

PROMUEVEN DEMANDA POR INTERESES DIFUSOS. **REQUIEREN MEDIDA CAUTELAR**

Sr. Juez

Juzgado Civil y Comercial

“ASOCIACIÓN MANE´KENK”, asociación civil con Personería Jurídica N° 1054, representada en este acto por su Presidenta, NANCY EDITH FERNÁNDEZ, D. N. I. N° 18.299.387, con domicilio real en calle Juan Manuel Otero N° 4685 de Ushuaia; **“ASOCIACIÓN DE PROFESIONALES DE TURISMO DE TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR”**, asociación civil con Personería Jurídica N° 129, representada en este acto por su Presidente, PABLO OSCAR CAMBA, D. N. I. N° 32.577.617, con domicilio real en calle Las Margaritas N° 38 de Ushuaia, **“ASOCIACIÓN BAHÍA ENCERRADA”**, asociación civil con Personería Jurídica N° 631, representada en este acto por su Presidenta STELLA MARIS DOMÍNGUEZ, D.N.I. N° 12.909.760, con domicilio real en calle Isla Soledad N° 1489; en el carácter invocado, por derecho propio y con patrocinio letrado del Dr. Rodrigo Guidi, abogado, MP N° 650 CPAU (IB N° 132192/7), constituyendo domicilio legal en la calle Rivadavia N° 130, Piso 1°, Oficina N.º 105 de la Ciudad de Ushuaia, al Sr. Juez nos presentamos y decimos:

I.- PERSONERÍA

Nancy Edith Fernández, conforme el estatuto social que se acompaña y certificado de autoridades, en el carácter de Presidenta y representante legal de la ONG **Asociación Mane´Kenk**, Pablo Oscar Camba, conforme el estatuto social que se acompaña y certificado de autoridades, en el carácter de Presidente y representante legal de la ONG **Asociación de Profesionales de Turismo de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur**, y Stella Maris Domínguez, conforme el estatuto social que se acompaña y certificado de autoridades, en el carácter de Presidenta y representante legal de la ONG **“Asociación Bahía Encerrada”**, en tal sentido solicitamos la intervención en autos que por ley corresponde.

II.- OBJETO

Que en el carácter invocado venimos por el presente a interponer **ACCIÓN POR PROTECCIÓN DE INTERESES DIFUSOS** en los términos del artículo 43 de la Constitución Nacional y por la vía prevista por los artículos 654, 655 y concordantes del CPCCLRyM, contra la Provincia de Tierra del Fuego, con domicilio en la calle San Martín N.º 450 de la Ciudad de Ushuaia, con el objeto y a fin de que el Sr. Juez ordene a la demandada lo siguiente:

1º.- Suspenda con carácter cautelar la ejecución de la LICITACIÓN PÚBLICA N° 11/17 APERTURA DE TRAZA, MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS BÁSICAS, CALZADA ENRIPIADA Y OBRAS DE ARTE – **CORREDOR COSTERO CANAL BEAGLE**, correspondiente a la ejecución de obras viales en tres tramos que totalizan aproximadamente 132 km.

2º.- Suspenda con carácter cautelar la audiencia pública a celebrarse el día 11 de diciembre de 2018 dispuesta conforme el Capítulo X de la Ley 55, ordenada por Resolución SADS y CC N° 415/18, en el marco del Expte. 13490-SD/2018, y hasta tanto el Estudio de Impacto Ambiental sea celebrado conforme la normativa vigente, con participación de todas las áreas y organismos involucrados; toda vez que el EIA que se pretende presentar en la audiencia pública no resulta definitivo.

3º.- Deje sin efecto cualquier clase de trabajo, obra, movimiento de tierras en la zona, predios y terrenos que abarca la ejecución de obras viales en los tres tramos del proyecto, -que totalizan aproximadamente 132 km-, y en especial, sobre el terreno en el que se hallan emplazados Monumentos Históricos, relacionadas con ese proyecto, así como sobre los bienes inmuebles y muebles que lo conforman, y donde se hallan emplazados Yacimientos Arqueológicos, dado que las mismas causarán un daño irreparable al patrimonio cultural, histórico y arqueológico de la Provincia, a cuyo fin ordene la prohibición preventiva de cualquier clase de trabajo, movimiento de suelos, desmontes, y/u obras de cualquier naturaleza, ello hasta tanto se realicen las inspecciones pertinentes y se evalúen los daños potenciales y concretos.

4°.- Impida el inicio de obra de cualquier construcción, emplazamiento preparatorio de obra, o afectación del funcionamiento y uso actual de los inmuebles, movimientos de vehículos pesados, maquinarias y elementos cuya destinación se encuentre orientada a excavaciones, remoción de tierra y especies arbóreas ya que de realizarse tales operaciones podría afectarse en forma irreversible el patrimonio medioambiental, cultural e histórico cuya tutela venimos a solicitar.

5°.- Preserve a los predios de cualquier modificación y/o alteración de los Monumentos Históricos Nacionales y Provinciales, Yacimientos Arqueológicos, de conformidad con las descripciones de los mismos, los hechos y el derecho, que al respecto más adelante exponemos.

6°.- Someta el proyecto anteriormente mencionado a los organismos competentes relativos a la protección del Patrimonio involucrado. Este es el caso de la Dirección de Bosques de la Provincia (Ley Provincial N° 145 y Ley de Ordenamiento de Bosques N° 869), Secretaría de Ambiente, Desarrollo Sostenible y Cambio Climático como autoridad de aplicación de la Ley de Recursos Hídricos, 1126 y Ley N° 55, de la Comisión de de ordenamiento de turberas (Res 326/10) y de la autoridad Minera en relación a los turbales (Res Ordenamiento de turberas Res 401/11), la Comisión de Patrimonio Cultural y Paleontológico Provincial (Ley Provincial N° 370), la Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos (Ley Nacional N° 12.665), y la Secretaría de Planeamiento, Ciencia y Tecnología de la Provincia (Ley Provincial N.º 55, artículo 95).

7°.- Ordene a la demandada para que a través de las organizaciones gubernamentales científicas, se realicen las necesarias excavaciones arqueológicas en gran escala y se realice la Evaluación de impacto arqueológico por equipos especializados y con amplia experiencia en el territorio.

Como se verá, las formas intempestivas con que hasta el presente ha actuado la demandada en el caso de autos, las vías de hecho consumadas y la peligrosidad asumida, hacen temer la inmediatez del daño y solventan la petición que incoamos.

III.- LEGITIMACIÓN

Basamos la legitimación para interponer la presente acción en función de lo normado por el artículo 43 de Constitución Nacional y los derechos reconocidos en el plexo legal de aquella.

Nancy Edith Fernández suscribe la presente, en nombre y representación legal de Asociación Mane'Kenk, personería jurídica N° 1054, pues nuestra organización se encuentra dedicada *Defender el Medio Ambiente, Difundir y denunciar problemáticas ambientales que afectan a la comunidad, Movilizar a la comunidad entorno a problemas culturales, educativos o ambientales, Promover acciones de Formación y Capacitación, Promover la utilización de las Nuevas Tecnologías en favor de la Educación, la Cultura y el Ambiente, Promover y ejecutar acciones culturales para la comunidad, Proponer acciones de mejoramiento educativo y cultural, Proponer acciones de protección del ambiente, Proponer iniciativas legislativas, Proponer y concretar acciones tendientes al cumplimiento de las leyes ambientales, Realizar convenios con entidades gubernamentales y/o organizaciones intermedias para llevar adelante acciones de educación, difusión y formación", según nuestro Estatuto*

Por su parte, Pablo Oscar Camba, suscribe la presente, en nombre y representación legal de Asociación Profesionales de Turismo de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, personería jurídica N° 129, pues nuestra organización se encuentra dedicada *"Nuclear a todos los profesionales en turismo habilitados de la provincia con el propósito de canalizar sus inquietudes en favor del turismo y la provincia; Bregar por la jerarquización de la profesión; Contribuir a preservar el recurso turístico de Tierra del Fuego, Patrimonio Histórico, Cultural y medio ambiente, tendiendo a un uso racional y sostenido; Promover el perfeccionamiento y la actualización constante de los profesionales en turismo; Incentivar la real participación de la comunidad fueguina en el fenómeno turístico y Propender a una mayor integración con otras instituciones afines."*

Y Stella Maris Domínguez, suscribe la presente, en nombre y representación legal de Asociación Bahía Encerrada, personería jurídica N° 631, ya que la asociación civil se encuentra dedicada *"a preservar nuestro patrimonio natural, contribuyendo a La conservación de la flora y fauna nativa y del patrimonio arqueológico y cultural; a propiciar programas de educación ambiental referidos a la*

conservación de la biodiversidad y • ci ambiente en general, incentivando Las buenas prácticas ambientales, y a fomentar las implementación de reservas naturales urbanas y proyectos de conservación de la biodiversidad y protección del ambiente".

Desde la susodicha perspectiva, venimos a aducir nuestras preocupaciones en relación al proyecto de ejecución de las obras viales correspondientes a la LICITACIÓN PÚBLICA N° 11/17 APERTURA DE TRAZA, MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS BÁSICAS, CALZADA ENRIPIADA Y OBRAS DE ARTE – CORREDOR COSTERO CANAL BEAGLE.

En tal medida, la persona jurídica que representamos, se encuentra legitimada para promover la acción con fundamento en el peligro de daño sobre nuestro patrimonio natural, arqueológico y cultural, histórico, paisajista, contribuyendo a la conservación de la flora y fauna nativa, los yacimientos arqueológicos existentes en todo el sector, y los monumentos históricos allí emplazados, debiendo considerársela "afectada" en los términos del artículo 43° de la Constitución Nacional, cuando a través de dicho remedio procesal intenta, con fundamento en los artículos 25°, 31° inciso 4, y 60° de la Constitución Provincial, resguardar los bienes que consideramos integrantes del patrimonio cultural, histórico, natural, paisajístico y arqueológico protegido por las citadas cláusulas constitucionales.

En tal sentido, teniendo en cuenta que mediante la deducción de la presente acción se persigue la tutela inmediata de derechos constitucionales cuya violación en forma manifiesta alegamos, como contracara debe tenerse presente que a la demandada le es expresamente exigido el deber de resguardo del acervo cultural provincial (artículos 25 y 60 de la Constitución Provincial), cupiendo concluir que en el caso se configura el supuesto de existencia de causa requerido para otorgar legitimación a la Asociación Mane´Kenk y a la Asociación de Profesionales de Turismo de Tierra del Fuego.

