

Ref. Respuesta a [NO-2023-02941696-GDEMZA-SAYOT]

EX-2022-08855843- -GDEMZA-SAYOT

INFORME TÉCNICO SECTORIAL

ACTUALIZACIÓN

MANIFESTACION GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL

“Metrotranvía de Mendoza –

ETAPA III (“Parador Pellegrini – Parador Pueyrredón”) y

ETAPA IV (Parador “Estación Panquehua – Aeropuerto Gobernador Francisco Gabrielli)”

Proponente:

Sociedad de Transporte de Mendoza S.A.U.P.E

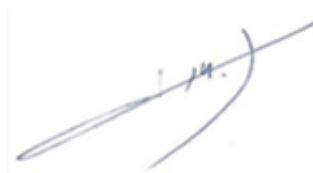
PROVINCIA DE MENDOZA

Mayo 2023



Arq. Graciela Moretti

Área de Arquitectura



Dr. Horacio Chiavazza

Director de Patrimonio Cultural y Museos

I. INTRODUCCIÓN

El presente informe sectorial fue solicitado por nota [NO-2023-01645831-GDEMZA-SAYOT] el día 21 de abril del corriente año y ha sido elaborado por la Dirección de Patrimonio Cultural y Museos como autoridad de aplicación de la legislación nacional (Ley N° 25743 y Decreto N° 1022) y provincial (Ley N° 6034 y Decreto N° 1882/2009) vigente de protección del patrimonio cultural, con atribuciones exclusivas y excluyentes en todo lo referido a esta materia en el territorio de la Provincia de Mendoza.

A continuación se realizan las consideraciones y recomendaciones en base a la Manifestación General de Impacto Ambiental correspondiente al N° EX-2022- 08855843- -GDEMZA-SAYOT, referido al proyecto denominado **“Metrotranvía de Mendoza – ETAPA III (“Parador Pellegrini – Parador Pueyrredón”) y ETAPA IV (Parador “Estación Panquehua – Aeropuerto Gobernador Francisco Gabrielli)”** y que está encuadrado en el marco del Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) que establece la Ley Provincial N° 5961 y su Decreto Reglamentario N° 2109/94.

II. MATERIAL DE REFERENCIA

II.1. A nivel nacional

- Ley Nacional N° 25.743/03 “de Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico” y Decreto Reglamentario N°1022/04
- Ley Nacional N° 12.665 (Modificada por la Ley 27.103) sobre Monumentos Nacionales.
- Decreto N° 1063/82 que protege los bienes del Estado de más de 50 años.

II.2. A nivel provincial

Generales: Normativas e Informes sobre Bienes Patrimoniales

- Ley Provincial N° 6034/93 de Patrimonio Cultural de la Provincia de Mendoza y Decreto Reglamentario N° 1882/09.
- Ley Provincial N° 5961 de Medio Ambiente y Decreto Provincial N° 2109/94.
- Decreto N° 3511/82 (adhesión al Decreto N° 1063/82) que protege los bienes del Estado de más de 50 años
- Registro de Bienes Patrimoniales de la Dirección de Patrimonio Cultural y Museos.

Particulares: Documentos específicos

Expediente N° 1836-D-2015-30093 Tomo I y II. [**DIGITALIZADO**] en: EX-2022-08855843- -
GDEMZA-SAYOT

- Documento de orden N° 2 a 4: Tramo III – Benegas / Luján de Cuyo - Exp. 97-D- 2015-30093 acum. al Exp 3631-D-2014-30093 Tomo I y II. - Documento de orden N° 5 y 6: Tramo IV – Panquehua / Aeropuerto Francisco Gabrielli – Exp- 1836-D-2015-30093 Tomo I y II.
- Manifestación de Impacto Ambiental, realizada por el estudio de Gustavo Morgani. (2015)
- Expedientes iniciados sobre el proyecto de Metrotranvía: Tramo III – Benegas / Luján de Cuyo – Expediente N° 97- D2015-30093 acumulado al Expediente N° 3631-D-2014-30093 Tomo I y II y Tramo IV – Panquehua / Aeropuerto Francisco Gabrielli – Expediente N° 1836-D-2015-30093 Tomo I y II.
- Manifestación de Impacto Ambiental, realizada por el estudio de Gustavo Morgani. (2015)
- **EX-2022-08855843- -GDEMZA-SAYOT**
- Documentos del mencionado expediente, especialmente:
- Manifestación de Impacto Ambiental actualizada, realizada por el Lic. Gastón Fougere, en: [IF-2023-00501079-GDEMZA-SAYOT] a solicitud del proponente: Sociedad de Transporte de Mendoza S.A.U.P.E.
- Informe Técnico: [IF-2023-02721451-GDEMZA-SAYOT] elaborado por la UNCuyo/Facultad de Ingeniería/DETI.

