



Poder Judicial de la Nación
JUZGADO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO
FEDERAL 10

10692/2019

FUNDACION ACCESO YA Y OTRO c/ EN-M TRANSPORTE DE LA
NACION-CNRT Y OTRO s/AMPARO LEY 16.986

Buenos Aires, de noviembre de 2019.-

Y VISTOS; CONSIDERANDO:

I. A fs. 2/24, la Fundación Acceso Ya, en representación del colectivo de personas con discapacidad motriz y/o movilidad reducida usuarios de la Línea de Ferrocarril General Urquiza, y el Sr. Eduardo Rubén Rodríguez, inician un amparo colectivo contra la empresa Metrovías SA, la Comisión Nacional de Regulación y Transporte (CNRT) y el Ministerio de Transporte de la Nación (MTN), a fin de que se ordene implementar las medidas necesarias -plan de obras de accesibilidad- para garantizar la accesibilidad edilicia y arquitectónica adecuada en la totalidad de las 23 estaciones, coches y dependencias que componen el Ferrocarril Urquiza, ordenando la eliminación de todas las barreras arquitectónicas existentes para permitir el acceso de usuarios con sillas de ruedas en condiciones de igualdad, seguridad y autonomía. Asimismo solicita que se ordene al MTN, a través de la CNRT o dirección que corresponda, que ejerza debidamente su poder de policía de control.

En el marco descripto, solicitan cautelarmente que se ordene a las demandadas la materialización de una rampa, o de no ser posible, la colocación de un dispositivo alternativo de elevación (plataforma, ascensor, etc.) que garantice el acceso del coactor Rodríguez a la estación Jorge Newbery, de manera



autónoma y segura. En relación al punto, relata que Rodríguez es una persona con discapacidad motriz que vive en la localidad de Hurlingham, Provincia de Buenos Aires. Que a raíz de un accidente en 2005 y ante la imposibilidad de acceder a la estación en silla de ruedas, se vio obligado a renunciar a su trabajo en la CABA. En septiembre de 2016 la CNRT informó se había aprobado un plan de obras para la Línea General Urquiza, entre las cuales se encontraba la materialización de rampas en la estación en cuestión, pero que nunca se hicieron. En 2017/2018, inició numerosos reclamos pero la problemática aún no fue resuelta.

Agrega que la CNRT, mediante nota GAJCOI N° 1472/17, respondió al reclamo de Fundación Acceso YA reconociendo nuevamente la falta de accesibilidad de la Estación Jorge Newbery, adjuntando copias de notas elevadas desde 2016 a las distintas subgerencias y subsecretarías del organismo, y recomendando la implementación de las mejoras.

Enfatiza que Metrovías S.A. también respondió al reclamo iniciado reconociendo la inaccesibilidad a la estación, pero argumentando la falta de respuesta de la autoridad de aplicación en cuanto a la aprobación técnica y de partidas presupuestarias para la efectivización de las obras necesarias.

Explica y expone los derechos que se encuentran vulnerados y las normas que avalan la protección a favor de personas con discapacidad, para el desarrollo de una vida plena, participativa, digna y equitativa, en equiparación de oportunidades.

Señala que el Sr. Rodríguez no puede esperar a la resolución del presente litigio pues ha postergado su vida a la espera de una rampa en la estación que se encuentra a pocos metros de su casa, perdiendo posibilidades laborales,





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO
FEDERAL 10

educativas, de salud y esparcimiento. Agrega que también necesita la rampa para poder acceder a la justicia, pues no podrá concurrir a las audiencias que se lleven a cabo en este proceso.

Sostiene que la medida requerida no sólo no afecta el interés público sino todo lo contrario, en tanto beneficia a todo el colectivo de personas que tienen discapacidad motriz que podrán acceder al servicio en condiciones de igualdad.

Funda en derecho su petición, ofrece prueba y hace reserva de caso federal.

II. A fs. 100 se declaró la competencia del Juzgado. A fs. 109/111, se dispuso la admisibilidad formal de la acción colectiva en los términos del Reglamento Público de Procesos Colectivos y su Anexo (Ac. 32/14 y Ac. 12/16 de la CSJN). A fs. 133 se ordenó oficio conforme lo dispuesto en el art. 4º de la ley 26.854.

III. A fs. 152/159, se presenta el Estado Nacional -Ministerio de Transporte-, produce el informe previsto en el art. 4 de la ley 26854 y solicita el rechazo de la cautela requerida.

