacional de accesibilidad e integración plena de las personas con discapacidad y/o movilidad reducida y, en particular, las garantías del acceso, permanencia y desplazamiento sin límite de horario de los vehículos para uso y/o transporte del colectivo social que se trata; c) en las calles que ya se encuentran peatonalizadas, se proceda a la construcción y habilitación de espacios para estacionamiento para vehículos de personas con discapacidad o movilidad reducida, en un número no inferior a dos (2) vehículos por cuadra y por lado, con la correspondiente señalización y prohibición de estacionamiento de todo otro vehículo que no se halle identificado con el símbolo internacional de acceso (fs. 210 vta./211).

Finalmente, habiendo dictaminado la señora Fiscal (fs. 215/218 vta.), se llamaron los autos para resolver (fs. 221).

XI. Que, en primer lugar, es dable señalar que, conforme los lineamientos trazados por la Corte Suprema de Justicia de la Nación, la admisión formal de toda acción colectiva requiere la verificación de ciertos recaudos elementales, entre los que se encuentra *"la precisa identificación del grupo o colectivo afectado"* (Fallos: 332:111, *"Halabi"*, consid. 20).

Bajo tal premisa, tomando en consideración el objeto de la demanda y el de la medida cautelar requerida, se advierte que el grupo cuyos derechos pretende tutelar la Asociación Inquietudes Ciudadanas está conformado por las personas con discapacidad y/o con movilidad reducida que se trasladan a través de vehículos con el símbolo internacional de acceso consagrado en la ley 19.289 -modif. por ley 24.183-.

XII. Que la generalidad de las manifestaciones y los términos poco claros empleados por la actora en las presentaciones de inicio y de fs. 153/156 vta., 200/206 y

209/211 hacen dificultoso establecer el contorno de la medida cautelar requerida en autos.

En miras a precisar su alcance, no debe pasarse por alto que el objeto que surge de la demanda consiste en que se condene a la Ciudad a cumplir cabalmente con lo normado por las leyes vigentes en materia de accesibilidad. En particular, la Asociación actora solicitó que, como pretensión de fondo, se ordene al GCBA que habilite espacios (dársenas) en las calles del microcentro de la Ciudad para el acceso exclusivo de los automóviles utilizados por personas discapacitadas o con movilidad reducida, en una porción no menor a dos (2) por cuadra y en ambos lados de cada arteria, los cuales deberían ubicarse a pocos metros de cada esquina. A su vez, requirió que se disponga la extracción definitiva de los conos de restricción de estacionamiento existentes en la mencionada área (ver fs. 1 vta.).

Dicho esto, se observa que, de los escritos presentados por la accionante durante el trámite del proceso, el que resulta más claro y, a su vez, más amplio a los efectos de determinar el objeto cautelar es el agregado a fs. 209/211, donde se peticionó cautelarmente: i) la suspensión de toda obra en ejecución o a ejecutar, hasta tanto se resuelva el fondo del asunto; ii) la presentación por parte del GCBA de los estudios de impacto ambiental relacionados con las obras en cuestión y iii) que en las calles ya peatonalizadas se ordene la construcción y habilitación de espacios de estacionamiento para vehículos de personas con discapacidad o movilidad reducida, en los términos mencionados en el párrafo que antecede.

XIII. Que las medidas cautelares constituyen un anticipo de la garantía jurisdiccional, o sea de la defensa en juicio de la persona, que se adelanta al esclarecimiento de la cuestión litigiosa (conf. Podetti, J. Ramiro, *Tratado de las medidas cautelares*, Ediar, Buenos Aires, 1956, ps. 22/23).

Mediante su dictado se busca asegurar que, durante el lapso que inevitablemente transcurre entre el inicio del proceso y el dictado de la decisión final, no sobrevenga cualquier circunstancia que torne inoperantes los efectos de la resolución definitiva (conf. Palacio, Lino E., *Derecho Procesal Civil*, tomo VIII, 2da. ed. act., Abeledo Perrot, Buenos Aires, 2011, ps. 4/7).

De ahí que todo sujeto que pretenda la tutela anticipada proveniente de una medida cautelar deba acreditar la existencia de verosimilitud en el derecho invocado y el peligro en la demora, ya que resulta exigible que se evidencien las



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 20 SECRETARÍA  
N°40

ASOCIACION INQUIETUDES CIUDADANAS CONTRA GCBA POR OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD  
ADMINISTRATIVA - TRANSPORTE-MOVILIDAD

Número: EXP 1863/2017-0

CUIJ: EXP J-01-00007892-8/2017-0

Actuación Nro: 12371506/2018

razones que justifican resoluciones de esa naturaleza (conf. doct. Fallos: 323:337 y 329:5160, entre otros).

Así, la finalidad del proceso cautelar consiste en asegurar la eficacia práctica de la sentencia (conf. arg. art. 177, CCAyT) y la fundabilidad de la pretensión que constituye su objeto no depende de un conocimiento exhaustivo y profundo de la materia controvertida, sino de un análisis de mera probabilidad acerca de la existencia del derecho discutido, lo cual permite que el juzgador se expida sin necesidad de efectuar un estudio acabado de las distintas circunstancias que rodean toda relación jurídica (conf. Fallos: 330:1261).

En otras palabras, no se exige de los magistrados el examen de la certeza sobre la existencia del derecho pretendido, sino sólo de su verosimilitud (conf. Fallos: 330:5226). Es más, el juicio de verdad en esta materia se encuentra en oposición a la finalidad del instituto cautelar, que no es otra que atender a aquello que no excede del marco de lo hipotético (conf. Fallos: 315:2956).

De su lado, la verificación de la concurrencia del peligro en la demora requiere una apreciación atenta de la realidad comprometida, con el objeto de establecer cabalmente si las secuelas que lleguen a producir los hechos que se pretenden evitar pueden restar eficacia al reconocimiento del derecho en juego, operado por una posterior sentencia (conf. Fallos: 329:5160). Se trata, en definitiva, de modificar o mantener una situación que, de persistir, podría impedir el efectivo reconocimiento del derecho alegado.

A su vez, es dable destacar que el CCAyT prevé la posibilidad de que el objeto de la medida coincida con la pretensión de fondo, impidiendo que ese solo argumento baste para fundar sentencias denegatorias.

Por su parte, la doctrina de la Corte Suprema de Justicia de la Nación enseña que los recaudos de viabilidad de las medidas precautorias deben ser ponderados con especial prudencia cuando una decisión favorable altera el estado de

hecho o de derecho existente al momento de su dictado y configura un anticipo de jurisdicción respecto del fallo final de la causa (conf. Fallos: 329:4161).

Finalmente, el criterio jurisprudencial dominante coincide en la necesidad de una mayor prudencia a la hora de analizar la admisibilidad de las medidas cautelares cuando ellas se intentan contra la Administración pública, en razón de la presunción de legitimidad que emana de los actos de los poderes públicos y de la ineludible consideración del interés público en juego (conf. args. Fallos: 210:48; 303:625; 307:2267; 314:1202 y arts. 189, CCyT y 15, ley 2145). Esta valoración debe hacerse en cada caso en concreto, ya que no se trata del interés público genérico que obviamente debe perseguir toda la actuación de la Administración, sino de un interés público específico, de singular trascendencia (conf. Sala II, "*Boscolo Elsa c/GCBA s/empleo público (no cesantía ni exoneración)*", 16/08/2001).

XIV. Que, sentado lo anterior, resulta conveniente describir el marco protectorio que el ordenamiento jurídico otorga a las personas con discapacidad, en particular, con relación al derecho a la accesibilidad.