A ello contribuye, por otra parte, "el principio de participación" imperante en materia ambiental, que en el orden provincial se encuentra recepcionado en los artículos 16 y 17 de la Ley Provincial N° 55 y en la Constitución (artículos 25 y 60 ya citados), y en el "Acuerdo Regional sobre el Acceso a la

Información, a la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe”, conocido como Acuerdo Escazú; en mérito al cual la Asociación Mane´Kenk y la Asociación de Profesionales de Turismo de Tierra del Fuego poseen no sólo la facultad sino la obligación concreta de promover las acciones que considere pertinentes a los efectos previstos en las normas citadas.

Exponemos además, que esta acción también se ha iniciado para tutelar un predio catalogado como Monumento Histórico Nacional, y el derecho o interés colectivo lesionado no es otro que el patrimonio cultural e histórico de la Provincia, y de ese modo nos encontramos legitimados en la doble faz, como habitantes de la Provincia y en representación de la Asociación de la que formamos parte.

De ser cuestionada la legitimación de los actores, debe recordarse que en autos se invocan la afectación de derechos de incidencia colectiva. La doctrina y la jurisprudencia han venido ensayando definiciones diversas sobre el concepto de derecho de incidencia colectiva. Sin embargo, las fórmulas teóricas -en ciertas ocasiones- se relativizan cuando se acude, para resolver un conflicto jurídico, al plano de lo concreto.

No se trata -simplemente- de partir de ideas abstractas para resolver un caso de derecho, sino de un fenómeno más complejo, que parte -en simultáneo- de la hermenéutica de la norma (plano teórico) y de las circunstancias fácticas (plano concreto), y, con ello, se procura llegar a una solución jurídica que, a criterio de quien decide, sea justa y proporcionada.

En este orden de ideas, el derecho colectivo es aquél que trasciende lo individual y repercute en un plano mayor, como ser el social. Sin embargo, existen circunstancias que plantean dudas sobre qué es lo individual, lo pluri-individual y lo colectivo. No obstante, en el plano local algunos de esos interrogantes carecen de trascendencia práctica, ya que nuestra Constitución lo resuelve en favor de una legitimación colectiva amplia.

En autos, en pocas palabras, la materia que -en definitiva- se debate, se relaciona con la afectación a no pocos bienes del patrimonio cultural, cuyo carácter colectivo no es discutible.

Lo expuesto es suficiente, por ende, para reconocer legitimación a los suscriptos en carácter de habitantes, resultando sobreabundante analizar lo relativo a la legitimación a título de representantes de una ONG.

Finalmente, en punto a la hipotética frustración del interés público, aducimos que **el objeto de la presente acción lejos de querer frustrar la obra, sólo se ciñe a asegurar el cumplimiento de normas de carácter constitucional e infraconstitucional tendientes a preservar el patrimonio ambiental, cultural, histórico y arqueológico de la Provincia.**

Consideramos que la actividad de la demandada consistente en proyecto de ejecución de las obras viales involucradas en la licitación pública afectará lugares arqueológicos, produciendo un daño grave e irreparable al acervo cultural, artístico, histórico y arqueológico de la provincia, inclusive en los casos de los emplazamientos de restos arqueológicos ya descubiertos, conocidos y relevados en distintos sectores del terreno involucrado.

Consideramos necesaria la actuación judicial para impedir que el patrimonio cultural de la provincia sea dañado, deteniendo la actividad de la demandada, correspondiendo su tutela hasta que los organismos correspondientes determinen el modo de conservación de los referidos yacimientos arqueológicos y los monumentos históricos.

IV.- HECHOS

Que a través de la LICITACIÓN PÚBLICA N° 11/17 - APERTURA DE TRAZA, MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS BÁSICAS, CALZADA ENRIPIADA Y OBRAS DE ARTE – CORREDOR COSTERO CANAL BEAGLE, el gobierno de la Provincia de Tierra del Fuego AIAS, ha anunciado el inicio de una importante obra denominada Corredor Costero Canal Beagle, que consiste en la construcción, en tres (3) tramos, de una obra vial de 132 kilómetros de la Ruta N° 30.

La idea de dotar de un camino que recorra la costa del Canal Beagle siempre ha sido tentadora, y puede tener varios justificativos: permitir la salida de productos de la zona de Almanza de una manera más rápida y segura, ofrecer alternativas de circulación a la ruta 3, permitir a los turistas la realización de un

circuito (es decir que pueda salir y realizar un recorrido sin necesidad de volver por el mismo camino que a la ida), un apoyo estratégico que marque la verdadera ocupación del territorio fronterizo, la facilitación de urbanizaciones de alto poder adquisitivo que puedan vivir en un entorno prístino y majestuoso sin tener que pagar los altos precios que piden por la escasa tierra disponible en la ciudad de Ushuaia, o sencillamente encontrar una obra a la cual asignarle el dinero proveniente de un crédito externo que -por ley- sólo puede afectarse a la obra pública.

Dicho esto último, debe tenerse muy en cuenta que los anteproyectos para el Estado suelen analizarse y consensuarse antes de su ejecución, y de ahí se organizan y ordenan según la prioridad que impone la sociedad beneficiaria de las obras.

Es por ello que la mayor cantidad de horas de trabajo profesional se gasta en la elaboración de un proyecto, el estudio de alternativas y la toma de decisiones que permiten arribar al proyecto ejecutivo con el tiempo necesario para rehacer, volver a analizar, salir al campo a estudiar nuevas alternativas y asumir los costos de la opción elegida con datos suficientes para reducir la incertidumbre que crea cualquier decisión de selección.

De ese modo, se utilizan recursos técnicos de las oficinas, también se analizan anteproyectos considerados con anterioridad que no fueron elegidos y se buscan cuáles eran los puntos que tenía a favor y en contra para que la opción elegida supere satisfactoriamente esa prueba, y recién se sale al campo con los equipos para ejecutar las obras de que se trate, cuando ya se está completamente seguro de lo que va a hacer.

Por el contrario, la toma de decisiones cuando los equipos ya están trabajando en el terreno es la forma más cara e inadecuada de proyectar, pues cada error no se soluciona con la "goma de lápiz" sino con topadoras y excavadoras, que resultan ser considerablemente más caras desde lo operativo, como también desde las cicatrices ambientales que dejan. Ejemplo de eso (que pasan desapercibidos al ojo inexperto) es la traza del aeropuerto desechado (obra Dycasa) fácilmente visible desde una foto aérea, pero también visible desde tierra.

Ingresando en el caso concreto, este proyecto, nacido en los años 90, ya ha sido diseñado en un par de ocasiones con trazas diferentes e inconclusas. La

alternativa que hoy la demandada propugna, pretende dar continuidad al tramo ya construido por Playa Larga, que es una Reserva Natural y Cultural por Ley Provincial N° 384 desde el año 1997, siguiendo desde Punta Escarpados hasta Cabo San Pío, pasando por Túnel, Río Encajonado, Punta Remolinos, Almanza, Harberton y Moat.

Este intento de los años 90 fue descartado luego de mucho esfuerzo y recursos asignados, tanto en relevamiento como desarrollo del mismo, pues llegó a ser iniciado en dos tramos muy cortos (en sector de la Estancia Río Olivia) playa larga, y enfrentando su continuación una audiencia pública en la que se plantearon reparos ambientales porque era una ruta costera y no una "ruta desde donde se veía la costa", es decir, un camino principal paralelo a la costa, con derivaciones para llegar a puntos de particular interés turístico, cultural, comercial, que luego vuelven al camino principal.

Ahora, si bien el progreso, el desarrollo de la especie, y la ocupación del territorio son cuestiones que viene aparejadas, no por ello no podemos no ser críticos con la forma y el método con que se está encarando esta obra en el marco actual de la LICITACIÓN PÚBLICA N° 11/2017, denominada "APERTURA DE TRAZA, MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS BÁSICAS, CALZADA ENRIPIADA Y OBRAS DE ARTE – CORREDOR COSTERO CANAL BEAGLE".

En efecto, la crítica que efectuaremos seguidamente, se centra en la falta de definición en el proyecto, en los plazos irrisorios previstos para las distintas etapas de la obra, sin perjuicio de la falta total de consideración de los proyectos anteriores realizados.

Los compromisos provinciales ya asumidos por la firma de los tres contratos con un mismo contratista, un contrato con una consultora externa a la provincia para la Dirección de Obra, con más la cierta probabilidad que el conjunto de la obra quede paralizada ya sea por motivos ambientales, arqueológicos, falta de definición o de instrucciones de la comitente, falta de conocimiento del lugar, falta de datos ciertos sobre los yacimientos o canteras a utilizar, falta de previsión respecto de las expropiaciones (aunque tengan una ley ad-hoc que las avale), un plazo de obra ridículo para que una única empresa pueda ejecutar 132 km de camino con una alta proporción de apertura de traza en sectores prácticamente inaccesibles.

Teniendo en cuenta la forma y el método con que se está encarando este proyecto, se puede vaticinar que las obras se van a paralizar al poco tiempo de haber empezado, y que lo único que efectivamente se va a ejecutar será el proyecto ejecutivo, eventualmente comenzarán los trabajos de ensanches en los sectores ya consolidados por las trazas existentes, quizás se inicie alguno de los puentes pero que no habrá avances considerables que permitan efectivamente unir Ushuaia con Almanza, con lo cual el objetivo de la obra se pierde, se deja de pagar, sobrevienen los reclamos cruzados (como en HIFUSA, CALETA LA MISION y tantos otros).

Nos preguntamos cuál es la necesidad de encarar los tres tramos de la obra al mismo tiempo y sin contar con un proyecto definido. Dejar en manos de la empresa contratada la ejecución del proyecto es la forma más cara de proyectar, máxime si pretendemos que ejecute la obra en un plazo menor que el técnicamente recomendable para la definición del proyecto ejecutivo.

Lo que queda claro es que siquiera consideraron que fuera posible ejecutar las obras por etapas, y que si es muy importante vincular a Almanza había que centrar todo el esfuerzo allí, y luego sí, extenderse a los otros tramos.

Hacemos notar que se evidencia del expediente administrativo de la licitación pública, que la empresa deberá necesariamente salir a trabajar antes de tener todos los aspectos técnicos definidos si pretende cumplir el ínfimo plazo de 24 meses, y de aquí surge el interrogante acerca de cuándo entonces van a hacerse los severísimos análisis de alternativas y controles de daños al medio ambiente, las consultas a las comunidades preexistentes, y las tareas técnicas preventivas y de conservación que requieren los yacimientos arqueológicos, los turbales y bosques costeros.

