



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

JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

ASOCIACION CIVIL OBSERVATORIO DEL DERECHO A LA CIUDAD Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE
AMPARO - PATRIMONIO CULTURAL HISTORICO

Número: EXP 215671/2025-0

CUIJ: EXP J-01-00215671-3/2025-0

Actuación Nro: 2057751/2025

DRS

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de octubre de 2025

Y VISTOS; CONSIDERANDO:

I. Mediante actuación 1843099/25 la Asociación Civil Observatorio del Derecho a la Ciudad (CUIT N° 30-71550690-0), representada por su Presidente, Sr. Jonatan Emanuel Baldiviezo (DNI 30.150.327), y la Asociación Civil Basta de Demoler - Por la Preservación del Patrimonio Arquitectónico de Buenos Aires – (CUIT N° 30-71185707- 5), actuando a través de su Presidenta, Sra. Ana María Bas, DNI 4.523.495; en ambos casos con el patrocinio letrado del Sr. Jonatan Emanuel Baldiviezo (T. 101 F. 26 CPACF), iniciaron la presente acción de amparo colectivo en los términos del art. 43 de la Constitución Nacional, del art. 14 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y de la Ley 2145, contra el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (en adelante GCBA) y la Empresa Autopistas Urbanas Sociedad Anónima (en adelante AUSA), a fin de que:

“A. Se ordene la interrupción del desarme o demolición del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz que cuenta con protección patrimonial (Protección Ambiental) al estar incorporado al Catálogo Preventivo de Inmuebles Patrimoniales de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, por Resolución N°111-SSREGIC-17.

B. Se ordene al Poder Ejecutivo que cumpla con su obligación de remitir al Poder Legislativo el proyecto de ley para el tratamiento de la protección patrimonial y catalogación definitiva del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz

C. Se ordene la Consejo Asesor de Asuntos Patrimoniales (CAAP) a abstenerse de tratar la descatalogación del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz hasta tanto se resuelva su incorporación al Catálogo Definitivo o se desestime su inclusión preventiva por parte de la Legislatura porteña.

D. Se interrumpa el proceso de Licitación pública denominado Contratación N°2025- 01-0011-00 y se declare su nulidad, en tanto, tiene por objeto el desarme y demolición del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz que cuenta con protección patrimonial y su reemplazo por otro nuevo.

E. Se declare la nulidad de toda norma, disposición o resolución que disponga la descatalogación del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz de forma previa a que su protección patrimonial y catalogación definitiva sea tratada en la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires”.

Relataron que *“el puente, construido en 1918 por la Compañía de Tramways Lacroze Bs As Ltda. y adaptado para tránsito vehicular liviano en 1963, lleva ciento siete años funcionando y constituye un hito urbano con estética clásica de arquitectura ferroviaria de origen inglés”*.

Señalaron que fue incorporado al Catálogo Preventivo de Inmuebles Patrimoniales por Resolución N°111-SSREGIC-17 de fecha 07/03/2017, con Protección Ambiental.

Añadieron que *“tras quedar firme la catalogación preventiva (60 días después de la publicación en abril de 2017), el Poder Ejecutivo incumplió su obligación de remitir el proyecto de ley a la Legislatura para su tratamiento y catalogación definitiva durante ocho años”*.

Afirmaron que *“la normativa (tanto el derogado Código de Planeamiento Urbano, Ley N° 449, como el actual Código Urbanístico, Ley N° 6776) establece que, una vez firme la inclusión preventiva, se debe denegar cualquier pedido de demolición total hasta que la Legislatura resuelva su incorporación definitiva o desestime la inclusión preventiva. El CAAP y el Poder Ejecutivo están violando este procedimiento al intentar tratar la descatalogación, ya que la Legislatura porteña es el único órgano capaz de modificar el Catálogo Definitivo o desestimar la inclusión preventiva firme”*.

Resaltaron que *“AUSA insiste en la demolición del puente, argumentando fallas estructurales y problemas de seguridad. El puente fue objeto de tareas de rehabilitación y refuerzo estructural realizadas por AUSA (bajo la supervisión del Ing. Martín Polimeni) durante el verano pasado (principios de 2025), y reabrió al tránsito (vehicular liviano y peatones) en marzo de 2025. El informe del Ing. Polimeni de agosto de 2024 concluyó que la estructura es susceptible de ser rehabilitada para el tránsito vehicular liviano (hasta 3.5 t, incluyendo ambulancias y autobombas) y que, una vez rehabilitada, posee una alta confiabilidad estructural con una vida útil futura sin limitaciones de tiempo, siempre que se ejecuten tareas de mantenimiento adecuadas. También existe la solución planteada por los ingenieros Del Carril-Fazio que permitiría conservar la estructura histórica completamente descargada (para su admiración como pieza icónica) mientras se construyen dos puentes nuevos e independientes en el interior para soportar el tránsito vehicular, compatibilizando seguridad y patrimonio”*.

Postularon que la demolición de un bien catalogado, siendo posible su rehabilitación, viola el principio de no regresión en la protección ambiental y cultural. *“Al no remitir el proyecto de ley a la Legislatura, el Poder Ejecutivo está impidiendo que la ciudadanía participe de las instancias obligatorias de participación establecidas por la Constitución, como la Audiencia Pública Obligatoria requerida en el procedimiento de doble lectura para proyectos de ley de catalogación (Art. 89 y 90 CCABA). Se incumple con las obligaciones internacionales ratificadas por Argentina (Ley N° 27.566) en el Acuerdo de Escazú, que exige garantizar una participación pública abierta e inclusiva desde las etapas iniciales en los procesos de toma de decisiones ambientales que puedan tener un impacto significativo. El puente está en peligro de ser demolido por una decisión política, a pesar de estar catalogado y existir alternativas técnicas viables para su rehabilitación y conservación”*

Como medida cautelar peticionaron que se ordene al GCBA a:

“A. Se ordene la suspensión del desarme o demolición del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz que cuenta con protección patrimonial (Protección Ambiental) al estar



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

ASOCIACION CIVIL OBSERVATORIO DEL DERECHO A LA CIUDAD Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE
AMPARO - PATRIMONIO CULTURAL HISTORICO

Número: EXP 215671/2025-0

CUIJ: EXP J-01-00215671-3/2025-0

Actuación Nro: 2057751/2025

DRS

incorporado al Catálogo Preventivo de Inmuebles Patrimoniales de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, por Resolución N°111-SSREGIC-17.

B. Se ordene al Poder Ejecutivo que cumpla con su obligación de remitir al Poder Legislativo el proyecto de ley que tendrá por objeto la protección patrimonial y catalogación definitiva del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz

C. Se ordene [al] Consejo Asesor de Asuntos Patrimoniales (CAAP) a abstenerse de tratar la descatalogación del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz hasta tanto se resuelva su incorporación al Catálogo Definitivo o se desestime su inclusión preventiva por parte de la Legislatura porteña.

D. Se interrumpa el proceso de Licitación pública denominado Contratación N°2025- 01-0011-00 y se declare su nulidad, en tanto, tiene por objeto el desarme y demolición del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz y su reemplazo por otro nuevo."

Asimismo con carácter de "medida precautelar" solicitaron que se ordene "la suspensión del desarme o demolición del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz que cuenta con protección patrimonial (Protección Ambiental) al estar incorporado al Catálogo Preventivo de Inmuebles Patrimoniales de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, por Resolución N°111-SSREGIC-17 y que se ordene la Consejo Asesor de Asuntos Patrimoniales (CAAP) a abstenerse de tratar la descatalogación del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz hasta tanto se resuelva su incorporación al Catálogo Definitivo o se desestime su inclusión preventiva por parte de la Legislatura porteña".

Seguidamente se expidieron sobre la personería de ambas asociaciones e hicieron un repaso sobre la fundamentación fáctica y jurídica.

En tal sentido aportaron que "la presente acción tiene por objeto tratar cuestiones relacionadas con la intención del GCBA de demoler el puente histórico ubicado en la calle Ciudad de la Paz sobre las vías del FFCC Mitre en el barrio de Palermo, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El GCBA pretende demoler este puente a través del proyecto de obra denominado "PROVISIÓN, CONSTRUCCIÓN Y MONTAJE DEL NUEVO PUENTE CIUDAD DE LA PAZ" que corresponde con el "CONTRATO N°: 2025-01-0011" cuya licitación ha sido llamada por AUSA (Autopistas Urbanas S.A.) por solicitud del GCABA. Según lo establecido en el art. "12. FECHA Y HORA DE APERTURA DEL SOBRE N°1" del PLIEGO DE CONDICIONES PARTICULARES, el acto de apertura de las ofertas estaba previsto para "el día 31 de julio de 2025 a las 15:00 horas". Cabe advertir que la apertura -y la fecha de presentación de las ofertas- fue

prorrogada en varias oportunidades y que -según la Circular N° 10 [27 de agosto de 2025]- fue reprogramada para el 12 de septiembre de 2025 a las 15:00”.

Mencionaron también que “el puente fue incorporado al Catálogo Preventivo por Resolución N°111- SSREGIC-17 de fecha 07/03/2017 (BO N° 5108 del 17/04/2017) luego de que el Consejo Asesor de Asuntos Patrimoniales en la reunión del 25 de octubre de 2016 acordara la propuesta de catalogación con Protección Ambiental. En esta oportunidad el CAAP manifestó: “2.- Dando cumplimiento al pedido de evaluación patrimonial este Consejo Asesor de Asuntos Patrimoniales informa que poseen (CPU, Art. 10.3.2): a) Valor histórico-testimonial: El Puente Ciudad de la Paz, entre Dorrego y Santos Dumont cruza por encima las vías del ferrocarril Bartolomé Mitre. Fue construido en 1919 por la Compañía de Tranvías Lacroze y su función original era el paso de los tranvías, luego en la década del '60 fue readaptado para la circulación vehicular. Consta de una estructura metálica y se eleva logrando la altura necesaria para cruzar las vías de Línea Mitre. Cuenta con una pasarela peatonal lateral, que en sus orígenes era de madera y posteriormente se reemplazó por losetas de hormigón armado”

Señalaron asimismo que “en la “Base de Datos de Elementos Tipológicos con Valor Patrimonial” de la Dirección General de Interpretación Urbanística–GOSPU; Subsecretaría de Registros, Interpretación y Catastro, Ministerio de Desarrollo Urbano el “Puente Vehicular Ciudad de la Paz” tiene como “Condición jurídica” la “PROTECCIÓN AMBIENTAL” [IF-2025-28218132-GCABA-DGIUR]”.

Continuaron diciendo que, en esta situación, el 17/04/2017, en el N° 5108 del Boletín Oficial de la Ciudad de Buenos Aires se publicó la Resolución N° 111/SSREGIC/17 del 7 de marzo por la que el “Puente Vehicular Ciudad de la Paz” se incorporó con carácter preventivo al Catálogo de Inmuebles Patrimoniales de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con Protección Ambiental.

