



Gobierno de la Provincia de Mendoza
República Argentina

Nota

Número:

Mendoza,

Referencia: Informe Sectorial “Desarrollo Integral de las Villas de Alta Montaña (DIVAM) – Etapa 2: Obras Complementarias en Puente del Inca”

A: Maria Cecilia Blanco (SAYOT),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

Ref. Respuesta a [NO-2023-01645831-GDEMZA-SAYOT]

INFORME TÉCNICO SECTORIAL

MANIFESTACION GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL

Desarrollo Integral de las Villas de Alta Montaña (DIVAM)

Etapa 2: Obras Complementarias en Puente del Inca

PROVINCIA DE MENDOZA

Marzo 2023

I. INTRODUCCIÓN

El presente informe sectorial ha sido confeccionado por la Dirección de Patrimonio Cultural y Museos como órgano 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. El presente informe fue solicitado por nota [NO-2023-01645831-GDEMZA-SAYOT]

La Dirección de Patrimonio Cultural y Museos es además la Administradora del sitio inscripto por Mendoza en 2014 en la lista mundial de UNESCO “Qhapaq Ñan – Sistema Vial Andino”, y por tanto vela por los tramos y sitios asociados del Qhapaq Ñan en la provincia, entre ellos Puente del Inca, uno de los componentes del “Itinerario Cultural Transnacional” que conforman la sección Mendoza.

A continuación se realizan las consideraciones y recomendaciones en base a la Manifestación General de Impacto Ambiental correspondiente al N° EX-2022-08063539-GDEMZA-SAYOT, referido al proyecto denominado “Desarrollo Integral de las Villas de Alta Montaña (DIVAM) – Etapa 2: Obras Complementarias en Puente del Inca” 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 internacional

- Expediente de Nominación del Itinerario Cultural Transnacional: Qhapaq Ñan “Sistema Vial Andino”, para la Lista del Patrimonio Mundial de UNESCO 2014. (<https://whc.unesco.org/en/list/1459/documents/>).
- Decisión: 38 COM 8B.431 [38ª Reunión Ordinaria en Doha, Qatar, 2014]. Transcripción de la Sesión 38° del Comité de Patrimonio Mundial, gentileza de la DIBAM, Chile.
- Decisión: 40 COM 7B.1 [40ª Reunión Ordinaria en Estambul, Turquía, 2016]. Transcripción de la Sesión 40° del Comité de Patrimonio Mundial, con la definición de las zonas de amortiguación (traducción gentileza de la DIBAM, Chile)

II.2. 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.
- Decreto N° 2043/2014 que declara Monumento Histórico Nacional a los sitios del Qhapaq Ñan en Argentina.

II.3. 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 y Decreto Provincial N° 2109/94.
- Ley N° 7.465/05 Monumento Natural de Puente del Inca
- Decreto N° 3511/82 (adhesión al Decreto N° 1063/82) que protege los bienes del Estado de más de 50 años
- Informe de valoración patrimonial F.T. TRASANDINO (A-12), con determinación de áreas patrimoniales y acciones previstas en cada conjunto ferroviario y su entorno. Elaborado por la DPCyM en 2007 y actualizado en 2017 a pedido del EMETUR.
- Acta de creación de la UGP [Unidad de Gestión Provincial] del Qhapaq Ñan Mendoza (2016).

Particulares: Documentos de la MGI Etapa 2

- Resolución N° 571/2022. Secretaría de Ambiente y Ordenamiento Territorial.
- Manifestación General de Impacto Ambiental- “Desarrollo Integral de las Villas de Alta Montaña (DIVAM) – Etapa 2: Obras Complementarias en Puente del Inca”. [IF-2022-08063671-GDEMZA-SAYOT]
- Dictamen Técnico elaborado por el Centro de Estudios de Ingeniería de Residuos Sólidos (CEIRS) del Instituto de Medio Ambiente de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Cuyo. Diciembre 2022. [DOCVA-2023-01353316-GDEMZA-SAYOT]
- Respuestas a Dictamen Técnico EX-2022-08063539-GDEMZA-SAYOT. RESOL-2022-571-EGDEMZA-SAYOT. MGIA Desarrollo Integral de las Villas de Alta Montaña – Etapa 2: Obras Complementarias en Puente del Inca. [IF-2023-01640427-GDEMZA-SAYOT]