Manifiesta que la petición cautelar coincide parcialmente con la pretensión de fondo y constituye un anticipo de jurisdicción favorable que no puede admitirse.

En lo fundamental, sostiene que la adopción de medidas necesarias para realizar todas las obras requeridas en una Nación resulta harto complejo, atento que se deben coordinar aspectos técnico, económicos, operativos, a fin de garantizar, en este caso concreto, los derechos de millones de usuarios que acceden al transporte público.

Sobre el caso puntual, agrega - remitiéndose al informe administrativo confeccionado por la



Subsecretaría de Transporte Ferroviario- que por Res. 1325/17 el Ministerio de Transporte rechazó un pedido de prórroga del Contrato de Concesión de los Servicios Metropolitanos de Transporte de Pasajeros de la Línea Urquiza; y mediante Decreto 423/19, el PEN, resolvió llamar a Licitación Pública Nacional e Internacional para otorgar la concesión para la construcción, mantenimiento y operación de la Línea Urquiza y Belgrano Norte. Por Res. 360/19 APN-MTR extendió el plazo de 18 meses previsto en la Res. 1325/17, hasta el 31/03/20, o hasta tanto tome posesión el nuevo operador al que haya sido adjudicado el servicio ferroviario. En los Proyectos de Pliegos de Condiciones Particulares y sus Anexos se prevé obras para la intervención en la totalidad de la estructura de 21 estaciones, consistentes en remoción completa de estructuras de andenes y reemplazo por nuevas de hormigón, con ejecución de nuevas veredas de acceso, escaleras y rampas, cumpliendo con la normativa vigente de accesibilidad, así como adecuación y/o instalación de medios mecánicos en los casos que las rampas no sean resolubles en los espacios disponibles.

Aclara que, si bien a través de distintas normativas el Estado Nacional ha puesto de manifiesto el interés público en la renovación y mejoramiento de la infraestructura ferroviaria, así como la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a la modernización, lo cierto es que a fin de llevarlo a cabo puede celebrar contratos con los operadores privados los que se encarguen de cumplir sus objetivos.

Señala que la ejecución de una obra pública reviste una complejidad técnica que no puede ser convertida en certeza por el Juez en el marco de una medida cautelar, y que la determinación de las políticas públicas en materia de servicios de





Poder Judicial de la Nación
JUZGADO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO
FEDERAL 10

transporte son todas cuestiones de eminente discrecionalidad técnica no justiciable.

Finalmente ofrece pruebas y hace reserva del caso federal.

IV. A fs. 165/184, se presenta la Comisión Nacional de Regulación del y produce el informe previsto en el art. 4º de la ley 26.854, solicitando el rechazo de la cautelar solicitada.

Luego de expedirse sobre la improcedencia de la medida en torno a la ausencia de los requisitos para su dictado, en lo fundamental, manifiesta que la CNRT tiene entre sus facultades la de fiscalizar las actividades de las empresas y operadores ferroviarios, en cuanto al cumplimiento de sus obligaciones que surgen de la normativa aplicable.

Señala las facultades de la CNRT para el cumplimiento de sus funciones respecto de la fiscalización que lleva a cabo de los servicios prestados bajo su jurisdicción y las medidas que puede requerir a los fines indicados (arts. 8º y 10º del Estatuto aprobado por Decreto nº 1661/15).

Enfatiza que “es evidente que los actores no han probado que la tutela de los intereses que invocan no pueda ser adecuadamente resguardados en el ámbito procesal indicado, o que lo decidido acerca del fondo de la cuestión resulte de dificultosa o imposible ejecución”. Y que la medida peticionada produciría un agravio de imposible reparación ulterior pues afectaría de manera directa el interés público comprometido.

Puntualiza que la Gerencia de Control de Gestión Ferroviaria de la CNRT implementa todos los años un Programa de Relevamiento Integral de Accesibilidad en estaciones



ferroviarias de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires, con el fin de constatar el cumplimiento de lo dispuesto por la normativa vigente. Particularmente con relación a la supresión de barreras físicas y arquitectónicas que impiden el acceso a las personas con movilidad reducida. En el mes de enero de 2019 se relevaron las estaciones de la Línea Urquiza verificando deficiencias y observaciones encontradas al momento de la fiscalización que fueron comunicadas a Metrovías SA. En el caso puntual de la Estación Jorge Newbery: la estación no cuenta con accesos a través de rampas y ascensores, que faciliten la llegada al andén a personas con movilidad reducida.