La accesibilidad de las personas con discapacidad en condiciones de igualdad ha sido reconocida expresamente en diversos instrumentos del derecho internacional de los derechos humanos. En efecto, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad reconocen expresamente el referido derecho.

En particular, el artículo 1 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (aprobada por la ley 26.378 y que adquirió jerarquía constitucional, en los términos del art. 75, inc. 22, de la Constitución Nacional, por medio de la ley 27.044, publicada en el B.O. 33.035 del 22/12/2014) establece dentro de sus propósitos la promoción, protección y aseguramiento del goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales para todas las personas con discapacidad, como así también el respeto de su dignidad inherente. Según lo normado por el aludido artículo, "*[l]as personas con discapacidad incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás*".

La mencionada Convención consagra, en lo que aquí interesa, los siguientes principios generales: "*a) El respeto de la dignidad inherente, la autonomía*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 20 SECRETARÍA  
N° 40

ASOCIACION INQUIETUDES CIUDADANAS CONTRA GCBA POR OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD  
ADMINISTRATIVA - TRANSPORTE-MOVILIDAD

Número: EXP 1863/2017-0

CUIJ: EXP J-01-00007892-8/2017-0

Actuación Nro: 12371506/2018

*individual, incluida la libertad de tomar las propias decisiones, y la independencia de las personas; b) La no discriminación; c) La participación e inclusión plenas y efectivas en la sociedad; (...) e) La igualdad de oportunidades; f) La accesibilidad"* (art. 3).

A su vez, los Estados Partes asumen el compromiso de asegurar y promover el pleno ejercicio de todos los derechos humanos y las libertades fundamentales de las personas con discapacidad sin discriminación alguna por motivos de discapacidad (conf. art. 4, inc. 1, C.D.P.D.). A tal fin, se comprometen, entre otras cosas, a "[a]doptar todas las medidas legislativas, administrativas y de otra índole que sean pertinentes para hacer efectivos los derechos reconocidos en la presente Convención", en particular, las que resulten necesarias para "modificar o derogar leyes, reglamentos, costumbres y prácticas existentes que constituyan discriminación contra las personas con discapacidad" (conf. art. 4, inc. 1.a y 1.b, C.D.P.D.). Además, los Estados Partes deberán "[a]bstenerse de actos o prácticas que sean incompatibles con la presente Convención y velar por que las autoridades e instituciones públicas actúen conforme a lo dispuesto en ella" (conf. art. 4, inc. 1.d, C.D.P.D.).

El instrumento internacional bajo análisis reconoce "que todas las personas son iguales ante la ley y en virtud de ella y que tienen derecho a igual protección legal y a beneficiarse de la ley en igual medida sin discriminación alguna" (art. 5, inc. 1, C.D.P.D.) y, por ello, los Estados Partes asumen la obligación de prohibir "toda discriminación por motivos de discapacidad" y se comprometen a garantizar "a todas las personas con discapacidad protección legal igual y efectiva contra la discriminación por cualquier motivo" (art. 5, inc. 2, C.D.P.D.). Por lo demás, a los efectos de "promover la igualdad y eliminar la discriminación" deben adoptar "todas las medidas pertinentes para asegurar la realización de ajustes razonables" (art. 5, inc. 3, C.D.P.D.).

En lo que atañe estrictamente a la accesibilidad, el artículo 9 de la referida Convención reconoce el derecho de las personas con discapacidad a vivir en forma independiente y a participar plenamente en todos los aspectos de la vida y, a tal fin, obliga a los Estados Partes a que adopten medidas pertinentes para asegurarles el acceso, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la

información y las comunicaciones incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas, de acuerdo a lo prescrito en el citado artículo, incluyen la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso y se aplicarán, entre otros, a los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo (conf. art. 9, inc. 1.a, C.D.P.D.). Cabe añadir que los Estados Partes también deben adoptar las medidas pertinentes para, entre otras cosas, “[d]esarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público” (art. 9, inc. 2.a, C.D.P.D.).

De su lado, el artículo 19 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad reconoce el derecho a vivir en forma independiente y a ser incluido en la comunidad. En orden a ello, prevé que los Estados Partes “reconocen el derecho en igualdad de condiciones de todas las personas con discapacidad a vivir en la comunidad, con opciones iguales a las de las demás, y adoptarán medidas efectivas y pertinentes para facilitar el pleno goce de este derecho por las personas con discapacidad y su plena inclusión y participación en la comunidad, asegurando en especial que: (...) c) Las instalaciones y los servicios comunitarios para la población en general estén a disposición, en igualdad de condiciones, de las personas con discapacidad y tengan en cuenta sus necesidades”.

También se establece que los Estados Partes adoptarán medidas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible (conf. art. 20, C.D.P.D.).

XV. Que resulta de suma relevancia para el caso desarrollar algunos aspectos de las observaciones generales aprobadas por el Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad dado que allí se pone en evidencia el alcance de la Convención para su aplicación por los Estados miembros.

El Comité destaca, entre muchas cosas, que “[l]a igualdad y la no discriminación son dos de los principios y derechos más fundamentales del derecho internacional de los derechos humanos. Dado que están intrínsecamente conectados con la dignidad humana, son la piedra angular de todos los derechos humanos” (Observación General N° 6, párrafo 4, C.D.P.D.). Al establecer el alcance del artículo 5, primer párrafo, de la Convención, el Comité considera que la expresión “igual protección legal” es utilizada “para exigir que los órganos legislativos nacionales se abstengan de mantener o generar discriminación contra las personas con discapacidad al promulgar leyes y formular





JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 20 SECRETARÍA  
N° 40

ASOCIACION INQUIETUDES CIUDADANAS CONTRA GCBA POR OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD  
ADMINISTRATIVA - TRANSPORTE-MOVILIDAD

Número: EXP 1863/2017-0

CUIJ: EXP J-01-00007892-8/2017-0

Actuación Nro: 12371506/2018

políticas" y, a su vez, que "resulta evidente que los Estados partes deben adoptar medidas positivas para facilitar que las personas con discapacidad disfruten en igualdad de condiciones de los derechos garantizados en la legislación. Con frecuencia deben proporcionar accesibilidad, ajustes razonables y apoyos individuales. A fin de garantizar la igualdad de oportunidades para todas las personas con discapacidad, se emplea la expresión 'beneficiarse de la ley en igual medida', lo que significa que los Estados partes deben eliminar las barreras que obstaculizan el acceso a todos los tipos de protección de la ley y a los beneficios de la igualdad de acceso a la ley y la justicia para hacer valer sus derechos" (Observación General N° 6, párrafo 16, C.D.P.D.).

En lo que respecta a la accesibilidad, la Observación General N° 2 del Comité reconoció que la accesibilidad es una condición previa para que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en la sociedad en igualdad de condiciones. Es que "[s]in acceso al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, las personas con discapacidad no tendrían iguales oportunidades de participar en sus respectivas sociedades. No es casualidad que la accesibilidad sea uno de los principios en los que se basa la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad (art. 3 f). Tradicionalmente, el movimiento en favor de las personas con discapacidad ha sostenido que el acceso de esas personas al entorno físico y al transporte público es una condición previa para que ejerzan su libertad de circulación, garantizada en el artículo 13 de la Declaración Universal de Derechos Humanos y en el artículo 12 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos".

