

Juliana Tumini

(Facultad de Derecho, UNMDP) jtumini@yahoo.com

La dimensión territorial de la desigualdad, posibilidades y límites del derecho para revertirla

La ciudad, en tanto epicentro del modelo neoconservador, es el espacio geográfico en el que se materializan sus efectos de exclusión, pobreza y daños medioambientales, generando discriminación social y espacial. El problema de la desigualdad, entonces, puede pensarse tomando en cuenta la dimensión territorial en el doble sentido de que aquellos grupos desaventajados económicamente, y por esa condición, tienen acceso a un hábitat de inferiores cualidades, y por otro lado, que dichos espacios territoriales son desconsiderados por las autoridades evidenciando una discriminación en la que uno de los factores es el territorial. En este trabajo se problematizará la capacidad del derecho y de los operadores judiciales para generar impacto en la reducción de la desigualdad. Para ello, en primer lugar se tomarán como referencia ejemplar algunos reclamos judiciales que, fundados en el argumento de la igualdad y la no discriminación, han reclamado al Estado acciones positivas para revertir tal estado de cosas. Luego, se analizarán críticamente las intervenciones realizadas en el Municipio de General Pueyrredón en el marco del *Proyecto de Extensión Clínica Jurídica en Derecho al hábitat, la vivienda y la calidad ambiental*, con anclaje territorial en el Barrio Nuevo Golf cuyo fundamento normativo se nutrió en la idea de exigibilidad de los DESCAs, y en la noción de litigio de interés público en sentido amplio, pero que además partió de los teóricos relativos al derecho a la ciudad y a la justicia espacial.

1.

Los rasgos compartidos del hábitat que les *toca* a los desaventajados incluyen problemas medioambientales derivados de un suelo inadecuado para las viviendas o de la ausencia de servicios sanitarios, la inexistencia de infraestructura ciudadana, dificultades de acceso a la ciudad (accesibilidad), restricciones en el acceso al transporte público, a la salud y

al centro cívico, así como viviendas de tamaño y calidad deficientes para la vida humana o cuya tenencia es precaria.

Son varios los factores que generan tal estado de cosas, entre los que aparece como fundamental el tipo de desarrollo de las ciudades, que se expanden de manera horizontal, expulsa a la periferia a la población desaventajada y difumina los límites entre campo y ciudad, lo que termina logrando un modelo de segregación que incide en una desigualdad de acceso a los servicios, limita la conectividad debido a la distancia, al coste económico y al tiempo, y genera también obstáculos sociales y psicológicos que hacen muy difícil acceder a los bienes y servicios de la ciudad, el llamado coste de escala (Borja, 2002). A su vez, provoca perjuicios en las condiciones de vida de los que allí habitan, de tipo económico, sociológico y ecológico.¹ El término más apropiado para describir la situación es el que utiliza Mireia Belil (Belil, 2012), *crear* desigualdades, pues nombrándolo de ese modo se advierte que la desigualdad no surge de manera azarosa sino que es producto de la segregación, de un determinado modelo de ciudad.

A su vez, la ciudad actual, representación espacial de un capitalismo de corte neoliberal, se va fragmentando y aparecen lo que se ha dado en llamar micro estados: espacios en los que los más ricos tienen su propia seguridad, servicios de deportes y escuelas exclusivas, rodeados de asentamientos ilegales en los que no hay agua, no existe o es muy deficiente la recolección de residuos, las calles son un barrial cada vez que llueve y las viviendas se comparten entre varias familias (Harvey, 2013).