III. OBSERVACIONES

III.1. En los procedimientos de 2015 no se dio participación a la DPCYM, se analizaron los expedientes digitalizados, correspondientes a los 3 procedimientos corresponden a Manifestación de Impacto Ambiental.

Tramo III: – Benegas / Luján de Cuyo	Se dio inicio al procedimiento por Resolución R343/15 ex MTyRN . El Dictamen Técnico fue elaborado por la Universidad Champagnat. Se realizó una inspección en 2 de Enero de 2015. Los dictámenes sectoriales solicitados fueron: Dirección de Recursos Naturales Renovables, Municipalidad de Godoy Cruz, Municipalidad de Luján de Cuyo, Dirección de Hidráulica, Dirección de Vías y Medios de Transporte, Ente Provincial Regulador Eléctrico y Dirección de Desarrollo Territorial.
---	---

Tramo IV: Panquehua / Aeropuerto Francisco Gabrielli	Se dio inicio al procedimiento por Resolución R461/15 ex MTyRN . El Dictamen Técnico fue elaborado por la Universidad Champagnat. Se realizó una inspección en Junio de 2015. Los dictámenes sectoriales solicitados fueron: Dirección de Recursos Naturales Renovables, Municipalidad de Las Heras, Dirección de Hidráulica Dirección de Vías y Medios de Transporte, Ente Provincial Regulador Eléctrico, Dirección de Desarrollo Territorial.
---	---

III.2.

“METROTRANVÍA DE MENDOZA –ETAPAS III y IV” MENDOZA

ENERO, 2023. Lic. Fougere. DETALLE DE LA ETAPA III “PARADOR PELLEGRINI – PARADOR

PUEYRREDÓN”

DETALLE DE LA ETAPA IV PARADOR “ESTACIÓN PANQUEHUA – AEROPUERTO”

Se observan viviendas clandestinas sobre la traza del ferrocarril, que a su vez afectan el entorno del canal cacique Guaymallén. Estas familias deberán ser relocalizadas [se puede tomar como referencia el procedimiento de relocalización temprana en la variante Palmira, que desarrolló DNV. PROGRAMA DE REASENTAMIENTO TEMPRANO.

Tramo III se ha acortado unos 5,5 km, llegando en la propuesta actual hasta la Estación Pueyrredón, en vez de hasta la Estación Luján de Cuyo.

Pág. 47.

Se observa el puente ferroviario del Belgrano (Trasandino) habrá que verificar si la altura es adecuada para el paso del Metro tranvía. Sino, se deberá cambiar la traza del metro para no quitar el puente, que está activo con un tren turístico.

Pág. 56

Los edificios de las ex Estaciones Ferroviarias pre existentes (Benegas, Panquehua y Espejo) deberán ser “puestos en valor”. Donde habrán de realizarse obras de validación de sus líneas arquitectónicas y su incorporación al sistema de paradores, con la particularidad de poder disponer del espacio para brindar servicios y actividad comercial.

En el caso de la Estación Benegas se preverá un trabajo general del entorno inmediato hacia el lado norte de la misma.

Pág. 225.

Encuesta a usuarios. Muestra: 675 usuarios. Resultados en pág. 226, Se advierte conocimiento en la sociedad del tema y expectativa por la concreción de las etapas previstas. Concluye con la determinación del consenso social de la obra. Si bien se indica que la encuesta (muestreo) fue realizado en habitantes del Gran Mendoza, no aclara si se trata de los habitantes cercanos al paso del Metrotranvía.

PAG. 259 PLAN DE GESTION AMBIENTAL

Se presentan 6 (seis) medidas en el plan de gestión ambiental.