En igual orden de ideas, en ocasión de interpretar el aludido marco protectorio, la Corte Interamericana de Derechos Humanos puso énfasis en que toda persona que se encuentre en una situación de vulnerabilidad es titular de una protección especial, en razón de los deberes especiales cuyo cumplimiento por parte del Estado es necesario para satisfacer las obligaciones generales de respeto y garantía de los derechos humanos. El mencionado Tribunal también consideró que "no basta con que los Estados se abstengan de violar los derechos, sino que es imperativa la adopción de medidas positivas, determinables en función de las particulares necesidades de protección del

*sujeto de derecho, ya sea por su condición personal o por la situación específica en que se encuentre, como la discapacidad. En este sentido, es obligación de los Estados propender por la inclusión de las personas con discapacidad por medio de la igualdad de condiciones, oportunidades y participación en todas las esferas de la sociedad” (C.I.D.H., “Caso Furlán y familiares vs. Argentina, párr. 134, 31/08/2012).*

XVI. Que no puede dejar de mencionarse la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad–aprobada por la ley 25.280– puesto que tiene como objetivo *“la prevención y eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad y propiciar su plena integración en la sociedad”* (art. 2). Entre otros medios orientados a tal fin, el tratado de referencia contempla la obligación de los Estados Partes de adoptar *“medidas de carácter legislativo, social, educativo, laboral o de cualquier otra índole, necesarias para eliminar la discriminación contra las personas con discapacidad y propiciar su plena integración en la sociedad”* (art. 3, inc. 1). Con relación al caso de marras, cabe resaltar las siguientes: *“b) Medidas para que los edificios, vehículos e instalaciones que se constituyan o fabriquen en sus territorios respectivos faciliten el transporte, la comunicación y el acceso para las personas con discapacidad; c) Medidas para eliminar, en la medida de lo posible, los obstáculos arquitectónicos, de transporte y comunicaciones que existan, con la finalidad de facilitar el acceso y uso para las personas con discapacidad”* (art. 3, inc. 1, apartados b y c).

XVII. Que, en el orden nacional, en el plano constitucional la Carta Magna garantiza la igualdad ante la ley de todos los habitantes de la Nación (conf. art. 16, C.N.) e impone al Congreso de la Nación el deber de *“[l]egislar y promover medidas de acción positiva que garanticen la igualdad real de oportunidades y de trato, y el pleno goce y ejercicio de los derechos reconocidos por esta Constitución y por los tratados internacionales vigentes sobre derechos humanos, en particular respecto de los niños, las mujeres, los ancianos y las personas con discapacidad”* (art. 75, inc. 23, C.N.).

En el orden legal, por medio de la ley 22.431 (publicada en el B.O. 24.632 del 20/03/1981) se previó un sistema de protección integral de personas con discapacidad, entre otras cosas, a fin de concederles franquicias y estímulos que permitan en lo posible neutralizar la desventaja que la discapacidad provoca y de brindarles la oportunidad de desempeñar en la comunidad un rol equivalente al que ejercen el resto de las personas (conf. art. 1).

Asimismo, se destaca el artículo 20 de la referida ley –modif. por ley 24.314– en cuanto regula la accesibilidad al medio físico y consagra como prioridad la



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 20 SECRETARÍA  
N° 40

ASOCIACION INQUIETUDES CIUDADANAS CONTRA GCBA POR OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD  
ADMINISTRATIVA - TRANSPORTE-MOVILIDAD

Número: EXP 1863/2017-0

CUIJ: EXP J-01-00007892-8/2017-0

Actuación Nro: 12371506/2018

supresión de barreras físicas en los ámbitos urbanos arquitectónicos y del transporte. Según el citado artículo, se entiende por accesibilidad a la posibilidad de las personas con movilidad reducida de gozar de las adecuadas condiciones de seguridad y autonomía como elemento primordial para el desarrollo de las actividades de la vida diaria sin restricciones derivadas del ámbito físico urbano, arquitectónico o del transporte para su integración y equiparación de oportunidades.

XVIII. Que en el ámbito local, el artículo 11 de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires reconoce a todas las personas idéntica dignidad y su igualdad ante la ley. Allí también consagra y garantiza el derecho a ser diferente, sin admitir discriminaciones que tiendan a la segregación por razones, entre otras, de caracteres físicos, condición psicofísica o cualquier circunstancia que implique distinción, exclusión, restricción o menoscabo. A tal fin, la Ciudad promueve *“la remoción de los obstáculos de cualquier orden que, limitando de hecho la igualdad y la libertad, impidan el pleno desarrollo de la persona y la efectiva participación en la vida política, económica o social de la comunidad”* (art. 11, *in fine*, C.C.A.B.A.).

Por su parte, el artículo 42 de la Constitución local dispone que la Ciudad garantiza a las personas con necesidades especiales *“el derecho a su plena integración, a la información y a la equiparación de oportunidades”* y para ello ejecuta políticas de promoción y protección integral. Asimismo, prevé el desarrollo de un hábitat libre de barreras naturales, culturales, lingüísticas, comunicacionales, sociales, educacionales, arquitectónicas, urbanísticas, del transporte y de cualquier otro tipo, y la eliminación de las existentes. En igual dirección, según el artículo 80 de la Constitución porteña, *“[l]a Legislatura de la Ciudad (...) 7. Legisla y promueve medidas de acción positiva que garanticen la igualdad real de oportunidades y de trato entre varones y mujeres; niñez, adolescencia, juventud, sobre personas mayores y con necesidades especiales”*.

A nivel legislativo, la ley 962 de accesibilidad física para todos modifica el Código de la Edificación de la Ciudad de Buenos Aires y en su anexo I establece las previsiones que deberán tenerse en cuenta en materia de accesibilidad física de las personas con discapacidad.

Asimismo, en el anexo I de la mencionada ley se incorporan las siguientes definiciones: accesibilidad al medio físico “[e]s aquella que posibilita a las personas que, con discapacidad permanente o con circunstancias discapacitantes, desarrollen actividades en edificios y en ámbitos urbanos y utilicen los medios de transporte y sistemas de comunicación”; adaptabilidad es la “[p]osibilidad de modificar una estructura o un entorno físico para hacerlo accesible a las personas con discapacidad o con circunstancias discapacitantes”; barreras arquitectónicas son los “[i]mpedimentos físicos que presenta el entorno construido frente a las personas con discapacidad o con circunstancias discapacitantes”; barreras urbanísticas son los “[i]mpedimentos que presentan la infraestructura, el mobiliario urbano y los espacios públicos (parquizados o no) frente a las personas con discapacidad o con circunstancias discapacitantes; y visitabilidad es la “[p]osibilidad de las personas con discapacidad o con circunstancias discapacitantes de franquear la entrada, acceder a algunos locales y usar un servicio de salubridad en un edificio. La visitabilidad es un grado restringido de accesibilidad”.

XIX. Que del *racconto* antes efectuado puede concluirse *prima facie* que pesa sobre el Estado local el deber de asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales de todas las personas con discapacidad, de adoptar todas las medidas que sean pertinentes para hacer efectivos tales derechos y de prohibir toda discriminación por motivos de discapacidad (conf. arts. 1, 4 y 5, C.D.P.D.; art. 3, inc. 1, C.I.E.T.F.D.P.D.; O.G. N° 6, párr. 16, C.D.P.D.; art. 75, inc. 13, C.N. y art. 80, inc. 7, C.C.A.B.A.). Más precisamente, la accionada tiene la obligación de ejercer medidas para asegurar al grupo involucrado en autos el acceso, en igualdad de condiciones con las demás personas, al entorno físico y para eliminar los obstáculos y las barreras de acceso que puedan encontrarse en las vías públicas y en otras instalaciones exteriores e interiores (conf. art. 9, inc. 1.a, C.D.P.D.; art. 3, inc. 1, apartados b y c, C.I.E.T.F.D.P.D.; art. 20, ley 22.431, entre otros).