Agrega que en el último Informe Anual de 2018 se recomendaba insistir en el cumplimiento de la normativa existente sobre accesibilidad en los medios de transporte y que deben estar entre los objetivos prioritarios de los operadores ferroviarios a través de planes de accesibilidad bien definidos que minimicen en un futuro cercano las barreras y restricciones físicas.

Pone de resalto que sus inspectores realizan un control completo sobre el buen estado de las instalaciones (plataformas, pisos, paredes, techos, ventanas, escaleras, baños, apoyos, asientos, iluminación, etc.) y sobre los accesos para personas con movilidad reducida, agregando que cuando observan incumplimientos se aplican las penalidades correspondientes.

Enumera las obligaciones y objetivos de la CNRT de conformidad con el marco legal aplicable, señalando que ajustó su accionar a la legalidad y a las competencias que le fueron establecidas, que son las de control y fiscalización del transporte ferroviario.





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO
FEDERAL 10

V. A fs. 191 se requiere a la empresa Metrovías S.A. que informe sobre los avances que se hubiesen realizado respecto de la Estación Jorge Newbery en función de la fiscalización comunicada y de cara a los informes producidos por la CNRT y el MTN.

A fs. 196, contesta el apoderado de la empresa e informa que no se contempló la realización de obras de accesibilidad en el contrato de concesión, las que si fueron incluidas en el Proyecto de Pliego de Bases y Condiciones Particulares para Licitación Pública Nacional e Internacional de la concesión de la Línea Urquiza que forma parte de la Resolución 360/19 del MTN.

VI. Corrido el traslado de los informes, la actora contesta a fs. 186/190 y fs. 198/199, manteniendo su postura original.

VII. Que, la admisibilidad de toda medida cautelar en el terreno judicial está subordinada a la concurrencia de dos presupuestos esenciales, que son la verosimilitud del derecho invocado y el peligro en la demora (conf. Podetti, J.R. "Derecho Procesal Civil, Comercial y Laboral" –Tratado de las medidas Cautelares- t. IV, págs. 69 y ss.; Sala V, *in re*: “Giardinieri de Artuso Eladia c/ Mº de Cultura y Educación s/ medida cautelar - autónoma-”, del 31/10/95).

Que, respecto del primero de los presupuestos indicados (*“fumus bonis iuris”*), es dable recordar que el mismo no exige más que la comprobación de la apariencia o verosimilitud del derecho invocado por la parte actora (confr. doctrina de CSJN, Fallos: causa A.674.XXXVII, “Aguas Argentinas S.A. c/ Buenos Aires, Provincia de s/ acción declarativa”, del 31/10/02; y causa “Transportes Metropolitanos General San Martín S.A. y otros



c/ Buenos Aires, Provincia de s/ acción declarativa de certeza e inconstitucionalidad”, del 23/09/03). Sobre tal requisito, el Alto Tribunal ha dicho que no se exige de los magistrados “... el examen de certeza sobre la existencia del derecho pretendido, sino sólo de su verosimilitud. Es más, el juicio de verdad en esta materia se encuentra en oposición a la finalidad del instituto cautelar, que no es otra cosa que atender aquello que no excede el marco de lo hipotético, dentro del cual, asimismo, agota su virtualidad” (Fallos: 306:2060; 323:3853; entre muchos otros).

En lo atinente al segundo recaudo (“*periculum in mora*”) corresponde destacar que éste constituye la justificación de la existencia de las medidas cautelares, tratando de evitar que el pronunciamiento judicial que reconozca el derecho del peticionario llegue demasiado tarde (conf. Fenochietto, C.E.-Arazi, R., “Código Procesal Civil y Comercial de la Nación, Comentado y Concordado”, t. I, págs. 664/6). El examen de la concurrencia del peligro en la demora pide una apreciación atenta de la realidad comprometida, con el objeto de establecer si las secuelas que lleguen a producir los hechos que se pretenden evitar pueden restar eficacia al reconocimiento del derecho en juego, operado por una posterior sentencia (Fallos: 319:1277; 329:5160). En este sentido, se ha destacado que ese peligro debe resultar en forma objetiva de los diversos efectos que podría provocar la aplicación de las disposiciones impugnadas, entre ellos su gravitación económica (Fallos: 318:30; 325:388; 329:5160).