Indicaron que “el puente estuvo cerrado por dos años y fue restaurado por casi dos millones de dólares, reabrió en marzo de 2025 para vehículos livianos y peatones. Sin embargo, en julio de 2025 se anunciaron planes para su desmantelamiento y reemplazo por una estructura para vehículos pesados. El GCBA ordenó desmantelar el puente Ciudad de la Paz, buscando su descatalogación patrimonial. Para este objetivo, en primer lugar, encomendó a AUSA la licitación para el desarme y demolición del Puente y la construcción de uno nuevo. En segundo lugar, el Poder Ejecutivo y AUSA solicitaron al CAAP que quite del catálogo preventivo al puente. El Consejo Asesor de Asuntos Patrimoniales (CAAP) había determinado su valor histórico en 2016 y fue incorporado al Catálogo Preventivo en 2017. Según la normativa (Ley N° 449 y Ley N° 6776), la inclusión en el Catálogo Preventivo quedó firme tras 60 días, obligando al GCBA a enviar un proyecto de ley a la Legislatura para su catalogación definitiva. Sin embargo, el Poder Ejecutivo omitió esta obligación por ocho años. Actualmente, el CAAP pretende descatalogar el puente ilegalmente, ya que el Poder Ejecutivo y el CAAP no pueden realizar una nueva evaluación sin el previo tratamiento legislativo, porque la catalogación preventiva se encuentra firme. Esta acción también impide la participación ciudadana exigida por el Acuerdo de Escazú y por el art. 90 de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires”.

Hicieron notar que “en la documentación de licitación de AUSA no se hizo mención al hecho de que el puente tiene valor histórico- patrimonial y que está catalogado. Una vez llamada la licitación, AUSA pidió la descatalogación al CAAP (Consejo Asesor de Asuntos Patrimoniales) GCABA. La decisión sobre la misma actualmente se encuentra pendiente desde la



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

ASOCIACION CIVIL OBSERVATORIO DEL DERECHO A LA CIUDAD Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE
AMPARO - PATRIMONIO CULTURAL HISTORICO

Número: EXP 215671/2025-0

CUIJ: EXP J-01-00215671-3/2025-0

Actuación Nro: 2057751/2025

DRS

primera reunión del CAA el 29 de julio de 2025, AUSA insiste en la necesidad de demoler el puente argumentando cuestiones de seguridad inexistentes...”.

Aseguraron que “... el puente tiene la seguridad requerida para que el GCABA lo reabriera al tránsito a fines de enero de 2025 permaneciendo en uso hasta hoy. A pesar de ello, AUSA cambió de opinión y planea demolerlo para reemplazarlo por una estructura nueva destinada al paso de camiones, en contra de la opinión de vecinos, especialistas y de los propios informes técnicos oficiales. El nombre de la obra que se licita “PROVISIÓN, CONSTRUCCIÓN Y MONTAJE DEL NUEVO PUENTE CIUDAD DE LA PAZ” refiere a un nuevo puente. Revisando la documentación de la licitación [CONTRATO N°: 2025-01-0011] encontramos las siguientes referencias: “En la MEMORIA DESCRIPTIVA [RPC-E-GE-MD-001] queda expresado: 1. OBJETO El objeto de la presente contratación contempla la construcción del nuevo puente Ciudad de la Paz y la puesta en valor de su entorno urbano circundante. El presente proyecto contempla la construcción de un nuevo puente destinado a reemplazar la estructura existente [...] 2.1. NUEVO PUENTE CIUDAD DE LA PAZ Para la construcción del nuevo puente, se deberá realizar el retiro, desarme y traslado del puente existente, fabricación y transporte de piezas metálicas, ensamblaje y montaje de estructura de puente nuevo con pasarelas peatonales. 2.1.1. DESMONTAJE Y RETIRO DEL PUENTE EXISTENTE En virtud de lo expuesto, surge la necesidad de buscar una secuencia técnica de desmontaje del puente actual, que minimice la interrupción de la operativa vial y ferroviaria. (...). Por su parte, en las ESPECIFICACIONES TÉCNICAS [RPC-E-GE-ET-001-0 se incluyen diferentes indicaciones respecto de la demolición: “2.4.3 DOCUMENTACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE DESMONTAJE DEL PUENTE EXISTENTE Y MONTAJE DEL NUEVO PUENTE 15 El CONTRATISTA deberá elaborar los documentos relativos a los procedimientos de desmontaje del puente existente y montaje del nuevo puente, para ser sometidos a aprobación de AUSA y la INSPECCIÓN DE OBRA. (...) 5.2 DEMOLICIÓN Y RETIRO DE ESTRUCTURAS EXISTENTES El presente ítem abarca la demolición y retiro de todas las estructuras existentes dentro de la zona de proyecto. Se encuentra comprendido: • Pórticos limitadores de altura en accesos a rampas. • Escaleras de acceso peatonal cara noroeste del puente • Demolición parcial de estribo para construcción de viga cargadero • Fresado de carpeta asfáltica en rampas de acceso al puente • Retiro de defensas flex beam en rampas de accesos al puente (...) 5.6 DEMOLICIÓN Y RETIRO DE LOSA DE TABLERO (INCLUYE TRANSPORTE HASTA SITIO DE DISPOSICIÓN FINAL) Comprende la demolición y retiro de la losa del tablero del puente existente, previa maniobra de desmontaje de la estructura metálica. (...) 5.7 DESMONTAJE, DESARME Y TRASLADO DEL PUENTE EXISTENTE. INCLUYE CONSTRUCCIÓN DE ESTRUCTURAS AUXILIARES NECESARIAS PARA DESMONTAJE Este apartado refiere a los trabajos necesarios para el

desmontaje, desarme y traslado del puente existente. (...) ALCANCE Comprende todos los trabajos, materiales, equipos, herramientas y mano de obra necesarios de preparación y desmontaje, izado y/o lanzamiento de la estructura del puente existente, para su desarme y traslado a disposición final”.

Narraron que AUSA decidió contratar un proyecto de construcción de un nuevo puente -lo que implicaba la demolición del histórico- cuyo diseño fue encargado a la firma Arenas & Asociados, con sede en Santander, España.

Mencionaron que AUSA en la pág. 11 del “INFORME TÉCNICO. EVALUACIÓN, ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO” [RPC-E-GE-IF-001-0-Informe Técnico Descatalogación] expresa que la contratación de la empresa ARENAS & ASOCIADOS fue aprobada el 16 de abril de 2025, con el propósito de proceder a la definición del proyecto ejecutivo de la estructura metálica del nuevo puente; y destacaron que *“una idea de la prisa con la que se trabajó la da un segundo documento referido al tema también citado en la misma página del informe. Se trata de una nota [Nº NO2025-25482508-GCABA-AUSA] por la que AUSA -con fecha 17 de junio de 2025- envió a la UCCOV (Unidad de Contralor de Concesión de Obras Viales) el Proyecto Ejecutivo del nuevo puente proyectado por la consultora Arenas. Entre ambos documentos transcurrieron dos meses, un tiempo sumamente acotado para desarrollar un proyecto de tal magnitud considerando el estudio de todas las variables, la patrimonial incluida”.*

Resaltaron que AUSA *“está licitando la demolición del puente histórico de la calle Ciudad de la Paz. El motivo que refiere es el de la seguridad, argumentando fallas estructurales”* y aclararon *“que garantizar la seguridad no es incompatible con proteger el patrimonio de la Ciudad y que existen soluciones que permiten garantizar tanto la seguridad del puente como su protección patrimonial”.*

Subrayaron que *“el otro argumento que emplean es que la solución es compleja y “con un plazo de realización prolongado”.*

Al respecto puntualizaron que *“hay que considerar que la demolición y el reemplazo del puente histórico también es una obra compleja -muy compleja- y cuya realización habrá de superar el plazo que se ha planteado según pliego, dado que el proyecto elaborado en España habrá de requerir una adecuación a las condiciones constructivas. No olvidemos que -por decisión del GCABA- el puente estuvo cerrado dos años en los que solo se trabajó durante unos tres meses antes de su reapertura al tránsito. En cuanto a la afirmación de que “No eliminaría el riesgo de colapso de un puente de más de 100 años con problemas estructurales, al que no se le realizó mantenimiento durante décadas.”, cabe recordar que se le acaba de hacer mantenimiento y que el riesgo de colapso se elimina a través de dos acciones: 1. El proyecto planteado por del Carril-Fazio le quita la carga y la vibración del tránsito mediante la construcción de una estructura portante independiente. 2. Toda intervención sobre el puente debe tener carácter integral, por lo que tiene que contemplar tareas de consolidación del puente histórico, como el retiro de la capa de rodamiento o -al menos- de parte de ella para quitarle carga permanente. No olvidemos -además- que el puente acaba de ser reforzado y desde fines de marzo pasado está habilitado al tránsito”.*

Aseveraron que *“otra cuestión de dudoso resultado es la intención del GCABA con relación a la reubicación de la estructura del puente histórico a la que hace referencia AUSA en la pág. 16 del informe en cuestión cuando dice: “3.1.4. Destino de la estructura original retirada La estructura metálica desmontada deberá ser trasladada a un predio dentro del ámbito de la Ciudad*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

ASOCIACION CIVIL OBSERVATORIO DEL DERECHO A LA CIUDAD Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE
AMPARO - PATRIMONIO CULTURAL HISTORICO

Número: EXP 215671/2025-0

CUIJ: EXP J-01-00215671-3/2025-0

Actuación Nro: 2057751/2025

DRS

Autónoma de Buenos Aires. Se realizará el mayor esfuerzo para garantizar que los elementos que componen la estructura puedan ser recuperados en condiciones adecuadas. La metodología de desarme deberá facilitar la preservación de los componentes definidos como reutilizables. Las partes que puedan ser reutilizadas —las cuales se definirán progresivamente a medida que avance la ejecución de los trabajos— quedarán en propiedad del GCABA y se destinarán a dicho predio. Estas partes podrán ser posteriormente trasladadas y emplazadas en sitio a definir para su utilización según defina el Órgano de Aplicación. Afirmaciones como “se realizará el mayor esfuerzo”; “puedan ser recuperadas”; “componentes definidos como reutilizables”; “las partes que puedan ser reutilizadas”; “las cuales se definirán... a medida que avance la ejecución de los trabajos”; “las partes podrán ser posteriormente trasladadas y emplazadas en sitio a definir” son de suma ambigüedad. El nivel de indefinición es total. La suerte de las partes de la estructura original depende de una instancia posterior sobre la que no hay control alguno. Las definiciones respecto de la ubicación y posible montaje podrían quedar bajo la responsabilidad de una futura gestión ajena a este “problema”. Cuando AUSA expresa -de momento fuera de todo compromiso concreto respecto de las partes del puente- “las partes que puedan ser reutilizadas” la pregunta que cabe hacerse es ¿para qué? En esa línea, cuando se dice “las partes podrán ser posteriormente trasladadas y emplazadas en sitio a definir” se está dejando abierta la posibilidad a que no se trasladen porque para eso se requiere que si o si “los elementos que componen la estructura” se recuperen “en condiciones adecuadas”. No basta con que se realice “el mayor esfuerzo para garantizar que...”. Dicho de otro modo, el puente se montó como un mecano, pieza por pieza. Para poder montarlo en otro lugar es imprescindible hacer un relevamiento de la totalidad de esas piezas, registrando -entre otros muchos aspectos- la posición relativa y la forma de vinculación/fijación. Si este aspecto no se cuida el rearmado del rompecabezas se vuelve imposible”.

Comentaron también que “AUSA aparece en estos días manifestando que la CNRT reclama el cambio del puente. En realidad, reclama que cumpla con lo que comunicó que había decidido hacer. En consecuencia, AUSA no puede argumentar que tienen que demoler porque se lo exige la CNRT o Trenes Argentinos Operaciones. En tal caso le pueden estar reclamando que el puente sea seguro y -en este contexto la seguridad debe resolverse concomitantemente con la preservación del bien patrimonial cuya destrucción se está proponiendo en la licitación que está en proceso”.

Recalaron también que “al respecto, hay que considerar -p.ej.- la nota que -con fecha 3 de enero de 2025- AUSA envió a Trenes Argentinos Operaciones (SOFSE) “At.: Fabian Ramón González”, firmada por el Ing. Diego T. Ficalora, Gerente Técnico en la que la empresa comunica que está “encarando la solución en dos frentes de ejecución prácticamente simultánea,

integrados por: a) [...] tareas de mantenimiento y b) [...] fabricación en taller de un nuevo puente”.