¹Un ejemplo paradigmático de cómo suelen conjugarse malas condiciones ambientales, insuficiente o nula infraestructura y viviendas precarias en los asentamientos populares es el barrio *El Garrote*, que se ha hecho conocido porque sus vecinos exigieron a la justicia el cumplimiento de la *Ley provincial de Acceso Justo al Hábitat* (N° 14.449). Está ubicado a orillas del Río Lujan, en el municipio de Tigre, Provincia de Buenos Aires, en una zona baja de humedales, lo que lo hace proclive a las inundaciones, situación que ha empeorado por emprendimientos linderos que tienen una cota de construcción más alta. Las viviendas son precarias, no hay servicio de cloacas, ni acceso a la red de agua potable así como tampoco a la red de gas. El servicio de recolección de residuos del Municipio no llega al barrio, lo cual deriva en montañas de hasta dos metros de alto de basura. Tal condición de peligrosidad ambiental se magnifica porque ante la ausencia de soluciones estatales, algunos vecinos hacen conexiones de agua por debajo de la tierra, así como cámaras sépticas con lo que el agua que consumen está contaminada y hay muchos casos de parasitosis entre los niños. En esas condiciones de vulnerabilidad estructural viven alrededor de 800 familias; pero el barrio *El Garrote* no es un caso aislado sino un ejemplo del modo en el que viven muchas familias que no pueden pagar por un hábitat de calidad.

La desigualdad espacial o la injusticia espacial, es el resultado del desarrollo geográficamente desigual y de la formación de estructuras de privilegios persistentes que favorecen a los habitantes de algunas zonas y desfavorecen a otros. (Soja E. , 2014, pág. 95); la ciudad puede reducir o acentuar las desigualdades, incluso es capaz de generar nuevas injusticias, como por ejemplo los procesos de apropiación por parte de sectores sociales privilegiados de los mejores lugares de la ciudad, o la expulsión de poblaciones integradas para apropiarse de zonas que se han transformado en codiciables. Estas minorías concentran no solo el capital social, económico y cultural, también el *capital espacial*. Según donde se viva se puede acceder o no a los servicios y equipamientos, a las actividades culturales y formativas, a más oportunidades de trabajo, a entornos más seguros y significantes. La *injusticia espacial* niega la inclusión y la apropiación del territorio, es la negación de los atributos de la ciudadanía.

De acuerdo con Borja, la *(in)justicia* espacial, producto de acciones y comportamientos sociales, y dada en un lugar físico concreto, puede originarse en la creación deliberada de geografías injustas, a través de la organización política del espacio, como en el caso del *apartheid* sudafricano, el control colonial, o la manipulación de distritos electorales. Pero también se genera injusticia espacial derivada de las desigualdades originadas en decisiones de personas, empresas o instituciones como por ejemplo el establecimiento de zonas de exclusión, la instalación de empresas contaminantes, etc.; por último, las injusticias a escala regional son aquellas provocadas por la globalización de la injusticia o desarrollo desigual (Slavin, 2018).

Uno de los modos que tienen los movimientos sociales para obtener un mayor control sobre la producción del espacio urbano es el uso político y estratégico de la justicia para sus reclamos, es decir, buscan justicia espacial (Soja E. , 2014, pág. 39). El caso que Soja presenta como incónico es aquél en el que se dirimió la regulación del transporte público en la ciudad de *Los Ángeles* en Estados Unidos. El precedente judicial, del año 1996, dio respuesta a una demanda colectiva que se fundaba en un reclamo de justicia espacial. La demanda colectiva solicitaba que la administración municipal invirtiera en una red de autobuses que se

extendiera por la ciudad en vez de hacerlo en una red ferroviaria, para que el transporte público fuera útil a los más desaventajados y cesara la discriminación a la que habían sido sometidos durante años en la política de transporte. Muchos de los trabajadores pobres de *Los Ángeles* eran jardineros, empleadas domésticas o administradores de hogares y solían trasladarse por la ciudad para realizar sus tareas por lo que la red ferroviaria no les servía. La justicia resolvió entonces suspender la ampliación de la red de metro, exigir a la Autoridad de Transporte Metropolitano a que mejore la calidad de la flota de colectivos le prohibió elevar sus tarifas, reducir el hacinamiento, impulsar la seguridad en los autobuses, reducir la criminalidad en los mismos y proporcionar servicios especiales para facilitar el desplazamiento al trabajo, a los centros educativos y a los de salud (Soja E. , 2014, pág. 19/20).

