



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

JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 13 SECRETARÍA  
N°25

ASOCIACION CIVIL MOVILIDAD ACTIVA Y SOSTENIBLE CONTRA GCBA SOBRE AMPARO - TRANSPORTE-  
MOVILIDAD

Número: EXP 387115/2024-0

CUIJ: EXP J-01-00387115-7/2024-0

Actuación Nro: 136842/2025

Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

### VISTOS Y CONSIDERANDO:

1. Que la presente acción de amparo colectivo es iniciada por LA ASOCIACIÓN CIVIL MOVILIDAD ACTIVA Y SOSTENIBLE, representada por su presidente MARCELO ARIEL CALDERÓN en los términos del art. 43 de la Constitución Nacional y 14 y 15 de la Constitución de la Ciudad Autónoma contra el GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS Y AIRES (GCBA) y con el objeto del “*cese inmediato de las acciones destinadas a remover las ciclovías ubicadas en las calles Tucumán y Marcelo T. de Alvear*” por considerar que la remoción de las ciclovías importa una afectación al derecho a un medioambiente sano y derecho a la salud consagrados en los art. 41, 42 y 75 inc. 22 de la Constitución Nacional.

Asimismo, solicita el dictado de una medida cautelar no innovativa con el fin de que se ordene la suspensión de toda medida que implique o colabore con la remoción de las ciclovías.

En cuanto a los antecedentes fácticos, explica que el Ministerio de Infraestructura de la CABA inició acciones para dismantelar las ciclovías ubicadas sobre las calles Tucumán entre Libertad y Billingham y Marcelo T. de Alvear sin efectuar una consulta previa a la ciudadanía, ni haber realizado estudios de impacto ambiental.

Destaca que ello genera un impacto negativo, concreto y actual sobre el medio ambiente. En particular detalla que las ciclovías generan una reducción de la contaminación, mitigan el cambio climático e importa una preservación del espacio público.

Agrega que el impacto negativo también recae sobre el derecho a la salud y destaca que el uso de ciclovías fomenta la actividad física, reduce enfermedades respiratorias, previene accidentes viales y favorece a la salud mental.

A su vez estima que la eliminación de esta infraestructura vial representa un retroceso en las políticas de sostenibilidad, contradice los compromisos asumidos por el GCBA en términos de movilidad sustentable y agrava las condiciones de la circulación en bicicleta por la Ciudad.

Finalmente, funda en derecho, ofrece prueba, argumenta sobre la legitimación invocada y formula las reservas pertinentes.

2. Que seguidamente se solicita a la amparista a que acompañe las filmaciones que documentan las obras de remoción sobre las calles denunciadas en el escrito de inicio.

Cumplido lo peticionado en la actuación n° 2896347/2024, se corre vista al Ministerio Público Fiscal, quien se pronuncie sobre la competencia del Tribunal para entender en las actuaciones, la admisibilidad de la vía intentada, el carácter colectivo de la acción.

A su vez, destaca que la *“Asociación Civil Observatorio del Derecho a la Ciudad promovió acción de amparo contra el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires con el objeto de que: ‘A. Se ordene la interrupción de la remoción de la ciclovía ubicada en la calle Tucumán y disponga la reinstalación del sector de la ciclovía removida en esta calle en las mismas o mejores condiciones con las que contaba previamente. B. Se declare la inconstitucionalidad y la nulidad de toda norma o acto administrativo que haya autorizado la remoción de la ciclovía ubicada en la calle Tucumán’ (v. actuación 2884787/2024 del Expediente N° 390091/2024)”* y señala que al dictaminar en el marco de dichas actuaciones, consideró que debía declararse la conexidad con estos actuados y corresponde que este tribunal asuma la competencia en ambas causas, disponga su acumulación a los fines de sustanciarlas y las resuelva conjuntamente (cfr. artículos 6 y 28 ley 2145, 172 y ss. del CCAyT).

Por otra parte, y con respecto a la medida cautelar requerida, y estima que resultaría apropiado otorgar un traslado al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en los términos del art. 16 de la ley 2145.

Una vez devueltos, y de conformidad con lo señalado por la Sra. Fiscal, se ratifica la inscripción de la causa en el Registro de Amparos Colectivos. Además, se ordena correr traslado al GCBA de la medida cautelar solicitada y se intima a la demandada a que remita la totalidad de las actuaciones administrativas (estudios, informes, actos administrativos, etc.) que dieron origen a las tareas de remoción de las ciclovías ubicadas en las calles Tucumán y Marcelo T. de Alvear de esta ciudad.

Asimismo, se dicta una medida precauteladora que dispone la inmediata paralización de las obras de remoción de las ciclovías ubicadas en las calles Tucumán y Marcelo T. de Alvear de esta ciudad hasta tanto se acompañen a la causa las actuaciones administrativas.

Así las cosas, en los autos *“Asociación Civil Observatorio del Derecho a la Ciudad y otros c/ GCBA s/ SOBRE AMPARO -TRANSPORTE-MOVILIDAD”* Expte. 390091/2024 se declaró la conexidad con los presentes y las actuaciones fueron recibidas por este Tribunal el 20 de diciembre de 2024.

En ese proceso la ASOCIACIÓN CIVIL OBSERVATORIO DEL DERECHO A LA CIUDAD representada por su presidente JONATHAN EMANUEL BALDIVIEZO petitiona *“A. Se ordene la interrupción de la remoción de la ciclovía ubicada en la Calle Tucumán [del N° 1400 al 1600] y disponga la reinstalación del sector de la ciclovía removida en esta calle en las mismas o mejores condiciones con las que contaba previamente. B. Se declare la inconstitucionalidad y la nulidad de toda norma o acto administrativo que haya autorizado la remoción de la ciclovía ubicada en la calle Tucumán”* (cfr. actuación 2884787/2024).