Explicaron que “el informe de los Ing. del Carril-Fazio: Cuando AUSA hace referencia a la seguridad del puente y a fallas estructurales lo hace basándose en un informe del 2022 titulado “Proyecto Ejecutivo del puente de la calle Ciudad de la Paz”, realizado por los ingenieros Tomás del Carril y Javier Fazio para “Grupo Varsovia”. Si bien dicho informe refiere a esa situación, también deja en claro algunas cuestiones importantes respecto del valor patrimonial del mismo y plantea una solución al problema de la rehabilitación. Del Carril-Fazio, en la pág. 9 del informe citado hacen una síntesis de la cuestión en estos términos: “La reparación y rehabilitación se considera imposible por la clase de acero que la compone y por su antigüedad (más de 100 años). A su vez, dado su gran valor patrimonial y lo que significa como parte del paisaje urbano en la vecindad, el puente no puede ser retirado ni reemplazado. Es por ello imperioso desarrollar una solución creativa, que permita contar con un paso seguro para el tránsito tanto para la ciudad como para el ferrocarril, como la propuesta en este proyecto. Partiendo de la premisa de conservar la estructura, dado su importante valor patrimonial e histórico, y mantener habilitado el cruce con prestaciones similares a las que tiene actualmente, se presenta un anteproyecto que consiste en ejecutar un puente de varios tramos y con una estructura compuesta por elementos prefabricados, ejecutada dentro del puente actual, una vez que se haya demolido la carpeta de rodamiento actual y las partes de la losa de hormigón de la actual calzada en donde resulte necesario para ejecutar la nueva superestructura en el interior de la estructura metálica existente sin interferir con ella”.

Sostuvieron que “la solución propuesta, básicamente se trata de construir dos puentes independientes, uno por mano, manteniendo el histórico que deja de recibir el peso y las vibraciones del tránsito, las que se transmiten al terreno mediante una estructura independiente de descarga, conformada por un sistema de columnas y pilotines”.

Aseguraron también que “el 8 de mayo de 2024, la Dirección de Ingeniería y Arquitectura de la Ciudad se reunió con un grupo de vecinos del puente histórico preocupados por la situación en que se encontraba el mismo, por entonces cerrado al tránsito desde hacía varios meses”.

Explicaron que luego de la reunión -el 29 de julio- esa Dirección envió el Informe IF-2024- 28332308-GCABA-DGINYAR [IF-2024-28332308-GCABA-DGINYAR] al Sr. Martín Oscar Cantera, Jefe Comunal de la Comuna 14, firmado por Claudio Cané en su carácter de Director General de la repartición, “en el que -entre otras cuestiones afirmaba que: “Respecto de los estudios en curso, amerita señalar que los resultados preliminares arrojan que la estructura es susceptible de ser rehabilitada para destino futuro fijado (tránsito vehicular liviano de máximo 3,5 ton y paso ocasional de ambulancias y autobombas), mediante la ejecución de un proyecto de rehabilitación que analice a la confiabilidad estructural, y tras ello, se diseñen soluciones estructurales que garanticen la factibilidad de su ejecución y la confiabilidad futura de la estructura. Continúa en estudio la estrategia de rehabilitación y el alcance de las obras a realizar para generar una mayor redundancia estructural al sistema, proteger a la estructura contra la corrosión y generar un sistema de mantenimiento preventivo de la estructura”. También informaba que se contrató a “un profesional especialista en reparación y rehabilitación de puentes metálicos”, y que la propuesta de la reparación del puente no solo resultaría más económica que la construcción



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

ASOCIACION CIVIL OBSERVATORIO DEL DERECHO A LA CIUDAD Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE
AMPARO - PATRIMONIO CULTURAL HISTORICO

Número: EXP 215671/2025-0

CUIJ: EXP J-01-00215671-3/2025-0

Actuación Nro: 2057751/2025

DRS

de una nueva estructura, sino que también podría ejecutarse en un plazo considerablemente menor”.

Advirtieron que en el mencionado informe el Sr. Cané “1. Señala que el puente sirve al tránsito vehicular de un peso máximo 3,5 ton, ambulancias y autobombas. En cuanto a lo ocasional de su paso, convengamos que es ocasional por definición. 2. Refiere al profesional contratado: el Ing. Martín Polimeni. 3. Está hablando de una propuesta “más económica” y a ejecutarse en menos tiempo que la proyectada por del Carril-Fazio de las losas de rodamiento”.

Expusieron asimismo que “Pablo Bereciartua -Ministro de Infraestructura y Movilidad de la Ciudad de Buenos Aires- mediante la RESOLUCIÓN N.º 558/MIGC/24 del 7 de octubre de 2024 [ck_PE-RES-MIGC- MIGC-558-24-6975] encomienda a Autopistas Urbanas S.A. la ejecución de las tareas que considere convenientes para la rehabilitación del “Puente Ciudad de la Paz”. Hechos los estudios del caso, el Ing. Polimeni desarrolló un proyecto de rehabilitación del puente que -bajo su supervisión- fue ejecutado por AUSA el pasado verano. Como parte de dicha intervención se reforzó la estructura de los reticulados incorporando perfiles metálicos nuevos que fueron soldados a los existentes. Además, se procedió a la limpieza y protección de la superficie del metal. Los estudios incluyeron la cuestión de la soldabilidad del acero empleado en la construcción de la estructura, tema que -una vez estudiado en un laboratorio de ensayo de materiales- habilitaría al refuerzo del puente”.

Enunciaron que los análisis sobre la soldabilidad del acero fueron encargados “al Grupo de Tecnología de la Soldadura y Comportamiento Mecánico de Materiales Metálicos INTECIN, Facultad de Ingeniería – Universidad de Buenos Aires, que -con fecha 5 de septiembre de 2024 y firma del Dr. Ing. Hernán G. Svoboda- remiten al “Ing. Martín Polimeni (EEPP Consulting SRL)” un informe en que dan cuenta de los ensayos realizados a partir de muestras tomadas de los perfiles del puente y de sus resultados”. En el que se describe que “se observó que la integridad de las juntas soldadas es buena, sin apreciarse defectos severos como fisuras o similares”.

Apuntaron que en el informe se concluyó “que el acero es soldable y dieron las recomendaciones del caso para hacer efectivo ese procedimiento en el puente en la obra de consolidación estructural realizada en el pasado verano por AUSA a través de la contratista CONSTRUMEX” y que “las intervenciones propuestas por Ing. Polimeni en el informe para rehabilitar el puente son las que fueron realizadas por AUSA el pasado verano, contando con su supervisión. De acuerdo con lo descripto, el argumento de la seguridad no resulta razonable ni conlleva a la necesidad de desarme del puente, ya que actualmente el punto es seguro y existen

alternativas para mejorar dicha seguridad protegiendo a la vez el puente. La reapertura del puente rehabilitado Terminadas las obras de rehabilitación el puente fue reabierto a la circulación vehicular por el Sr. Jorge Macri en su carácter de Jefe de Gobierno de la CABA, y - desde entonces- se mantiene en uso”.

Resaltaron que “el puente es una pieza de carácter industrial ferroviaria singular en el paisaje urbano de la ciudad de Buenos Aires con valores históricos, arquitectónicos, ingenieriles, paisajísticos, identitarios Esos valores han sido reconocidos por el GCABA cuando lo catalogó preventivamente”. (...) Sabemos que lo que se demuele se pierde para siempre. No sólo se pierde un puente, sino también memoria colectiva, testimonio histórico, sentido del habitar. El proyecto propuesto tiene un impacto negativo en el entorno inmediato y - lejos de mejorar el área- la vuelve aún más frágil debido a la falta de integración de la variable ambiental a la intervención del puente histórico. Así, en vez de potenciar el área y darle valor al puente, se restringen ambas posibilidades sin dar respuestas reales a las necesidades del sitio. El proyecto de remodelación del entorno del puente no contempla la variable patrimonial y agrega aún más alteraciones al paisaje urbano histórico. Por otro lado, la rehabilitación de ese entorno siguiendo las buenas prácticas en conservación de patrimonio arquitectónico y urbano puede realizarse de manera independiente a la intervención en el puente. En la documentación de licitación no se hizo mención alguna al hecho de que el puente tiene valor histórico- patrimonial y está catalogado. Una vez llamada la licitación, AUSA pidió la descatalogación al CAAP (Consejo Asesor de Asuntos Patrimoniales) ...”.

Luego, en el apartado “III.F” del escrito de inicio se expidieron sobre la violación del deber de proteger el patrimonio de la Ciudad, citando en esos términos las siguientes normas: la ley n° 449, el Código de Planeamiento Urbano, la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural -ley n° 21.836-, la Ley General del Ambiente n°25.675, la ley n° 2930 que regula el Plan Urbano Ambiental (PUA), la ley n° 1227 y, variada jurisprudencia sobre el caso.

Concluyeron este apartado destacando que “no puede en forma alguna desligarse la responsabilidad del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, pues es su obligación e interés primordial velar por el resguardo del patrimonio cultural. El régimen le impone los deberes de conservación, preservación y restauración de los bienes culturales. Por estos motivos, el GCBA se encuentra obligado a proteger y preservar el Patrimonio Cultural de la ciudad. En el presente caso, el GCBA ha violado su deber de protección y de preservación. Hace más de 8 años que el Poder Ejecutivo no cumplió con su obligación de remitir el proyecto de ley a la Legislatura para el tratamiento parlamentario de la catalogación definitiva del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz. Por otra parte, el GCBA ha decidido avanzar con su descatalogación y consecuente desarme y demolición del puente con argumentos relacionados con la seguridad y la mejora del tránsito vehicular. Como se ha detallado en los puntos anteriores, existen alternativas, incluso propuestas por profesionales contratados por el propio GCBA, que compatibilizan la seguridad del puente y su protección patrimonial. En este contexto, el GCBA decidió la directamente destruir para siempre un bien patrimonial de la ciudad, violando su procedimiento de descatalogación e incumpliendo su deber de proteger el patrimonio de la ciudad”.

Sobre el impedimento del ejercicio de instancias de participación ciudadana, aclararon que “el GCBA tiene la obligación de garantizar el pleno ejercicio de los derechos políticos en igualdad de condiciones y contemplando que la totalidad de la ciudadanía tiene el derecho de acceder a las instancias de participación ciudadana establecidas por la



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

ASOCIACION CIVIL OBSERVATORIO DEL DERECHO A LA CIUDAD Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE
AMPARO - PATRIMONIO CULTURAL HISTORICO

Número: EXP 215671/2025-0

CUIJ: EXP J-01-00215671-3/2025-0

Actuación Nro: 2057751/2025

DRS

constitución y las leyes. En el presente caso, el Poder Ejecutivo al no remitir el proyecto de ley para el tratamiento definitivo de la catalogación del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz está impidiendo que la ciudadanía pueda participar de las instancias de participación obligatorias que establece la Constitución durante el debate legislativo de proyectos de ley que tienen por objeto la protección patrimonial. De acuerdo con el art. 89 de la Constitución de la Ciudad, la modificación del Código de Planeamiento Urbano (actual Código Urbanístico) debe tratarse en el marco del procedimiento de doble lectura. Este procedimiento implica la convocatoria a audiencia pública obligatoria (art. 90 CCABA). En el presente caso, estamos frente a una decisión del gobierno que tiene un “impacto significativo” sobre el ambiente urbano, específicamente sobre el patrimonio urbano, en los términos del Acuerdo de Escazú.”