Destacamos además, que el entorno costero es la zona más frágil de todo el ecosistema, por lo cual sería mejor que copiaran para el diseño el estilo de traza que utiliza la RN N.º 3 dentro del Parque Nacional Tierra del Fuego; la cual se extiende paralela a la costa pero a una distancia tal que puede hacerse una salida y retorno hasta los puntos de interés ya sean hacia la costa o hacia el otro lado.

En efecto, no es ninguna novedad en el caso, la singularidad de toda la región involucrada, que se vera afectada de no mediar una correcta planificación de esta obra vial.

Basta recordar que se trata del único lugar de nuestro país en el que encontramos la unión de la montaña, el bosque y el mar. Si a ello sumamos los valores paisajísticos, biológicos y paleontológicos, además de los históricos, estamos hablando de un lugar emblemático en el extremo sur de Argentina.

Es verdad que todos y cada uno de estos patrimonios y valores se encuentran protegidos por ley y acuerdos internacionales, pero también es evidente que a las actuales autoridades gubernamentales, todo esto parece no interesarles, ni menos, amedrentarlos.

De acuerdo a los objetivos mencionados por el gobierno provincial, esta ruta permitirá el desarrollo de la zona de Almanza, actual localidad sustentada en la pesca artesanal y el turismo. En este caso recurriendo a alternativas de desarrollo acuícola y granjas multitróficas, sistema totalmente experimental y circuitos de turismo alternativo, aunque no se ha dejado de mencionar la explotación minera.

Distintas ONGs provinciales se encuentran sumamente preocupadas por dos cuestiones fundamentales: qué puede ocurrir a esa zona con la construcción de una ruta mal diseñada o traza equivocada y qué pueda pasarle a esa zona luego de construida la ruta. Los motivos, públicamente expresados, de estas preocupaciones se sustentan en las siguientes premisas:

1.- Los funcionarios actuales han salido apresuradamente a armar pliegos de licitación de esta técnicamente ambiciosa obra, sin la existencia de un anteproyecto o análisis de factibilidad.

2.- Tampoco existe un plan de manejo de todo el sector, herramienta que permitiría el trazado de un plan de usos específicos. Por lo tanto los objetivos de la ruta, hasta ahora mencionados por el gobierno, no son más que una expresión de deseo o, peor aún, una pantalla.

3.- Muchas áreas técnicas competentes del propio gobierno no han tenido acceso al trabajo hasta ahora elaborado. Y para peor, el proyecto ejecutivo será llevado a cabo, junto con el estudio de impacto ambiental, por la misma empresa adjudicataria.

4.- La traza de la ruta aún no ha sido definida, pese a ya haberse adjudicado la obra. Entendemos que la terminará definiendo también la empresa

adjudicataria. Esto es gravitante a la hora de ponderar el riesgo de daño grave e irreparable que tal improvisación provocará a los yacimientos arqueológicos y al ecosistema y bosque nativo, por cuanto que al no poder conocerse con precisión la traza de la ruta, tampoco pueden adoptarse y llevarse a cabo los trabajos técnicos para prevenir y preservar el patrimonio señalado. Es importante entender, que las medidas tendientes a preservar el daño ambiental, cultural, histórico y arqueológico, deben realizarse con anterioridad al inicio de las obras viales, y si, como ocurrirá en el caso, la traza de la ruta se va decidiendo sobre el terreno, la afectación y/o destrucción irreparable del susodicho patrimonio resultará cierta e inevitable.

5.- Los **bosques nativos** ubicados en la zona son, en su mayor parte, calificados "de protección" y se encuentran protegidos por Ley Provincial de Ordenamiento de Bosques N° 869 (y ley 145), y no queda en claro, **debido a la indefinición de la traza de la ruta**, la cantidad de bosques afectados.

6.- Toda la zona potencialmente afectada es donde se encuentra la mayor parte de **yacimientos arqueológicos** que han sido relevados por el Centro Austral de Investigaciones Científicas (CADIC). Para peor, la ruta atravesaría por el medio de aquellos yacimientos más antiguos que se hayan descubierto en América, con restos que datan de 7.800 años de antigüedad, los cuales va de suyo decirlo, se encuentran protegidos por la Ley Provincial N° 370, y por pactos preexistentes de rango constitucional.

7.- Las buenas prácticas incluidas en manuales técnicos de Vialidad Nacional para rutas turísticas y/o escénicas, no han sido tenidas en cuenta en este proceso.

8.- No ha sido prevista ninguna instancia que permita disponer de un Plan de Mitigación de zonas afectadas. Por lo tanto tampoco se han considerado los costos que demande un plan de mitigación posterior a la finalización de la obra.

9.- Tampoco se ha considerado un Estudio de Impacto Ambiental preliminar con un ante proyecto, solamente el definitivo con un proyecto ejecutivo **que será elaborado luego de la adjudicación**. Este EIA se supone que podrá ser analizado por las ONGs proceso que, junto con una audiencia pública, no es vinculante.

10.- No ha habido acto alguno que permita la participación pública de expertos en condiciones de aportar experiencias y conocimientos. Por lo tanto no hubo ningún científico del CADIC, ni docente de la Universidad Nacional de Tierra del Fuego, que haya expuesto una opinión vinculante en el proceso.

11.- El uso posterior de toda la zona a la que se accederá con esta nueva ruta, no ha sido definido con precisión ni claridad, sino solo enunciado de manera genérica. Algunos de los usos que puedan desarrollarse con posterioridad, pueden no ser compatibles ni aptos para la zona y sus habitantes., Por ende, tampoco puede saberse si la ruta será de utilidad a un sector productivo o será una alternativa a la Ruta Nacional N° 3, ni si servirá como una ruta de acceso a zonas urbanizadas de uso particular o de uso comercial. De igual forma, todo parece indicar que esta zona terminará siendo objeto de una poderosa especulación inmobiliaria y/o política. De modo tal que generan muchas dudas los objetivos de este proyecto y del uso que finalmente se haga de los sectores y de las zonas involucradas, cuando paralelamente representantes políticos del partido gobernante, se encuentran impulsando la extensión del ejido urbano hasta Almanza.

12.- Se insiste en calificar a esta futura ruta como "turística" cuando en los pliegos licitatorios no existen especificados los límites al tamaño de vehículos, y paralelamente, se la incluye como una opción a la Ruta Nacional N° 3.

13.- Llama poderosamente la atención que no hayan sido incluidos técnicos y manuales especialmente preparados para el diseño de este tipo de proyectos viales de envergadura, y técnicamente desafiantes, teniendo en cuenta que el trazado involucra "per se", que las obras se ejecuten en zonas inaccesibles debido a la topografía, configuración del terreno, orogenia y densidad arbórea.

14.- En cuanto al patrimonio arqueológico, el CADIC en el INFORME DE ANTECEDENTES RELEVANTES, VALORACIÓN Y RECOMENDACIONES PARA LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO EN EL MARCO DEL PROYECTO DE FORMULACIÓN "CORREDOR COSTERO CANAL BEAGLE" (M.J.G. 186/18) de fecha 28 de agosto de 2018 elaborado porm Atilio F. Zangrando, Martín M. Vázquez y Angélica M. Tivoli, se hace notar que el croquis suministrado en la nota MJG –N°186/18 resulta muy esquemático e insuficiente para la valoración del espacio a ser afectado, y en carácter de recomendación, consideran que para

dar cumplimiento a la legislación vigente (Ley Nacional N° 25.743 y Ley Provincial N° 370), se deben realizar los estudios correspondientes previos a la ejecución de las obras. Por tanto, un correcto estudio para evaluar los riesgos e impacto de la obra vial proyectada requiere la prospección arqueológica del total de la traza propuesta, siguiendo las coordenadas geográficas precisas y abarcando todo el espacio a ser afectado por la ruta y eventuales obras anexas.

Sobre esta base, el Informe RECOMIENDA dar cumplimiento a las leyes de protección del patrimonio cultural que son de aplicación, es decir, la Ley Nacional N° 25.743, y la Ley Provincial N° 370. Y para cumplir con las leyes citadas, **RECOMIENDA desarrollar las evaluaciones de impacto previo a cualquier actividad que implique movimiento de suelos o pueda poner en riesgo de forma directa o indirecta el patrimonio arqueológico, para lo cual resulta necesario conocer con exactitud no sólo los tramos de mejoramiento y de obras nuevas, sino también lugares para ubicación de obradores, remoción de áridos.** Esto significa conocer en detalle las coordenadas geográficas exactas para todo el trazado propuesto y realizar el análisis y elaboración del estudio de impacto previo a las obras, sobre un diseño de traza preciso.

15.- En cuanto al Patrimonio Histórico, deben tenerse presente la Estancia Harb erton y a la traza de la “Senda de Lucas Bridges”.

La traza de la “Senda de Lucas Bridges” es un Sitio o Lugar Histórico Provincial. Mediante la firma del decreto No 1775/11, la Gobernadora de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, Sra. Fabiana Ríos, declaró Patrimonio Histórico de la provincia a la traza de la “Senda de Lucas Bridges”.

A su vez, el Instituto Fueguino de Turismo, mediante la resolución No 368/11, la declaró de interés turístico. La misma permitió, a fines del siglo XIX, establecer una conexión terrestre entre la zona norte y sur de la isla, desde la estancia Harberton hasta la estancia Viamonte, siendo el único sendero hasta 1937.

En los considerandos del decreto se destaca que aún se pueden encontrar vestigios de la obra realizada tanto por los constructores originarios como por otros que la transitaron; remarcándose que fue el primer nexo de unión entre la

zona norte y sur de la isla, por lo que es considerado un elemento de importancia como parte de la historia fueguina

El documento recuerda la tarea desarrollada por Thomas Bridge en nuestra región, a partir de la cual y en función de las gestiones realizadas ante el Gobierno Argentino de aquel 1886, se le otorga la tierra donde se asentó la estancia Harberton, el que es considerado el primer establecimiento agropecuario de Tierra del Fuego y el primero en introducir el ganado vacuno y ovino, y posteriormente se decidió la creación de un establecimiento rural en el norte que recibió el nombre de estancia Viamonte, pero para que el mismo pueda funcionar era necesario poder trasladar animales desde Harberton.

Así, comienza a estudiar el terreno para elegir el mejor camino. En 1898 inicia la apertura de la traza, por el paso más alto. La empresa presentó una serie de complicaciones, que Bridge supo resolver con el apoyo de un grupo de Shelknam.