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 13 SECRETARÍA  
N°25

ASOCIACION CIVIL MOVILIDAD ACTIVA Y SOSTENIBLE CONTRA GCBA SOBRE AMPARO - TRANSPORTE-  
MOVILIDAD

Número: EXP 387115/2024-0

CUIJ: EXP J-01-00387115-7/2024-0

Actuación Nro: 136842/2025

Asimismo, solicita el dictado de una medida cautelar a los fines de que se suspenda la remoción de la ciclovía ubicada en la calle Tucumán y se disponga la reinstalación del sector de la ciclovía removida. También, en atención a la velocidad de las obras de remoción de la ciclovía referida, requiere, con carácter precautelar, la suspensión de los trabajos hasta tanto se resuelva la medida cautelar solicitada y el GCBA acompañe las actuaciones administrativas pertinentes.

Luego de fundamentar sobre la legitimación invocada señala que la remoción y destrucción de la ciclovía de la calle Tucumán constituye una vía de hecho de la Administración Pública. Alega que la resolución 462-SECTTRANS-2016 establece la instalación de carriles exclusivos para bicicletas o ciclovías y biciesendas, de doble sentido de circulación, en los tramos comprendidos por los ejes de diversas calles y/o avenidas, entre ellas, el eje Tucumán (entre calles Montevideo y Av. Pueyrredón por calzada paralela y adyacente a la vereda sur, en doble sentido de circulación). En este sentido destaca que no obstante ello, el GCBA inició la remoción de esta ciclovía sin cartel de obra y sin acto administrativo que disponga y fundamente su desmantelamiento y que, según el artículo 80, inciso 2.h de la CCABA, la regulación del tránsito y transporte es una competencia de la Legislatura de la Ciudad.

Considera que los hechos descriptos importan una violación al principio de progresividad con relación a la ampliación de la red de ciclovías dispuesta por el Plan Urbano Ambiental —PUA—(v. art. 7 de la ley 2930) y el Programa “Buenos Aires: Ciudad Bici” ley 6352 y el derecho a la movilidad (v. artículos 14.1.3, 14.4.1 y 14.4.2. del Código de Tránsito y Transporte).

A su vez, considera que las cuestiones bajo estudio deben ser decididas con instancias de participación ciudadana previa (v. artículos 25 del PUA, 3 de la ley 6352 y 14.1.3 del Código de Tránsito y Transporte) y en este orden de ideas, hace una reseña sobre el derecho a la participación ciudadana y democracia participativa.

Por último, alega sobre la vía intentada, expone los recaudos de la medida cautelar pretendida, ofrece prueba documental y efectúa planteo de caso federal.

**3.** Que por la actuación n° 2987130/2024 se presenta el GCBA y contesta el traslado ordenado en la actuación n° 2942031/2024.

En primer lugar, acompaña las actuaciones administrativas solicitadas vinculadas a la ciclovía ubicada en la calle Tucumán, en particular la resolución n° 2024-327-GCABA-SECT dictada el 23 de diciembre de 2024 por la cual en el artículo 3° ordena la remoción de la ciclovía emplazada la calle Tucumán desde la calle Libertad hasta Talcahuano y desde la Av. Uruguay hasta Billinghamurst.

A continuación, aclara que respecto a ciclovía de la calle Marcelo T. de Alvear no se ha llevado a cabo ninguna acción sobre dicho corredor.

En segundo lugar, cuestiona la legitimación procesal de la ASOCIACIÓN CIVIL MOVILIDAD ACTIVA Y SOSTENIBLE actora. Sostiene que no se verifica que ostente una representación adecuada del supuesto colectivo afectado.

Luego refiere a la ausencia de caso o controversia. Sobre este punto alega sobre la inexistencia de un acto u omisión imputable al GCBA que justifique la interposición de una acción de amparo si no que más bien en el caso se advierte una discrepancia o disconformidad con las medidas dispuestas por parte de la Estado local en el reordenamiento del tránsito ciclista y vehicular.

Señala que los amparistas no logran demostrar cuáles serían sus derechos lesionados, puesto que su criterio ningún ciclista se verá afectado en tanto el plan de reconfiguración de la Red de Ciclovías Protegidas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires procura optimizar el uso de las ciclovías, la readecuación y optimización de la red y garantizará su extensión.

En este sentido explica que del informe elaborado por el Ministerio de Infraestructura del GCBA —IF-2024-48142053-GCABA-SSPMO—, se desprende que la ciclovía trazada sobre la calle Tucumán tuvo su origen en un contexto de implementación y desarrollo de la red de ciclovías de la Ciudad y que posteriormente se construyeron ciclovías en las avenidas Córdoba y Corrientes y a la fecha genera una superposición funcional de la vía ubicada en la calle Tucumán por la proximidad geográfica a las otros corredores.

Agrega que “la medida efectuada no implica un retroceso en términos de movilidad sustentable, sino que responde a principios rectores del derecho público local, promoviendo la seguridad vial, optimizando la movilidad urbana y garantizando un uso eficiente de los recursos públicos y del espacio disponible, en coherencia con los planes de desarrollo urbano sostenible. La red de ciclovías busca promover una movilidad sustentable, sostenible y equitativa, debiendo ajustarse a las dinámicas urbanas y patrones de uso real del espacio”.

En tercer lugar, solicita el rechazo de la medida cautelar.

Señala que la medida peticionada vulnera el principio republicano de división de poderes y no concurren en autos los extremos requeridos para su dictado. En particular detalla que, con los elementos aportados hasta el momento, no se logra avizorar que el procedimiento dispuesto por las normas se encontraría *-prima facie-* viciado y que no existen indicios de ilegitimidad en el obrar del GCBA que autoricen el dictado de una medida precautoria.

Agrega que en el caso de autos la absoluta ausencia de verosimilitud en el derecho invocado, conlleva y sella la suerte de peligro en la demora.

Además, indica que la pretensión cautelar afecta el interés público ya que interfiere en el diseño de políticas públicas, funciones privativas del poder ejecutivo, y que asimismo ha sido solicitada por una persona que no acredita en el caso los presupuestos mínimos de legitimación para interponer una acción en este sentido.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 13 SECRETARÍA  
N°25

ASOCIACION CIVIL MOVILIDAD ACTIVA Y SOSTENIBLE CONTRA GCBA SOBRE AMPARO - TRANSPORTE-  
MOVILIDAD

Número: EXP 387115/2024-0

CUIJ: EXP J-01-00387115-7/2024-0

Actuación Nro: 136842/2025

Por último, señala que, dada la magnitud de la pretensión cautelar, el otorgamiento de caución juratoria resulta insuficiente como contracautela, cita doctrina y jurisprudencia que considera aplicable al caso y hace reserva de la cuestión federal.