Finalmente fundaron su petición en derecho, citaron jurisprudencia que consideraron aplicable al caso, se expidieron sobre la legitimación activa, la procedencia de la vía, los requisitos para el dictado de la medida cautelar, hicieron reserva de caso federal, ofrecieron prueba y culminaron con el petitorio de estilo.

II. Mediante actuación n° 1843126/2025 la causa fue remitida por posible doble iniciación con el Expte. N° 94095/2025-2 al Juzgado del fuero n° 2, Secretaría n° 3. Asimismo, la Secretaría General procedió a la anotación de la causa provisoriamente en el Registro de Procesos Colectivos (cfr. actuación n° 1843618/2025).

El titular del Juzgado n° 2, mediante actuación n° 1844356/2025 rechazó la causa por inexistencia de una doble iniciación con el expediente mencionado y se procedió a su sorteo, en el que resultó asignado este Tribunal (cfr. actuación n° 1852900/2025).

Recibida la causa, se ordenó su remisión al Ministerio Público Fiscal (cfr. actuación n° 1854779/2025).

III. Mediante dictamen 248/2025 (cfr. actuación n° 1901849/2025), se pronunció la Dra. Monti, Fiscal de la Unidad Especializada en Litigios Complejos.

Devuelta la causa, a través de la actuación n° 1906447/2025 me declaré competente y previo a todo trámite, teniendo en cuenta que a ese momento existían varias publicaciones periodísticas (ver link en la actuación mencionada) en las que se mencionaba la “desestimación de la descatalogación del Puente Vehicular Ciudad de la Paz”, por parte del CAAP, requerí al Consejo Asesor de Asuntos Patrimoniales que en el plazo de 48 hs informe si ha dictado o emitido algún informe en relación con el Puente Vehicular

Ciudad de la Paz y que, en caso afirmativo, remita las constancias y antecedentes correspondientes.

Por actuación n° 1932000/2025, se presentó el GCBA y acompañó la NO-2025-42196795-GCABA-DGIUR de la Dirección General de Interpretación Urbanística. De allí surge que la Directora General de Interpretación Urbanística del GCBA, Cristina Aurora Giraud, informó que *“el Consejo analizó el caso en la reunión del 23 de septiembre de 2025 a las 14.00hs por videoconferencia, de acuerdo a lo regulado por DI-2024-654-DGIUR la cual autoriza “el funcionamiento no presencial del Consejo Asesor de Asuntos Patrimoniales (CAAP), en los mismos términos y en cumplimiento de DI-2020- 17089385-GCABA-DGIUR. La mencionada reunión tuvo como asistentes: Comisión Especial de Patrimonio Arquitectónico y Paisajístico de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (MINDEGUÍA, Joaquín); Centro Internacional para la Conservación del Patrimonio(SUSINI BURMESTER, Carlos); Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares y de Bienes Históricos(HERNANDEZ, Micaela; FONTANETTO, Marcelo); Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo – UBA(BOYADJIAN, Diego); Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo (GARCÍA FALCÓ, Marta); Sociedad Central de Arquitectos (LINCH, Enrique y BARASSI, José Ignacio); ICOMOS (DELHEYE, Pedro; QUIROGA, Carolina); Ministerio de Cultura GCABA (APARICIO, Pedro); Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural (MALLO, Jorge); Consejo del Plan Urbano Ambiental (PRIMO, Georgina y LOZZIA, Karen) y la Dirección General de Interpretación Urbanística; la cual concluyó con un voto mayoritario de ratificar la catalogación en cuestión. De acuerdo a la citada Disposición N° DI-2024-654-GCABA-DGIUR, al día de la fecha se encuentra pendiente de envío las notas por parte de los organismos e instituciones que asistieron a la referida sesión con los argumentos que motivaron sus votaciones con el fin de elaborar el documento final. Una vez obtenida dicha información esta Dirección General acompañara el citado documento”.*

IV. Luego, previo a dar nueva vista al Ministerio Público Fiscal, en razón de que la medida cautelar solicitada podría afectar la prestación de un servicio público o perjudicar una función esencial de la administración, se corrió traslado al GCBA y AUSA para que se expidan al respecto en los términos del artículo 16 de la ley n° 2145 (v. actuación n° 1935921/2025).

V. Conforme lo expuesto, se presentaron mediante actuación n° 1985811/2025, ambos codemandados en un mismo escrito, el Dr. Mariano Fernández (T° 73 F° 812 CPACF), como apoderado del GCBA y el Dr. Cristian Alejandro Hormazabal Macia (T° 98 F° 57 CPACF), en representación de AUSA, ambos con el patrocinio letrado del Dr. Agustín Luzzi y solicitaron el rechazo de las medidas solicitadas.

En primer lugar, mencionaron que *“no existe actuar irregular alguno de la administración que autorice el dictado de las medidas requeridas, con el carácter de urgencia que amerita la tutela judicial anticipada y provisoria para preservar el objeto procesal planteado”* y *“no están reunidos los presupuestos esenciales de admisibilidad y procedencia de las medidas cautelares contra la Administración Pública, dado que no existe verosimilitud del derecho, ni peligro en la demora, así como tampoco los peticionantes aportan elementos para ponderar la intensidad con que la medida cautelar afectará el interés público”.*

Añadieron que mediante Comunicación Oficial N° NO-2025- 43050992-GCABA-SSPO dictada por la Subsecretaría Proyectos y Obras Ministerio de Infraestructura se desprende que *“...En relación a ello, el Puente Ciudad de la Paz (también*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

ASOCIACION CIVIL OBSERVATORIO DEL DERECHO A LA CIUDAD Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE
AMPARO - PATRIMONIO CULTURAL HISTORICO

Número: EXP 215671/2025-0

CUIJ: EXP J-01-00215671-3/2025-0

Actuación Nro: 2057751/2025

DRS

conocido como Puente Soler) se encuentra ubicado en la calle Ciudad de la Paz, entre Santos Dumont y Av. Dorrego, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sobre las vías del ramal Retiro – José León Suárez del Ferrocarril Mitre. Se trata de una estructura construida en el año 1917, cuyo mantenimiento está a cargo del Ente de Mantenimiento Urbano Integral (EMUI), organismo dependiente del Ministerio de Ambiente y Espacio Público del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. En este marco, el EMUI propició, a través de las áreas competentes y bajo el Expediente Electrónico N.º EX-2022-46259277-GCABA-EMUI, el cierre total vehicular del puente. Tal medida se adoptó como resultado de los estudios técnicos efectuados, los cuales evidenciaron el estado de situación de la estructura y, en particular, las patologías detectadas. Dichos estudios concluyeron que se trataba de una estructura técnicamente fallada, condición que le impedía cumplir con la función para la cual fue diseñada. En atención a ello, la Gerencia Operativa de Coordinación de Puentes solicitó, en el marco de la licitación mencionada, la presentación de una propuesta para la intervención y regeneración del Puente Ciudad de la Paz”.

Apuntaron que luego, a través del Expediente Electrónico N° 09128926/GCABA/EMUI/23, la Subsecretaría de Mantenimiento del Ministerio de Espacio Público del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, mediante Informe N° 08127586-GCABA-SSMAN/24, solicitó a la Subsecretaría de Proyectos y Obras la elaboración, dirección y ejecución de los trabajos necesarios para la rehabilitación de la estructura denominada “Puente Ciudad de la Paz”, ubicada sobre la calle Ciudad de la Paz N° 0/100 de esta Ciudad Autónoma de Buenos Aires, “*toda vez que las tareas requeridas excedían el alcance de la Licitación Pública N° 8811-0078-LPU21, destinada al servicio de mantenimiento de puentes*”.

Aclararon que en razón de ello, el Ministerio de Infraestructura, a través de la Subsecretaría de Proyectos y Obras “*contrató a un especialista en puentes metálicos, quien recomendó una rehabilitación condicionada de la estructura existente, limitada exclusivamente a vehículos livianos, con un peso máximo de 3,5 t y una altura máxima de 2,10 m, más pasos eventuales de ambulancias y autobombas, conforme informe referenciado como: IF-2024-28982786-GCABADGINURB*”.

Describieron que en ese marco, el Subsecretario de Proyectos y Obras, en su carácter de Coordinador General de la Unidad de Contralor de Concesión de Obras Viales, mediante Informe N° 37519611-GCABA-SSPO/24, solicitó “*instruir a Autopistas Urbanas S.A. (AUSA) para que evalúe el proyecto ejecutivo elaborado por la Dirección General de Obras y ejecute las tareas que considere necesarias para la rehabilitación del puente, atento a que las mismas requieren una capacidad técnica específica vinculada a antecedentes en obras viales*”.

Aseguraron que posteriormente, “y ante la necesidad urgente de restituir dicha vía de comunicación, el GCABA, mediante la Resolución N° RESOL-2024-558- GCABA-MIGC, encomendó a AUSA la ejecución de la obra de rehabilitación. Como resultado de este análisis, complementado con sus propios estudios y reuniones con diversos organismos, AUSA propuso una solución en dos etapas: Etapa 1: ejecución inmediata de las tareas indispensables para habilitar provisoriamente el puente al tránsito de vehículos livianos, bajo estrictas condiciones de supervisión. Esta etapa finalizó en marzo de 2025. Etapa 2: diseño y fabricación de una nueva estructura metálica compuesta por cuatro tramos, destinada a reemplazar al puente existente, con mayores prestaciones estructurales y funcionales. Este nuevo diseño permitirá la circulación de vehículos livianos, autobombas, ambulancias y transporte escolar, así como tránsito peatonal en condiciones seguras y con una vida útil prolongada. El proyecto ejecutivo ya fue concluido y la obra se encuentra en proceso licitatorio (NO-2024-39171468-GCABA-AUSA).

Refirieron que “este esquema de etapabilidad fue remitido a la Unidad de Contralor de Concesiones de Obras Viales, que mediante Nota NO-2024-39680679- GCABA-DGPRO solicitó arbitrar las medidas necesarias a fin de resolver la actual situación de inhabilitación del puente”.

Resaltaron que “las principales tareas ejecutadas en la Etapa 1¹ fueron supervisadas por EEPP Consulting, concluyeron satisfactoriamente y permitieron la rehabilitación provisoria del puente el 29 de marzo de 2025, conforme surge del informe remitido mediante NO-2025-14240094-GCABA-AUSA”.

Afirmaron que para llevar a cabo la Etapa 2, AUSA solicitó al GCABA la Baja del Catálogo Preventivo del Puente Vial de referencia “ya que el mismo cuenta con Protección Ambiental – Catálogo Preventivo, conforme Resolución N° 111- SSREGIC-17 del 07/03/2017 (BOCBA N° 5108 del 17/04/2017). La solicitud obedece a la necesidad de remover la actual estructura para reemplazarla por una nueva, toda vez que, en primer lugar, el puente fue originalmente proyectado para el servicio tranviario y, posteriormente, adaptado al uso carretero. En consecuencia, su diseño, características y uso, comparadas a las de su época de construcción difieren a las necesidades de la actualidad. Además, ante la imposibilidad de verificar con exactitud el estado de conservación de cada componente, se ha considerado oportuno limitar su utilización habitual al tránsito liviano, permitiendo la circulación de tránsito pesado únicamente de manera eventual, hasta tanto se lleve a cabo el reemplazo integral de la estructura. El trámite en cuestión fue gestionado por parte del organismo competente mediante Expediente EX-2025-22497828-GCABA-SSGU...”.