Aclarado ello, he de resaltar que los presupuestos de admisibilidad deben hallarse siempre reunidos, sin perjuicio que en su ponderación por el órgano jurisdiccional jueguen ciertas relaciones entre sí y, por lo tanto, cuanto mayor sea la





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO
FEDERAL 10

verosimilitud del derecho invocado, con menos rigor debe observarse la apreciación del peligro en la demora; y la verosimilitud del derecho puede valorarse con menor estrictez cuando éste es palmario y evidente (confr. Sala V, *in re*: “Halperín, David Eduardo - Incidente- c/ E.N. - Mº de Economía y Servicios Públicos s/ empleo público” del 13/11/95).

Por último, a los requisitos antes mencionados debe añadirse un tercero, establecido en el artículo 199 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación de modo genérico para toda clase de medida cautelar -cual es, la contracautela- y los demás previstos en la ley 26.854, en tanto resulten pertinentes.

VIII. Que, del relato de los hechos surge que el coactor Rodríguez -cuyo certificado de discapacidad obra en copia a fs. 39-, solicita el dictado de una medida cautelar, a fin de se ordene a las demandadas la materialización de una rampa, o de no ser posible, la colocación de un dispositivo alternativo de elevación (plataforma, ascensor, etc.) que garantice su acceso a la estación Jorge Newbery, de manera autónoma y segura.

De tal forma, en primer lugar, estimo conveniente describir el marco protectorio que el ordenamiento jurídico otorga a las personas con discapacidad, en particular, con relación al derecho a la accesibilidad, pues hace a la verificación del primero de los requisitos enunciados en el considerando anterior.

En este sentido, cabe señalar que la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (aprobada por la ley 26.378 y que adquirió jerarquía constitucional, en los términos del art. 75, inc. 22, de la Constitución Nacional, por medio de la ley 27.044) consagra, en lo que aquí interesa, los



siguientes principios generales: “a) El respeto de la dignidad inherente, la autonomía individual, incluida la libertad de tomar las propias decisiones, y la independencia de las personas; b) La no discriminación; c) La participación e inclusión plenas y efectivas en la sociedad; (...) e) La igualdad de oportunidades; f) La accesibilidad” (art. 3).

Los Estados Partes asumen el compromiso de asegurar y promover el pleno ejercicio de todos los derechos humanos y las libertades fundamentales de las personas con discapacidad sin discriminación alguna por motivos de discapacidad. A tal fin, se comprometen, entre otras cosas, a “adoptar todas las medidas legislativas, administrativas y de otra índole que sean pertinentes para hacer efectivos los derechos reconocidos en la presente Convención”, “tener en cuenta, en todas las políticas y todos los programas, la protección y promoción de los derechos humanos de las personas con discapacidad”. Además, deberán “abstenerse de actos o prácticas que sean incompatibles con la presente Convención y velar por que las autoridades e instituciones públicas actúen conforme a lo dispuesto en ella” (conf. art. 4, inc. 1)

Se reconoce el derecho de las personas con discapacidad a vivir en forma independiente y a participar plenamente en todos los aspectos de la vida y, a tal fin, obliga a los Estados Partes a que adopten medidas pertinentes para asegurarles el acceso, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas, incluyen la identificación y eliminación de obstáculos y





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO
FEDERAL 10

barreras de acceso y se aplicarán, entre otros, a los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo. Los Estados Partes deben adoptar las medidas pertinentes para, entre otras cosas, *“desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público”* (art. 9)

También se reconoce el derecho a vivir en forma independiente y a ser incluido en la comunidad. A tales fines prevé que los Estados Partes *“reconocen el derecho en igualdad de condiciones de todas las personas con discapacidad a vivir en la comunidad, con opciones iguales a las de las demás, y adoptarán medidas efectivas y pertinentes para facilitar el pleno goce de este derecho por las personas con discapacidad y su plena inclusión y participación en la comunidad, asegurando en especial que: (...) c) Las instalaciones y los servicios comunitarios para la población en general estén a disposición, en igualdad de condiciones, de las personas con discapacidad y tengan en cuenta sus necesidades”*. Y que adoptarán medidas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible (arts. 19 y 20).