Sobre el punto, la Corte Suprema de Justicia de la Nación, en ocasión de interpretar el alcance de la ley 22.431, sostuvo que su objetivo se dirige fundamentalmente a tratar de conceder a quienes se encuentran en condiciones de discapacidad franquicias y estímulos que les permitan neutralizar la desventaja que la discapacidad les provoca y, a su vez, otorgar oportunidades para que puedan desempeñar en la comunidad un rol equivalente al que ejercen el resto de las personas (conf. Fallos: 313:579; ver también, Cámara de Apelaciones del fuero, Sala I, “E.J.C. c/GCBA s/amparo”, expte. A37.962-2014/0, 6/10/2016).



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 20 SECRETARÍA  
N°40

ASOCIACION INQUIETUDES CIUDADANAS CONTRA GCBA POR OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD  
ADMINISTRATIVA - TRANSPORTE-MOVILIDAD

Número: EXP 1863/2017-0

CUIJ: EXP J-01-00007892-8/2017-0

Actuación Nro: 12371506/2018

En igual dirección, en un caso en donde una persona con discapacidad exigía la instalación de rampas y/o cualquier otro tipo de acceso desprovisto de barreras arquitectónicas en los edificios de los tribunales de la Nación, la Sala V de la Cámara de Apelaciones Civil y Comercial Federal entendió que la finalidad de la ley 22.431 radica en obtener la integración de las personas discapacitadas a la vida de relación, eliminando los obstáculos materiales y sociales que la impidan o interfieran (conf. doct. C.N.A.C.y.C. Fed., Sala V, "*Labatón, Ester A. c/Poder Judicial de la Nación s/amparo*", 25/09/1996).

Más recientemente, el Máximo Tribunal federal, en oportunidad de analizar la constitucionalidad del artículo 3 de la ley 19.279 -texto según el artículo 1 de la ley 24.193-, en tanto impone condicionamientos para el acceso a las franquicias fiscales para la importación de automóviles destinados a personas con discapacidad, consideró necesario recordar que la atención y asistencia integral de las personas con discapacidad constituye una política pública de nuestro país y que en esta materia el Estado ha asumido compromisos internacionales tendientes a lograr -mediante medidas eficaces y concretas- la plena integración en la vida social de las personas con discapacidad (conf. C.S.J.N., "*González Victorica, Matías y otros c/ EN - AFIP DGI - dto. 1313/93 s/ proceso de conocimiento*", ver en particular el voto de los Dres. Juan C. Maqueda y Ricardo L. Lorenzetti, sentencia del 21/11/2018).

El fuero local también ofrece interesantes precedentes en los que se pueden advertir diferentes medidas judiciales ordenadas a fin de tutelar y hacer efectivos los derechos de las personas con movilidad reducida. A título ilustrativo puede mencionarse la resolución dictada por la Sala II al intervenir por vía de apelación en los recursos deducidos contra una medida cautelar requerida, entre otras cosas, para que se adopten las medidas alternativas que resulten necesarias para sortear la inaccesibilidad que existía en la red de subterráneos. En esa ocasión, la alzada, si bien modificó el alcance de la medida dictada en la instancia de grado, tuvo por acreditada la verosimilitud del derecho al verificar la existencia de barreras arquitectónicas y deficiencias de accesibilidad en el servicio público de transporte

subterráneo de esta Ciudad y, en consecuencia, consideró necesario ordenar la confección de un plan de reformas de las barreras arquitectónicas que afectaban a dicho servicio (conf. Sala II, “*Fernández Gustavo Damián y otros c/GCBA y otros s/incidente de apelación*”, expte. INC 769.846/2016-2, 13/8/2018).

En definitiva, resulta primordial que las acciones que se implementen logren el fin previsto en la norma constitucional; esto es, asegurar el efectivo goce y satisfacción del derecho de las personas con discapacidad a acceder al medio físico en igualdad de condiciones, sin ningún tipo de limitación y restricción que desnaturalice su naturaleza protectoria, con el fin de lograr su integración plena en la sociedad y, por ende, la realización de su autonomía individual (conf. arts. 1, 3, 9, 19 y 20, C.D.P.D.; O.G. N° 2, C.D.P.D.; art. 42, CCABA, entre otros).

Este fue el criterio seguido por la Corte Interamericana de Derechos Humanos al fallar en el caso “*Furlan*”. En dicha oportunidad, sostuvo que la discapacidad debe ser abordada teniendo en cuenta el modelo social, lo cual implica que ésta se interrelaciona con las barreras o limitaciones que socialmente existen para que las personas puedan ejercer sus derechos de manera efectiva, entre las que se encuentran, las barreras físicas. Con el fin de garantizar que tales limitaciones sean eliminadas, el mencionado Tribunal consideró imperativa la adopción de medidas positivas por parte de los Estados, por cuanto es su obligación propender a la inclusión de las personas con discapacidad por medio de la igualdad de condiciones, oportunidades y participación en todas las esferas de la sociedad (conf. C.I.D.H., “*Furlan*”, ya citado, párrafos 133 y 134).

XX. Que, una vez reseñado el marco normativo aplicable al *sub examine*, es el turno de detallar las constancias relevantes del expediente.

En respuesta al oficio librado en estos autos, se informó que “*el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en el transcurso del año 2012 puso en marcha el Plan Microcentro con el objetivo de transformar el lugar más céntrico de la capital priorizando el peatón y persiguiendo la puesta en valor de la zona*” (fs. 147, informe 11.174.580/DGRU/2018). En el informe de fs. 147 y vta. la Dirección General de Regeneración Urbana manifestó que con el “*Plan Microcentro*” se realizó “*una intervención integral de perspectiva multidimensional que incluyó acciones espaciales, sociales, tecnológicas, económicas, culturales y ambientales, todas tendientes a la puesta en valor de las edificaciones y vías de circulación de la zona, la readaptación de sus sendas, recuperación de fachadas e infraestructura para facilitar su accesibilidad, y el fomento de la sustentabilidad de área*” (fs. 147).



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 20 SECRETARÍA  
N°40

ASOCIACION INQUIETUDES CIUDADANAS CONTRA GCBA POR OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD  
ADMINISTRATIVA - TRANSPORTE-MOVILIDAD

Número: EXP 1863/2017-0

CUIJ: EXP J-01-00007892-8/2017-0

Actuación Nro: 12371506/2018

De su lado, según el informe 24.305.196/DGRU/2017, mediante el "Plan Microcentro" se efectuaron intervenciones que "consistieron esencialmente en la ampliación y renovación de las veredas, dando mayor posibilidad de expansión y uso del espacio público, priorizando al peatón". Se señaló que en virtud del referido plan "se llevó a cabo el ordenamiento de dársenas de carga/descarga así como la adecuación de paradas de transporte público y de taxis" (ver fs. 118). En el citado informe se consignaron las obras que, al momento de su emisión, se habrían culminado y las que se hallarían en ejecución (ver fs. 118 y vta.).

Por otra parte, en las notas aportadas por el GCBA al contestar el traslado de la medida cautelar se manifestó que dentro del "Área Ambiental Buenos Aires Centro" se construyeron dársenas con el objeto de facilitar determinadas zonas para carga y descarga de mercaderías, así como el ascenso y descenso de pasajeros, sin interrumpir el normal flujo del tránsito vehicular en las calles habilitadas (ver fs. 182 vta., informe 25.928.086/SECTRANS/2018). Además se informó que "dichos espacios se encuentran debidamente señalizados mediante los correspondientes carteles los cuales indican la función dada a cada uno de dichos espacios" (fs. 182 vta.) y que "en relación a la maniobra de ascenso y descenso de personas, la misma puede realizarse en todo el ejido de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, toda vez que dicha maniobra está basada en el concepto de detención y no en el de estacionamiento" (fs. 182 vta.).