Explicaron, que de lo hasta aquí expuesto se desprenden los motivos a los cuales obedece el actuar de la administración, siendo que nada en su actuar resulta arbitraria ni contrato a normativa alguna, habiendose cumkido con la totlaida de lo spasos y procedimientos aplicables, motivo por el cual la medida requerida debe ser rechazada” (sic).

Aseguraron que de la Comunicación Oficial N° NO-2025-43050202-GCABA-AUSA que da cuenta del informe elaborado por la Dirección Operativa de

¹Entre las que incluyeron: “● Ensayos para la calificación de procedimientos de soldadura. ● Rehabilitación de barras dañadas. ● Reposición y/o reemplazo de roblones por bulones. ● Ejecución de soldaduras faltantes o dañadas. ● Incorporación de defensas vehiculares. ● Refuerzo mediante agregado de barras. 6 ● Tareas de pintura. ● Reacondicionamiento del pavimento y mejora del desagüe pluvial”.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

ASOCIACION CIVIL OBSERVATORIO DEL DERECHO A LA CIUDAD Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE
AMPARO - PATRIMONIO CULTURAL HISTORICO

Número: EXP 215671/2025-0

CUIJ: EXP J-01-00215671-3/2025-0

Actuación Nro: 2057751/2025

DRS

Infraestructura y Proyectos de Autopistas Urbanas S.A. se desprende que, *“actualmente el puente objeto de la pretensión de autos podría presentar “...falla estructural con riesgo de colapso del Puente...”, lo que hace indispensable la adopción de las medidas tendientes a evitar dicho riesgo”*.

Recalaron que, frente a este estado de situación, el EMUI *“decidió el cierre definitivo al tránsito vehicular desde el 17 de enero 2023. Dadas las circunstancias, AUSA ha propuesto al GCBA una solución estructurada en dos etapas sostenida en el tiempo y sin restricciones al paso”* y que *“de la comunicación citada se desprende que “...Como resultado del estudio de los documentos recibidos, de los análisis propios realizados por AUSA y de reuniones de trabajo con diversos organismos, AUSA propuso al GCABA una solución en dos etapas que tuvieran como resultado final un puente con largos años de vida útil y sin restricciones de paso. Para ello se propuso realizar el trabajo en dos etapas”*.

Señalaron que la Etapa 1, *“de urgente realización, incluye la realización de las tareas indispensables a efectos de hacer factible la habilitación provisoria del puente exclusivamente para la circulación de vehículos livianos, bajo estrictas condiciones de supervisión que hagan posible su utilización por un lapso reducido. Etapa finalizada en marzo de 2025”*, mientras que la Etapa 2 *“implica el diseño y fabricación de la estructura metálica de un nuevo puente de estructuras metálicas a efectos de reemplazar al existente, de diseño y características estructurales similares al existente con mejores prestaciones que el actual puente, lo cual posibilitará el tránsito vehicular tanto de livianos como autobombas, ambulancias y buses escolares, así como el peatonal no limitado solo al uso de escaleras, en condiciones seguras y décadas de vida útil por delante. Proyecto ejecutivo realizado y obra en proceso licitatorio. Cabe aclarar que la licitación en curso tiene fecha de presentación de ofertas prevista para el 3 de noviembre de 2025”*.

Remarcaron que *“este análisis y etapabilidad [SIC] fue elevada a la Subsecretaría de Proyectos y Obras, que autorizó avanzar. Para la solución definitiva, AUSA mantuvo reuniones con CNRT a fin de alinear criterios y verificar viabilidad. El camino recorrido por AUSA implicó la realización de numerosas instancias de análisis, hasta llegar al convencimiento de la necesidad de cambiar la estructura del puente por razones de seguridad, dado el estado de falla de su estructura y los riesgos que ello implica. La necesidad de reemplazar la estructura del puente por razones de seguridad y funcionalidad del mismo fue la primera conclusión a la que se arribó, siendo que se propuso una primera etapa de habilitación provisoria por un lapso reducido”*.

Afirmaron que, en adición a ello, *“la CNRT, a través de su nota N° NO2025-88759573-APN-GFTF#CNRT, emitida el 13 de agosto próximo pasado, planteó su exigencia al cumplimiento de la Etapa 2, es decir, del reemplazo de la estructura del puente. En efecto, en*

coincidencia con nuestras conclusiones antes detalladas, la CNRT manifiesta en su nota: “La autorización otorgada por esta CNRT para ejecutar la Etapa 1 se concedió con la condición explícita de que la Etapa 2 se llevará a cabo de forma inmediata y sin dilaciones, considerando el seguimiento y supervisión de la Línea Mitre, garantizando así la continuidad de las obras y la seguridad ferroviaria. Cualquier cambio que implique la no concreción del reemplazo definitivo del puente, se percibe como incompatible con preservar la seguridad de la operación ferroviaria, máxime cuando existen informes técnicos - públicos y vigentes- que acreditan fallas estructurales graves en el puente actual, el cual ha agotado su vida útil debido a la falta de mantenimiento adecuado y a modificaciones en su uso y servicio”.

Acompañaron –en lo que aquí interesa- la NO-2025-43050992-GCABA-SSPO y un Informe elaborado por la Dirección Operativa de Infraestructura y Proyectos de Autopistas Urbanas S.A., firmado por Claudio Rimauro, efectuaron la reserva de caso constitucional y cuestión federal y pidieron el rechazo de las medidas peticionadas.

VI. Por medio de la actuación n° 1988163/2025 tuve por contestado lo solicitado y ordené una nueva vista al Ministerio Público Fiscal.

VII. El 15 de octubre del corriente dictaminó la Dra. Monti, Fiscala de la Unidad Especializada en Litigios Complejos. Se pronunció sobre la admisibilidad del presente proceso colectivo y la medida cautelar solicitada.

Concretamente sobre esto último señaló que la pretensión cautelar circumscripita a ordenar al CAAP a abstenerse de tratar la descatalogación hasta tanto se resuelva su incorporación al catálogo definitivo, como correlato del curso de acción propuesto en el apartado que antecede en virtud de la decisión adoptada por el CAAP con fecha 23/9/2025, habría perdido virtualidad.

Respecto a los demás aspectos de la medida cautelar entendió que *“a fin de sustentar sus pretensiones cautelares, las Asociaciones accionantes resaltan el valor patrimonial, cultural e histórico del Puente Vehicular Ciudad de la Paz, así como su inclusión en el Catálogo Preventivo de Inmuebles Protegidos de la Ciudad, dispuesto por resolución 111/SSREGIC/2017, publicada en el BOCBA N° 5108 con fecha 17/4/2017”.*

Señaló también que *“el artículo 2 de la precitada resolución estableció expresamente que “La Dirección General de Registro de Obras y Catastro no dará curso a solicitudes de demolición parcial o total, modificaciones, y/o ampliaciones de obra, obras nuevas y subdivisiones que no cuenten con un informe producido por la Dirección General de Interpretación Urbanística en su carácter de autoridades de la sección 10 del Código de Planeamiento Urbano hasta tanto se resuelva la incorporación firme de los edificios al Catálogo en cuestión”; y que, “de la contestación brindada por las demandadas en el expediente surge que, para llevar a cabo la Etapa 2 del proyecto —es decir, el reemplazo de la actual estructura del puente— “...AUSA solicitó al GCABA la Baja del Catálogo Preventivo del Puente Vial de referencia ya que el mismo cuenta con Protección Ambiental – Catálogo Preventivo, conforme Resolución N° 111-SSREGIC-17 del 07/03/2017 (BOCBA N° 5108 del 17/04/2017)” (cfr. NO-2025-43050992-GCABA-SSPO)”.*

En ese contexto, al haber sido ratificada la catalogación preventiva del puente por parte del Consejo Asesor de Asuntos Patrimoniales (CAAP) en su reunión del 23/09/2025 (cfr. NO-2025-42196795-GCABA-DGIUR), afirmó que *“no es posible vislumbrar la existencia de un peligro cierto, actual o inminente que justifique la adopción de la medida cautelar*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

ASOCIACION CIVIL OBSERVATORIO DEL DERECHO A LA CIUDAD Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE
AMPARO - PATRIMONIO CULTURAL HISTORICO

Número: EXP 215671/2025-0

CUIJ: EXP J-01-00215671-3/2025-0

Actuación Nro: 2057751/2025

DRS

solicitada. La sola invocación de un temor eventual o hipotético no satisface el requisito del peligro en la demora, en tanto las medidas precautorias no pueden fundarse en meras conjeturas o apreciaciones subjetivas acerca de la eventual conducta que podría asumir la Administración. De este modo, estimo que, sin perjuicio de la continuidad del proceso licitatorio para la “Provisión, construcción y montaje del Nuevo Puente Ciudad de la Paz” en el ámbito de AUSA, la catalogación preventiva actualmente vigente garantizaría suficientemente la protección del bien involucrado, por lo cual no se configura la necesidad de evitar un daño irreparable en la actual instancia del proceso. Por todo lo expuesto, y con independencia de la postura que podría eventualmente adoptar respecto de la fundamentación brindada por las demandadas para ejecutar el proyecto en cuestión, considero que correspondería rechazar la medida cautelar peticionada atento a la falta de cumplimiento con el recaudo de peligro en la demora” (cfr. dictamen n° 267/25 obrante en actuación n° 2027615/2025).

VIII. En consecuencia, atento el estado de la causa, pasé a resolver la medida cautelar peticionada (v. actuación n° 2029489/2025).

IX. En primer lugar debo recordar que en la presente se solicita:

1. Una medida precautelar, consistente en que: (i) se ordene la suspensión del desarme o demolición del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz y, (ii) se ordene al Consejo Asesor de Asuntos Patrimoniales (CAAP) a abstenerse de tratar la descatalogación del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz hasta tanto se resuelva su incorporación al Catálogo Definitivo o se desestime su inclusión preventiva por parte de la Legislatura porteña.

2. Una medida cautelar a fin de que se ordene al GCBA:

(i) la suspensión del desarme o demolición del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz que cuenta con protección patrimonial (Protección Ambiental) al estar incorporado al Catálogo Preventivo de Inmuebles Patrimoniales de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, por Resolución N°111-SSREGIC-17,

(ii) que cumpla con su obligación de remitir al Poder Legislativo el proyecto de ley que tendrá por objeto la protección patrimonial y catalogación definitiva del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz,

(iii) al Consejo Asesor de Asuntos Patrimoniales (CAAP) a abstenerse de tratar la descatalogación del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz hasta tanto se resuelva su incorporación al Catálogo Definitivo o se desestime su inclusión preventiva por parte de la Legislatura porteña; y

(iv) se interrumpa el proceso de Licitación pública denominado Contratación N°2025- 01-0011-00 y se declare su nulidad, en tanto, tiene por objeto el desarme y demolición del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz y su reemplazo por otro nuevo.

X. A fin de abordar con mayor precisión el estudio de lo peticionado, efectuaré una breve **línea de tiempo** tomando como base los elementos hasta ahora obrantes en la causa.

1. El puente fue construido en 1917/1919 por la Compañía de Tramways Lacroze Bs As Ltda. y adaptado para el tránsito vehicular liviano en 1963 (v. página 3 del expediente digital).

2. El 25 de octubre de 2016, el Consejo Asesor de Asuntos Patrimoniales (CAAP) contesta la consulta efectuada mediante Nota N°2016-21133362-EMUI sobre la situación patrimonial de los puentes vehiculares. En lo que aquí interesa, en la reunión se dispuso *“dando cumplimiento al pedido de evaluación patrimonial este Consejo Asesor de Asuntos Patrimoniales informa que poseen (CPU, Art. 10.3.2): a) Valor histórico-testimonial: El Puente Ciudad de la Paz, entre Dorrego y Santos Dumont cruza por encima las vías del ferrocarril Bartolomé Mitre. Fue construido en 1919 por la Compañía de Tranvías Lacroze y su función original era el paso de los tranvías, luego en la década del '60 fue readaptado para la circulación vehicular. Consta de una estructura metálica y se eleva logrando la altura necesaria para cruzar las vías de Línea Mitre. Cuenta con una pasarela peatonal lateral, que en sus orígenes era de madera y posteriormente se reemplazó por losetas de hormigón armado”* (v. páginas 107 y 124 del expediente digital).