2.

La noción teórica de justicia espacial (Soja E. , 2014, pág. 33) no aparece como tal en el plano de las normas jurídicas, pero sí puede entenderse que se está hablando de lo mismo con la noción de discriminación en base al lugar. Sin identificarla como tal, Gustavo Maurino incluye entre las denominadas *categorías sospechosas* (aquellas que hacen presumir que una determinada acción u omisión está fundada en un juicio discriminatorio o produce efectos de discriminación) al origen y la condición socioeconómica que dependen del factor geográfico.

El *origen y la condición socioeconómica* se entienden como una categoría sospechosa en el sentido de que puede hacer presumir discriminación y por tanto afectación al ideal de igualdad de oportunidades tutelado constitucionalmente, el que pretende neutralizar las condiciones en las que le ha tocado vivir y desarrollarse a una persona producto del azar o de la lotería relativas al medio y a las circunstancias de vida social en el que se ha nacido o formado (Maurino, 2012, pág. 283).

Aquellos casos en los que resulta relevante el factor geográfico en la configuración de la conducta sospechosa se vinculan, por ejemplo, con la asignación de bienes o servicios de

acuerdo con criterios territoriales, ya que generalmente los asentamientos y las villas de emergencias son habitadas por personas humildes, y los servicios son nulos, deficientes o de menor calidad que en otras zonas. Ese déficit se identifica tanto en relación con aquellos servicios públicos que se prestan de manera individual y en el domicilio, como la luz, el gas, el teléfono, las cloacas y el agua potable; como respecto de los bienes y servicios públicos tales como la seguridad en la vía pública, la educación primaria pública, la atención primaria de la salud en centros barriales, la higiene urbana, el alumbrado público, que se prestan de manera general y se asignan sobre la base de criterios territoriales.²

El derecho al hábitat, a la vivienda, al acceso a los servicios públicos y el derecho a la ciudad forman parte del grupo de los llamados derechos económicos, sociales, culturales y ambientales (DESCA) que, si bien han sido incorporados como parte del bloque de constitucionalidad, su efectivo goce es limitado en comparación con el de los derechos individuales.

Para enfrentar la ausencia de efectividades se han relevado diferentes estrategias de reclamo; por un lado, la vía de la exigibilidad social, en la que son los mismos titulares los que buscan garantizar tales derechos a través de la expresión en la esfera pública y para lo cual resultan esenciales los derechos de participación como por ejemplo las audiencias públicas, el presupuesto participativo y por supuesto el acceso a la información pública (Courtis, 2007). La exigibilidad institucional, por su parte, puede consistir en una vía política, a través de la incidencia en los poderes políticos del Estado como el Defensor del Pueblo, o en una de tipo judicial (Courtis, 2007).

En los últimos años la exigibilidad judicial ha tenido un papel preponderante en la búsqueda de la efectividad de los DESCAs, y en relación con ella se identifica como un hito la decisión de la Corte Sudafricana en el caso Grootboom (2000) ya que importó un vuelco en la academia en favor de un papel más activo de los jueces en la exigibilidad de los derechos sociales.

² De acuerdo con la Observación General N 18 de la Corte IDH, la tutela antidiscriminatoria opera tanto frente a comportamientos de hecho como respecto de actos normativos (leyes, actos administrativos de alcance general o individual); por otro lado, protege frente a conductas positivas (acciones, como la implementación de un servicio público o una práctica contractual determinada) como negativas (omisiones, como la falta de prestación de un servicio público o la falta de cumplimiento de cierta regulación), y opera también contra agentes privados. La tutela anti discriminatoria se activa tanto frente a conductas cuya finalidad u objetivo se sospeche como discriminatorio como respecto de aquellas cuyo resultado así lo sea, con independencia de la intención o ánimo de la autoridad o sujeto que lo realizó o dictó." (Maurino, 2012, pág. 286)

Algunos casos que ilustran reclamos vinculados con la justicia espacial, aunque no sean conceptualizados de ese modo, tienen que ver con cuestiones relativas a los servicios públicos como el transporte, la higiene urbana, la educación y el esparcimiento. En todos ellos se ha dirimido, o ha sido alegado por la parte actora, una discriminación basada en el espacio, en el lugar, barrio o asentamiento en el que se evidencian peores condiciones de servicio que en otros lugares.