Se recomienda incluir un nuevo plan en relación al patrimonio ferroviario en todas sus dimensiones, debe considerarse la dimensión patrimonial de la traza y equipamientos preexistentes y ofrecer planes de conservación y manejo de los mismos, aun cuando se realicen nuevas obras que no los impacten directamente.

III.3. Informe técnico

Informe Técnico: [IF-2023-02721451-GDEMZA-SAYOT] elaborado por la UNCuyo/Facultad de Ingeniería/DETI

El informe técnico, menciona que: a fs. 46 se menciona que se debe mantener la estructura del puente de calle San Martín y Pueyrredón (Luján de Cuyo). Sin embargo, de acuerdo a la visita de obra, y a la información de la MGIA presentada, se indica que el tramo III finaliza en calle Pueyrredón sin uso del puente actual. Se requiere se aclare hasta dónde llegará la etapa III y si incluye o no el uso de este puente.

Anexo III PROYECTO

Se presenta un detalle de todo el proyecto, ambas etapas en escala 1:2000, donde si bien se presentan todos los elementos, en los cuadros de estación y obras de arte se recomienda ampliar a una escala de 1:500 o 1: 200 para analizar el proyecto específico sobre los bienes patrimoniales.

OBSERVACIONES:

El puente corresponde al Trasadino, y forma parte del sistema patrimonial de aquel circuito. El Metrotranvía pasará debajo de ese puente, por lo que se deberá rehundir el terreno natural, con una pendiente, porque hay que verificar si el tendido eléctrico del Metrotranvía puede pasar por

debajo del mismo, sin afectar el puente ferroviario [observar cómo se resolvió en el trayecto del Metrotranvía y Estación Canota] en donde se mantuvo el puente histórico y el MT pasa por debajo.

Se recomienda que el proponente de respuesta a las observaciones emitidas por los profesionales que realizaron el informe técnico, atendiendo especialmente los detalles remarcados en el Anexo I, donde a través del relevamiento fotográfico tanto de la Etapa III como de la IV, se señalan los sectores a expropiar (privados con títulos), modificación de paisaje urbano (tala de árboles, afectación posible de acequias), sectores con relocalización de familias instaladas en terrenos estatales (usurpados), edificios clandestinos en espacios públicos, etc.

Cada una de esas acciones deberá traducirse en la propuesta urbana – arquitectónica más detallada. Esto contribuirá a complementar el proyecto territorial de transporte que es de enorme utilidad para mejorar las comunicaciones en el Gran Mendoza, a través de un transporte público sustentable como es el Metrotranvía urbano.

IV. RECOMENDACIONES GENERALES

La Dirección de Patrimonio Cultural y Museos ha desarrollado las siguientes recomendaciones:

En relación al patrimonio arqueológico y paleontológico

- Se recomienda la inclusión de un equipo de arqueólogos como parte de los profesionales de la empresa para las diferentes etapas de la obra, para realizar monitoreos durante el avance de las obras que impliquen la remoción de terrenos, especialmente al realizar las excavaciones para cimientos en edificios destinados a la generación de energía, depósitos, paradores, etc.
- Dichos profesionales deberán solicitar, previo a cualquier intervención en el terreno, autorización a la Dirección de Patrimonio Cultural y Museos (autoridad de aplicación Provincial de la Ley 25743, de Protección del Patrimonio Arqueológico).
- En relación con el punto anterior, se deberá presentar el plan de trabajo y el equipo de trabajo que realizará las tareas, teniendo en cuenta la Medida 6: “Preservación Área Natural Protegida y Patrimonio Cultural” que sugiere el monitoreo permanente de las obras por parte de personal especializado.

En relación al patrimonio ferroviario y arqueología industrial

- El patrimonio ferroviario integra el conjunto de disciplinas que están ligadas de forma directa a la arqueología industrial. Por este motivo se recomienda que en los equipos de

proyectos participen profesionales especialistas en la materia para poder identificar, valorar y proponer el rescate del patrimonio ferroviario, entendido este, no sólo como el conjunto de edificios del transporte de pasajeros, sino como el conjunto de piezas que integran el sistema completo (obras de arte, puentes, señales, maquinarias, etc.)