En la referida nota se hizo hincapié en la distinción que, conforme al Código de Tránsito y Transporte existe entre detención y estacionamiento, detallando que se considera detención a toda inmovilización del vehículo cuya duración no exceda los dos (2) minutos y siempre que no lo abandone su conductor. En caso que se supere ese lapso o que haya ausencia de conductor, se configura estacionamiento, con todas sus implicancias, con diversas salvedades –todas contempladas en el referido código-, entre las que se encuentra "[l]a detención ocasionada para permitir el ascenso o descenso de una persona con discapacidad" (art. 7.1.7, inc. j), Cód. de Tránsito y Transporte; ver fs. 182 vta./183).

En síntesis, en el mencionado informe se afirmó que, conforme la normativa de tránsito y transporte, *“la cartelería existente (o no) en la vía pública para la maniobra ‘ascenso y descenso’ posibilita que una persona con discapacidad pueda realizarla sin entorpecer la fluidez del tránsito por el tiempo estipulado en la norma”*. También se destacó que en ningún caso se podrá realizar el estacionamiento de vehículos en las zonas que el Código de Tránsito y Transporte prohíbe [sectores de paradas de paradas de transporte colectivo de pasajeros y taxis, frente a comisarías, cuerpos de bomberos y bancos, ciclovías, vías rápidas definidas en el artículo 7.1.3 y en los lugares alcanzados por prohibiciones especiales de estacionamiento y detención previstos en el artículo 7.1.8] , con excepción de aquellos espacios en donde exista cartelería alusiva al respecto (ver fs. 183).

Cabe añadir que la demandada acompañó al informe 25.928.086/SECTRANS/2018 gráficos y listados de las dársenas existentes para el ascenso y descenso de personas en el *“Área Ambiental Buenos Aires Centro”*, los diferentes tipos de señales y dónde se encuentran ubicadas (ver fs. 177 y 181).

De su parte, el Ministerio de Ambiente y Espacio Público de la Ciudad de Buenos Aires a fs. 186 informó que no cuenta con obras públicas en ejecución en el ámbito del microcentro ni macrocentro de la Ciudad (ver informe 25.367.291/DGORU/2018). El referido Ministerio también indicó que allí no se realizaron *“peatonalizaciones de calles sino que se efectuaron nivelaciones y cruces seguros”*, consolidando *“la infraestructura de accesibilidad mediante vados, señalización podó táctil en aceras y cordones, siendo todas medidas normadas e inclusivas”* (fs. 188 y vta., informe 25.522.613/DGRU/2018).

Por último, el GCBA acompañó el informe 25.818.057/DGOINFU/2018 en el cual refirió, entre otras cosas, que a través de la intervención urbanística denominada habitualmente *“peatonalización”*, *“calles de convivencia”* o *“prioridad peatón”* se lograría la mejora de la calidad del medio ambiente; la incorporación de usos por sobre la mera circulación, ya sea de esparcimiento, recreación o disfrute; la accesibilidad para distintas formas de circulación peatonal mediante la eliminación de barreras como los cordones; se reduciría la contaminación sonora, visual y polución aérea; se tendría la posibilidad de mayor superficie posible de arbolado y biodiversidad y, sobre todo, se mejoraría la seguridad del peatón, con movilidad reducida o no (ver fs. 190 y vta.).

Con relación a la construcción de dársenas cerca de las esquinas, el Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte consideró que ello no era correcto





JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 20 SECRETARÍA  
N°40

ASOCIACION INQUIETUDES CIUDADANAS CONTRA GCBA POR OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD  
ADMINISTRATIVA - TRANSPORTE-MOVILIDAD

Número: EXP 1863/2017-0

CUIJ: EXP J-01-00007892-8/2017-0

Actuación Nro: 12371506/2018

*“debido a que la zona de ochava coincide con lo que se denomina polígono de seguridad, que es el sitio donde se realizan los cruces peatonales de calzadas pero además es el área donde el cruce vehicular requiere por normativa liberar de todo obstáculo visual” (fs. 190 vta./191) y, asimismo, entendió “como barrera arquitectónica una dársena de estacionamiento, ya que serían obstáculos visuales y físicos” (fs. 191, informe 25.818.057/DGOINFU/2018).*

XXI. Que, por razones metodológicas y a fin de lograr mayor claridad, las distintas peticiones que conforman la medida cautelar solicitada por la Asociación actora serán abordadas de manera individual.

XXII. Que la Asociación Inquietudes Ciudadanas requirió que, cautelarmente, *“en las calles que ya se encuentran peatonalizadas, se ordene la construcción y habilitación de espacios de estacionamiento para vehículos de personas con discapacidad o movilidad reducida, en un número no inferior a dos (2) vehículos por cuadra y de cada lado, con la correspondiente señalización y prohibición de estacionamiento de otro vehículo que no se encuentre debidamente identificado con el símbolo internacional de acceso” (fs. 210 vta./211).*

En primer lugar, en orden a delimitar con precisión el alcance territorial de la medida requerida, es conveniente señalar que por medio del decreto 341/13 se creó la Unidad de Proyectos Especiales *“Plan Microcentro”* con el objeto de proyectar e implementar el plan para la puesta en valor integral del área Microcentro, zona que quedó delimitada por las avenidas Santa Fe y Leandro N. Alem y las calles Rivadavia y Carlos Pellegrini. Por lo tanto, es a dicho polígono al que cabe circunscribir la pretensión cautelar del *sub lite*.

Ahora bien, en orden a resolver la medida precautoria peticionada se debe tener en cuenta que el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires contempla el otorgamiento de franquicias para las personas con discapacidad.

En efecto, el artículo 7.1.18. (conf. modif. dispuesta por el art. 1 de la ley 4.275, B.O.C.B.A. N° 4021 del 24/10/2012) del referido Código establece que los vehículos identificados con el emblema internacional de la discapacidad gozan de la

**franquicia de libre estacionamiento**, sea que fueren conducidos por personas que ostenten el correspondiente certificado nacional de discapacidad o por quienes los asistan, sólo en oportunidad de trasladarlos. Dicho artículo agrega que esta franquicia de libre estacionamiento “no es de aplicación en los sitios especificados en los artículos 7.1.8 Y 7.1.9, excepto el punto 7 del inciso l) [7 La entrada perteneciente a sedes de instituciones legalmente constituidas de personas con discapacidad], y en los determinados por el artículo 7.2.2 en los horarios en que rijan las reservas, excepto el inciso c)”.

Según las **prohibiciones especiales de estacionamiento** contenidas en el artículo 7.1.8 del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad no se encuentra permitido estacionar ni detenerse en los siguientes sitios: “a. En doble fila, excepto como detención previa a la maniobra de estacionamiento. b. En las esquinas, entre su vértice ideal y la línea imaginaria que resulte de prolongar la ochava como así también sobre la demarcación horizontal de sendas peatonales o líneas de pare. c. En el interior de los túneles, pasos bajo nivel y en los puentes. Esta prohibición rige también en la zona de acceso y egreso de los mismos, hasta una distancia que en cada caso establece la Autoridad de Aplicación (Conforme texto Art. 1º de la Ley Nº 4.815, BOCBA Nº 4325 del 24/01/2014)”.