3. El puente fue incorporado al Catálogo Preventivo de Inmuebles Patrimoniales por resolución N°111-SSREGIC-17 de fecha 07/03/2017, con Protección Ambiental (publicada en el BO n° 5108 del 17/4/17).

4. El Ente de Mantenimiento Urbano Integral (EMUI) propició, a través del Expediente Electrónico N.º EX-2022-46259277-GCABA-EMUI, el cierre total vehicular del puente pues *“ha tomado acción sobre la criticidad del asunto disponiendo el día 19 de Enero del 2023 el CIERRE VEHÍCULAR TOTAL del Puente Ciudad de la Paz”*. Tal medida se adoptó *“como resultado de los estudios técnicos efectuados, los cuales evidenciaron el estado de situación de la estructura y, en particular, las patologías detectadas. Dichos estudios concluyeron que se trataba de una estructura técnicamente fallada, condición que le impedía cumplir con la función para la cual fue diseñada. En atención a ello, la Gerencia Operativa de Coordinación de Puentes solicitó, en el marco de la licitación mencionada, la presentación de una propuesta para la intervención y regeneración del Puente Ciudad de la Paz”* (v. págs. 230, 644 y 673 del expediente digital).

5. En 2024, a través del Expediente Electrónico N° 09128926/GCABA/EMUI/23, la Subsecretaría de Mantenimiento del Ministerio de Espacio Público del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, mediante Informe N° 08127586-GCABA-SSMAN/24, solicitó a la Subsecretaría de Proyectos y Obras *“la elaboración, dirección y ejecución de los trabajos necesarios para la rehabilitación de la estructura denominada “Puente Ciudad de la Paz”, ubicada sobre la calle Ciudad de la Paz N° 0/100 de esta Ciudad Autónoma de Buenos Aires, toda vez que las tareas requeridas excedían el alcance de la Licitación*



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

ASOCIACION CIVIL OBSERVATORIO DEL DERECHO A LA CIUDAD Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE
AMPARO - PATRIMONIO CULTURAL HISTORICO

Número: EXP 215671/2025-0

CUIJ: EXP J-01-00215671-3/2025-0

Actuación Nro: 2057751/2025

DRS

Pública N° 8811-0078-LPU21, destinada al servicio de mantenimiento de puentes” (v. págs. 115 y 644 y 674 del expediente digital).

6. Más tarde el mismo año, el Ministerio de Infraestructura, a través de la Subsecretaría de Proyectos y Obras *“contrató a un especialista en puentes metálicos, quien recomendó una rehabilitación condicionada de la estructura existente, limitada exclusivamente a vehículos livianos, con un peso máximo de 3,5 t y una altura máxima de 2,10 m, más pasos eventuales de ambulancias y autobombas, conforme informe referenciado como: IF-2024-28982786-GCABA-DGINURB” (ver págs., 228, 232, 644 y 674). Este especialista en puentes metálicos, es referenciado en otras oportunidades como Ingeniero “Martín Polimeni, especialista en reparación y rehabilitación de puentes” (v. págs., 22, 23, 24 y 54 a 56 entre otras).*

7. Seguidamente, el Subsecretario de Proyectos y Obras, en su carácter de Coordinador General de la Unidad de Contralor de Concesión de Obras Viales, solicitó a través del informe N° 37519611-GCABA-SSPO/24 *“que se instruya a Autopistas Urbanas S.A. a que proceda a evaluar el proyecto ejecutivo remitido por la Dirección General de Obras, dependiente de la Subsecretaría de Proyectos y Obras, y que se ocupe de llevar a cabo la ejecución de las tareas que considere convenientes para la rehabilitación del puente, atento a que las tareas a ejecutar requieren de una capacidad técnica específica que es determinada por la experiencia satisfactoria en obras viales” (v. págs. 116, 644 y 674).*

8. El 7/10/2024, el GCABA a través de la Resolución N° RESOL-2024-558-GCABA-MIGC encomendó a Autopistas Urbanas S.A. (AUSA) *“en el marco de la Ley N° 3.060 la realización de la Obra “Puente Ciudad de la Paz” (publicado en BO n° 6975 del 9/10/24).*

Como resultado *“y complementado con sus propios estudios y reuniones con diversos organismos”, AUSA propuso una solución en dos etapas (v. págs. 233, 645 y 674): “Etapa 1: ejecución inmediata de las tareas indispensables para habilitar provisoriamente el puente al tránsito de vehículos livianos, bajo estrictas condiciones de supervisión.” “Estas labores fueron supervisadas por EEPP Consulting, concluyeron satisfactoriamente y permitieron la rehabilitación provisoria del puente el 29 de marzo de 2025, conforme surge del informe remitido mediante NO-2025-14240094-GCABA-AUSA” y “Etapa 2: diseño y fabricación de una nueva estructura metálica compuesta por cuatro tramos, destinada a reemplazar al puente existente, con mayores prestaciones estructurales y funcionales. Este nuevo diseño permitirá la circulación de vehículos livianos, autobombas, ambulancias y transporte escolar, así como tránsito peatonal en condiciones seguras y con una vida útil prolongada. El proyecto ejecutivo ya fue concluido y la obra se encuentra en proceso licitatorio (NO-2024-39171468-GCABA-AUSA). Este esquema de*

etapabilidad fue remitido a la Unidad de Contralor de Concesiones de Obras Viales (UCCOV), que mediante Nota NO-2024-39680679- GCABA-DGPRO solicitó arbitrar las medidas necesarias a fin de resolver la actual situación de inhabilitación del puente”.

9. Para llevar a cabo la Etapa 2, AUSA solicitó al GCABA la Baja del Catálogo Preventivo del Puente Vial de referencia. El trámite en cuestión fue gestionado por parte del organismo competente mediante Expediente EX-2025-22497828-GCABA-SSGU.

10. El 1/10/25 mediante NO-2025-42196795-GCABA-DGIUR el GCABA informó que “el Consejo analizó el caso en la reunión del 23 de septiembre de 2025 a las 14.00hs por videoconferencia, (...). La mencionada reunión tuvo como asistentes: Comisión Especial de Patrimonio Arquitectónico y Paisajístico de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (MINDEGUÍA, Joaquín); Centro Internacional para la Conservación del Patrimonio (SUSINI BURMESTER, Carlos); Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares y de Bienes Históricos (HERNANDEZ, Micaela; FONTANETTO, Marcelo); Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo – UBA (BOYADJIAN, Diego); Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo (GARCÍA FALCÓ, Marta); Sociedad Central de Arquitectos (LINCH, Enrique y BARASSI, José Ignacio); ICOMOS (DELHEYE, Pedro; QUIROGA, Carolina); Ministerio de Cultura GCABA (APARICIO, Pedro); Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural (MALLO, Jorge); Consejo del Plan Urbano Ambiental (PRIMO, Georgina y LOZZIA, Karen) y la Dirección General de Interpretación Urbanística; **la cual concluyó con un voto mayoritario de ratificar la catalogación en cuestión**” (el destacado me corresponde).

11. En cuanto a la contratación “2025-01-0011: Provisión Construcción y Montaje de Nuevo Puente Ciudad de la Paz”, la licitación en curso tiene fecha de presentación de ofertas prevista para el 3 de noviembre de 2025².

XI. El sentido de una medida cautelar.

En primer lugar, voy a proceder a definir cuáles son las pretensiones deducidas, qué aspectos colectivos hospedan y sobre cuáles bienes jurídicos se solicita tutela jurisdiccional.

La labor descripta precedente tiene como centro exclusivo los aspectos cautelares que acompañan a la demanda de amparo, que ya fueron descriptos en el considerando IX de la presente decisión, y constituyen el objeto de esta sentencia interlocutoria.

Como medida cautelar se solicita por un lado, lo que puede considerarse como una medida de no innovar ya que se peticiona la suspensión de la ejecución del proyecto de “desarme o demolición del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz” y que “se interrumpa el proceso de Licitación pública denominado Contratación N°2025- 01-0011-00 y se declare su nulidad, en tanto, tiene por objeto el desarme y demolición del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz y su reemplazo por otro nuevo”, lo que tendría como consecuencia mantener un estado de cosas o, en su caso evitar modificaciones relevantes sobre la zona donde se ejecute o estaría ejecutando la obra.

² Cfr. <https://www.ausa.com.ar/sections/public-lic.php?l=72>, fecha de consulta 16/10/2025.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

ASOCIACION CIVIL OBSERVATORIO DEL DERECHO A LA CIUDAD Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE
AMPARO - PATRIMONIO CULTURAL HISTORICO

Número: EXP 215671/2025-0

CUIJ: EXP J-01-00215671-3/2025-0

Actuación Nro: 2057751/2025

DRS

Por otro lado como medida cautelar genérica solicitan que se ordene: al GCBA que *“cumpla con su obligación de remitir al Poder Legislativo el proyecto de ley que tendrá por objeto la protección patrimonial y catalogación definitiva del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz”* y al Consejo Asesor de Asuntos Patrimoniales (CAAP) que se abstenga *“de tratar la descatalogación del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz hasta tanto se resuelva su incorporación al Catálogo Definitivo o se desestime su inclusión preventiva por parte de la Legislatura porteña”*.

Cabe recordar según expresó Carnelutti³ que *“`cautelar se llama al proceso cuando, en vez de ser autónomo, sirve para garantizar (constituye una cautela para) el buen fin de otro proceso (definitivo)”* y su admisibilidad presupone la constatación de dos requisitos: la existencia de un derecho verosímil, es decir, un estado de cosas o situación potencialmente garantizado por el ordenamiento jurídico y un peligro en la demora, originado por la duración del proceso, que conllevaría a la frustración de su finalidad si no se actúa previamente. Esto se traduce en un interés jurídico tutelable cautelarmente.

Asimismo, también debo subrayar que los procesos colectivos no se han aun reglamentado tanto en el ámbito nacional como local⁴.

Por lo que las cuestiones inherentes a su desarrollo, incluso las cuestiones cautelares, para su consideración y decisión obligan a recurrir como guía a la labor de la jurisprudencia, a leyes marco, a la analogía, la supletoriedad y al trabajo de la doctrina.

Particularmente sobre las cautelares en esta clase de procesos se expuso que *“[l]os procesos colectivos suponen un cambio de paradigma: el abordaje y resolución de conflictos. Estos conflictos, caracterizados por: (i) un elevado número de sujetos afectados; (ii) la posición similar de los mismos frente al agente dañoso; (iii) la transcendencia social, económica y/o política de su discusión y resolución en sede judicial; (iv) mayor exigencia de tratamiento unitario; y (v) externalidades económicas indeseadas que se derivan del no tratamiento colectivo, conllevan problemáticas y dimensiones distintas de las individuales y con ello trastocan todo el sistema de procesamiento de conflictos en términos de servicio de justicia. El sistema de las `medidas cautelares´ no escapa a este fenómeno. En ese sentido, si bien los lineamientos estructurales de la teoría cautelar permanecen vigentes, el tipo de conflictos en tratamiento incide en ellos y condiciona significativamente su abordaje y tratamiento en pos de adoptar un perfil adecuado que acompañe eficazmente esta nueva dimensión protectoria”*⁵.