Así las cosas y por la actuación n° 2987344/2024 el GCBA interpone un recurso de apelación la medida precautelar dictada en la actuación n° 2942031/2024 que tramita por vía incidental en los autos “ASOCIACION CIVIL MOVILIDAD ACTIVA Y SOSTENIBLE CONTRA GCBA SOBRE INCIDENTE DE APELACION - AMPARO - TRANSPORTE-MOVILIDAD” Expte. 87115/2024-1 por ante la Sala I de la Cámara del Fuero y a la fecha se encuentra pendiente de resolución.

4. Que paralelamente en el expediente conexo “ASOCIACION CIVIL OBSERVATORIO DEL DERECHO A LA CIUDAD Y OTROS CONTRA GCBA SOBRE AMPARO”, Expte. Nro. 390091/2024 el GCBA también contesta el traslado de la medida cautelar, acompaña las actuaciones administrativas requeridas y vierte los mismos argumentos que expuso en este expediente (v. actuación n° 2987182/2024) y seguidamente se ordena el traslado a la parte actora (v. actuación n° 2998417/2024).

Asimismo, apela la medida precautelar (v. 2987422/2024), cuyo recurso tramita por incidente y se encuentra pendiente de resolución en la Sala I de la Cámara de Apelaciones del Fuero (v. “ASOCIACION CIVIL OBSERVATORIO DEL DERECHO A LA CIUDAD Y OTROS CONTRA GCBA SOBRE INCIDENTE DE APELACION - AMPARO - TRANSPORTE-MOVILIDAD” Expte. 390091/2024-1).

Al contestar el traslado, la ASOCIACIÓN CIVIL OBSERVATORIO DEL DERECHO A LA CIUDAD destaca que el GCBA comenzó las obras de remoción de la ciclovía de la calle Tucumán sin un acto administrativo que así lo determinara y que luego de la interposición de la demanda, el 23 de diciembre de 2024, se dictó la Resolución N° RESOL-2024-327-GCABA-SECT que fue publicada en el Boletín Oficial el 7 de enero de 2025.

Agrega que el Informe Técnico IF-2024-48142053-GCABA-SSPMO también es posterior a la interposición del amparo y por ende posterior a los hechos del GCBA que dan sustento a la acción.

En este sentido sostiene que “[e]sto demuestra que la fundamentación técnica también se realizó con posterioridad a la presentación de la demanda y al dictado de la medida cautelar lo que conlleva a sostener que las obras de remoción de la ciclovía de la calle Tucumán se ejecutaron con total arbitrariedad y que el informe técnico realizado con posterioridad pierde razonabilidad porque está orientado a justificar una decisión que se adoptó sin fundamentos técnicos y se ejecutó a través de vías de hecho.”

A su vez, afirma que la puesta en valor de las ciclovías no implica una extensión de la red y grafica que la ampliación proyectada en otras calles es menor en extensión a la remoción del tramo de la calle Tucumán.

En cuanto al aspecto ambiental de la remoción de la ciclovía advierte que se elimina un carril destinado a la movilidad sustentable y se adicionan carriles para el tránsito vehicular contrario a los lineamientos del Plan Urbano Ambiental y el Código de Tránsito y Transporte.

**5.** Que luego de una serie de actos procesales y de acuerdo a lo peticionado por el GCBA en la actuación n°28066/2025 se habilitó la feria judicial al solo efecto "...de autorizar la obra tendiente a realizar la nivelación del asfalto pendiente en el sector donde se removieron los cordones existentes y retirar el vallado, sobre la calle Tucumán, entre Rodríguez Peña y Montevideo...".

A continuación, el 3 de febrero de 2025, la parte actora contestó el traslado ordenado en la actuación n° 2988785/2024 y reiteró los argumentos expuestos en el escrito de inicio. Destacó que la remoción ciclovía afecta la movilidad sustentable de los ciclistas y quebranta el interés público perseguido por las políticas medioambientales asumidas por el GCBA conforme los artículos 41 de la CN y 26 de la CCABA.

En cuanto al planteo de falta de legitimación destaca que además que la ASOCIACIÓN CIVIL MOVILIDAD ACTIVA Y SOSTENIBLE es una organización sin fines de lucro, cuyo objetivo es promover la seguridad vial y la movilidad sustentable como derechos fundamentales para la vida y la integridad física de las personas, el artículo 14 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires establece una legitimación amplia para reclamar la protección del ambiente.

Seguidamente refiere a que el argumento vertido por el GCBA respecto a que resulta "redundante" el mantenimiento de la ciclovía de la calle Tucumán no considera cuestiones vinculadas a "seguridad, la accesibilidad y la conectividad para ciclistas" y resulta una regresión en las políticas públicas de protección ambiental.

Además, sostiene respecto a la concesión de la pretensión cautelar que en materia ambiental rige el principio de precaución contenido en la Ley General de Ambiente, que autoriza a la imposición de medidas cautelares aun cuando exista incertidumbre científica relativa al riesgo ambiental (conf. Principio n° 15 de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo y art. 4° de la ley n° 25.675).

Finalmente hace reserva del caso federal, cita doctrina y jurisprudencia que consideran aplicable al caso y peticiona se disponga las medidas necesarias para garantizar la continuidad de la ciclovía de la calle Tucumán.

**6.** Que, en este estado, se cumple con la vista ordenada al Ministerio Público Fiscal en ambas causas conexas (v. actuación n° 2988785//2024 y actuación n° 65334/2025 del expediente "ASOCIACION CIVIL OBSERVATORIO DEL DERECHO A LA CIUDAD Y OTROS CONTRA GCBA SOBRE AMPARO", Expte. Nro. 390091/2024).