Por su parte, el artículo 7.1.9 de dicho cuerpo normativo prevé **prohibiciones generales de estacionamiento**. Allí se establece la prohibición de estacionar: “a. En los pasajes y calles de convivencia, en toda su extensión, junto a ambas aceras. (Conforme texto Art. 4º de la Ley Nº 4.026, BOCBA Nº 3851 del 09/02/2012). b. A menos de cincuenta (50) metros a cada lado de los pasos ferroviarios a nivel. c. En los sectores de parada para detención de transporte colectivo de pasajeros y taxis. d. En aquellos lugares señalizados, según determine por norma legal el Gobierno de la Ciudad. e. En los sectores de ingreso y egreso de vehículos a la vía pública. Esta prohibición alcanzará inclusive el estacionamiento en el tramo de la acera opuesta, frente a los mismos, cuando el ancho de la calzada resulte insuficiente para las maniobras de ingreso y egreso de vehículos. En caso de estar permitido el estacionamiento junto a la acera donde está ubicada la entrada de vehículos y también el ancho de la calzada resulte insuficiente para maniobrar, la prohibición general se amplía un metro a cada lado del ancho de la entrada. f. Frente a las entradas de locales de espectáculos públicos, en los horarios en que se realicen funciones en ellos. g. Frente a la entrada de los edificios donde funcionen Comisarías y Cuerpos de Bomberos. Esta prohibición alcanzará inclusive al estacionamiento en la acera opuesta, frente a los mismos, cuando el ancho de la calzada resulte insuficiente para las maniobras de los vehículos afectados al servicio. h. Frente a los vados o rampas para personas con discapacidad. (Con la modificación dispuesta por el Art. 1º de la Ley Nº 4.275, BOCBA Nº 4021 del 24/10/2012). i. Sobre las sendas para ciclorodados. j. En el frente de la totalidad del predio donde funcionen salas velatorias habilitadas según las



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 20 SECRETARÍA  
N°40

ASOCIACION INQUIETUDES CIUDADANAS CONTRA GCBA POR OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD  
ADMINISTRATIVA - TRANSPORTE-MOVILIDAD

Número: EXP 1863/2017-0

CUIJ: EXP J-01-00007892-8/2017-0

Actuación Nro: 12371506/2018

*normas vigentes, entre las 8 y las 22 horas. En ningún caso tal prohibición excederá los límites del citado terreno y no podrá superar los quince (15) metros aún cuando el mismo tenga una longitud mayor. k. Frente a las bocas de entrada de los subterráneos. l. A menos de diez (10) metros a cada lado de: 1 La entrada de hospitales, sanatorios, clínicas y centros que presten servicios de salud. 2 La entrada de escuelas, colegios y facultades en horas de clase. 3 La entrada de los templos en horas en que se celebren oficios o ceremonias. 4 La entrada principal de los hoteles con permiso de uso concedido que posean treinta (30) o más habitaciones y no presten servicio de albergue por horas. 5. La entrada de instituciones bancarias durante el horario de atención al público. 6 La entrada de sucursales de empresas de correo, durante su horario de funcionamiento. 7 La entrada perteneciente a sedes de instituciones legalmente constituidas de personas con discapacidad. (Con la modificación dispuesta por el Art. 1° de la Ley N° 4.275, BOCBA N° 4021 del 24/10/2012). 8 Las conexiones para provisión de agua por camiones cisterna que se encuentren frente a los hospitales, las que deberán estar claramente demarcadas. m. En los sectores señalizados como reserva de espacios para estacionamiento de acuerdo a lo establecido en el presente Código. n. Junto a las aceras correspondientes de los tramos de arterias donde existan carriles exclusivos para algún tipo de vehículo, en el horario de funcionamiento de los mismos. o. En los sectores señalizados para uso de ferias barriales durante los días y horarios que determine la Autoridad de Aplicación. (Incorporado por el Art. 1° de la Ley N° 5.293, BOCBA N°4686 del 24/07/2015)".*

Como puede observarse, de la normativa reseñada con anterioridad se desprende *prima facie* que las personas con discapacidad gozan de una franquicia para el libre estacionamiento salvo en aquellos sitios alcanzados por las prohibiciones especiales y generales que expresamente allí se prevén (conf. arts. 7.1.8, 7.1.9 y 7.1.18, del Cód. de Tránsito y Transporte).

Ahora bien, a tenor de las constancias de la causa se advierte que los bolardos colocados por el GCBA en el área microcentro constituirían un obstáculo físico para que las personas con movilidad reducida puedan hacer uso de la franquicia legal de libre estacionamiento de la que gozan, que se encuentra prevista en la normativa de tránsito y transporte de la Ciudad.

Por lo demás, es de hacer notar que si bien los informes acompañados en autos darían cuenta de la existencia de dársenas en el área microcentro, lo cierto es que éstas habrían sido construidas con el objeto de facilitar la carga y descarga de mercaderías así como el ascenso y descenso de pasajeros, sin interrumpir el normal flujo del tránsito vehicular en las calles habilitadas (ver fs. 182 vta., informe 25.928.086/SECTRANS/2018, entre otros). Es decir, además de no tratarse de espacios destinados a las personas discapacitadas o con movilidad reducida, las referidas dársenas se habrían construido para permitir la detención pero no el estacionamiento.

Cabe apuntar que, conforme define el Código de Tránsito y Transporte existen diferencias relevantes entre la detención y el estacionamiento. Así, se considera detención a toda inmovilización del vehículo cuya duración no exceda los dos (2) minutos y siempre que no lo abandone su conductor. En cambio, cuando se supera ese lapso o haya ausencia de conductor, se configura estacionamiento, con todas las implicancias y alcances que se prevén en el referido Código (conf. disposiciones del título séptimo, *“Estacionamiento y detención”*, capítulo 7.1).

La circunstancia apuntada, en la medida en que limitaría y restringiría el acceso y posibilidad de permanencia de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el área del microcentro, lejos está de neutralizar la desventaja que dicha discapacidad les provoca.

Nótese que, pese a la vigencia de la amplia franquicia legal de libre estacionamiento de que gozan las personas discapacitadas, en razón del destino asignado a las dársenas y a la colocación de los bolardos en la zona del microcentro, una persona con discapacidad no podría estacionar su automóvil debidamente identificado en esas calles intervenidas y permanecer allí por un tiempo razonable a los efectos de, por ejemplo, efectuar trámites; perjuicio que se incrementa en atención al gran número de oficinas públicas y privadas que se concentran en esa área.

Por todo lo expuesto, en la medida en que dichas obras constituirían un obstáculo para que, con la mayor independencia posible, el colectivo conformado por las personas con discapacidad o movilidad reducida se integre plena y efectivamente en la sociedad (conf. arts. 1, 3, 9, 19 y 20, C.D.P.D.; art. 42 CCABA, entre otros), corresponde tener por acreditada la verosimilitud del derecho invocada por la parte actora.

XXIII. Que, por otra parte, como es sabido, los requisitos de procedencia de las medidas cautelares se encuentran de tal modo relacionados que, a mayor



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 20 SECRETARÍA  
N°40

ASOCIACION INQUIETUDES CIUDADANAS CONTRA GCBA POR OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD  
ADMINISTRATIVA - TRANSPORTE-MOVILIDAD

Número: EXP 1863/2017-0

CUIJ: EXP J-01-00007892-8/2017-0

Actuación Nro: 12371506/2018

verosimilitud del derecho es menor la exigencia del peligro del daño, e inversamente, cuando existe el riesgo de un daño extremo e irreparable el rigor del *fumus* se debe atemperar (conf. Sala I, "*Savioli Rosalía Silvia c/ GCBA s/ otros procesos incidentales*", expte. EXP 30.145/2, del 28/11/08, entre otros).