La senda, que tenía como objetivo unir las estancias Harberton, en la costa sur de la isla, con la Viamonte, en la zona norte, fue la única vía de comunicación terrestre entre Ushuaia y Río Grande hasta el año 1937, cuando se abre una picada por el Paso Garibaldi, y hasta ese entonces, la senda construida por Lucas Bridges y los Shelknam fue muy utilizada, no sólo por la familia, sino también por los habitantes de la región y ocasionales visitantes.

Este patrimonio cultural e histórico da cuenta de lo heredado, del pasado, de aquellas cuestiones vinculadas a la tradición, a la identidad, a la cultura, y se define por su carácter simbólico y por representar una identidad.

Los hechos histórico y culturales que se han dado en torno a la apertura de la senda y su utilización, sumados a la ubicación geográfica (las últimas estribaciones de la Cordillera de los Andes) y a las singularidades del territorio por el que atraviesa, en el que se destacan las turberas, los bosques y las montañas, **han justificado su inclusión entre los bienes del patrimonio provincial.**

Tal es así que, el Senado de la Nación, ha DECLARADO Beneplácito por la declaración de Patrimonio Cultural y de interés turístico la senda “Lucas Bridges”, que conecta la estancia Harberton con la cabecera del Lago Fagnano atravesando la Cordillera de los Andes.

Y por su parte, la Estancia Harberton fue fundada en el año 1886 por el misionero anglicano Thomas Bridges. Se encuentra ubicada a 85 km. de Ushuaia, hacia el Este. Se puede acceder por vía terrestre, a través de la Ruta Nacional N°3 (asfaltada) y luego la complementaria J, de ripio. También se llega por vía marítima.

El casco de la estancia es un Monumento Histórico Nacional. Así, debe señalarse que mediante el Decreto PEN N° 064/1999, el Poder Ejecutivo Nacional declaró monumento histórico nacional al casco de la Estancia Harberton. En efecto, el artículo 1° del citado decreto declara "...monumento histórico nacional al casco principal y edificios accesorios de la ESTANCIA HARBERTON, ubicada en la ISLA GRANDE de TIERRA DEL FUEGO, Departamento de USHUAIA, Provincia de TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR - (Datos catastrales: Sección R. Parcela 8)".

Al tratarse de un Monumento Histórico Nacional, por ello mantiene su arquitectura original, con edificios en madera cubiertos con chapa acanalada, sus jardines, muelles y terrazas de piedra.

Sobre este particular, anticipamos diciendo que este monumento se encuentra protegido por la Ley Nacional N° 12.665, y por la Ley Provincial N.º 370, y no podría obviarse el cumplimiento de los recaudos legales que dichas leyes exigen, no obstante el Gobierno de la Provincia los ha ignorado de modo flagrante.

Según se verá en detalle más adelante, en el apartado pertinente, la demandada no ha adoptado los recaudos exigidos por las normas de aplicación, con el fin de evitar un posible impacto ambiental negativo. Ello así, en la medida en que el contratista –previo al inicio de los trabajos- debería dar cumplimiento al procedimiento técnico de evaluación de impacto ambiental, agravándose esto porque no puede precisarse la exactitud de la zona afectada ni su magnitud y que no puede por ende, establecerse cuales serán las interferencias con el patrimonio histórico y arqueológico.

V.- EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL. SU OSTENSIBLE INSUFICIENCIA TÉCNICA

A las apuradas, la Empresa contratista presenta una Evaluación de Impacto Ambiental cuando debería denominarse Estudio de Impacto Ambiental, que no es lo mismo.

En cuanto a la insuficiencia técnica de que adolece el estudio en que pretende basarse esta obra vial, debe decirse que los asistentes del consultor no dan al mismo carácter de MULTIDISCIPLINARIO, esto debido a que no involucra profesionales de todas las ciencias y disciplinas involucradas en el proyecto.

1°.- PRIMER ARGUMENTO

En primer término, hacemos notar que el pliego licitatorio solicita tres estudios de los cuales sólo fue presentado uno solo de ellos. Estos tres estudios son los siguientes:

A) ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL:

Titula el trabajo como una “Evaluación” cuando en rigor, debería ser un “Estudio”, el cual sometido a análisis por de los técnicos de la administración, y debidamente ajustado a parámetros científicos, el mismo pasa a caracterizarse como una evaluación de impacto ambiental para compartir y debatir en una Audiencia Pública.

El artículo 83 de la Ley N° 55 establece que los funcionarios públicos, siguiendo las pautas dentro del marco normativo del Artículo 86°, inciso (b) de la Ley; son responsables de la aprobación de una acción u obra que degrade o sea susceptible de degradar el ambiente, y estarán obligados a solicitar, con carácter previo, la aprobación del informe de evaluación del impacto ambiental. Pues bien, esto no se hizo en el caso.

Conforme el artículo 84 del mismo cuerpo normativo, la Autoridad de Aplicación será responsable de la aprobación del informe sobre impacto ambiental, el cual deberá contar de programas mínimos para el estudio del impacto que se establecerán en la reglamentación.

B) ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PARA LAS ACTIVIDADES MINERAS:

En relación a lo contemplado por la Ley N° 24585 en su artículo 17, incorporada en el Código Minero, el Informe de Impacto Ambiental debe incluir: a) La ubicación y descripción ambiental del área de influencia; b) La descripción del

proyecto minero; c) Las eventuales modificaciones sobre suelo, agua, atmósfera, flora y fauna, relieve y ámbito sociocultural; d) Las medidas de prevención, mitigación, rehabilitación, restauración o recomposición del medio alterado, según correspondiere; e) Métodos utilizados.

Y en el artículo 39 de la Ley 55 habla de LOS SUELOS Y DE SU CONTAMINACIÓN y establece que el ordenamiento territorial y la regulación de los usos de la tierra deben tener en cuenta, entre otros criterios, los siguientes: a) Un sistema de inventario y clasificación de suelos y uso de la tierra científicamente fundado y permanentemente actualizado.

Este sistema de inventario y clasificación no existe al día de la fecha, y peor aún, el estudio de impacto ambiental para las actividades mineras no fue realizado hasta el día de ésta presentación.

C) ESTUDIO DE IMPACTO DEL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO Y PALEONTOLÓGICO:

Se deberá tener en cuenta toda información relevada, y los estudios a realizar en las zonas aun no exploradas (Puerto Almanza hasta Cabo San Pio), de los posibles yacimientos paleontológicos, arqueológicos y culturales, la cual deberá ser entregada por la Secretaría de Cultura de la Provincia.

En base a estos estudios se deberá considerar todo insumo, material, recursos en general u obra de resguardo que sea necesaria realizar para la protección de dichos sitios. La ley Provincial N° 370 que regula el tratamiento de los sitios identificados debe tenerse en cuenta. También, además, es zona no explorada Pto Túnel-Remolino.

En función del caso, la evaluación de impacto ambiental debe observar lo establecido en el artículo 86 de la ley 55 y su decreto reglamentario 1333/93. Además, deberá ser acompañado por un plan de gestión ambiental.

Para concluir, NO se presentaron ni el ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PARA LAS ACTIVIDADES MINERAS, ni tampoco el ESTUDIO DE IMPACTO SOBRE PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO Y PALEONTOLÓGICO, por lo cual y en cuanto al ordenamiento territorial y la regulación de los usos de la tierra no se han tenido en cuenta, entre otros criterios, un método de identificación de las zonas en las cuales una ocupación o crecimiento incontrolado de actividades y

obras pudieran provocar la degradación incipiente, corregible o irreversible del ambiente, como asimismo la destrucción de valores naturales, históricos, culturales y estéticos.

2°.- SEGUNDO ARGUMENTO

El Análisis de Impacto Ambiental efectúa una utilización inapropiada de la valoración ecosistémica. En primer lugar, este informe carece de citas y referencias bibliográficas científicas y validadas por la comunidad académica.

La Provincia es uno de los sitios prioritarios en la Argentina por su "uso potencial" de este servicio, pero no puede decir que por poner un camino van a "mejorar" el servicio.

En resumen lo que este informe hace es utilizar el concepto de servicio ecosistémico para inventar un beneficio con un discurso que apropia palabras sin entender su significado realmente. Es algo muy peligroso porque estamos habilitando la destrucción de la naturaleza con un discurso (falso y mal utilizado) de beneficios para la sociedad.

Obviamente la construcción de una ruta puede beneficiar ciertos sectores e incluso aspectos del turismo. Pero para hacer esa evaluación hay que hacer más que ponerle el nombre "servicio ecosistémico" sino también hacer una evaluación real. Poner en evidencia qué valores están en juego, quiénes benefician, cómo, etc.

Para peor, entre los profesionales que conforman el equipo, no hay un ecólogo. El estudio sostiene que pretende desarrollar un proyecto y priorizar la alternativa que minimice el impacto ambiental, en una región que presenta un elevado valor ambiental, sustentado en su biodiversidad, paisajismo, y patrimonio cultural (arqueológico y antropológico).

No obstante, ¿Si busca minimizar el impacto ambiental y reconoce el alto valor del patrimonio cultural, por qué no está incluido en este informe? ¿Y qué sería el Patrimonio antropológico? Menciona un término que no posee el consenso de la comunidad científica.

3°.- TERCER ARGUMENTO

Habiendo amplísima bibliografía y publicaciones realizadas principalmente por UNPSJB, UNTDF, PNTDF, CADIC, sólo se citan noticias periodísticas por lo cual el estudio posee muy escaso fundamento teórico. Cita documentos de 1976 que fueron superados ampliamente por nuevos enfoques teóricos y paradigmas actualizados en relación al ser humano y el ambiente.

La evaluación aquí presentada además contradice la justificación de apertura de un camino, todos los objetivos enumerados se consideran realizables en espacios prácticamente NO INTERVENIDOS, como las áreas protegidas; máxime teniendo en cuenta que esta zona ES ACCESIBLE por vía marítima y a pie.

La puesta en valor del patrimonio natural y cultural contribuye a su conocimiento y preservación. Se presenta una oportunidad de generar nuevos mecanismos para presentar y proteger el patrimonio arqueológico, que hoy se encuentra expuesto. Su puesta en valor, ligada y vinculada in situ al paisaje, permite entender al público general más allá de los elementos aislados, al mostrar las relaciones que dan entidad al paisaje y que permiten presentarse como un objeto de investigación histórica integral.