Por su parte, la Corte Interamericana de Derechos Humanos en el *“Caso Furlán y familiares vs. Argentina”*, del 31/08/2012, consideró que *“no basta con que los Estados se abstengan de violar los derechos, sino que es imperativa la adopción de medidas positivas, determinables en función de las particulares necesidades de protección del sujeto de derecho, ya sea por su condición personal o por la situación específica en que se encuentre,*



como la discapacidad. En este sentido, es obligación de los Estados propender por la inclusión de las personas con discapacidad por medio de la igualdad de condiciones, oportunidades y participación en todas las esferas de la sociedad” (párrafo 134)

La Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad -aprobada por la ley 25.280- tiene como objetivo *“la prevención y eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad y propiciar su plena integración en sociedad”*. A tal fin, los Estados Partes se comprometen en adoptar *“medidas de carácter legislativo, social, educativo, laboral o de cualquier otra índole, necesarias para eliminar la discriminación contra las personas con discapacidad y propiciar su plena integración en la sociedad”*. En relación al caso cabe resaltar las siguientes: *“b) Medidas para que los edificios, vehículos e instalaciones que se constituyan o fabriquen en sus territorios respectivos faciliten el transporte, la comunicación y el acceso para las personas con discapacidad; c) Medidas para eliminar, en la medida de lo posible, los obstáculos arquitectónicos, de transporte y comunicaciones que existan, con la finalidad de facilitar el acceso y uso para las personas con discapacidad”* (arts. 2 y 3, inc. 1).

La ley 22.431 -modif. por ley 24.314- establece la prioridad de la supresión de barreras físicas en los ámbitos urbanos arquitectónicos y del transporte que se realicen o en los existentes que remodelen o sustituyan en forma total o parcial sus elementos constitutivos con el fin de lograr la accesibilidad para las personas con movilidad reducida. A tales fines, entiende por accesibilidad a la posibilidad de las personas con movilidad reducida





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO
FEDERAL 10

de gozar de las adecuadas condiciones de seguridad y autonomía como elemento primordial para el desarrollo de las actividades de la vida diaria sin restricciones derivadas del ámbito físico urbano, arquitectónico o del transporte para su integración y equiparación de oportunidades (art. 20).

IX. Sentado lo anterior, encuentro de particular relevancia poner de relieve que:

a) La CNRT a través de las notas nº 1381 y nº 107 (septiembre 2016) informó que del relevamiento del estado de situación se comprobaron déficits que originaban severos inconvenientes a las personas con movilidad reducida y que restringe severamente la utilización del servicio público. Informó asimismo, que en diciembre de 2014 la Secretaría de Transporte aprobó un plan de obras para la Línea General Urquiza, que incluyó mejoras a incorporar en materia de accesibilidad, previendo la materialización de rampas o ascensores (v. fs. 40/44).

b) En 2017 y 2018, la actora presentó reclamos ante diversos organismos a fin de obtener una solución en punto a la falta de ingreso accesible (rampa u otro medio de elevación) en la estación Jorge Newbery (v. fs. 45/59).

c) Por nota 1647/17 la CNRT, a raíz de una nueva inspección en la estación objeto de los reclamos, constató las observaciones ya planteadas respecto a la falta de accesos a través de rampas o ascensores que faciliten la llegada al andén de personas con movilidad reducida (v. fs. 61).

d) El 9/11/17, la Subgerencia de Concesiones Metropolitanas elaboró un informe sobre la situación y reiteró que la resolución de la problemática requiere la intervención directa de la Autoridad de Aplicación, quien deberá merituar las



acciones a ejecutar para superar las restricciones al acceso para personas discapacitadas, introduciendo las mejoras mínimas y necesarias para observar el cumplimiento de la normativa vigente (v. fs. 65/67).

e) El 25/06/18, la empresa Metrovías SA, al contestar un reclamo a la actora, informa que *“...surge efectivamente que en materia de accesibilidad aún persisten algunos déficits en términos generales tales como: inaccesibilidad en algunas paradas”*; que *“...las obras pendientes de realización tuvieron por parte de Metrovías SA la constante voluntad de concreción, lo cual queda plasmado en numerosas propuestas, alternativas y variantes que de haber contado con la pertinente aprobación técnico-económica de las mismas por la CNRT y el Concedente, podrían haberse ejecutado oportunamente”*. Asimismo, allí destacó que no recibieron por parte de la CNRT ningún tipo de respuesta respecto de las propuestas. Finalmente la empresa rechazó la afirmación referida al incumplimiento de normas de accesibilidad, señalando que son las Autoridades de Control y de Aplicación las que contractualmente deben asumir no solo la aprobación técnica de las obras sino también la aprobación de las partidas presupuestarias para la ejecución de las mismas (v. fs. 69/70).