En autos, el peligro en la demora aparece *prima facie* verificado por cuanto de no contar las personas con discapacidad con la posibilidad de acceder y permanecer en el área del microcentro porteño sin restricciones provenientes del ámbito físico, podría verse alterado su derecho a la accesibilidad en igualdad de condiciones, lo que podría repercutir de un modo negativo en su integración plena en la sociedad, en su calidad de vida, en su desarrollo personal y en su derecho a vivir en forma independiente.

XXIV. Que, sentado lo expuesto, con el carácter provisional propio de este estadio del análisis –conf. art. 182 CCAyT- y sin perjuicio de lo que pueda corresponder decidir en el transcurso de la causa, cabe admitir la medida cautelar solicitada, aunque con un alcance distinto al peticionado (conf. art. 184, CCAyT).

Ello, debido a que en el *sub lite* no sólo estaría involucrado el interés particular del grupo cuyos derechos defiende la Asociación actora sino también el interés de otros grupos de personas que también transitan por el microcentro de la Ciudad. Sobre el punto, es útil destacar que los bolardos que dividen la calzada de la acera habrían sido colocados en resguardo físico del peatón y ofrecerían una garantía sobre la franja del espacio público en que el vehículo no debe acceder en ningún caso (ver fs. 190 vta., informe 25.818.057/DGOINFU/2018).

XXV. Que llegado este punto, corresponde poner de relieve que el diseño de las políticas públicas por medio de las cuales se implementan los derechos reconocidos en la Constitución y en los diversos instrumentos internacionales es una actividad propia de los poderes políticos; esto es, del poder legislativo y del poder ejecutivo. El principio de división de poderes veda a los jueces asumir esta tarea, sin perjuicio de que, ulteriormente, puedan verificar si el plan diseñado por los poderes

legislativo y/o ejecutivo es idóneo para satisfacer el derecho cuya efectiva vigencia el Estado tiene el deber de garantizar.

Así, ante acciones de reclamo colectivo de derechos civiles, políticos o sociales, sobre todo cuando se requiere del Estado la adopción de acciones positivas de gran escala o bien directamente la puesta en marcha de una política, la actuación judicial puede consistir, en principio, en la declaración de que una omisión estatal constituye una violación del derecho en cuestión, y luego en el emplazamiento al Estado a realizar la conducta debida. En estos casos corresponde al órgano judicial señalar a los poderes políticos del Estado el carácter de la conducta debida, sea a partir del resultado concreto requerido sin consideración de los medios a emplearse, o bien, en caso de existir una única medida posible para obtener el resultado requerido, describiendo con precisión la acción que debe adoptarse (conf. Abramovich, Víctor, “Acceso a la justicia y nuevas formas de participación en la esfera política”, publicado en SJASJA 21/6/2006, JAJA 2006-II-1177, cita online 0003/012631).

En el *sub lite* es claro que existe más de un modo posible para restablecer el efectivo goce del derecho vulnerado. Por tal motivo, si bien en el presente caso se reconoció *prima facie* el derecho que asiste a las personas con discapacidad a contar con espacios para estacionar sus vehículos en el microcentro porteño, lo cierto es que es la demandada quien debe decidir qué medios empleará para satisfacer ese derecho. Por esta razón, toda vez que no puede acogerse la pretensión de la Asociación actora en los términos formulados, se deberá modificar el alcance de la medida cautelar solicitada (conf. art. 184, CCAyT).

En consecuencia, corresponde ordenar al GCBA que, en el plazo de sesenta (60) días, confeccione un plan en el que se contemple la posibilidad de que las personas con discapacidad estacionen sus vehículos que cuenten con el símbolo internacional de acceso (conf. ley 19.289, modif. por ley 24.183) en el área de la Ciudad de Buenos Aires denominada microcentro (conf. dto. 341/2013). El plan deberá determinar la cantidad de espacios suficientes para que las personas con discapacidad puedan estacionar sus vehículos debidamente identificados durante un tiempo razonable. A tal fin, el plan que confeccione la demandada podrá contemplar los espacios y/o dársenas ya existentes, construir o definir nuevos espacios de estacionamiento o bien ejercer tales opciones a la vez.

XXVI. Que, en cambio, la medida cautelar requerida por la parte actora a los efectos de que se ordene la suspensión de toda obra en ejecución o a ejecutar, hasta tanto se resuelva el fondo del asunto, no tendrá acogida favorable.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 20 SECRETARÍA  
N°40

ASOCIACION INQUIETUDES CIUDADANAS CONTRA GCBA POR OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD  
ADMINISTRATIVA - TRANSPORTE-MOVILIDAD

Número: EXP 1863/2017-0

CUIJ: EXP J-01-00007892-8/2017-0

Actuación Nro: 12371506/2018

Es que, la medida precautoria resulta excesiva e injustificadamente desproporcionada; máxime si se tiene en cuenta que podría verse afectado el interés público comprometido en las obras que comúnmente realiza la Administración.

Por lo demás, no debe olvidarse que, como tantas veces se ha dicho, la finalidad del proceso cautelar consiste en asegurar la eficacia práctica de la sentencia (conf. arg. art. 177, CCAYT); vale decir, posee carácter instrumental, nota ésta ausente en el pedido formulado por la parte actora desde que no se advierte cómo la suspensión de todas las obras aseguraría el dictado de la sentencia o evitaría la frustración de su eficacia práctica.

Finalmente, resulta difícil concebir de qué manera la suspensión de toda obra en ejecución o a ejecutar por parte de la Administración podría tender a asegurar o reestablecer el goce de los derechos del colectivo que representa la actora.

XXVII. Que tampoco se admitirá la petición cautelar tendiente a que se ordene al GCBA a presentar los estudios de impacto ambiental relacionados con las obras cuestionadas por la demandante dado que, *prima facie*, no hay motivos para concluir que estén sujetas al procedimiento técnico administrativo de evaluación de impacto ambiental.

Al respecto, cabe señalar que el artículo 13 de ley 123 -conf. art. 7, ley 6014- establece un listado enunciativo de las actividades, proyectos, programas y/o emprendimientos que se presumen como de impacto ambiental con relevante efecto. De su lectura no se observa, por el momento, que las obras que la demandada habría efectuado en el microcentro configuren algunos de los supuestos allí previstos y que, por tanto, deban seguir el mencionado procedimiento técnico administrativo.

XXVIII. Que, por lo demás, no se advierte que la concesión de la cautelar con el alcance otorgado en el considerando XXV implique la afectación de un interés público al que deba darse prevalencia y, menos aún, que implique para la Administración un grave perjuicio irreparable.

XXIX. Que en lo que atañe a la contracautela, en función de que en el caso se encuentran comprometidos derechos de incidencia colectiva y atendiendo, asimismo, al grado de convicción alcanzado respecto de la verosimilitud del derecho invocado, se estima adecuada la caución juratoria ofrecida en el escrito de inicio.

XXX. Que en atención a la índole de los derechos debatidos en autos y que pesa sobre los jueces el deber de arbitrar los medios para otorgar la difusión necesaria de todas aquellas acciones que encuentren apoyo en derechos colectivos (conf. CSJN, “Halabi” y “Padec”, Fallos: 332:111 y 336:1236, respectivamente; en igual sentido, TSJ, “GCBA s/ queja por recurso de inconstitucionalidad denegado en: ‘Teso, Oscar Emilio y otros c/ GCBA y otros s/ procesos incidentales’”, sentencia del 11/9/14, del voto de magistrado Lozano; Cámara de Apelaciones del fuero, Sala I, “Asociación Civil Basta de Demoler y otros c/ GCBA s/ otros procesos incidentales”, expte. EXP 43.501/2, 17/5/16, y Sala II, “Padec c/ Banco de la Ciudad de Buenos Aires s/ otras demandas contra la aut. administrativa”, expte. EXP 19.281/0, 12/7/11), corresponde ordenar la publicidad del presente proceso a fin de garantizar que las personas que pudieran llegar a tener un interés en su resultado tomen el debido conocimiento de su existencia.