Menciona el valor cultural pero no presenta el informe de impacto arqueológico ni cultural

4°.- CUARTO ARGUMENTO

Por otra parte, dice el Estudio en relación al Hábitat para especies y Conservación de la diversidad genética: El canal Beagle con su diversidad de playas, caletas, puntas, barrancos y acantilados genera condiciones para el hábitat y el refugio ideal para la avifauna costera, especialmente en las islas e islotes. La sociedad global de organizaciones no gubernamentales de la conservación con su foco en las aves BirdLife internacional, cuenta con un programa de Áreas Importantes para la Conservación de las Aves (AICAs), una de las cuales corresponde al Canal Beagle. El canal Beagle aloja dos áreas de máxima diversidad de aves marinas: la zona de islas e islotes cercanos a la bahía Ushuaia y la zona comprendida entre isla Gable y la isla Becasses.

El acceso a los hábitats facilitado por el proyecto genera oportunidades para el control de aquellas especies que atentan contra la biodiversidad local. Es de destacar que las especies exóticas invasoras son una de

las principales causas de pérdida de la biodiversidad local entre las que se encuentran el castor, el visón, la rata almizclera y el zorro gris. A su vez las vías de acceso generan la oportunidad de poder implementar medidas de detección temprana y acción inmediata, lo que redundará en beneficios ambientales y ecosistémicos significativos.

Justamente el acceso “masivo” es lo que se intenta evitar, máxime teniendo en cuenta que se puede llegar por vía marítima o a pie. En consecuencia, este Proyecto tiene por objetivos generales el de asistir mediante una conexión vial que garantice la transitabilidad segura, al desarrollo sustentable del Canal Beagle, integrándolo a la comunidad fueguina, como así también al turismo internacional, pero esto es categóricamente una afirmación sin sustento alguno: ¿no está integrado el Canal a la comunidad?.

5°.- QUINTO ARGUMENTO

El estudio de impacto requiere precisar la existencia de impactos patrimoniales previos al inicio de la obra, a los fines de deslindar responsabilidades a la empresa adjudicataria de la obra, así como de los profesionales a cargo del estudio de impacto y posteriores investigaciones sistemáticas.

A tales fines, es prioritario que durante los trabajos de prospección se incluya la delimitación, sobre o en torno a la traza, de los yacimientos conocidos mediante la bibliografía o el propio trabajo de campo de los investigadores.

Para su documentación, será necesario que se realice un registro fotográfico del estado del patrimonio que pudiese hallarse, así como su indicación en las planillas de registro diario que cada profesional deberá completar al finalizar la jornada de prospección. Esta información deberá compilarse en un único documento que se denomine “Impactos previos” o similar y se entregará junto al informe final del estudio de impacto.

En conclusión, este documento no es el informe final del estudio de impacto.

Los turbales (humedales incluidos en la Convención sobre Humedales de Importancia Internacional - convención de Ramsar), han sido clasificados en base a criterios de ordenamiento y zonificación mediante la resolución de la Secretaría de Desarrollo Sustentable y Ambiente número 401

/2011. La zonificación de uso de turberas se establecía en dicha norma define la aplicación de los criterios de uso en base a tres categorías: Categoría A) zona de protección de turberas. Categoría B) zonas protegidas en reserva por 30 años (con potencialidad para el futuro uso extractivo). Categoría C) zona de sacrificio o de explotación (habilitada para el uso extractivo regulado).

Las turberas que se encuentran en la zona de ejecución de la obra corresponden a la categoría A, la cual a su vez está subdividida en categoría A-1, Turberas de la zona de cordillera valles de montaña del sur de Tierra del Fuego; y categoría A-2, turberas del sector oriental de Tierra del Fuego, con la inclusión de Península Mitre.

Es decir, los turbales son CATEGORÍA A1 – pero el estudio no dice nada acerca de cómo harán allí y qué permisos solicitarán a la autoridad de aplicación para impactar en dichos turbales

Por otra parte, el estudio analiza la relación de la obra vial con el patrimonio histórico, arqueológico y cultural, y sostiene que la revisión documental y las entrevistas con actores claves fue parte del conjunto de actividades iniciales propias del relevamiento de las características y localizaciones del patrimonio cultural. Nos preguntamos ¿Quiénes fueron los actores entrevistados?

Y agrega que además, se prevé la realización de un estudio de impacto arqueológico y paleontológico del área de la ruta como condición previa a la ejecución de cada tramo y sector de la obra. Esto permitirá, mediante prospección en el terreno, disminuir las incertidumbres sobre las existencias del patrimonio en zonas de afectación por la realización de la traza propuesta, y evaluar las acciones para el manejo del patrimonio, en peligro de afectación o destrucción (si no se las identificara previamente) por las obras del proyecto. Además, en el Plan de gestión ambiental se proponen las medidas de prevención, minimización y mitigación, en caso de hallazgos fortuitos, a realizarse durante la ejecución de la obra.

Esto así es inviable dado que todos estos estudios, prospecciones y relevamientos deben hacerse antes de iniciar las obras.

Y para concluir, no debe olvidarse que este Análisis de Impacto Ambiental no se encuentra aprobado por la Secretaría de Planeamiento, Ciencia y

Tecnología de la Provincia, tal y como lo exige el artículo 95 de la Ley Provincial N° 55.

VI.- EL PATRIMONIO COLECTIVO AFECTADO

1°.- EL PATRIMONIO CULTURAL E HISTÓRICO

En cuanto al Patrimonio Histórico, debe tenerse presente que las obras viales para construir la Ruta 30, afectarán al Monumento Histórico “Estancia Harberton” y al Lugar Histórico denominado traza de la “Senda de Lucas Bridges”.

En relación con el patrimonio en análisis, viene al caso recordar que *“El Patrimonio Histórico-Artístico de un pueblo no es sólo la suma de restos gloriosos de épocas pasadas; constituye un símbolo de la continuidad de la civilización en un territorio y el concepto de que la vida misma tuvieron otras gentes en otras civilizaciones. En la actualidad, las grandes concentraciones urbanas, como consecuencia del desarrollo de la industria y el afán de rechazar todo aquello que no resulte „productivo“, han favorecido que en numerosas ocasiones la piqueta haya derribado verdaderas obras de arte para ser sustituidas por modernos edificios con una gran capacidad de alojamiento pero que en modo alguno pueden compensar la pérdida de un objeto que representa el sentir de otros tiempos”* (VEGA, Estela Izquierdo, El Patrimonio Histórico-Artístico en la Jurisprudencia, Revista de la Administración Pública n° 76, enero - abril, 1975, Madrid, pág. 133-180).

A su vez, cabe señalar que la preocupación por la preservación del patrimonio histórico, cultural, arquitectónico y ambiental debe contribuir a conservar el carácter y personalidad que nuestra Provincia fue adquiriendo en el transcurso de su historia, y asumiendo ese carácter propio, la provincia se descubre ante el observador detenido como una sucesión de espacios y tiempos que exaltan testimonios pasados de su historia.

A la hora de analizar la verosimilitud en el derecho debe, en primer término, ponderarse el valor patrimonial histórico de los bienes en juego.

Así, debe señalarse que mediante el Decreto PEN N° 064/1999, el Poder Ejecutivo Nacional declaró monumento histórico nacional al casco de la Estancia Harberton. En efecto, el artículo 1° del citado decreto declara *“...monumento histórico nacional al casco principal y edificios accesorios de la ESTANCIA HARBERTON, ubicada en la ISLA GRANDE de TIERRA DEL FUEGO,*

Departamento de USHUAIA, Provincia de TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR - (Datos catastrales: Sección R. Parcela 8)".

Dicha estancia, en razón de ser monumento histórico, se encuentra alcanzado y protegido por la Ley Nacional N° 12.665 (mod. por ley 27103), cuyo artículo 5, establece "Los bienes protegidos en los términos de esta ley no podrán ser vendidos, ni gravados ni enajenados por cualquier título o acto, ni modificado su estatus jurídico, **sin la intervención previa de la Comisión Nacional. La Comisión Nacional emitirá su dictamen vinculante dentro del plazo de sesenta (60) días hábiles computados a partir de la fecha en que el o los interesados soliciten la autorización.**

Y el artículo 2° de la misma Ley establece que "Los monumentos, lugares y bienes protegidos, que sean de propiedad de la Nación, de las provincias, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires o de los municipios, quedan sometidos por esta ley a la custodia y conservación del Estado nacional y, en su caso, en concurrencia con las autoridades locales."

Siendo, según el artículo 1° ter, una de las funciones de esta Comisión la de "Establecer "áreas de amortiguación" en el entorno de los monumentos, coordinando con la autoridad local las restricciones urbanísticas que correspondan; y Establecer los alcances y límites de la protección inherente a cada declaratoria;"

En el orden local, la Ley Provincial N° 370, en su artículo 43, define que se entiende por patrimonio histórico y arquitectónico a todos los objetos que tengan relación con culturas históricas indígenas o no y que se encuadren, entre otras clases, como bienes inmuebles, de valor arquitectónico, artístico o de importancia al patrimonio, que posean más de cuarenta (40) años de antigüedad, y lugares históricos provinciales declarados o no, y establece que estos bienes, cualquiera sea la jurisdicción en que se encuentren, podrán ser declarados pertenecientes al patrimonio histórico y cultural de la Provincia por la autoridad de aplicación.

Respecto de aquellos bienes, el artículo 47 establece que todos los bienes que forman parte del patrimonio histórico, arquitectónico, artístico y artesanal de la Provincia sólo podrán ser cedidos, vendidos o donados a instituciones del país

o del extranjero, con una previa autorización del Poder Ejecutivo Provincial, el que resolverá si se concede o no, en forma debidamente fundada, **con asesoramiento de la Comisión de Patrimonio Cultural y Paleontológico Provincial, que se crea en el artículo 59 de la misma Ley.**

Que, a priori, no puede dejar de advertirse que no surge de las constancias del expediente de la licitación pública que se hubiere dado intervención, en el marco del procedimiento administrativo previo ni a la Comisión de Patrimonio Cultural y Paleontológico Provincial, como tampoco a la Comisión Nacional de Monumentos y Lugares Históricos creada por el artículo 1° de la Ley Nacional N° 12.665.

De modo, que, en este estadio no surge que se hubiera cumplido con los aludidos procedimientos esenciales, en los términos del artículo 99° inciso d) de la Ley N° 141 de Procedimientos Administrativos de la Provincia, de manera previa al dictado del acto administrativo licitatorio.