De manera análoga al caso suscitado en *Los Ángeles*, pero en una escala menor en cuanto a lo reclamado y también en relación con las repercusiones que tuvo, en nuestro país se han presentado amparos para reclamar condiciones equitativas en el transporte público. En ambos casos y a pesar del rechazo que sufrieron al llegar a Cámara de Apelaciones, la Corte Suprema de Justicia de la Nación revocó las dos sentencias y ordenó a los tribunales inferiores dictar nuevos pronunciamientos. El más ilustrativo es aquél iniciado por el Defensor del Pueblo de la Nación y la Unión de Usuarios y Consumidores, quienes reclamaron entre otras cuestiones un servicio ferroviario digno y eficiente en las formaciones que unen las estaciones Once-Moreno y Retiro-José León Suárez y un trato equitativo de los usuarios de la línea Sarmiento (Once-Moreno) en relación con los usuarios del Mitre (Retiro-Tigre). Los actores solicitaron que se condene a *Trenes de Buenos Aires* a cesar en la práctica que viola el principio de uniformidad con que deben prestarse los servicios públicos así como el principio constitucional que ordena que los usuarios tienen derecho a un trato equitativo (Unión de Usuarios y Consumidores v. Secretaría de Transporte y otros, 2005).

La práctica que viola el trato equitativo consiste en brindar injustificadamente un servicio de evidente peor calidad a los usuarios que utilizan el ramal eléctrico Once Moreno, en relación a los usuarios que utilizan el ramal eléctrico Retiro- Tigre. Se alegó el derecho a la igualdad, a la uniformidad del servicio público, la prohibición de discriminación y a un trato equitativo del que deben gozar los usuarios de la línea Sarmiento.

Entre los elementos de prueba presentaron un informe pericial en el que se señalaba el deterioro paulatino de las unidades, el cambio de asientos más confortables por otros más baratos y durables así como la ausencia de espacio no sólo para personas con discapacidad sino para todos los usuarios, lo que limitaba por ejemplo, el acceso a los cestos de basura y

por tanto incidía negativamente en la limpieza de los vagones. En tal informe se indicaba que en el ramal Once-Moreno de la línea Sarmiento “desde octubre de 1999 comienza a marcarse una tendencia decreciente en los índices de calidad, en tanto que los mismos se mantienen prácticamente constantes en Retiro-Tigre”. La discriminación, en éste caso, surge por una cuestión espacial en el sentido de que la zona sur, de habitantes con menos recursos que los de la zona norte, suelen peor atendidos que las de zona norte por las autoridades estatales.

El conocido caso de las *Aulas Container* (Iglesias José Antonio y otros c/ GCBA s/ amparo, 2006) puede también ser tomado como un ejemplo de discriminación por motivos espaciales. El origen fue la denuncia de que en tres escuelas públicas que recibían a niños que vivían en villas de emergencia dictaban clases en contenedores metálicos. El juez reconoció que “la discriminación existe” y sostuvo que el acceso a la educación requiere de la existencia de establecimientos educativos que cumplan ciertas condiciones como la calidad ya que no cualquier espacio cerrado puede convertirse en una escuela y exigió a la Administración que cese en el obrar ilegítimo de dictar clases en aulas *container*.