En consecuencia, en uso de las facultades conferidas por el artículo 27, inciso 5, del CCAyT, corresponde ordenar la difusión del objeto y el estado procesal de la presente acción, a fin de que todas aquellas personas que tengan un interés jurídico relevante, en el plazo de diez (10) días, efectúen las presentaciones que estimen pertinentes y manifiesten lo que por derecho corresponda. Deberán tener en cuenta, al momento de presentarse, que el presente proceso tramita como una acción ordinaria y el estado en el que se encuentra su trámite. Serán rechazadas *in limine* las presentaciones que repliquen lo ya argumentado en el escrito de inicio y que no importen una contribución sustancial al desarrollo del proceso por su pertinencia con el objeto de debate y su relevancia para la decisión del caso. A tal fin, el presentante deberá indicar de modo claro y concreto cuál es su contribución sustancial novedosa.

La difusión que por medio de la presente se ordena se deberá efectuar por edictos en los siguientes medios:

a) publicación de edictos en el Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (conf. arts. 129 y 130, CCAyT), por el plazo de tres (3) días corridos. A tal fin, confecciónese el texto correspondiente y líbrese oficio por Secretaría.

b) publicación en la página web [www.ijudicial.gob.ar](http://www.ijudicial.gob.ar) y a través de los medios de difusión que dispone el Departamento de Información Judicial, dependiente





JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 20 SECRETARÍA  
N° 40

ASOCIACION INQUIETUDES CIUDADANAS CONTRA GCBA POR OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD  
ADMINISTRATIVA - TRANSPORTE-MOVILIDAD

Número: EXP 1863/2017-0

CUIJ: EXP J-01-00007892-8/2017-0

Actuación Nro: 12371506/2018

del Consejo de la Magistratura de la Ciudad, por el plazo de cinco (5) días corridos. A tal fin, líbrese oficio por Secretaría.

c) publicación en la página web [www.buenosaires.gov.ar](http://www.buenosaires.gov.ar) perteneciente al GCBA, por el plazo de cinco (5) días corridos. A tal fin, líbrese oficio por Secretaría.

d) publicación en la página web [www.fiscalias.gob.ar](http://www.fiscalias.gob.ar) perteneciente al Ministerio Público Fiscal, por el plazo de cinco (5) días corridos. A tal fin, líbrese oficio por Secretaría.

e) publicación en la página web [www.mpdefensa.gob.ar](http://www.mpdefensa.gob.ar) perteneciente al Ministerio Público de la Defensa, por el plazo de cinco (5) días corridos. A tal fin, líbrese oficio por Secretaría.

Se requiere a las entidades oficiadas que, en el plazo de dos (2) días de finalizadas las publicaciones que le fueron respectivamente encomendadas, tengan a bien acreditar el debido cumplimiento de dichas medidas de difusión.

Por último, cabe señalar que el plazo de diez (10) días hábiles otorgado a los interesados para presentarse comenzará a correr a partir de la última publicación del edicto en el Boletín Oficial de la Ciudad de Buenos Aires.

En mérito de lo expuesto, **SE RESUELVE:**

1. Hacer saber que el grupo o colectivo afectado quedó delimitado de conformidad con lo dispuesto en el considerando XI.

2. Hacer lugar parcialmente a la medida cautelar solicitada y, en consecuencia, ordenar al GCBA que, en el plazo de sesenta (60) días, confeccione un plan en el que se contemple la posibilidad de que las personas con discapacidad estacionen sus vehículos que cuenten con el símbolo internacional de acceso (conf. ley 19.289, modif. por ley 24.183) en el área de la Ciudad de Buenos Aires denominada microcentro (conf. dto. 341/2013). El plan deberá determinar la cantidad de espacios suficientes para que las personas con discapacidad puedan estacionar sus vehículos debidamente identificados durante un tiempo razonable. A tal fin, el plan que

confeccione la demandada podrá contemplar los espacios y/o dársenas ya existentes, construir o definir nuevos espacios de estacionamiento o bien ejercer tales opciones a la vez.

3. Tener por prestada la caución juratoria con lo manifestado a fs. 22 vta. del escrito de inicio.

4. Ordenar la difusión del objeto y el estado procesal de la presente acción, a fin de que todas aquellas personas que tengan un interés jurídico relevante, en el plazo de diez (10) días, efectúen las presentaciones que estimen pertinentes y manifiesten lo que por derecho corresponda. Deberán tener en cuenta, al momento de presentarse, que el presente proceso tramita como una acción ordinaria y el estado en el que se encuentra su trámite. Serán rechazadas *in limine* las presentaciones que repliquen lo ya argumentado en el escrito de inicio y que no importen una contribución sustancial al desarrollo del proceso por su pertinencia con el objeto de debate y su relevancia para la decisión del caso. A tal fin, el presentante deberá indicar de modo claro y concreto cuál es su contribución sustancial novedosa.

5. Ordenar que la comunicación dispuesta precedentemente se instrumente por edicto a confeccionarse por Secretaría -que deberá ser adjuntado a cada oficio- y a través de los siguientes medios:

a) publicación de edictos en el Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (conf. arts. 129 y 130, CCAyT), por el plazo de tres (3) días corridos. A tal fin, líbrese oficio por Secretaría.

b) publicación en la página web [www.ijudicial.gob.ar](http://www.ijudicial.gob.ar) y a través de los medios de difusión que dispone el Departamento de Información Judicial, dependiente del Consejo de la Magistratura de la Ciudad, por el plazo de cinco (5) días corridos. A tal fin, líbrese oficio por Secretaría.

c) publicación en la página web [www.buenosaires.gov.ar](http://www.buenosaires.gov.ar) perteneciente al GCBA, por el plazo de cinco (5) días corridos. A tal fin, líbrese oficio por Secretaría.

d) publicación en la página web [www.fiscalias.gob.ar](http://www.fiscalias.gob.ar) perteneciente al Ministerio Público Fiscal, por el plazo de cinco (5) días corridos. A tal fin, líbrese oficio por Secretaría.

e) publicación en la página web [www.mpdefensa.gob.ar](http://www.mpdefensa.gob.ar) perteneciente al Ministerio Público de la Defensa, por el plazo de cinco (5) días corridos. A tal fin, líbrese oficio por Secretaría.



**Poder Judicial de la Ciudad de Buenos Aires**  
Fuero Contencioso Administrativo y Tributario

"2018 - AÑO DE LOS JUEGOS OLÍMPICOS DE LA JUVENTUD"

**JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 20 SECRETARÍA N°40**

**ASOCIACION INQUIETUDES CIUDADANAS CONTRA GCBA POR OTRAS DEMANDAS CONTRA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA - TRANSPORTE-MOVILIDAD**

**Número: EXP 1863/2017-0**

**CUIJ: EXP J-01-00007892-8/2017-0**

**Actuación Nro: 12371506/2018**

6. Requerir a las entidades oficiadas que, en el plazo de dos (2) días de finalizadas las publicaciones que le fueron respectivamente encomendadas, tengan a bien acreditar el debido cumplimiento de dichas medidas de difusión.

7. Hacer saber que el plazo indicado en el punto 5 comenzará a correr a partir de la última publicación del edicto en el Boletín Oficial de la Ciudad de Buenos Aires.

Regístrese y notifíquese por Secretaría a las partes -y a la señora Fiscal en su despacho-

*judicial*