A su turno, el 6 de febrero de 2025 la Sra. Fiscal emite su dictamen. Allí realiza una breve reseña de los hechos de la causa y los argumentos vertidos por ambas partes respecto a la procedencia de la medida cautelar solicitada.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 13 SECRETARÍA  
N°25

ASOCIACION CIVIL MOVILIDAD ACTIVA Y SOSTENIBLE CONTRA GCBA SOBRE AMPARO - TRANSPORTE-  
MOVILIDAD

Número: EXP 387115/2024-0

CUIJ: EXP J-01-00387115-7/2024-0

Actuación Nro: 136842/2025

En primer término, señala que en virtud de lo expuesto por el GCBA –en cuanto a que no se están llevando a cabo tareas de remoción con relación a la ciclovía de la calle Macelo T de Alvear– correspondía rechazar *in limine* esa pretensión, sin perjuicio de lo ya dictaminado respecto de la admisibilidad de la presente acción (cfme. dictamen 283/2024).

Luego detalla que emite un único dictamen para ambos procesos en función a la conexidad decretada con los autos “Asociación Civil Observatorio del Derecho la Ciudad y otros contra GCBA sobre amparo”, Expediente N° 390091/2024 (cfr. actuación 2940156/2024).

Así es que realiza una reseña del marco jurídico aplicable destaca que no se advierte que “la creación y/o supresión de ciclovías, bicisendas y ciclocarriles de la Ciudad deban ser, imperativamente, aprobadas por ley”. Luego refiere a que el acto administrativo cuestionado integra un plan de reconfiguración de la Red de Ciclovías Protegidas que procura optimizar el uso eficiente de la vía pública y que allí también se adoptaron otras medidas destinadas al mejoramiento del flujo de circulación segura para los ciclistas. Además, sostiene que el supuesto bajo análisis carece de una norma específica que regule la participación ciudadana para el dictado del acto administrativo y en consecuencia propicia por el rechazo de la medida cautelar.

Finalmente, el 7 de febrero de 2025 pasaron los autos a resolver (v. actuación n° 114655/2025).

7. Que, en primer lugar, si bien no está contemplado el planteo de excepciones previas en el marco de las acciones de amparo (cfme. art. 14 ley 2145), dado que la demandada ha desconocido la legitimación activa de las asociaciones actoras, cabe efectuar una breve mención al respecto.

Sobre este aspecto, resulta de utilidad destacar que la Fiscal interviniente se ha expedido en el dictamen n° 283/2024 en el marco de la presente causa (“Asociación civil Movilidad activa...”, ver apartado V-C) y en el dictamen n° 282/2024, en los autos “Asociación Civil Observatorio del Derecho...”; ver apartado V.C), reconociendo tanto la configuración del caso colectivo como la legitimación de la asociaciones actoras para intervenir en las presentes actuaciones.

Por lo tanto y de conformidad con lo allí dictaminado –a cuyos argumentos corresponde remitir– entiendo que ambas Asociaciones se encuentran legitimadas para promover sendas acciones.

8. Que, ello establecido y a fin de resolver la pretensión cautelar, en primer término, corresponde efectuar una breve reseña de la normativa en que se encuadra la cuestión bajo estudio.

Al respecto, cabe señalar que el art. 27 de la CCABA establece que “[l]a Ciudad desarrolla en forma indelegable una política de planeamiento y gestión del ambiente urbano integrada a las políticas de desarrollo económico, social y cultural, que contemple su inserción en el área metropolitana. Instrumenta un proceso de ordenamiento territorial y ambiental participativo y permanente que promueve: ... La seguridad vial y peatonal, la calidad atmosférica y la eficiencia energética en el tránsito y el transporte...”.

Asimismo, el art 29 de la CCABA establece que “[l]a Ciudad define un Plan Urbano Ambiental elaborado con participación transdisciplinaria de las entidades académicas, profesionales y comunitarias aprobado con la mayoría prevista en el artículo 81, que constituye la ley marco a la que se ajusta el resto de la normativa urbanística y las obras públicas”.

Por su parte, por el Plan Urbano Ambiental (ley 2930) en materia de transporte y movilidad tiene por propósito “promover un sistema de transporte sustentable que potencie la intermodalidad, tender a la expansión del uso de los medios públicos -en especial, de los medios guiados- mejorando la capacidad y calidad de los servicios, y desalentar el uso de los automotores privados, todo ello a efectos de mejorar las condiciones logísticas de movilidad, seguridad y calidad ambiental” A tal fin postula una serie de lineamiento entre ellos: “4. [i]ncrementar las ciclovías, bisisendas, carriles y vías exclusivas para bicicletas hasta conformar una red que abarque toda la ciudad. 5. Realizar los estudios y las obras necesarios para dar conectividad franca a todos los sectores de la ciudad. 6. Rediseñar las calles secundarias de los barrios para su mayor uso peatonal y de bicicletas (ampliación de veredas, parquizaciones)... k. La promoción de medios alternativos de transportes menos contaminantes y no motorizados, a través de las siguientes acciones: ...4. Eliminación de barreras físicas y realización de mejoras estructurales que faciliten el uso del transporte público de bicicletas” (v. art. 7)

A su vez, sobre este punto, el Plan Urbano Ambiental subraya como antecedente del Pacto de la Movilidad, suscripto oportunamente por diversos sectores a través del programa Amigos de la Movilidad Sustentable. Por su intermedio se invita a comercios, empresas, universidades, emprendedores y ONGs a asumir el compromiso de fomentar la movilidad sustentable en sus ámbitos de trabajo y en su comunidad de influencia.

En otro orden de ideas, cabe mencionar que el Plan Urbano Ambiental establece la obligatoriedad de que los instrumentos y lineamientos del propio plan sean decididos e implementados en marcos participativos que aseguren el consenso y la adecuación a las expectativas de los habitantes de la ciudad mediante la intervención metódica y ordenada de la mayor cantidad y calidad de los actores que sean los responsables políticos y técnicos de la gestión del PUA, sean las organizaciones sociales y comunitarias como también los ciudadanos a título particular (cfme. art. 25).

Por otro lado, el Código de Tránsito y Transporte de la CABA (ley 2148) define a las ciclovías como el sector de la calzada señalizado especialmente con una separación que permita la circulación exclusiva de ciclorodados y dispositivos de movilidad personal (art. 1.1.4) y establece la obligatoriedad de circulación de los





JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 13 SECRETARÍA  
N°25

ASOCIACION CIVIL MOVILIDAD ACTIVA Y SOSTENIBLE CONTRA GCBA SOBRE AMPARO - TRANSPORTE-  
MOVILIDAD

Número: EXP 387115/2024-0

CUIJ: EXP J-01-00387115-7/2024-0

Actuación Nro: 136842/2025

ciclorodados por las arterias con ciclocarriles o ciclovías siempre que existan (art. 6.10.8 inc. a).