Ello, no puede soslayarse aunque posteriormente al dictado del decreto señalado, el gobierno provincial haya girado un informe sobre la pretendida factibilidad del proyecto, el cual resulta por completo insuficiente a los fines y efectos señalados, y con los escasos elementos de convicción obrantes en el expediente administrativo, no puede advertirse si las obras viales previstas no afectarán edificios protegidos, bosques protegidos, lugares históricos protegidos, yacimientos arqueológicos protegidos, dado que las obras se superponen y afectan áreas con distintos niveles de protección ambiental, y más aún cuando si quera existe un proyecto de traza preciso y definitivo de la ruta.

De este modo, no podría obviarse el cumplimiento de los recaudos legales ya mencionados, no obstante el Gobierno de la Provincia los ha ignorado de modo flagrante.

El artículo 7° de la Ley Provincial N° 370 establece que ninguna persona o institución, pública o privada, podrá destruir, demoler, deteriorar, ampliar, transformar o alterar en modo alguno, en su aspecto o contenido, objetos o yacimientos arqueológicos o bienes declarados provisoria o definitivamente parte del patrimonio cultural, histórico y paleontológico, salvo que recibiere autorización explícita de la respectiva autoridad de aplicación.

En el caso debe intervenir, ineludiblemente en dicha materia, la Comisión de Patrimonio Cultural y Paleontológico Provincial, creada por el artículo 59 de la Ley 370 citada, a los efectos de asesorar a las correspondientes autoridades de aplicación en la planificación, ejecución y control de esa ejecución de las políticas referentes a la conservación y preservación del patrimonio provincial.

Para el caso de los sitios y monumentos históricos, la ley citada establece que se entiende por patrimonio histórico y arquitectónico a todos los objetos que tengan relación con culturas históricas indígenas o no y que se encuadren entre otras clases, como bienes inmuebles, de valor arquitectónico, artístico o de importancia al patrimonio, que posean más de cuarenta (40) años de antigüedad, y lugares históricos provinciales declarados o no. Estos bienes, cualquiera sea la jurisdicción en que se encuentren, podrán ser declarados pertenecientes al patrimonio histórico y cultural de la Provincia por la autoridad de aplicación que corresponde.

Y para su declaración se debe tener en cuenta su edad, rareza, sus cualidades intrínsecas o su valor significativo. Esto es, ni más ni menos, lo que ocurre con la Estancia Harberton y a la traza de la "Senda de Lucas Bridges", en ocasión de haber sido declarados monumento y sitio históricos, respectivamente. Nótese para el caso que todas estas circunstancias han sido medularmente tenidas en cuenta por el Decreto PEP N° 1775/2011.

Que de los escasos documentos técnicos obrantes en el expediente administrativo, no puede advertirse si las obras previstas no afectarán edificios históricos protegidos, bosques protegidos, lugares históricos protegidos, yacimientos arqueológicos protegidos, dado que las obras se superponen y afectan zonas con distintos niveles de protección ambiental en su más amplia acepción, y esto más aún cuando si quiera existe un proyecto de traza preciso y definitivo de la ruta.

Por ello, afirmamos que la demandada no ha adoptado los recaudos exigidos por las normas de aplicación, con el fin de evitar un posible impacto ambiental negativo. Ello así, en la medida en que el contratista – previo al inicio de los trabajos- debería dar cumplimiento al procedimiento técnico de evaluación de impacto ambiental, agravándose esto porque no puede precisarse la exactitud de la zona afectada ni su magnitud y que, a

priori, no puede por ende establecerse cuáles serán las interferencias con el patrimonio histórico, arqueológico.

Al respecto, no debe dejarse decirse que la actuación del Poder Judicial, ante la amenaza o concreción de daños al medio ambiente, es procedente aun cuando la actividad a la que se imputa efecto dañoso cuenta con autorización o habilitación administrativa. Ello porque el ejercicio del poder de policía por el organismo pertinente, aún cuando otorgue permisos para determinada actividad de riesgo ambiental, nunca puede tener como consecuencia otorgar una suerte de "bill de indemnidad" a favor del autorizado, y esto así porque es dable afirmar que dicha habilitación no podría atender por anticipado a todas las consecuencias de las actividades permitidas, por lo que no podría predicarse su validez absoluta.

Y agregamos aquí, que menos aún corresponde otorgar un bill de indemnidad en el caso, cuando ya dijimos, siquiera existe una traza de ruta precisa y determinada porque no obra en el expediente el Croquis de la Traza de la Ruta N.º 30, por lo cual y de ése modo, será en última instancia el contratista quien irá definiendo sobre la marcha en el terreno, y a su propio criterio, cual será el emplazamiento y trazado de la obra vial. Tal es el nivel de improvisación, desprolijidad y apuro, del Gobierno de la Provincia en el caso en análisis.

En éste punto afirmamos y destacamos que, siendo que se trata de una obra pública, y por ende quien contrata es el Estado, la definición y decisión del emplazamiento del trazado y su exacta geolocalización mediante coordenadas, es y resulta ser una facultad exclusiva y excluyente del Estado, y para adoptar tal decisión, sus funcionarios deben atenerse a los estudios de impacto ambiental y también a las opiniones de los organismos técnicos especializados con competencia en la materia, que necesariamente deben intervenir de acuerdo a la ley.

Más aún, si nos atenemos a las consideraciones y recomendaciones efectuadas por el CADIC a las que ya hemos aludido, la mentada autorización "*...no puede ser entendida como la habilitación para conductas que impliquen la violación de disposiciones jurídicas de rango superior*" - (cfr. Ley CACCMorón, Sala II, 12/4/94, Vinci c. Schwartz, LLBA 1995, 299; Cód. Civ. y Com. Bahía Blanca, Sala 2,

Giner c. Deporcenter, LLPBA, 1997-843; C.Fed.San Martín, Sala I, Averiguación contaminación Río Reconquista, JA 1993-I-199; Cám.Fed.La Plata Sala 3, Munic. Berazategui c/ Aguas Argentinas SA, 8/09/03).

Lo dicho adquiere mayor relevancia cuando es posible advertir que con motivo de la autorización pueden producirse consecuencias disvaliosas para el medio ambiente y, en particular, para el patrimonio cultural, lo que supone adscribir a una superación del alcance limitado de los intereses provinciales, en lo que hace a los intereses culturales en juego.

Afirmamos que en un estado de derecho, y conforme a la normativa aplicable, la evaluación de impacto ambiental, cultural, histórico y arqueológico debería cumplirse luego de definido el trazado preciso y definitivo de la ruta, y por ende además, el EIA debería cumplirse antes del llamado a licitación y/o antes de iniciar las obras.

Por ello, la referencia del pliego frente a la aparición de elementos de valor arqueológico, se trata apenas de una cláusula de carácter preventivo, que en modo alguno suple o sustituye el Estudio de Impacto Ambiental al que se alude en el párrafo precedente.

2°.- EL PATRIMONIO AMBIENTAL

Que el artículo 41 de la Constitución Nacional prevé: *“Todos los habitantes gozan del derecho a un ambiente sano, equilibrado, apto para desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras, y tiene el deber de preservarlo. El daño ambiental generará prioritariamente la obligación de recomponer, según lo establezca la ley. Las autoridades proveerán a la protección de este derecho, a la utilización racional de los recursos naturales, a la preservación del patrimonio natural y cultural y de la diversidad biológica, y a la información y educación ambientales. Corresponde a la Nación dictar las normas que contengan los presupuestos mínimos de protección, y a las provincias, las necesarias para complementarlas, sin que aquéllas alteren las jurisdicciones locales...”*.

Por su parte, el artículo 86 de la Constitución Provincial establece que *“Los bosques naturales situados en tierras fiscales son propiedad del Estado*

provincial. El aprovechamiento, conservación y acrecentamiento de los bosques naturales deberá reglamentarse por ley”.

En el artículo 54 de la misma Constitución Provincial, en particular se establece que el agua, el suelo y el aire, como elementos vitales para el Hombre, son materia de especial protección por parte del Estado Provincial. Y agrega la norma que el Estado Provincial protege el medio ambiente, preserva los recursos naturales ordenando su uso y aprovechamiento y resguarda el equilibrio de los ecosistemas, sin discriminación de individuos o regiones.

Por su parte, la ley que reglamenta la cláusula constitucional aludida, es la Ley Provincial N° 869.

Los bosques nativos ubicados en la zona donde transcurre la traza de la ruta N° 30, son en su mayor parte, calificados "de protección", y se encuentran así declarados y protegidos por la Ley citada (artículo 7°, inciso a) de la Ley N° 145).

Repárese que su artículo 3°, prohíbe expresamente la enajenación por cualquier concepto de tierras fiscales ocupadas por bosques naturales.

Y en relación a los bosques clasificados como de “protección” (o “protectores”), tal como ocurre con los bosques de la zona, el artículo 19 del mismo plexo normativo establece que los bosques protectores y permanentes deberán ser conservados, y podrán ser ampliados y enriquecidos en las condiciones técnicas que se establezcan, mientras que el artículo 20 agrega, que los bosques declarados protectores **solamente podrán ser aprovechados bajo condiciones técnicas que contemplen prácticas silvícolas mejoradoras**, que se ajusten a su función de protección y conservación.

Prosiguiendo con el aspecto que hace a los bosques protegidos por ley que serán afectados, es importante tener en cuenta que el artículo 37 de la misma Ley, crea la Dirección de Bosques, que es la autoridad de aplicación de la Ley en todo el ámbito de la Provincia, y el artículo 40 exige que cualquier tipo de estudio en los bosques y tierras forestales, deberá contar con la aprobación de la Autoridad de Aplicación, esto es la Secretaría de Desarrollo Sustentable y Medio Ambiente, .hoy Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo Sostenible y Cambio Climático.

No obstante que la normativa que venimos citando resulta obligatoria, la demandada actúa ignorando la misma en el procedimiento administrativo de la licitación pública ya que no surgen elementos en el expediente, que acrediten el cumplimiento de los extremos aludidos, entre otros, la obligación de dar intervención a la Dirección de Bosques de la Provincia.

Además, véase al respecto que de acuerdo a los artículos del pliego de condiciones particulares surge que lisa y llanamente se llama a Licitación Pública para la construcción de la ruta, y se encomienda al contratista, la realización de la evaluación de impacto ambiental de la obra.

Esto colisiona con el artículo 86 de la Ley N° 55 de Medio Ambiente dado que éste prescribe que **“Será obligatorio realizar el estudio del impacto ambiental previo, en todos los proyectos que se mencionan a continuación...b) infraestructura vial, de transporte aéreo y marítimo...”**. Es decir que la evaluación de Impacto Ambiental resulta ser un requisito previo a su ejecución o desarrollo de la obra.