III. OBSERVACIONES

III.1. Manifestación General de Impacto Ambiental- “Desarrollo Integral de las Villas de Alta Montaña (DIVAM) – Etapa 2: Obras Complementarias en Puente del Inca”. [Archivo: IF2022-08063671-GDEMZA-SAYOT]

En el croquis que se presenta no se advierte la presencia del ferrocarril, (de sus vías, trazado), por demás relevante a los efectos territoriales). A pesar de que en pág. 10 se indica como un objetivo principal el de: “Reacondicionar y mejorar la estructura de un sector de las vías de FFCC e infraestructura de obras de artes, rehabilitando la totalidad del sector, para la operación de futuros trenes de pasajeros con fines turísticos. El tramo abarcará desde la localidad de Polvaredas hasta la posta ferroviaria denominada Desvío Las Leñas, ubicada 6,7km hacia el oeste de Puente del Inca”.

Pág. 10. OBJETIVOS ESPECIFICOS

Además del objetivo de reacondicionar el trazado ferroviario, que es adecuado y conveniente, se menciona como otro de los objetivos específicos que se deberá: “Reordenar la villa, liberando locales informales, restaurando los edificios patrimoniales y los bienes ferroviarios, incluidas las obras de arte y saneando el conjunto para generar la recuperación de las cuencas visuales hacia el monumento natural y desde éste hacia la villa”. Este objetivo es una de las fortalezas del proyecto, por lo que es adecuada y conveniente su realización, es decir la liberación del lugar y saneamiento, despejando el área de todo tipo de construcciones, sean fijas o móviles.

Por tanto este objetivo antes citado se contrapone con el objetivo de construcción en el mismo sitio de un “Polo Gastronómico”. Esta obra deberá ser analizada, por cuanto su diseño, volumen, ubicación, puede afectar las vistas, desde y hacia el Monumento, que es lo que se quería mejorar en el objetivo anterior.

RECOMENDACIÓN: Rever el proyecto, relocalizar el Polo Gastronómico hacia una zona que no afecte las vistas a los sitios patrimoniales.

Pág. 13. Se observa en forma positiva la propuesta de restauración de los bienes ferroviarios del cuadro de Estación y zonas aledañas.

RECOMENDACIÓN: En una próxima etapa lograr la recuperación de los espacios interiores, no sólo de los exteriores, a fin de lograr una rehabilitación completa de los espacios ferroviarios, con usos compatibles, sin desvirtuar las características del conjunto.

PÁG. 17 A PÁG. 29 NORMATIVAS

Punto 3.1. NORMATIVA INTERNACIONAL Y NORMATIVAS ESPECÍFICAS:

Incompleta (ver pág. 2 del presente Informe Sectorial).

Punto 3.4. Legislación Monumento “Nacional” (sic) debe decir “Natural” Puente del Inca

Incompleta (ver pág. 2 y 3 del presente Informe Sectorial).

Se han omitido algunas de las normativas internacionales y nacionales que protegen el bien, como así también a los organismos de control u órganos de aplicación de las mismas.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

4.2. Situación actual del área de proyecto

PÁG. 33

Es correcto el estudio de la situación actual y diagnóstico, en donde se expresa que “se busca preservar la calidad ambiental del sitio, proteger las vistas hacia los sitios protegidos y zonas de amortiguación y a la vez ofrecer servicios para la población y turismo cultural”. También mejorar “los ingresos al conjunto, que son inseguros” por la curva situada junto a la Compañía de Cazadores.

Observación:

Las imágenes de las páginas 34 a 36 que acompañan demuestran la necesidad de liberar esa zona, quitando los kioscos clandestinos y generando un espacio abierto y libre para observar el puente natural, sin obstáculos visuales de ningún tipo, apreciando el entorno natural al Puente. También de liberar las viviendas ferroviarias de anexos de baja calidad, entre otros aspectos.