El propio Código también implementa un sistema de transporte público de bicicletas y en ese marco garantiza una infraestructura, a saber, un sistema de red de carriles conformado por ciclovías, biciesendas y ciclocarriles (cfrme. art. 14.4.1 y 14.4.2)

Además del PUA y Código de Tránsito y Transporte el 19 de noviembre de 2020 se sancionó la ley 6352 que creó el Programa "Buenos Aires: Ciudad Bici", un programa complementario al Sistema de Transporte Público en Bicicleta previsto por el Código de Tránsito y Transporte en su Título Decimocuarto.

Su objetivo es la ampliación de la red de ciclovías y biciesendas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la determinación de calles o carriles preferenciales, la integración de las redes de ciclovías y biciesendas en los barrios de la Ciudad y la promoción de la intermodalidad con otros medios de transporte, promoviendo el ciclismo urbano y la incorporación de nuevos usuarios a la infraestructura existente (art. 1)

Entre los lineamientos principales de esta norma se encuentran: “a) *Ampliación del sistema de Red de Carriles: Priorizar el rediseño de las instalaciones e infraestructura vial en correspondencia con la ampliación rápida, segura e integral de la red en sus diferentes tipologías, tanto de ciclovías, biciesendas, calles o carriles preferenciales, en los términos del artículo 14.4.2 del Código de Tránsito y Transporte, de acuerdo a las necesidades identificadas por la Autoridad de Aplicación y a la disponibilidad presupuestaria. La ampliación de la red debe planificarse considerando la continua integración de los barrios populares con el resto de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, maximizando la accesibilidad y la posibilidad de uso por parte de sus habitantes.* b) *Promoción de la Interconexión: Promover la generación de conexiones interjurisdiccionales, coordinando el alcance de la red con los municipios del Área Metropolitana de Buenos Aires, mediante la articulación en conjunto de programas, planes y proyectos.* c) *Consolidación de ejes: Trabajar en políticas consensuadas a los fines de la consolidación de la red, que permitan priorizar la circulación de ciclorodados y dispositivos de movilidad personal mediante el desarrollo de soluciones regulatorias, así como también de señalamiento y demarcación en conjunto con Subterráneos de Buenos Aires S. E. (SBASE) y con el Estado Nacional, con el objetivo de aplicar políticas de coordinación a los fines de mejorar progresivamente la intermodalidad de los medios de transporte.*” (v. art. 2 inc. 1.a, b y c).

Fija instancias de participación con los sectores vinculados a la promoción y utilización del ciclismo urbano como medio de movilidad sustentable

y seguro que permitan la participación, el intercambio y el trabajo en conjunto de todos los interesados en la generación de políticas y programas que fomenten el uso de los ciclorodados y dispositivos de movilidad personal y propone un trabajo colaborativo en la materia entre el sector público, privado y el tercer sector (art. 2 inc. 3 a y b).

Además, crea un Fondo para el Desarrollo de la Micromovilidad será destinado a: “a) *Programas educativos y de seguridad vial para servicios de movilidad sustentable y segura.* b) *La promoción del uso de los servicios de ciclorodados y dispositivos de movilidad personal, de conformidad a lo establecido en el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.*c) *Obras de infraestructura y mejoras tecnológicas para los servicios de movilidad sustentable y segura regulados en el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.* d) *La expansión y fortalecimiento del Sistema de Transporte Público en Bicicleta, de los Sistemas de Movilidad Sustentable Complementarios y de la Red de Estacionamiento de Ciclorodados y Dispositivos de Movilidad Personal.*” (v. art. 4).

Específicamente y de acuerdo a los tramos de ciclovías cuya remoción se encuentra bajo discusión la resolución n° 462-SECTTRANS-2016 en su artículo 1° inc. e establece los carriles exclusivos para bicicletas o ciclovía y bisisendas, de doble sentido de circulación, en el tramo de la calle Tucumán entre calle Montevideo y avenida Pueyrredón por calzada paralela y adyacente a la vereda Sur.

En cuanto al tramo de la calle Tucumán entre Uruguay y Montevideo integra el área peatonal “Tribunales” que de acuerdo a la ley 5786 se prohíbe la circulación general de vehículos motorizados todos los días hábiles en el horario de 11 a 16 horas, si bien dicha restricción está suspendida se hará efectiva a partir del 28 de febrero de 2025 (v. resolución n° 1852-SSGMO-2024).

Las resoluciones 46-SSTRANS-2014 y 138-SECTTRANS-2017 establecen los carriles exclusivos de ciclovías en la calle Marcelo T. De Alvear desde la calle Cerrito hasta la av. Pueyrredón por calzada paralela y adyacente a la vereda suroeste.

En otro orden de ideas, cabe recordar que en 2011 la Ciudad Autónoma de Buenos Aires sancionó la ley 3871 de *Adaptación y Mitigación al Cambio Climático* cuyo objeto es establecer las acciones, instrumentos y estrategias adecuadas de adaptación y mitigación al Cambio Climático en la Ciudad. Dicho texto normativo fue reformado en el año 2022 por la ley 6598 con el objetivo de alinearla a lo establecido en la ley nacional 27.520 de *Presupuestos Mínimos de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático Global*. En lo sustancial la ley 3871 establece que un *Plan de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático* que engloba el conjunto de estrategias, medidas, políticas, e instrumentos desarrollados para dar cumplimiento al objeto de la ley. Entre las finalidades de este plan se encuentran la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, la promoción de prácticas, actividades y tecnologías de bajas emisiones de gases de efecto invernadero en el sector de transporte y se actualiza de manera quinquenal a través de planes de acción (v. art. 1, 6, 7, 8 y 19).