- Es importante poder analizar el proyecto ejecutivo, previo a la licitación de la obra, para poder conocer cuál o cuáles de los edificios del ferrocarril, será restaurados, o refuncionalizados en los nuevos tendidos.
- Al contar con material gráfico del proyecto en escala macro (1:2000), se recomienda complementar en escala 1:500 o 1:200, por mencionar una escala en donde se pueda apreciar el sector de paradores, no se aprecia qué sucederá con los cuadros de estaciones existentes, con los diversos edificios: estaciones, bloques de baños, depósitos, viviendas, etc, y/o con las “obras de arte”: puentes, señales, etc.
- Se recomienda incluir en los planos generales del predio, la traza existente del ferrocarril, o la traza que se ha previsto instalar en ambos tendidos: el tendido a Luján de Cuyo, y el tendido al Aeropuerto, pues en varios casos, los ramales han sido tapados o “borrados” de la trama.
- En caso de no realizarse en esta etapa la puesta en marcha del ferrocarril hasta la estación de Luján de Cuyo, la traza ferroviaria igualmente deberá ser relevada con anticipación suficiente, para analizar la extensión desde el parador Pueyrredón, hasta la estación Luján, por cuanto en su trayecto hay diversos cuadros de estación, puentes y demás elementos del sistema ferroviario patrimonial que deberán tenerse en cuenta en el proyecto.
- En el caso de no utilizar los edificios del ferrocarril en las diversas paradas del Metrotranvía, se recomienda encarar las obras de puesta en valor de los edificios, en relación a sus envoltentes: cubiertas, muros, carpinterías y en una próxima etapas, incluir además la recuperación interior de los edificios ferroviarios: estación, viviendas de trabajadores, galpones, tanque de agua, así como también un uso adecuado para ellos.
- Se recomienda la liberación de las construcciones clandestinas que afectaron la materialidad de los cuadros de estación, de sus edificios y obras de arte. Previo a dicha liberación se deberá presentar el proyecto integral: relevamiento, diagnóstico y valoración, propuesta de intervención, de acuerdo con la reglamentación vigente en material patrimonial.

En relación al patrimonio paisajístico y ambiental de los recorridos de las etapas III y IV

- Se recomienda se sigan las normativas vigentes en relación a los sitios declarados y sus áreas de amortiguación, que incluyen la supervisión y autorización de obras en los entornos de los cuadros de estación, para mantener la identidad o carácter ferroviario de los trazados.
- Estudiar el paso del Metrotranvía bajo el puente ferroviario del Trasandino, situado metros al norte de calle Pueyrredón, de Chacras de Coria, donde se plantea el final del recorrido de la etapa.

En relación a los reasentamientos de familias, en terrenos usurpados.

- Se recomienda consultar la propuesta ya concretada en la Variante Palmira, a través del programa o plan desarrollado por la DNV, (VÉASE: Conellón (2022) “Reasentamientos involuntarios e impactos sociales a causa de la construcción de obras viales. El caso de la obra [Variante - Palmira]” Tesis de maestría defendida en la Universidad de Congreso.

IV. CONCLUSIONES

La Dirección del Patrimonio Cultural y Museos después de realizar un análisis de la información presentada dictamina favorablemente, condicionando el carácter del presente dictamen al cumplimiento estricto de las recomendaciones enunciadas *ut supra*. Por ello, para asegurar el cumplimiento de los mismos, el proponente deberá presentar previo al llamado a licitación de las obras, el proyecto ejecutivo con todo el proyecto: traza y obras en los cuadros de estaciones: tanto obra nueva como obra a restaurar o refuncionalizar, con las modificaciones recomendadas, incluyendo la propuesta del paso del Metrotranvía bajo el puente de hierro del Trasandino, en Chacras de Coria, que debe mantenerse. Una vez verificado se gestionará la autorización definitiva por parte de los organismos que correspondan al ámbito patrimonial.



Arq. Graciela Moretti

Área de Arquitectura

Dirección de Patrimonio Cultural y Museos

MCYT



Dr. Horacio Chiavazza

Director

Dirección de Patrimonio Cultural y Museos

MCYT



Gobierno de la Provincia de Mendoza
República Argentina

Hoja Adicional de Firmas
Anexo

Número:

Mendoza,

Referencia: SECTORIAL METROTRANVIA / PATRIMONIO

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 8 pagina/s.