Pág. 38. OBJETIVOS. Se vuelven a mencionar los objetivos específicos del proyecto. Se reiteran las observaciones realizadas.

PAG. 38

ALTERNATIVA 1 DE PROYECTO

El proponente señala que el Polo Gastronómico tendrá 500 m², con lo que se observa que se redujo de 850 a 500 la superficie (En relación a la Propuesta 2).

No se advierte la localización precisa ni la morfología, por lo que se solicita mayor precisión en la nueva propuesta.

PAG. 40

DETALLES DEL PROYECTO

Tareas generales: son adecuadas las tareas de demolición de construcciones clandestinas en toda la Villa de Puente del Inca, tanto en locales comerciales como viviendas ferroviarias patrimoniales.

La figura 2, demuestra los elementos a liberar en el conjunto patrimonial: ADECUADO.

El punto 4.5.2. Construcción de viviendas modulares: pág. 45 a 47.

Revisar la localización del conjunto residencial, para que el lote asignado a las casas no se superpongan con el trazado ferroviario, y se deje una zona de amortiguación de las vías. Por tanto habrá que reducir el

espacio abierto (patios) de las viviendas. Incluir en los renders, la traza ferroviaria

El punto 4.5.3. Locales comerciales, pág. 48 y 49

Tener en cuenta la misma recomendación, incluir en los renders, la traza ferroviaria.

Puntos 4.5.4. Y 4.5.5. pág. 50 a 56

Adecuados y convenientes por cuanto reutilizan construcciones existentes y restauran los conjuntos patrimoniales ferroviarios.

Es correcto el criterio adoptado para la recuperación en una primera etapa de lo edilicio, se recomienda en una segunda etapa la restauración interior de los espacios.

Punto 4.5.6. Espacios exteriores. Pág. 56 a 59.

Previo a la realización de la cartelería, ésta deberá ser supervisada desde la etapa de diseño y contenidos por la Dirección de Patrimonio Cultural y Museos.

Punto 4.5.7. Polo Gastronómico. Pág. 59.

Rever designo, superficie, escala y localización, por cuanto de acuerdo a su descripción en la MGIA será una construcción de gran escala que competirá con el Monumento Natural, afectando vistas hacia y desde el mismo.

Ya que se menciona que:

“El Polo Gastronómico se ubicará en el sector oeste de la villa y estará orientado buscando su vista hacia el Monumento Natural Puente del Inca. Será una edificación de dos niveles elevada del terreno mediante un basamento macizo de hormigón visto, fundado sobre terreno asentado. En este basamento se dejarán previstas las instalaciones eléctricas y sanitarias para el predio. Un segundo estrato por encima del macizo de estructura metálica de columnas tubulares y vigas reticuladas conformadas por perfiles que sostienen la envolvente de chapa de color negro. Se prevé espacio disponible para albergar 3 entidades gastronómicas en simultáneo, con una cocina comunitaria y mostradores de atención al público independientes, más un bloque de sanitarios comunes para todo el Polo y para el turismo.

Por otro lado, se observa una gran ocupación de personas, afectando la capacidad de carga del conjunto patrimonial.

“El mismo contará con una cocina de gran capacidad para responder a la demanda de 160 personas sentadas, sanitarios públicos completos, con baño para personas con movilidad reducida y cambiadores para bebés”

Se recomienda la relocalización y revisión morfológica de esta obra en un sector de la Villa de Puente del Inca, que no afecte la zona de amortiguación del Puente del Inca, y cuencas visuales, como bien se mencionó por los propios proponentes al inicio de la MGIA, como un objetivo principal del proyecto.

A continuación se presenta de forma clara, cuál es el Area de Amortiguación o Zona Buffer de Puente del Inca con el objeto de establecer las pautas que deberán tomarse al momento de relocalizar y reestudiar la configuración del edificio “Polo Gastronómico”.