En particular cabe mencionar que el artículo 10 de la ley 3871 instituye que “*La Autoridad de Aplicación debe constituir un proceso participativo entre todos los involucrados y actores interesados, que conduzca a la definición de las mejores opciones*”



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 13 SECRETARÍA  
N°25

ASOCIACION CIVIL MOVILIDAD ACTIVA Y SOSTENIBLE CONTRA GCBA SOBRE AMPARO - TRANSPORTE-  
MOVILIDAD

Número: EXP 387115/2024-0

CUIJ: EXP J-01-00387115-7/2024-0

Actuación Nro: 136842/2025

*de adaptación y mitigación al Cambio Climático para integrarlas en la gestión de los distintos sectores y sistemas.”*

En el 2021 por la resolución 63-SA-GCBA-2021 se fijó en tercer plan de acción en el marco de ley 3871 y en lo que aquí interesa determina como sub-acciones para llegar a la meta de un millón de ciclistas la expansión de ciclovías, instalación de ciclovías en barrios populares y creación de ciclovías metropolitanas (v. <https://buenosaires.gob.ar/planes-de-accion-climatica-de-la-ciudad/tercer-plan-de-accion-climatica-2050-2021-2025>).

No escapa de este análisis normativo que en materia ambiental las leyes nacionales de presupuestos mínimos (art. 41 CN) son de orden público y de aplicación obligatoria para todas las jurisdicciones de la República (v. artículo 5 de la ley 27.520 y art. 3 ley 25.675).

En este sentido, la ley *de Presupuestos Mínimos de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático* (ley 27.520) establece como objetivo promover el desarrollo de estrategias de mitigación y reducción de gases de efecto invernadero en el país y fomenta la implementación de prácticas, procesos y mejoras tecnológicas que permitan controlar, reducir o prevenir las emisiones de gases de efecto invernadero en las actividades relacionadas con el transporte, entre otras (v. art. 2 inc. b y 24 inc. i).

Por su parte a ley 25.675 de *Política Ambiental* determina que a fin de implementar obras o actividades en el territorio nacional que sea susceptible de degradar el ambiente, alguno de sus componentes, o afectar la calidad de vida de la población, en forma significativa, estará sujeta a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental, previo a su ejecución (v. art. 11)

Asimismo, ambos textos legales junto con el *Acuerdo Escazú*, aprobado por la ley nacional 27.566, garantizan el acceso a la información ambiental y la participación pública en los procesos de toma de decisiones ambientales. En particular, el artículo 19 de la ley 25.675 consagra el derecho a toda persona a ser consultada y a opinar en procedimientos administrativos que se relacionen con la preservación y protección del ambiente, que sean de incidencia general o particular, y de alcance general mientras que el 25 de la ley 27.520 determina que “*Cada jurisdicción debe promover procesos de participación entre todos los involucrados y actores interesados que conduzcan a la definición de las mejores acciones de adaptación y mitigación al Cambio Climático, como ser: a) Facilitar y proporcionar de forma continua, asistencia a todos aquellos actores interesados, públicos y privados, para evaluar los impactos del Cambio Climático, facilitando los conocimientos, los elementos, las herramientas y los métodos de evaluación disponibles. b) Promocionar la búsqueda de soluciones de forma conjunta*

y la planificación participativa. c) Fomentar la sensibilización pública. d) Aumentar las capacidades individuales, comunales y sectoriales. e) Constituir un proceso participativo de evaluación de la viabilidad de las opciones y medidas identificadas para integrarlas en la gestión de los distintos sectores y sistemas”.

El *Acuerdo Escazú* en el artículo 7 entre otras directivas sobre participación pública en las decisiones sobre materia ambiental exige que dicha participación sea en las etapas iniciales del proceso de toma de decisiones, de manera que las observaciones del público sean debidamente consideradas y contribuyan en dichos procesos.

**9.** Que sentado ello, cabe señalar que las medidas cautelares tienden a impedir que durante el lapso que transcurre entre la iniciación del proceso y el pronunciamiento definitivo sobrevenga cualquier circunstancia que haga imposible o dificulte la ejecución forzada o torne inoperante los efectos de la resolución (cfme. Sala 2II del fuero, en autos “*La Rueda Porteña SACIFIA c/GCBA s/otros procesos incidentales*”, Expte: EXP 4073/1).

Por su parte, en lo que respecta a la acción de amparo, el art. 16 de la ley 2145 establece que “*como accesorio al principal, con criterio excepcional son admisibles las medidas cautelares que resulten necesarias para asegurar los efectos prácticos de la sentencia definitiva*”.

A su vez, se dispone que su procedencia se halla condicionada a que se acredite la apariencia o verosimilitud del derecho invocado por quien la solicita y el peligro en la demora, que exige evidenciar que la tutela jurídica que el actor aguarda de la sentencia definitiva pueda llegar a resultar inútil por el transcurso del tiempo.

Así, para que resulten admisibles las medidas cautelares, la doctrina y la jurisprudencia exigen la concurrencia de dichos requisitos, si bien puede alguno de ellos encontrarse morigerado ante la fuerte presencia del otro.

Se requiere, asimismo, que su dictado no frustre el interés público y que se fije una contracautela, sin que ello pueda implicar un menoscabo de la tutela cautelar.

**10.** Que, bajo estas premisas, corresponde establecer si en el caso se ha acreditado suficientemente la presencia de los requisitos que condicionan la procedencia de la medida cautelar peticionada, dentro del acotado margen de conocimiento que admite esta etapa inicial del proceso.

En lo que respecta al primero de estos recaudos, para que resulte procedente la tutela cautelar, la doctrina y la jurisprudencia coinciden en sostener que el peticionante debe acreditar la presencia del “humo de buen derecho”, para lo cual deberá producir convicción en el tribunal sobre una fuerte probabilidad de existencia del derecho en que basa su pretensión. Es decir, para que el derecho invocado resulte verosímil, no es necesario probar con certeza su existencia, sino tan sólo su apariencia.

De acuerdo con estas consideraciones, nuestro Máximo Tribunal ha destacado reiteradamente que “*como resulta de la naturaleza de las medidas cautelares, ellas no exigen de los magistrados el examen de la certeza sobre la existencia del derecho pretendido, sino sólo de su verosimilitud. 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*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 13 SECRETARÍA  
N°25

ASOCIACION CIVIL MOVILIDAD ACTIVA Y SOSTENIBLE CONTRA GCBA SOBRE AMPARO - TRANSPORTE-  
MOVILIDAD

Número: EXP 387115/2024-0

CUIJ: EXP J-01-00387115-7/2024-0

Actuación Nro: 136842/2025

*aquello que no exceda del marco de lo hipotético, dentro del cual, asimismo, agota su virtualidad”* (CSJN, Fallos,306:2060; 330:2610, entre muchos otros).