³ Citado por PALACIO, Lino E., *Derecho Procesal Civil*, Tomo VIII, Buenos Aires, Abeledo Perrot, ps. 15.

⁴ Salvo en materia de consumo (cfr. Ley 6407).

⁵ VERBIC, Francisco y Sucunza, Matías A, *“Medidas Cautelares en procesos colectivos: Ausencia de régimen adecuado y modulaciones necesarias”*, disponible en

Lo dicho trae consigo la resignificación de los requisitos de las medidas cautelares: Así “...si bien tanto la verosimilitud del derecho como el peligro en la demora siguen suponiendo conceptualmente lo mismo, el tipo de conflictos a desactivar y su caracterización incide de forma singular en su análisis y ponderación, enfatizando el carácter preventivo y protectorio de las medidas cautelares...”, por su parte, otro elemento a tener en consideración es el de la afectación del interés público comprometido: “[s]u análisis deberá ser explícito y obligatorio en todos aquellos supuestos donde la medida se dirija contra la administración pública, tal como lo prevén los distintos ordenamientos vigentes”⁶.

XII. Lo hasta aquí expuesto me permite avanzar ahora sobre las peticiones concretas.

XII.1. Petición respecto al Consejo Asesor de Asuntos Patrimoniales (CAAP) para que se abstenga “de tratar la descatalogación del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz hasta tanto se resuelva su incorporación al Catálogo Definitivo o se desestime su inclusión preventiva por parte de la Legislatura porteña”:

La solicitud llega a esta instancia cuando ya el tema es abstracto, en tanto el día en que se recibe la causa -23 de septiembre de 2025-, la cuestión ya había sido resuelto por el CAAP, quien rechazó la descatalogación (ver considerando II pto. 10); por lo que deviene innecesario su tratamiento.

XII.2. Petición de suspensión de la ejecución del proyecto de “desarme o demolición del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz”

XII.2.1 La Constitución Nacional en su art. 41 dispone que [t]odos los habitantes gozan del derecho a un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras; y tienen el deber de preservarlo. El daño ambiental generará prioritariamente la obligación de recomponer, según lo establezca la ley. // Las autoridades proveerán a la protección de este derecho, a la utilización racional de los recursos naturales, a la **preservación del patrimonio natural y cultural** y de la diversidad biológica, y a la información y educación ambientales. Corresponde a la Nación dictar las normas que contengan los presupuestos mínimos de protección, y a las provincias, las necesarias para complementarlas, sin que aquéllas alteren las jurisdicciones locales (el énfasis me pertenece).

En el ámbito local, la Constitución en el art. 26 establece que “[e]l ambiente es patrimonio común. Toda persona tiene derecho a gozar de un ambiente sano, así como el deber de preservarlo y defenderlo en provecho de las generaciones presentes y futuras. Toda actividad que suponga en forma actual o inminente un daño al ambiente debe cesar.

Asimismo, el art 27 refiere 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: (...) 2.

https://www.academia.edu/24570621/Medidas_cautelares_en_procesos_colectivos_ausencia_de_r%C3%A9gimen_adecuado_y_modulaciones_necesarias. Fecha de consulta: 16/10/2025.

⁶ Ídem.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

ASOCIACION CIVIL OBSERVATORIO DEL DERECHO A LA CIUDAD Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE
AMPARO - PATRIMONIO CULTURAL HISTORICO

Número: EXP 215671/2025-0

CUIJ: EXP J-01-00215671-3/2025-0

Actuación Nro: 2057751/2025

DRS

La preservación y restauración del patrimonio natural, urbanístico, arquitectónico y de la calidad visual y sonora (...) 9. La seguridad vial y peatonal..." (el énfasis fue agregado).

En los artículos siguientes menciona 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" (art. 29) y [e]stablece la obligatoriedad de la evaluación previa del impacto ambiental de todo emprendimiento público o privado susceptible de relevante efecto y su discusión en audiencia pública (art. 30).

Finalmente, en el artículo 32 asegura que "(...) [e]sta Constitución garantiza la preservación, recuperación y difusión del patrimonio cultural, cualquiera sea su régimen jurídico y titularidad, la memoria y la historia de la ciudad y sus barrios".

A nivel local, la ley n° 1227⁷ establece un marco legal para la investigación, preservación, salvaguarda, protección, restauración, promoción, acrecentamiento y transmisión a las generaciones futuras del Patrimonio Cultural de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (PCCABA). Define como patrimonio cultural de la Ciudad al "conjunto de bienes muebles e inmuebles, ubicados en el territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, cualquiera sea su régimen jurídico y titularidad, que en sus aspectos tangibles e intangibles, materiales y simbólicos, y que por su significación intrínseca y/o convencionalmente atribuida, definen la identidad y la memoria colectiva de sus habitantes" (cfr. art. 2°). Dentro de las categorías de bienes que detalla el art. 4° podemos referenciar los incs.: "a) Sitios o Lugares Históricos, vinculados con acontecimientos del pasado, de destacado valor histórico, antropológico, arquitectónico, urbanístico o social. b) Monumentos: son obras singulares de índole arquitectónica, ingenieril, pictórica, escultórica u otras que sobresalgan por su valor arquitectónico, técnico, histórico, social o artístico, vinculado a un Entorno o Marco Referencial, que concurra a su protección. c) Conjunto o Grupo de Construcciones, Áreas, que por su arquitectura, unidad o integración con el paisaje, tengan valor especial desde el punto de vista arquitectónico, urbano o tecnológico. Dentro de esta categoría serán considerados como especiales el casco histórico así como a centros, barrios o sectores históricos que conforman una unidad de alto valor social y cultural, entendiendo por tales a aquellos asentamientos fuertemente condicionados por una estructura física de interés como exponente de una comunidad.- d) Jardines Históricos, productos de la ordenación humana de elementos naturales, caracterizados por sus valores estéticos, paisajísticos y botánicos,

⁷ Publicada en BOCABA n° 1850 en fecha 05/01/2004.

que ilustren la evolución y el asentamiento humano en el curso de la historia.- e) Espacios Públicos: constituidos por plazas, plazoletas, boulevares, costaneras, calles u otro, cuyo valor radica en función del grado de calidad ambiental, homogeneidad tipológica espacial, así como de la presencia en cantidad y calidad de edificios de valor histórico y de las condiciones espaciales y funcionales ofrecidas para el uso social pleno..”

En cuanto al marco convencional podemos referenciar la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural aprobado por ley n° 21836 (en fecha 06/07/1978), que en su art. 4 dispuso que *“Cada uno de los Estados Partes en la presente Convención reconoce que la obligación de identificar, proteger, conservar, rehabilitar y transmitir a las generaciones futuras el patrimonio cultural y natural situado en su territorio le incumbe primordialmente. Procurará actuar con ese objeto por su propio esfuerzo y hasta el máximo de los recursos de que disponga y llegado el caso, mediante la asistencia y la cooperación internacionales de que pueda beneficiar, sobre todo en los aspectos financiero, artístico, científico y técnico.”*

Por su parte, en el art. 5 de dicha Convención y, a fin de garantizar una protección y una conservación eficaz y revalorizar lo más activamente posible el patrimonio cultural y natural *“... cada uno de los Estados Partes en la presente Convención procurará dentro de lo posible: a) Adoptar una política general encaminada a atribuir al patrimonio cultural y natural una función en la vida colectiva y a integrar la protección de ese patrimonio en los programas de planificación general; b) Instituir en su territorio, si no existen, uno o varios servicios de protección, conservación y revalorización del patrimonio cultural y natural, dotados de un personal adecuado que disponga de medios que le permitan llevar a cabo las tareas que le incumban; c) Desarrollar los estudios y la investigación científica y técnica y perfeccionar los métodos de intervención que permitan a un Estado hacer frente a los peligros que amenacen a su patrimonio cultural y natural; d) **Adoptar las medidas jurídicas, científicas, técnicas, administrativas y financieras adecuadas, para identificar, proteger, conservar, revalorizar y rehabilitar ese patrimonio;** y e) Facilitar la creación o el desenvolvimiento de centros nacionales o regionales de formación en materia de protección, conservación y revalorización del patrimonio cultural y natural y estimular la investigación científica en este campo.”*

Asimismo, y tal como lo señaló la Sra. Fiscal, el art. 2º de la resolución 111/SSREGIC/2017, que incluyó el inmueble en el Catálogo Preventivo de Inmuebles Protegidos de la Ciudad, establece expresamente que *“[l]a Dirección General de Registro de Obras y Catastro no dará curso a solicitudes de demolición parcial o total, modificaciones, y/o ampliaciones de obra, obras nuevas y subdivisiones que no cuenten con un informe producido por la Dirección General de Interpretación Urbanística en su carácter de autoridades de la sección 10 del Código de Planeamiento Urbano hasta tanto se resuelva la incorporación firme de los edificios al Catálogo en cuestión”*.

En tal sentido, toda vez que la desafectación fue rechazada por el Consejo Asesor de Asuntos Patrimoniales (CAAP) en su reunión del 23/09/2025 la Fiscal señaló que *“no es posible vislumbrar la existencia de un peligro cierto, actual o inminente que justifique la adopción de la medida cautelar solicitada. La sola invocación de un temor eventual o hipotético no satisface el requisito del peligro en la demora, en tanto las medidas precautorias no pueden fundarse en meras conjeturas o apreciaciones subjetivas acerca de la eventual conducta que podría asumir la Administración. (...) **la catalogación preventiva actualmente vigente garantizaría***



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

ASOCIACION CIVIL OBSERVATORIO DEL DERECHO A LA CIUDAD Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE
AMPARO - PATRIMONIO CULTURAL HISTORICO

Número: EXP 215671/2025-0

CUIJ: EXP J-01-00215671-3/2025-0

Actuación Nro: 2057751/2025

DRS

suficientemente la protección del bien involucrado, por lo cual no se configura la necesidad de evitar un daño irreparable en la actual instancia del proceso.” (el énfasis me corresponde).

Aun cuando no advierto que de la información obrante en la causa surja patente una situación de irreversibilidad de un posible daño al patrimonio cultural, pues la obra no habría comenzado, teniendo en cuenta que la licitación se encuentra en trámite –tiene fecha de presentación de ofertas recién para el día 3 de noviembre de 2025–, considero que existe peligro. En materia de bienes colectivos resulta aconsejable reforzar con la tutela jurisdiccional precautoria el estado de cosas que se observa ahora, sobre todo teniendo en cuenta el tenor de las respuestas de AUSA y del GCBA, conducta que debe ser valorada, en cuanto nada han dicho sobre la decisión de la CAAP de mantener la catalogación preventiva.

Por ello, en razón del carácter colectivo de este proceso, el bien jurídico tutelado y la actividad desplegada por el frente demandado -acciones tendientes a la descatalogación del bien y la licitación en trámite-, entiendo que **resulta verosímil la pretensión en estudio** y corresponderá hacer lugar a este aspecto de la cautelar solicitada.

Respecto del requisito relativo al **peligro en la demora**, sumada a las cuestiones ya mencionadas anteriormente, cabe recordar que, tratándose de bienes de patrimonio cultural y ambiente urbano, el requisito de peligro en la demora se interpreta con un estándar menos estricto, en tanto la eventual destrucción, demolición o daño al inmueble conllevaría un daño irreparable que haría ilusoria cualquier sentencia posterior favorable. Por lo tanto, corresponde tener por configurado el recaudo del peligro en la demora.