Otro caso que puede entenderse desde la perspectiva de la justicia espacial es el que se suscitó en relación con el servicio de recolección de residuos en la Villa 20, que era insuficiente y deficitario, lo que provocara que los vecinos vivieran en permanente contacto con la basura. En el año 2007, la Asociación Civil por la Igualdad y la Justicia (ACIJ) inició, fundándose en el derecho a la salud, a un medioambiente sano y en el derecho al trato equitativo de los habitantes de la villa respecto del resto de los habitantes de la Ciudad, una acción de amparo contra el GCBA. En noviembre de 2011 el juez de primera instancia ordenó al GCBA implementar un sistema de recolección adecuado y eficiente, asegurando el trato igualitario respecto de los las restantes comunas de la Ciudad. En el año 2012, la Cámara de Apelaciones confirmó parcialmente el fallo de primera instancia y reconoció que la prestación de servicio de higiene urbana como servicio público para las villas y fijó la obligación del Estado de asegurar estándares de servicio de gestión de residuos que garanticen el derecho a la salud y al ambiente sano entre los habitantes de las villas (ACIJ c/ CGBA Fallo de Cámara en lo CAyT A.C.I.J. C/GCBA , 2012).

Por último, también es muy interesante referenciar el caso en el que también la ACIJ presentó un amparo para reclamar por la garantía de los DESCAs de los habitantes de las villas y asentamientos, alegando que había una omisión discriminatoria de las villas y asentamientos de la ciudad del *Plan de puesta en valor de espacios verdes: plazas, parques y/o patios porteños, arboleda e iluminación* que se aplica al resto de la ciudad y, que causa una vulneración directa de los derechos de incidencia colectiva de quienes habitan en las zonas afectadas. El reclamo llegó a la CSJ de la Nación el 4 de abril de 2017, y ante el rechazo del recurso de queja presentado se presentó una Comunicación Individual ante el Comité de DESC de la Organización de las Naciones Unidas.

3.

La injusticia espacial no es ajena al Municipio de General Pueyrredón, lo que se evidencia no sólo en la usurpación del espacio público a manos de los concesionarios privados de las playas, sino también, entre otras situaciones, en relación con las condiciones del hábitat de algunos barrios y asentamientos locales. Entre ellos se encuentra el barrio *Nuevo Golf*, cuyos índices de habitabilidad son de los peores del municipio (Zulaica & Celemin, 2014). El barrio carece de cloacas, los pozos ciegos deben ser desagotados periódicamente pero cuándo eso no sucede rebalsan, despidiendo un olor nauseabundo y si llueve se mezclan con el agua que corre hacia abajo por el suelo empinado y rocoso que caracteriza a la geografía de la zona. Sus calles, sin asfalto, suelen estar anegadas y muy deterioradas, lo que impide el paso del transporte público y de la recolección de residuos, provocando la existencia de numerosos basurales a cielo abierto, con el riesgo para la salud que ello implica.

En relación con dicho barrio es que se llevó a cabo el Proyecto de Extensión de la UNMdP *Clínica Jurídica en Acceso al Hábitat y la Calidad Ambiental*, con el que se tuvo en mira mejorar las condiciones del hábitat de los vecinos a través del recurso al litigio estratégico entendido en sentido amplio, que incluye reclamos administrativos ante las autoridades locales y presión a través de los medios de comunicación. Ello tiene que ver con que la justiciabilidad de los derechos económicos, sociales y culturales puede generar un gran desgaste de tiempo y energía y depende de factores sobre los que no se puede influir, tales

como la ausencia de conocimiento de las interpretaciones más inclusivas de las normas jurídicas por parte de los operadores judiciales, la reticencia al cambio o el temor a las repercusiones y posibles sanciones informales a raíz de un juicio negativo acerca del “activismo judicial”. Entonces, puede ser más efectiva una conversación con las autoridades locales, la acción de difusión de los reclamos junto con la presentación de las peticiones, así como la presencia de los vecinos en apoyo a lo solicitado, que el inicio de una acción judicial que puede ser muy lenta o arrojar resultados desfavorables si el operador jurídico no es permeable a éste tipo de reclamos.