Por otra parte, respecto al recaudo de peligro en la demora, se ha considerado que el examen de su concurrencia exige 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 en juego, operado por una posterior sentencia (*Fallos*: 306:2060; 319:1277 entre muchos otros).

Sentado ello, y previo a analizar la presencia en el caso de los requisitos habilitantes para el dictado de las medidas solicitadas, ha de recordarse que la Corte Suprema ha resuelto que “la pretensión que constituye el objeto del proceso cautelar no depende de un conocimiento exhaustivo y profundo de la materia controvertida en el proceso principal, sino de un análisis de mera probabilidad acerca de la existencia del derecho discutido. Ello es lo que permite que el juzgador se expida sin necesidad de efectuar un estudio acabado de las distintas circunstancias que rodean toda la relación jurídica” (*Fallos*: 314:711, cons. 2°; 306:2060, cons. 6 y 7) y que en ciertas ocasiones, tal como ocurre con las medidas de no innovar y en las cautelares innovativas, existen fundamentos de hecho y de derecho que imponen al Tribunal expedirse provisionalmente sobre la índole de la petición formulada, sin que quepa desentenderse del tratamiento de tales alegaciones so color de incurrir en prejuzgamiento (*Fallos*: 320:1633, considerando 9, citado por la Sala 2 de la Cámara del fuero al resolver en autos “Asociación Civil Casa Amarilla 2005 contra GCBA y otros sobre recusación [ART. 16 CCAYT], Expte. 29.564/1, el 13 de junio de 2008).

**11.** Que, así las cosas, cabe recordar que la parte actora pretende con carácter cautelar el “*cese inmediato de las acciones destinadas a remover las ciclovías ubicadas en las calles Tucumán y Marcelo T de Alvear*”.

Ahora bien, de la documentación agregada a la causa, en particular la filmación de la actuación n° 2896347/2024, se desprende que el GCBA llevó a cabo una serie de acciones destinadas al desmantelamiento de la ciclovía de la calle Tucumán, ello también es corroborado con el material fotográfico adjunto a la actuación n° 2884787/2024 del expediente n° 390091/2024.

Luego, la demandada acompañó la Resolución 327-GCABA-SECT-2024 del 23 de diciembre de 2024 —junto a los informes que le darían sustento— por la que se dispuso la “remoción de la ciclovía emplazada [en] la calle Tucumán desde la calle Libertad hasta Talcahuano y desde la Av. Uruguay hasta Billinghurst” (art. 3°), entre otras cuestiones relacionadas a la red de ciclovías, ciclocarriles y bicisendas.

Al respecto, en primer lugar, corresponde recordar que —tal como ya se expuso— un profuso plexo normativo de distintos niveles impone a la Administración la obligación de desarrollar, mantener y ampliar sistemas de movilidad sustentable, entre los cuales los destinados a ciclorodados ocupan un lugar destacado (leyes 2930, 2148 y 6352).

Huelga mencionar la relación de tal política pública definida por el legislador con la imperiosa necesidad de reducir las emisiones de gases que generen efecto invernadero como modo de mitigar el cambio climático, lo que también se encuentra receptado e impuesto en leyes nacionales (27.520) y locales (3871).

Se trata, como se advierte de una cuestión que se vincula directamente con la posibilidad de ejercer el derecho a un ambiente sano (art. 41 CN y 26 CCABA) y asimismo atañe a la seguridad vial (art. 27, inc. 9, CCABA), fundamentalmente de quienes circulan en este tipo de vehículos.

Por otra parte, cabe recordar que las instituciones de la Ciudad se organizan como democracia participativa (art. 1° CCABA), principio que recorre todo el articulado constitucional y se derrama generosamente en el Plan Urbano Ambiental (ley 2930) y legislación de diversa índole, especialmente en materia ambiental.

En efecto, tanto la ley nacional 25.675 de presupuestos mínimos en materia de gestión adecuada y sustentable del ambiente (Ley General Ambiental), como la norma supranacional conocida como Acuerdo de Escazú (aprobada por Ley 27.566) imponen la adopción de medidas de participación en los procesos de tomas de decisiones que afecten el ambiente.

En esta línea, la ley 6352 (Programa Buenos Aires Ciudad Bici) prevé a la “participación” entre los “lineamientos generales” que deberán ser tenidos en cuenta para atender al desarrollo del Programa (artículo 2°, apartado 3). Allí se establece la necesidad de “generar instancias de participación con los sectores vinculados a la promoción y utilización del ciclismo urbano como medio de movilidad sustentable y seguro que permitan la participación, el intercambio y el trabajo en conjunto de todos los interesados”.

Ahora bien, confrontado este cuadro con la actuación administrativa cuestionada por los actores en estos autos, cabe señalar —en este provisional análisis propio del estado inicial del proceso— que, si bien el plexo normativo mencionado impone una política de desarrollo y ampliación del sistema de ciclovías, bisisendas y ciclocarriles, ello no obstaría en principio su modificación y reformulación, lo que podría incluir en algún caso la decisión de suprimir alguna ciclovía, su reemplazo por otra, etc. Sin embargo, claro está, que ello sólo sería posible cumpliendo una serie de requisitos legales procedimentales tales como, una decisión expresa basada en elementos de juicio objetivos que la avalen o aconsejen y el cumplimiento de algún tipo de instancia participativa con los potenciales afectados por tal determinación.