Y no está demás dejar mencionado que el artículo 81 del mismo cuerpo normativo establece que se consideran acciones u obras degradantes o susceptibles de degradar el ambiente a todas aquellas capaces de alterar en forma negativa los ecosistemas y sus componentes, tanto naturales como culturales, de lo que se sigue que en el caso el patrimonio protegido no consiste únicamente en el patrimonio ambiental y los bosques, sino también y como ya se dijo antes de ahora, involucra también el patrimonio histórico y arqueológico.

Sin perjuicio del Estudio de Impacto Ambiental previo, por su parte el artículo 82 de la Ley N° 55 prevé que las personas físicas o jurídicas responsables de proyectos, obras o acciones que degraden o sean susceptibles de degradar el ambiente, están obligadas a presentar un estudio o informe de evaluación del impacto ambiental en todas las etapas de desarrollo de cada proyecto y del impacto del ambiente sobre el proyecto, obra o acción de referencia.

En relación a los funcionarios públicos, el artículo 83 de la Ley N° 55, establece que aquellos funcionarios responsables de la aprobación de una acción u obra, que degrade o sea susceptible de degradar el ambiente, se encuentran obligados a solicitar, con carácter previo, **la aprobación del informe de evaluación**

del impacto ambiental, mientras que su artículo 84 preveiona que **la Autoridad de Aplicación será responsable de la aprobación del informe sobre impacto ambiental, el cual deberá constar de programas mínimos para el estudio del impacto.**

De modo que, en principio, todo emprendimiento de relevante efecto ambiental debe sujetarse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental como previo a iniciarse cualquier obra, y huelga decirlo, previo al llamado a licitación pública.

Es por esto que, frente a obras de envergadura, debe ponderarse si son sustentables ambientalmente antes del llamado a Licitación Pública, dado que se debería analizar qué tipo de obra se va a realizar y cómo se va a ejecutar.

En consecuencia, la eficacia de la Evaluación de Impacto Ambiental también se halla, en principio, sujeta al momento en que se realiza, de modo de constituirse en una herramienta para la toma de decisiones y no sólo en un trámite para convalidar la validez de la obra, cuando ya ha sido adjudicada y quien realiza la Evaluación de Impacto Ambiental es la propia contratista, interesada en que no se modifique el pliego que le permitió ganar la Licitación, tal cual como ocurre en el caso.

El proceso licitatorio requiere, además, que existan reglas claras para llevar a cabo la convocatoria y, de este modo, se debe exponer qué es lo que se va a realizar. Es para eso, y no para otra cosa, que se lo llama a participar. Estas definiciones de para qué obra determinada se contrata, son las que, en principio, deben estar previamente evaluadas con la Evaluación del Impacto Ambiental, todo lo cual no ocurre ni se verifica en la licitación pública de la obra de la ruta 30.

3°.- EL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO

En el INFORME DE ANTECEDENTES RELEVANTES, VALORACIÓN Y RECOMENDACIONES PARA LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO EN EL MARCO DEL PROYECTO DE FORMULACIÓN “CORREDOR COSTERO CANAL BEAGLE” (M.J.G. 186/18) de fecha 28 de agosto de 2018 elaborado por Atilio F. Zangrando, Martín M. Vázquez y Angélica M. Tivoli, se hace notar que el croquis suministrado en la nota MJG –

N°186/18 resulta muy esquemático e insuficiente para la valoración del espacio a ser afectado, y efectúa una serie de recomendaciones técnicas.

Así, en carácter de recomendación, reiteran lo ya expresado en diferentes oportunidades previas: nota Mesa de entradas CADIC n° 275/17, 8 de marzo de 2017 e informe adjunto en respuesta a la solicitud de Dirección Provincial de Vialidad, Letra V.P – D.P.V. n° 53/17 (Nota Mesa de entradas CADIC n° 149/17), así como en diferentes reuniones mantenidas con el Ministro de Obras y Servicios Públicos, Luis Vázquez; el Secretario de Planificación Estratégica, Ordenamiento Territorial y Hábitat, Olaf Jovanovich y el Ministro de Ciencia y Tecnología, Dr. Daniel Martinioni.

Como profesionales de la arqueología, en concreto consideran que para dar cumplimiento a la legislación vigente (Ley Nacional N° 25.743 y Ley Provincial N° 370), **se deben realizar los estudios correspondientes previos a la ejecución de las obras**. Por tanto, un correcto estudio para evaluar los riesgos e impacto de la obra vial proyectada requiere la prospección arqueológica del total de la traza propuesta, siguiendo las coordenadas geográficas precisas y abarcando todo el espacio a ser afectado por la ruta y eventuales obras anexas (obradores, estacionamientos, playas de maniobras, etc.). Agregan que en tal sentido, se requiere georeferenciar los yacimientos y medir sus extensiones, así como la potencia estimada de los mismos. Esta modalidad posibilita conocer la extensión de estos sitios arqueológicos (información que no se tiene de manera completa a partir de los estudios previos ya realizados), así como detectar posibles yacimientos que al momento no se conocen (algo que es altamente probable dado el patrón de asentamiento costero de las poblaciones originarias).

Por este sendero, considera el Informe que solo sobre la base de estos conocimientos es factible generar recomendaciones para evitar la destrucción del patrimonio arqueológico (a partir de redefiniciones de tramos de la traza que coincidieran con el hallazgo de yacimientos), evaluar la posibilidad de realizar los rescates de aquellos sitios afectados que no pudieran ser evitados, así como desarrollar estrategias para la puesta en valor de este patrimonio.

De manera contundente agrega el Informe que de **no realizarse estos estudios en forma previa al comienzo de las obras, se pone en riesgo un**

patrimonio público, que es único y no renovable y que conforma parte de la historia de los pueblos originarios y de la identidad de todos los argentinos en general, y de los fueguinos en particular.

En éste puntual aspecto, aclara el Informe que la información contenida sólo es de carácter específico a los sitios excavados y generada a partir de proyectos de investigación, y aclara por ello que, estos trabajos, con preguntas de carácter científico, **no reemplazan un relevamiento sistemático a los efectos de un plan de obra que debe ser requerido a partir de la evaluación de impacto correspondiente.**

Considerando el estado de conocimiento recién puntualizado sobre el patrimonio arqueológico, y teniendo en cuenta la escasa e imprecisa información brindada por la Nota MJG – N° 186/18, el Informe **RECOMIENDA** dar cumplimiento a las leyes de protección del patrimonio cultural que son de aplicación, es decir, la Ley Nacional N° 25.743, y la Ley Provincial N° 370. Y para cumplir con las leyes citadas, **RECOMIENDA** desarrollar las evaluaciones de impacto **previo a cualquier actividad que implique movimiento de suelos o pueda poner en riesgo de forma directa o indirecta el patrimonio arqueológico,** para lo cual resulta necesario **conocer con exactitud no sólo los tramos de mejoramiento y de obras nuevas, sino también lugares para ubicación de obradores y remoción de áridos.** Esto significa conocer en detalle las coordenadas geográficas exactas para todo el trazado propuesto y realizar el análisis y elaboración del estudio de impacto previo a las obras, sobre un diseño de traza preciso, y para ello se recomienda contemplar el tiempo de veda invernal para recorrer el trazado de ruta proyectado en momentos libres de nieve para garantizar la visibilidad de los sitios arqueológicos.

Se deben considerar además los tiempos de eventuales rescates para aquellos sitios para los cuales, luego de las recomendaciones de redefinición de la traza propuesta por el estudio de impacto, no pueda ser evitada su destrucción. Asimismo se debería contemplar el diseño de un plan de manejo a los fines de garantizar la preservación y puesta en valor de dicho patrimonio.

Vale mencionar que el Informe remarca que la información obtenida a partir de investigaciones **no fue relevada a los fines de evaluar el potencial impacto**

sobre el patrimonio de la traza de la ruta proyectada, sino que se recabó antes con el propósito de responder preguntas de carácter científico, o bien en excavaciones de rescate.

En este sentido, es importante destacar que no se cuenta con un registro sistemático de la localización de sitios arqueológicos para toda la extensión de la traza informada en el croquis aportado por el gobierno provincial, y que los registros informados carecen de la resolución adecuada para poder indicar con exactitud cuántos y/o cuáles yacimientos arqueológicos podrían ser afectados por el Corredor Costero, y que los antecedentes presentados y la información en ellos contenida dan cuenta de una proporción ínfima de los contextos arqueológicos existentes en el espacio comprendido por la traza informada en el croquis adjunto en la nota.

Por lo expuesto es importante destacar que en amplios segmentos de la traza propuesta, no se han realizado relevamientos arqueológicos de ningún tipo o estos son insuficientes, y se desconocen las localizaciones y características de los sitios de carácter patrimonial por fuera de las localidades detalladas en el Informe, y en ese contexto, tal ausencia de información es aún más relevante que la referida a la localización de sitios estudiados, ya que dada la naturaleza y la densidad de yacimientos típica de la región del canal Beagle, es altamente probable que muchos de estos sectores contengan una alta densidad y variabilidad de yacimientos.

Por lo tanto, una revisión sistemática y exhaustiva de toda la traza presentada en el croquis es condición para poder determinar el impacto sobre el patrimonio arqueológico que puede generar una obra de las magnitudes planificadas por el proyecto “Corredor Costero Canal Beagle”, **circunstancia que no se verifica en el caso dado que el Gobierno de la Provincia no ha dado aún cumplimiento con las evaluaciones y estudios de impacto previo a cualquier actividad que implique movimiento de suelos o pueda poner en riesgo de forma directa o indirecta el patrimonio arqueológico.**

Tal es así que mediante Nota de fecha 7 de septiembre de 2018 dirigida a la Sra. Directora del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano, Dra. Leonor Acuña, los mismos profesionales del CADIC le informan que el estudio de impacto al patrimonio cultural no se ha efectivizado, y por

ello expresan su preocupación e informan al Instituto Nacional de Antropología, como autoridad de aplicación de la Ley Nacional 25.743, sobre tal situación irregular que ocasionaría un grave perjuicio del patrimonio arqueológico.

Para concluir con este aspecto, resta decir que el artículo 28 de la Ley Provincial N° 370 establece que “Todo proyecto de obra pública o privada deberá presentar un informe acerca del impacto que tendrá sobre el patrimonio arqueológico y paleontológico provincial”, y agrega que “En el caso que en el área a ser afectada no se cuente con información suficiente establecida en el Registro único de patrimonio arqueológico y paleontológico, podrá contratar la participación de profesionales idóneos, **a fin de lograr la información requerida antes de la aprobación del permiso de obra o proyecto**”, mientras que el artículo 51 del mismo plexo establece con claridad que “La autoridad de aplicación **prevendrá a los organismos públicos que proyecten, inicien o ejecuten obras**, para que tiendan a la **conservación del patrimonio histórico, arquitectónico, artístico y artesanal de la Provincia**”.