La tarea se concentró en tres ejes vinculados a la infraestructura y a la movilidad urbana: calles y luminarias, transporte público y cloacas. El reclamo más acuciente de los vecinos estaba referido a las malas condiciones de las calles, lo que entorpecía e impedía el ingreso no sólo de transporte público sino también de transportes particulares.

La solicitud fue presentada el día 18 de Noviembre de 2017, ante el titular de la *Dirección General de Transporte del Municipio de General Pueyrredón*. Dicho petitorio exigía la adopción de las medidas necesarias para garantizar el normal funcionamiento de la línea 593, único medio de transporte público que conecta el barrio con la ciudad. Se denunciaba allí que desde el día 10 de Noviembre de ese año, y sin previo aviso, la línea de colectivos 593 había dejado de ingresar al barrio, provocando gravísimos perjuicios a los vecinos, como por ejemplo la imposibilidad de que los niños y docentes asistan a la escuela, o que concurren al Hospital en caso de ser necesario, violando derechos básicos. Asimismo, se reclamaba la restitución del recorrido de la línea 552, línea que vincula el barrio directamente al HIEMI y al centro de la ciudad. El pedido, además, se asoció al requerimiento en relación con el Expte. 2017-5436/6 tramitado ante el EMVIAL en el que se denunciaba el mal estado generalizado de las calles y la ausencia de adecuada iluminación de las mismas pese a estar instalada la infraestructura necesaria.

Se sostuvo que el barrio tiene un grave déficit de accesibilidad geográfica, entendida como la disponibilidad espacial de servicios adecuados para el transporte entre el lugar de origen y los destinos a los que se pretende arribar. Existe déficit tanto en el supuesto de que no exista ningún medio de transporte cercano al domicilio, que lo haya pero que se acceda con

severas dificultades, o bien que existan pero que no conecten con los destinos deseados. La situación del barrio queda enmarcada en todos éstos supuestos, evidenciando una carencia severa del acceso a la ciudad que repercute en una desigualdad de oportunidades, violando garantías básicas.

En relación con las obligaciones del Estado respecto de la garantía de transporte público de pasajeros, se afirmó que éste reviste la calidad de servicio público no domiciliario y por ello debe satisfacer las necesidades de carácter general en materia de transporte con carácter de continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad en igualdad de condiciones para todos sus usuarios. En este orden de ideas, es al Estado a quién le corresponde velar por su calidad y proteger los derechos de los usuarios, regulando la prestación y ejerciendo sus deberes de control, fiscalización y sanción para evitar incumplimientos. Es por todo lo que el Estado, y en el caso que nos concierne –directamente el Municipio de General Pueyrredón- debe fomentar y garantizar políticas de atención a la movilidad, brindado y restituyendo los servicios de transporte públicos adecuadas a las necesidades del barrio, como un derecho humano básico de las personas que en el viven.

Como se explicó arriba, el problema de la ausencia de regularidad en el transporte público estaba asociado fundamentalmente al mal estado de las calles del barrio. Este fue el reclamo que realizamos desde la clínica Jurídica, ante el EMVIAL y que luego asociamos al petitorio realizado a la *Secretaría de Transporte*. En dicho momento hubo gran visibilidad del reclamo ya que tuvo difusión en los medios masivos de comunicación y se sumó a un reclamo más general realizado por las sociedades de fomento de la zona sur de la ciudad. El pedido de arreglo de las calles se reiteró al solicitar que se mantenga con carácter de universal y permanente el transporte público, lo que se instrumentó a través de un escrito presentado ante la *Secretaría de Transporte* local que generó una reunión con los funcionarios y con los defensores del pueblo. En todos los casos, las notas fueron firmadas por los vecinos, el presidente de la sociedad de fomento y los diferentes grupos de la UNMdP que desarrollan sus tareas en el barrio.