Al respecto en el caso que nos ocupa resulta insoslayable señalar que, no obstante lo dispuesto por el artículo 9 de la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad (decreto 1510/97) —, la Administración habría comenzado la ejecución de las tareas remoción de la ciclovía de la calle Tucumán sin la existencia de acto administrativo alguno que le dé sustento legal.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 13 SECRETARÍA  
N°25

ASOCIACION CIVIL MOVILIDAD ACTIVA Y SOSTENIBLE CONTRA GCBA SOBRE AMPARO - TRANSPORTE-  
MOVILIDAD

Número: EXP 387115/2024-0

CUIJ: EXP J-01-00387115-7/2024-0

Actuación Nro: 136842/2025

Adviértase que la demanda que dio origen a las presentes actuaciones fue presentada el día 13 de diciembre de 2024 junto con elementos de prueba que daban cuenta de la realización de las tareas de remoción de la ciclovía mencionada, en tanto que el acto administrativo que explicita tal decisión —resolución 327-GCABA-SECT-224— es de fecha 23 de diciembre de 2024. A lo expuesto cabe agregar que los “informes técnicos” que motivan tal resolución son también de fecha 23 de diciembre de 2024.

De sus considerandos tampoco surge la realización de instancia alguna de participación, diálogo, convocatoria o siquiera información a los sectores mencionados en el artículo 2°, apartado 3, de la ley 6352.

De este modo, si bien las razones esbozadas por la Administración en el acto administrativo dictado con posterioridad a la ejecución de las tareas no parecieran en principio irrazonables, las graves irregularidades procedimentales detalladas —en una temática de naturaleza ambiental donde rigen los principios de prevención y precautorio (ley 25.675)— abonan la verosimilitud en el derecho de la pretensión cautelar de los actores.

**12.** Que con relación al peligro en la demora, cabe recordar que a fin de que resulten admisibles las medidas cautelares, la doctrina y la jurisprudencia exigen la concurrencia de ambos requisitos, si bien puede alguno de ellos encontrarse morigerado por la fuerte presencia del otro.

En efecto, se ha sostenido que los presupuestos mencionados se relacionan de tal modo que, a mayor verosimilitud del derecho, corresponde no ser tan riguroso en la apreciación del peligro del daño y —viceversa— cuando existe el riesgo de un daño extremo e irreparable la exigencia respecto del “fumus” se puede atemperar (en este sentido, Sala II del fuero, in re “Banque Nationale de París c/GCBA s/amparo [art. 14 CCBA]”, expte. EXP-6, del 21 de noviembre de 2000 y Sala I del fuero, en autos “Ticketec Argentina S.A. c/GCBA” del 17 de julio de 2001). Considero que en el caso el peligro en la demora está dado por la posibilidad de que en el supuesto de no acceder al dictado de una medida cautelar —si bien diversa a la requerida, art. 186 CCAyT— se cristalice una situación fáctica de vulneración de los derechos invocados de muy difícil o imposible reparación ulterior.

**13.** Que la concesión de una medida preventiva en el caso no implicaría a criterio del suscripto una frustración del “interés público”. Por el contrario, estimo que el principal interés a tutelar en el caso radica en, coadyuvar a preservar adecuadamente los bienes públicos colectivos involucrados en autos en los términos de las normas internacionales, constitucionales y legales ya referidas.

14. Que en cuanto a la contracautela —requisito previsto expresamente en el art. 16, inc. 'd', ley 2145— cabe puntualizar que, en general, la contracautela debe guardar relación con la eventual responsabilidad del solicitante de la medida, razón por la cual, al momento de su fijación, debe analizarse no sólo la presencia de los presupuestos genéricos de la medida ordenada, sino además la magnitud del menoscabo patrimonial que pudiera derivarse de ella (FENOCHIETTO, CARLOS E., Código Procesal Civil y Comercial de la Nación comentado, anotado y concordado, Astrea, Buenos Aires, 1999, t. 1, págs. 716). Pero a su vez, no debe perderse de vista el mandato legislativo — enraizado en el derecho de defensa en juicio que garantizan los arts. 18, C.N.; y 13, inc. 3, CCABA— de conformidad con el cual no pueden exigirse fianzas, cauciones o contracautelas que tornen ilusorio el derecho que se pretende hacer valer (art. 6, segundo párrafo, ley 7). Así, a la luz de lo expuesto, he de concluir que atento la naturaleza de los derechos involucrados resulta suficiente la caución juratoria ya prestada por los actores únicamente en los autos conexos (“Asociación Civil Observatorio...”). Para ello no puede dejar de considerarse, por un lado, que la parte actora no procede exclusivamente en defensa de un interés individual y exclusivo, sino fundamentalmente en protección de un derecho de incidencia colectiva cuya titularidad corresponde a todo habitante; y, por el otro, el peligro en la demora, y que también se halla reunida en medida suficiente la verosimilitud del derecho (en igual sentido, Sala 1 de la Cámara del fuero en autos “Pusso, Santiago contra GCBA sobre otros procesos incidentales”, Expte.: EXP 26089/1, del 26 de septiembre de 2007).

Por todo lo expuesto, cautelarmente, **RESUELVO: I. DESESTIMAR el planteo de falta de legitimación activa efectuado por el GCBA, de conformidad con lo mencionado en el considerando 7. II. SUSPENDER LOS EFECTOS** del artículo 3° de la Resolución 327-GCABA-SECT-2024 en tanto autoriza la remoción de la ciclovía emplazada en la calle Tucumán desde la calle Libertad hasta Talcahuano y desde la av. Uruguay hasta Billinghamurst, hasta tanto se dicte sentencia definitiva o varíen las circunstancias aquí valoradas. **III. TENER POR PRESTADA LA CAUCIÓN JURATORIA** de la Asociación Civil Observatorio del Derecho de la Ciudad. **IV. CORRER traslado de la presente demanda como así también la del expediente conexo “Asociación Civil Observatorio del Derecho a la Ciudad y otros c/ GCBA s/ SOBRE AMPARO -TRANSPORTE-MOVILIDAD” (Expte. 390091/2024), al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires por el plazo improrrogable de diez (10) días (cfme. art. 11 ley 2145).**

Regístrese en el sistema informático EJE y notifíquese mediante cédula electrónica a librarse por Secretaría a la parte actora, y al GCBA mediante cédula electrónica dirigida al CUIT 34-99903208-9 (cfme. Res. 20-134-GCABAPG), conjuntamente con el traslado de demanda dispuesto precedentemente en el pto. IV, al que se deberá adjuntar copia de la documental adjunta a los escritos de inicio de las presentes actuaciones y de la causa conexas, diligencia que queda a cargo de la parte actora en cada uno de los expedientes.





**Poder Judicial**  
Ciudad de Buenos Aires