LA ZONA BUFFER DE PUENTE DEL INCA, sitio asociado al Qhapaq Ñan – Sistema Vial Andino

El área de amortiguación o zona buffer de Puente del Inca, como sitio asociado del Qhapaq Ñan – Sistema Vial Andino, es de 78.559,9 hectáreas, ya que fue ampliado en el año 2016, luego de la recomendación a los Estados Parte, por parte de la Unesco, al inscribir el sitio en 2014. Argentina propuso las ampliaciones, a partir del trabajo de las Unidades de Gestión Local y Provincial.

La zona buffer incluye: El área natural protegida Puente del Inca, el Parque Provincial Aconcagua, la localidad completa de Puente del Inca, (cuadro de estación y entorno, Compañía de Cazadores de Montaña 8 "Tte 1ro Ibañez", ruinas del hotel de Puente del Inca, entre otros).

Este punto, el de las ampliaciones de zonas buffer, fue valorado internacionalmente a partir de la DECISIÓN 40 del Comité de Patrimonio Mundial, destaca en los puntos 8 y 9 la importancia de proteger las características paisajísticas del bien, y reconoce el esfuerzo de los estados parte para preservar el paisaje circundante al haber ampliado las zonas buffer.

Se transcribe a continuación ese documento:

Decisión: 40 COM 7B.1 40ª Reunión Ordinaria en Estambul, Turquía, 2016

El Comité del Patrimonio Mundial,

(...)

4. Toma nota con satisfacción de la elaboración del proyecto "Apoyo al fortalecimiento de la estructura de gestión participativa del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino", en coordinación con el Centro del Patrimonio Mundial, (...)

5. Reconoce los progresos realizados en la elaboración de los Planes de Gestión y Conservación para el sitio y pide a los seis Estados Partes finalizar estos planes para todos los segmentos restantes y remitirlos al Centro del Patrimonio Mundial para la evaluación por los Organismos Consultivos tan pronto como estén disponibles;

6. Insta a los seis Estados Partes a desarrollar estrategias para Preparación Riesgo y Manejo de Desastres en las regiones propensas a los terremotos;

7. Felicita a los seis Estados Partes por el desarrollo de una carta de navegación que permita la comprensión del significado integral de la ruta cultural y también los alienta a finalizar la primera propuesta y enviarla al Centro de Patrimonio Mundial para su evaluación por los Órganos Consultivos, tan pronto como esté disponible;

8. Reconoce también los importantes avances realizados por los seis Estados Partes en la redefinición de los límites de las zonas de amortiguamiento, en particular con respecto a las características paisajísticas del bien, conforme a lo solicitado por la Decisión 38 COM 8B.43, y los alienta a continuar con este proceso;

9. Reconoce los esfuerzos realizados por los seis Estados Partes para fortalecer las capacidades para la comprensión del proceso del Estudio del Impacto Patrimonial a aplicar en el caso de cualquier proyecto

significativo de desarrollo para preservar el importante paisaje alrededor de todos los segmentos del camino Qhapaq Ñan;

4.5.8. Reacondicionamiento y Mejoras en la traza de FFCC.

Esta propuesta es una de las fortalezas del proyecto. La recuperación de 37 kilómetros de vías.

Excelente estudio y diagnóstico de la situación, así como también de la propuesta.

Síntesis del estudio realizado: ANALISIS DE LA DPCYM

	Aspectos positivos del proyecto	Aspectos negativos del proyecto
1	Liberación de construcciones clandestinas en espacio de kioscos.	Construcción en el mismo sitio de un polo gastronómico (se deberá relocalizar en otro sitio)
2	Recuperación de edificios ferroviarios	
3	Recuperación de la traza ferroviaria, circuito Polvaredas – Estación Las Leñas.	No construir las viviendas sobre la traza ferroviaria. Reubicarlas.
4	Construcción de un sector de comercios y de locales de servicio. (Es una demanda que deberá analizarse más profundamente para resolver su ubicación, escala y materialidad), fuera de la zona patrimonial de la villa de Puente del Inca.	La localización de los mismos, que no debe afectar las vistas al monumento y sitios patrimoniales. No debe constituir un impacto visual negativo que compita con los bienes declarados y su entorno. En la planimetría general no se advierte la real superficie del Polo Gastronómico.
5	Nuevo acceso en sector oeste de la villa	
6	Refuncionalización de las cocheras de la Hostería.	
7	Construcción de viviendas para los habitantes. Esto permitirá que los edificios patrimoniales se refuncionalicen con usos compatibles al uso público (gastronomía, arte, cultura)	Estudiar la ubicación de las casas, que se advierten sobre la línea de las vías férreas. Deberán relocalizarse al norte, dejando un espacio libre entre las viviendas (y sus patios) y la red ferroviaria.