En abril de 2018 se anunciaron las obras de asfaltado en el barrio y a pesar de las dudas, en enero de 2019 el asfalto de la calle principal, Cerrito, está casi terminada; son 750 metros

lineales más tres bocas de tormenta, asfalto de 15 centímetros de ancho, las últimas capas de asfalto polimérico, tiene un *boulevard* en el medio, ha sido ensanchada y se han construido pluviales para evitar el anegamiento y la rotura del asfalto. Se ha realizado con material de buena calidad y si bien los fondos son de Nación, ha sido gestionado por la administración local. En las noticias que grafican la novedad se recuerdan los reclamos de los vecinos y los escritos presentados por la Clínica, lo que nos permite hipotetizar que nuestra actividad tuvo algún impacto en el logro del asfaltado de las calles(Capital, 2018).

4.

¿En qué medida puede el litigio de interés público y la justicia modificar y contrarrestar la injusticia espacial? Los ejemplos arriba indicados forman parte de lo que se conoce como el litigio en DDHH, que procura operar sobre el vínculo entre las esfera judicial y la política, a partir del reconocimiento constitucional de derechos y de los nuevos mecanismos procesales de representación de intereses(Cels, 2008).

Sus efectos positivos comprenden la posibilidad de introducir temas en la agenda del debate social; cuestionar políticas de Estado o activar procesos de toma de decisión de políticas públicas ante la omisión estatal, así como impulsar reformas de los marcos institucionales y legales en las que se desarrollan las políticas públicas.

En contraposición, ha recibido críticas que ya son canónicas y que se vinculan con los posibles obstáculos ideológicos por parte de los jueces para darle espacio a este tipo de reclamos, los insuficientes mecanismos procesales que fueron pensados originariamente para procesos de defensa de los derechos individuales, factores negativos que pueden ser contrarrestados con la imaginación de los litigantes y la creatividad de los jueces(Abramovich & Courtis, 2004). También se cuestiona el poder contra mayoritario de los jueces, así como la incapacidad técnica del poder judicial para afrontar este tipo de juicios y por último, se alega la violación de la división de poderes que importaría una injerencia indebida en políticas públicas.

Los límites de las acciones judiciales para revertir la injusticia espacial provocada por el desarrollo desigual no provienen sólo de las particularidades del poder judicial, entre las que no es menor el hecho de que se ocupa de casos individuales y por tanto su espectro del poder de transformación es muy limitado (una política pública universal puede resolver el problema para todos los afectados), sino que muchas veces la efectividad de sus sentencias es baja, y el poder judicial no está en condiciones de controlar su ejecución³.

Sin embargo, no sólo deben tenerse en cuenta los cambios efectivos producidos por sentencias ejecutadas, sino que hay otros efectos que pueden computarse en favor de la judicialización de los reclamos por justicia espacial y DESCA en general. Por ejemplo, al publicitar las acciones intentadas y el conocimiento en los involucrados, incluso cuando no se ha iniciado la instancia judicial sino que se está en la etapa de una acción administrativa, puede comenzarse a generar conciencia: cambios de ideas, percepciones e imaginarios sociales sobre el tema objeto de litigio.

Rodríguez Garavito distingue entre efectos materiales y simbólicos de las sentencias judiciales, cada uno de los cuales los diferencia en directos e indirectos. Entre los efectos materiales directos identifica el diseño de políticas públicas ordenadas por la sentencia y entre los indirectos la formación de coaliciones de activistas para influenciar en la cuestión que se está considerando. Entiende que los efectos simbólicos directos pueden consistir en la definición y la percepción de los problemas como la violación de derechos y entre los indirectos la transformación de la opinión pública en relación con la urgencia y gravedad del problema (Garavito, César; Rodríguez Franco Diana, 2015).