En consecuencia, **habré de ordenar que se suspenda o prohíba cualquier tipo de modificación sobre la estructura del puente Ciudad de la Paz, hasta el dictado de la sentencia de fondo o en su defecto, hasta que se incorporen nuevos elementos que permitan nuevamente evaluar esta decisión.** Ello no obsta a que el GCBA y AUSA cumpla estrictamente con sus deberes de realizar las tareas de mantenimiento y seguridad del puente para su preservación y utilización, debiendo informar inmediatamente a este tribunal cualquier novedad.

En cuanto a la **contracautela**, la mera caución juratoria resulta suficiente, toda vez que el presente proceso versa sobre bienes colectivos y en tanto y en cuanto la buena fe y la intención de no dañar se presumen. Además, en razón de la vía y los derechos que buscan protegerse, no corresponde extender mayores requisitos a la

solicitud de tutela jurisdiccional (cfr. Acuerdo Regional sobre acceso a la información, la participación pública y el acceso a la justicia en asuntos ambientales en América Latina y en el Caribe -Acuerdo de Escazú-).

Finalmente, en relación a la no frustración del interés público, no es posible soslayar que los argumentos brindados por el GCBA y AUSA para fundar su posición, resultan ser por demás **genéricos**. En efecto, la demandada únicamente se limita a manifestar que *“el planteo de los demandantes vulnera en forma irreparable el interés público comprometido, atento que se intenta desconocer y negar al GCBA el pleno ejercicio de sus facultades”* y que *“Se repite que en el caso en análisis la Administración local se encuentra dando cumplimiento cabal a la normativa, respetando las etapas que hacen al procedimiento de protección patrimonial en ejercicio de facultades que le son constitucionalmente propias”*.

Ahora bien, por los argumentos expresados anteriormente, entiendo que el requisito en cuestión se encuentra configurado y no existe, al resolver en el modo en que se lo hace y en relación a la cuestión en estudio, una frustración al interés público. Máxime si se considera la intervención que ha tenido recientemente el Consejo Asesor de Asuntos Patrimoniales (CAAP), órgano de consulta en materia de protección y patrimonio del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, en el tema de controversia.

XII.3 Petición respecto a la interrupción y declaración de nulidad del proceso de Licitación pública denominado Contratación N°2025- 01-0011-00:

De acuerdo con lo reseñado anteriormente en cuanto al estado de la licitación, la que se encuentra aún en estado de presentación de ofertas, entiendo que este aspecto de la medida cautelar resulta neutralizado con la medida cautelar positiva que decido y queda en la órbita de la Administración y de los funcionarios responsables definir qué hacer con el proceso licitatorio.

XII.4 Petición cautelar referida a que se ordene al GCBA que cumpla con su obligación de remitir al Poder Legislativo el proyecto de ley que tendrá por objeto la protección patrimonial y catalogación definitiva del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz

Esta solicitud no reviste naturaleza cautelar toda vez que no resulta inherente a la eficacia y eficiencia del proceso y puede considerarse con el fondo del asunto, sobre todo ante la medida cautelar dispuesta.

XIII. En uso de las facultades conferidas en el artículo 31, inciso 2 del CCAyT, como medida para mejor proveer:

1. requiérase al GCBA que en el término de cinco (5) días y bajo apercibimiento de considerar relevante su falta de respuesta o respuesta evasiva para el dictado de la sentencia que : (i) informe cuál era la urgencia mencionada en la página 5⁸ de la actuación n° 1985811/2025, o en su caso, por qué estaba determinada; (ii) quién es el *“especialista en puentes metálicos”*, mencionado en la página 4 de la actuación ya referida, que fue contratado por el Ministerio de Infraestructura, a través de la Subsecretaría de

⁸ *“Posteriormente, y ante la necesidad urgente de restituir dicha vía de comunicación, el GCABA, mediante la Resolución N° RESOL-2024-558- GCABA-MIGC, encomendó a AUSA la ejecución de la obra de rehabilitación”* (el énfasis me pertenece).



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

ASOCIACION CIVIL OBSERVATORIO DEL DERECHO A LA CIUDAD Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE
AMPARO - PATRIMONIO CULTURAL HISTORICO

Número: EXP 215671/2025-0

CUIJ: EXP J-01-00215671-3/2025-0

Actuación Nro: 2057751/2025

DRS

Proyectos y Obras; (iii) remita los expedientes administrativos EX 2022-46259277-GCABA-EMUI; EX-2025-22497828-GCABA-SSGU, y EE N° 09128926/GCABA/EMUI/23; (iv) aclare expresamente si la “...falla estructural con riesgo de colapso del Puente...” mencionada también la presentación referida en el pto. (i) del presente se refiere a una “falla estructural” **actual** o se refería a la situación pasada que motivó el cierre del puente por dos años y aclare lo que estime corresponder sobre este aspecto;

2. requiérase a AUSA que en el término de cinco (5) días y bajo apercibimiento de considerar relevante su falta de respuesta o respuesta evasiva para el dictado de la sentencia que acompañe la documentación y registro a que se hace referencia en la página 5 de la actuación 1985811/2025 cuando menciona “posteriormente, y ante la necesidad urgente de restituir dicha vía de comunicación, el GCABA, mediante la Resolución N° RESOL-2024-558- GCABA-MIGC, encomendó a AUSA la ejecución de la obra de rehabilitación. **Como resultado de este análisis, complementado con sus propios estudios y reuniones con diversos organismos**, AUSA propuso una solución en dos etapas” (el énfasis me pertenece); y la que se menciona a página 7 de la misma actuación cuando dice “Como resultado del estudio de los **documentos recibidos, de los análisis propios realizados por AUSA y de reuniones de trabajo con diversos organismos**, AUSA propuso al GCABA una solución en dos etapas que tuvieran como resultado final un puente con largos años de vida útil y sin restricciones de paso” (el destacado me corresponde). En ese sentido, deberá acompañar todo registro, informe, constancias de reuniones –indicando con qué organismos específicos fueron realizados–, estudios realizados y toda documentación utilizada como antecedentes de la propuesta efectuada en dos etapas por AUSA.

Los plazos para cumplir lo requerido en los puntos 1 y 2 serán contados a partir de la notificación de la presente resolución.

3. requiérase a la CNRT, que en el término de cinco (5) días acompañe la nota N° NO2025-88759573-APN-GFTF#CNRT, emitida el 13 de agosto de 2025.

La confección y diligenciamiento de la medida ordenada a la CNRT queda a cargo de la parte actora y deberá efectuarse por oficio e indicarse en el cuerpo del citado instrumento que la respuesta a lo requerido deberá ser efectuada en forma digital al correo institucional de la Secretaría (juz15sec30@jusbares.gob.ar).

Por lo expuesto, **RESUELVO**:

1) **Hacer lugar parcialmente a la medida cautelar**, y en consecuencia, ordenar al frente demandado y como medida de no innovar la suspensión del desarme o

demolición del actual Puente Vehicular Ciudad de la Paz que cuenta con protección patrimonial (Protección ambiental), conforme lo dispuesto en el considerando XII.1. Ello sin perjuicio de que el GCBA y AUSA, en su caso, deben garantizar la realización de todas las tareas de mantenimiento y seguridad necesarias del puente para su preservación y utilización en debidas condiciones, debiendo informar inmediatamente a este tribunal cualquier novedad.

2) Diferir para el fondo la solicitud de que se ordene al Poder Ejecutivo que cumpla con la remisión al Poder Legislativo del proyecto de ley correspondiente, conforme lo expresado el considerando XII.4.

3) Declarar abstracta la solicitud cautelar para que se ordene al CAAP que se abstenga de tratar la descatalogación del Puente Vehicular, conforme lo expresado en el considerando XII.1.

4) Desestimar el requerimiento de que se interrumpa y se declare la nulidad del proceso de Licitación pública denominado Contratación N°2025- 01-0011-00, ello así por los argumentos expuestos en el considerando XII.3.

5) Requerir, en uso de las facultades conferidas en el artículo 31, inciso 2 del CCAyT y como medida para mejor proveer: **(a)** al **GCBA** que en el término de cinco (5) días y bajo apercibimiento de considerar relevante su falta de respuesta o respuesta evasiva para el dictado de la sentencia que: (i) informe cuál era la urgencia mencionada en la página 5ª de la actuación n° 1985811/2025, o en su caso, por qué estaba determinada; (ii) quién es el “*especialista en puentes metálicos*”, mencionado en la página 4 de la actuación ya referida, que fue contratado por el Ministerio de Infraestructura, a través de la Subsecretaría de Proyectos y Obras; (iii) remita los expedientes administrativos EX 2022-46259277-GCABA-EMUI; EX-2025-22497828-GCABA-SSGU, y EE N° 09128926/GCABA/EMUI/23; (iv) aclare expresamente si la “*...falla estructural con riesgo de colapso del Puente...*” mencionada también la presentación referida en el pto. (i) del presente se refiere a una “falla estructural” **actual** o se refería a la situación pasada que motivó el cierre del puente por dos años y aclare lo que estime corresponder sobre este aspecto; y **(b)** **AUSA** que en el término de cinco (5) días y bajo apercibimiento de considerar relevante su falta de respuesta o respuesta evasiva para el dictado de la sentencia que acompañe la documentación y registro a que se hace referencia en la página 5 de la actuación 1985811/2025 cuando menciona “*posteriormente, y ante la necesidad urgente de restituir dicha vía de comunicación, el GCABA, mediante la Resolución N° RESOL-2024-558-GCABA-MIGC, encomendó a AUSA la ejecución de la obra de rehabilitación. Como resultado de este análisis, complementado con sus propios estudios y reuniones con diversos organismos, AUSA propuso una solución en dos etapas*” (el énfasis me pertenece); y la que se menciona a página 7 de la misma actuación cuando dice “*Como resultado del estudio de los documentos recibidos, de los análisis propios realizados por AUSA y de reuniones de trabajo con diversos organismos, AUSA propuso al GCABA una solución en dos etapas que tuvieran como resultado final un puente con largos años de vida útil y sin restricciones de paso*” (el

⁹ “*Posteriormente, y ante la necesidad urgente de restituir dicha vía de comunicación, el GCABA, mediante la Resolución N° RESOL-2024-558- GCABA-MIGC, encomendó a AUSA la ejecución de la obra de rehabilitación*” (el énfasis me pertenece).



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 15 SECRETARÍA
N°30

ASOCIACION CIVIL OBSERVATORIO DEL DERECHO A LA CIUDAD Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE
AMPARO - PATRIMONIO CULTURAL HISTORICO

Número: EXP 215671/2025-0

CUIJ: EXP J-01-00215671-3/2025-0

Actuación Nro: 2057751/2025

DRS

destacado me corresponde). En ese sentido, deberá acompañar todo registro, informe, constancias de reuniones –indicando con qué organismos específicos fueron realizados–, estudios realizados y toda documentación utilizada como antecedentes de la propuesta efectuada en dos etapas por AUSA.

Los plazos para cumplir lo requerido en este punto serán contados a partir de la notificación de la presente resolución.

6) Requerir a la CNRT, que en el término de cinco (5) días acompañe la nota N° NO2025-88759573-APN-GFTF#CNRT, emitida el 13 de agosto de 2025.

La confección y diligenciamiento de la medida ordenada a la CNRT queda a cargo de la parte actora y deberá efectuarse por oficio e indicarse en el cuerpo del citado instrumento que la respuesta a lo requerido deberá ser efectuada en forma digital al correo institucional de la Secretaría (juz15sec30@jusbares.gob.ar).

Regístrese, notifíquese mediante cédula electrónica por Secretaría a las partes y, al representante del Ministerio Público Fiscal mediante vista de las presentes actuaciones y continúe la causa según su estado.



Poder Judicial
Ciudad de Buenos Aires