IV. RECOMENDACIONES

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.
- 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 nuevo ingreso a la villa

- Es adecuada la nueva localización, se recomienda el pronto cierre del antiguo ingreso para evitar que se consolide.

En relación al patrimonio ferroviario de la Villa de Puente del Inca

- Se recomienda incluir en los planos generales del predio, la traza existente del ferrocarril, o la traza que se ha previsto instalar en el trayecto Polvaredas – Estación Desvío Las Leñas. Esto permitirá determinar en el caso de la Villa de Puente del Inca, la distancia apropiada que debe existir entre las vías y las obras que se prevén: estacionamiento nuevo, locales comerciales y viviendas (predio completo).
- En caso de no realizarse en esta etapa la puesta en marcha del ferrocarril, la traza ferroviaria igualmente debe conservarse como huella patrimonial, como parte del paisaje histórico, con sus “obras de arte”, señales, puentes y otros elementos del sistema ferroviario.
- 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.
- Se recomienda la liberación de las construcciones clandestinas que afectaron la materialidad

En relación a la liberación de kioscos clandestinos

- Se recomienda la necesaria liberación de todas las construcciones clandestinas y elaborar un nuevo proyecto del espacio resultante. El mismo no podrá ser ocupado por nuevas construcciones, ya que constituye un mirador natural hacia el puente patrimonial. Por ello se autoriza el desmontaje de los kioscos de madera, de ladrillo, de chapa y toda aquella edificación que se levantó sin autorización en el sitio, ocupando además las vías del ferrocarril.
- Se solicita que se realice el proyecto de Polo Gastronómico, hacia otro sector de la Villa, previa consulta a esta Dirección acerca de la ubicación, morfología, dimensiones, escala, materialidad y programa arquitectónico del edificio.

En relación al patrimonio paisajístico y ambiental de la Villa de Puente del Inca y sus sitios emblemáticos

- 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 las cuencas visuales.
- Se recomienda incluir en una próxima etapa el estudio de las ruinas del antiguo hotel, para poner en valor

ese sector de la villa: restauración de la capilla, de los túneles que conectan el hotel con los baños, entre otros espacios.

- Se recomienda la presentación del proyecto de señalética para analizar los contenidos previstos, y supervisar la realización e instalación de los mismos, que deberá tener en cuenta el manual de Qhapaq Ñan para uso público, aprobado por la UGP y UGF.

En relación a la refuncionalización de las cocheras

- Se recomienda que se realice esa obra, presentando los proyectos ejecutivos para su supervisión.

En relación al Polo Gastronómico

- Se solicita la revisión del proyecto presentado. Esto incluye la revisión del programa arquitectónico, morfología, dimensiones, escala y materialidad del edificio, además de la relocalización del proyecto hacia otro sector de la Villa, liberando de toda edificación el sector de los kioscos clandestinos. La solicitud responde a que si bien se advierte que se redujo la superficie inicial del edificio, la obra igualmente constituye un impacto visual negativo en el entorno del monumento. En la planimetría general no se ha ubicado con exactitud el edificio, como así tampoco la superficie cubierta y semicubierta.

En relación a las viviendas nuevas

- Se solicita la revisión de la implantación de las viviendas situadas en el sector sur, ya que se evidencia que los lotes se superponen con la traza ferroviaria del Trasandino. Se recomienda reubicar el conjunto residencial, con la distancia adecuada a las vías.

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 inicio de las obras, el proyecto ejecutivo que realice la empresa ganadora de la licitación, con las modificaciones recomendadas. Una vez verificado se gestionará la autorización definitiva por parte de los organismos respectivos.

Sin otro particular saluda atte.