A pesar de que lo necesario son políticas públicas que tiendan a evitar, reducir y remediar la injusticia espacial derivada del sistema capitalista de acumulación, no resulta despreciable el recurso a las acciones judiciales y administrativas, uno de cuyos efectos es el de generar conciencia acerca de los derechos exigibles y situar en la agenda pública la

³ Recientemente, la Cámara de Apelaciones le dio la razón a la Villa 21-24 y se creó una mesa de trabajo para revertir el riesgo eléctrico, después de transcurridos ocho años desde que se dictara una medida cautelar en la que se ordenaba al gobierno de la Ciudad de Bs. As a establecer una intervención de emergencia y a diseñar y ejecutar un plan integral que equipare el servicio en el barrio con los estándares del resto de la ciudad (ACIJ, 2019).

obligación normativa a la que está sometido el Estado en todos sus estamentos, incluso en algunos casos los particulares.

Referencias

Abramovich & Courtis. (2004). *Los derechos sociales como derechos exigibles*. Madrid: Trotta.

ACIJ. (27 de Febrero de 2019). La Cámara le dio la razón a la Villa 21-24: se crea una mesa de trabajo para revertir el riesgo eléctrico. Ciudad Autónoma de Bs. As, Buenos Aires, Argentina: [https:// bit. ly/2NvJ96w](https://bit.ly/2NvJ96w).

ACIJ c/ CGBA Fallo de Cámara en lo CAyT A.C.I.J. C/GCBA , N° EXP 25818 /0 (Cámara en lo CAyT Diciembre de 2012).

Belil, M. (2012). La ciudad, clave del siglo XXI . En J. B. Mireia Melil, *Ciudades, una ecuación imposible* (pág. 372). Buenos Aires: Café de las Ciudades.

Boira, V. J. (2010). Presentación. En E. Soja, *En busca de la justicia espacial*. Valencia: Tirant Humanidades.

Borja. (2002). Ciudadanía y globalización. *Revista del CLAD Reforma y Democracia*.

Capital, L. (27 de Abril de 2018). *La Capital*.

Cels. (2008). *La lucha por el derecho*. Buenos Aires : Siglo XXI.

Courtis, C. (2007). Políticas sociales, programas sociales, derechos sociales. Ideas para una construcción garantista. *Seminario Internacional, Cendados y Derechos (PNUD)*, (págs. 1-25). México.

Soja, E. (2010). *En busca de la Justicia Espacial*. Valencia: Tirant Humanidades.

Garavito, César; Rodríguez Franco Diana. (2015). *Juicio a la Exclusión*. Buenos Aires: Siglo XXI .

Government of Republic of South Africa and Others vs. Grootboom and other, (11) BCLR 1169 (CC) (Corte Constitucional de Sudáfrica 4 de Octubre de 2000).

Harvey, D. (2013). *Ciudades Rebeldes, del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.

Iglesias José Antonio y otros c/ GCBA s/ amparo, Expediente núm. 15.909/0 (Juzgado CAyT de la CABA núm. 11 10 de Julio de 2006).

Maurino, G. (2012). Pobreza y discriminación: la protección constitucional para los más humildes. En M. & Alegre, *El derecho a la Igualdad, Aportes para un constitucionalismo igualitario* (págs. 265-295). Ciudad Autónoma de Bs. As: Abeledo Perrot.

Slavin, P. E. (2018). Edward Soja y la perspectiva espacial., (págs. 1-23). Mar del Plata.

Soja, E. (2014). *En busca de la justicia espacial*. Valencia, España: Ed. Tirant Humanidades.

Soja, E. W. (2008). *Postmetrópolis: estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Madrid, España: Ed. Traficantes de Sueños.

Union de Usuarios y Consumidores v. Secretaría de Transporte y otros (Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Cont. y Adm. Fed. N 1 7 de Noviembre de 2005).

Zulaica & Celemin. (2014). Condiciones de crecimiento poblacional y habitabilidad en el periurbano de la ciudad de Mar del Plata Argentina. *Espaço & Geografia, Vol.17, No 1*, 281:321.