X. Que, en las circunstancias descriptas y siempre dentro de este estado liminar del proceso, pareciera evidente que es el Estado el encargado de conjugar adecuadamente el ejercicio de los derechos citados *ut supra*. Ello, a fin de evitar que una inaceptable inactividad so pretexto de cuestiones técnicas, económicas, operativas, contractuales y/o presupuestarias, desemboque en situaciones disvaliosas que produzcan un menoscabo y/o una afectación de derechos. Menos





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO
FEDERAL 10

aún sujetar la viabilidad de las reformas que fueran necesarias -que habrían sido incluidas en el Proyecto de Pliego de Bases y Condiciones Particulares para Licitación Pública Nacional e Internacional de la concesión de la Línea Urquiza que forma parte de la Resolución 360/19 del MTN- al resultado de la nueva concesión, que se encuentra prorrogada a Metrovías SA hasta el 31/03/20, o hasta tanto tome posesión el nuevo operador al que haya sido adjudicado.

En efecto, más allá de lo que concedente y concesionario hubieran convenido y/o convengan, lo cierto es que existe profusa e importante normativa sobre la libre accesibilidad de usuarios con movilidad reducida en materia del transporte, lo que impone una decisión sobre la cuestión, ordenado al concesionario y al Estado en su conjunto que provean lo necesario y de manera prioritaria, adecuando las instalaciones de a los fines de garantizar el goce pleno de los derechos y libertades fundamentales de la actora, en igualdad de condiciones con las demás personas, eliminando los obstáculos y las barreras de acceso.

A esta altura no se discute que la estación Jorge Newbery de la Línea General Urquiza presenta déficits en materia de accesibilidad para personas con movilidad reducida, circunstancia que hace a la verificación del peligro en la demora pues no puede ser utilizada, y por ende tampoco el transporte público, por el coactor Rodriguez que se domicilia a escasos metros de la estación. Máxime, que frente a los reiterados reclamos que viene formulando hace años, las autoridades y/o el concesionario no brindaron solución a la problemática.

XI. No puedo dejar de recordar que la misión más delicada de la justicia es la de saber mantenerse dentro



de la órbita de sus competencias, sin menoscabar las funciones que incumben a los otros poderes, pues, al ser el llamado para sostener la Constitución, un poder que avance en desmedro de las facultades de los demás revestiría la mayor gravedad para la armonía y el orden público (Fallos 155:248).

Consecuentemente, sin que ello implique una intromisión en las esferas de actuación de otros poderes del Estado, a fin de evitar la disvaliosa situación que prima facie se verifica en autos, se impone ordenar, a título cautelar, que las demandadas en el plazo de sesenta (60) días arbitren las medidas necesarias para la materialización de una rampa, o de no ser ello posible, la colocación de un dispositivo alternativo de elevación, de manera tal que se garantice al coactor Rodríguez y a los demás usuarios en igual situación, el acceso a la estación Jorge Newbery de la Línea General Urquiza.

XII. Que, debe añadirse que en el caso en estudio no se observa que con el otorgamiento de la asistencia cautelar requerida pudiera en modo alguno afectarse al interés público, aspecto este último que debe ineludiblemente ser evaluado al momento de considerarse la admisión de una medida cautelar que comprenda a la Administración Pública (cfr. doctr. *Fallos*: 307:2267)- sino que, muy por el contrario, éste habrá de verse ciertamente beneficiado.

En efecto, la medida peticionada no sólo ha de velar por el interés del solicitante, sino de todas las personas con discapacidad y/o movilidad reducida usuarias del servicio de transporte público y de la estación Jorge Newbery del Ferrocarril General Urquiza, que pudieran hoy verse afectadas.





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO
FEDERAL 10

XIII. Por último, considero que corresponde fijar caución juratoria, la que se tiene por prestada con el pedido de medida cautelar deducido en el escrito de inicio (cfr. art. 199, segundo párrafo, del CPCCN).

Por todo ello, **RESUELVO:** otorgar tutela cautelar requerida, en los términos que surgen del Considerando XI de la presente.

Regístrese y notifíquese