Y sin pasar por alto que el artículo 52 prevé que “*Para el inicio de cualquier obra o proyecto, **se deberá solicitar un permiso de iniciación de los mismos a la autoridad de aplicación correspondiente** cuando se afectare algún bien público provincial, municipal o comunal, o privado, declarado provisoria o definitivamente como patrimonio histórico, arquitectónico, artístico y artesanal, que sea intervenido en todo o en parte, debiéndose respetar los valores por los cuales se halla protegido, sin que tales proyectos puedan afectar su aspecto exterior e interior*”.

4°.- EN CONCLUSIONES

En autos ocurre todo lo contrario a los procedimientos que debieron observarse para cumplir con las leyes aplicables, y por consecuencia, la demandada ha violado e inobservado lo establecido por el artículo 99, inciso d) de la Ley N° 141 de Procedimiento Administrativo al determinar el llamando a licitación pública, por cuanto que:

1°.- El Proyecto adolece de una grave e insalvable falta de definición técnica, la que consiste en la **indefinición para el trazado de la ruta**, dado que el elemento más relevante en este aspecto es el hecho de que no existe, en el

expediente administrativo, el Croquis Técnico de Traza de Ruta, el cual debe relevar, contener, y tener en cuenta, las características del terreno, las distintas altitudes, los accidentes geográficos, la orografía y la **descripción de las montañas**, las zonas que requieren de voladuras, las zonas boscosas, los ríos, etcétera.

Los funcionarios apresuradamente han armado pliegos de licitación de esta técnicamente ambiciosa obra, sin la existencia de un anteproyecto o análisis de factibilidad, y como se decía, tan siquiera cuenta con un Croquis de Trazado de Ruta.

Es que para definir y decidir el trazado de la ruta resulta necesario visualizar y estudiar el **relieve** de la región **que atravesará la misma, y para ello, los estudios orográficos** son importantes en el planeamiento de obras de infraestructura, tal como ocurre a la hora de trazar una nueva carretera, dado que resulta indispensable conocer las características orográficas del terreno para adaptarse a las subidas, pendientes, etc.

No han sido incluidos cálculos técnicos ni manuales preparados para el diseño de este tipo de proyectos viales de gran envergadura, y técnicamente desafiantes, teniendo en cuenta que el trazado involucra "per se", que las obras se ejecuten en zonas inaccesibles debido a la topografía, configuración del terreno, orogenia y densidad arbórea.

2°.- Por causa y consecuencia de lo anterior, la toma de decisiones relacionadas al trazado de la ruta se efectuará recién cuando los equipos ya se encuentren trabajando en el terreno –lo cual por lo demás es la forma más cara e inadecuada de proyectar-, pues cada error no se soluciona con la "goma de lápiz" sino con topadoras y excavadoras.

Debido a que la traza de la ruta aún no ha sido definida, pese a ya haberse adjudicado la obra, esto es gravitante dada la imposibilidad que genera de ponderar el riesgo de daño grave e irreparable que tal improvisación provocará a los yacimientos arqueológicos y al ecosistema y bosque nativo, por cuanto que al no poder conocerse con precisión la traza de la ruta, tampoco pueden adoptarse y llevarse a cabo los trabajos técnicos para prevenir y preservar el patrimonio señalado. Es importante entender, que las medidas tendientes a preservar el daño

ambiental, cultural, histórico y arqueológico, deben realizarse con anterioridad al inicio de las obras viales, y si, como ocurrirá en el caso, la traza de la ruta se va decidiendo sobre el terreno, la afectación y/o destrucción irreparable del susodicho patrimonio resultará cierta e inevitable.

3°.- Teniendo en cuenta la forma con que se está encarando este proyecto, se puede vaticinar que las obras se van a paralizar al poco tiempo de haber empezado, y que lo único que efectivamente se va a ejecutar será el proyecto ejecutivo, eventualmente comenzarán los trabajos de ensanches en los sectores ya consolidados por las trazas existentes, quizás se inicie alguno de los puentes pero que no habrá avances considerables que permitan efectivamente unir Ushuaia con Almanza, con lo cual el objetivo de la obra se pierde, se deja de pagar, sobrevienen los reclamos cruzados

4°.- Es un hecho que el entorno costero es la zona más frágil de todo el ecosistema, por lo cual sería mejor que copiaran para el diseño el estilo de traza que utiliza la RN N° 3 dentro del Parque Nacional Tierra del Fuego; la cual se extiende paralela a la costa pero a una distancia tal que puede hacerse una salida y retorno hasta los puntos de interés ya sean hacia la costa o hacia el otro lado.

5°.- Muchas áreas técnicas competentes gubernamentales no han tenido intervenido ni tenido acceso al trabajo hasta ahora elaborado. Este es el caso de la Dirección de Bosques de la Provincia (Ley Provincial N° 145), de la Comisión de Patrimonio Cultural y Paleontológico Provincial (Ley Provincial N° 370), ni la Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos (Ley Nacional N° 12.665), ni a la Secretaría de Planeamiento, Ciencia y Tecnología de la Provincia (Ley Provincial N.º 55, artículo 95), Comisión de Ordenamiento de turberas (Res 256/10 y Res 401/11).

Y para peor, el proyecto ejecutivo será llevado a cabo, junto con el estudio de impacto ambiental, por la misma empresa adjudicataria.

6.- Los **bosques nativos** que se encuentran ubicados en la zona son, en su mayor parte, declarados en la clasificación de "protección", protegidos por Ley Provincial N° 145, y nuevamente, debido a la indefinición de la traza de la ruta, en este aspecto no es posible determinar la cantidad de bosques que serán afectados.

Y por ello, mal podría establecerse una planificación para garantizar que estos bosques que han sido declarados en la clasificación de “protectores”, puedan **ser aprovechados bajo condiciones técnicas que contemplen prácticas silvícolas mejoradoras**, que se ajusten a su función de protección y conservación, de acuerdo a lo que exige el artículo 20 de la Ley Provincial N° 145.

7.- En toda las zonas que involucran los tres (3) tramos del proyecto de ruta, se encuentran la mayor parte de **yacimientos arqueológicos** que han sido relevados por el Centro Austral de Investigaciones Científicas (CADIC), y además, la ruta atravesaría por el medio de aquellos yacimientos más antiguos que se hayan descubierto en las costas del Canal de Begale, los que se encuentran protegidos por la Ley Provincial N° 370, y por pactos preexistentes de rango constitucional.

Una vez más, y nuevamente, debido a la indefinición de la traza de la ruta, no resulta posible determinar la cantidad de yacimientos arqueológicos que serán afectados, y a ello se suma, como agravante, que el Gobierno de la Provincia directamente ha desoído el informe que al respecto produjo el CADIC, a pedido expreso del mismo Gobierno.

8.- Corolario de todo lo anterior, no ha sido previsto ningún Plan de Mitigación de zonas afectadas, ya sea desde el interés ambiental y del ecosistema, ya sea desde el interés arqueológico, histórico y cultural.

9.- Tampoco se ha cumplido con un Estudio de Impacto Ambiental preliminar con un ante proyecto, solamente el definitivo con un proyecto ejecutivo que será elaborado luego de la adjudicación.

El supuesto EIA acompañado entre gallos y media noche producido por la empresa adjudicataria, no solo que no reúne los requisitos y cualidades mínimas para ser considerado como tal, sino que en concreto, no ha sido aprobado por la autoridad de aplicación que prevé la Ley N° 55, dado que su artículo 84 establece que la Autoridad de Aplicación será responsable de la aprobación del informe de evaluación de impacto ambiental, y según lo indica el artículo 83, los funcionarios públicos responsables de la aprobación de una obra que degrade el ambiente, están obligados a solicitar con carácter previo la aprobación de dicho informe, solicitud que conforme palmariamente consta, este actual gobierno, a más

han cursado a la autoridad de aplicación según se constata del expediente administrativo.

10.- El uso posterior de toda la zona a la que se accederá con esta nueva ruta, no ha sido definido con precisión ni claridad, sino solo enunciado de manera genérica. De lo que se sigue que mal podría ponderarse el impacto ambiental posterior a la obra, debido a que no puede saberse si la ruta será de utilidad a un sector productivo o será una alternativa a la Ruta Nacional N° 3, ni si servirá como una ruta de acceso a zonas urbanizadas de uso particular o de uso comercial.

En síntesis, al momento de emitir el acto administrativo de llamando a la licitación pública, el Gobierno Provincial no ha observado lo establecido por el artículo 99, inciso d) de la Ley N.º 141, esto es, antes de su emisión, **no se han cumplido** los procedimientos esenciales y sustanciales previstos y los que resultan implícitos del ordenamiento jurídico, en particular, lo que establecen otras normas especiales aplicables a la su especie, por lo cual solo cabe colegir que para el actual Gobierno Provincial, la idea de dotar de un camino que recorra la costa del Canal Beagle, solo consiste en encontrar una obra a la cual asignarle el dinero proveniente de un crédito externo que -por ley- sólo puede afectarse a la obra pública, a las apuradas, y sin contar siquiera con los elementos y estudios técnicos que mínimamente, permitan avanzar en la ejecución de una obra que, ya se dijo, resulta técnicamente desafiante, amén de afectar el patrimonio cultural, natural, histórico y arqueológico de la Nación y de nuestra Provincia.

VII.- LA MEDIDA CAUTELAR

En carácter cautelar, solicitamos que se suspenda la audiencia pública a celebrarse el día 11 de diciembre de 2018 dispuesta conforme el Capítulo X de la Ley 55, ordenada por Resolución SADS y CC N° 415/18, en el marco del Expte. 13490-SD/2018, y hasta tanto el Estudio de Impacto Ambiental sea celebrado conforme la normativa vigente, con participación de todas las áreas y organismos involucrados; toda vez que el EIA que se pretende presentar en la audiencia pública resulta insuficiente y carente de la intervención institucional que la ley exige,

descontando que se trata de un informe no definitivo que es el que debería ser puesto a consideración de la población en general.

Asimismo en carácter cautelar solicitamos se suspenda la ejecución de la LICITACIÓN PÚBLICA N° 11/17, correspondiente a la ejecución de obras viales en tres tramos que totalizan aproximadamente 132 km, y que se deje sin efecto cualquier clase de trabajo, obra, movimiento de tierras en la zona, predios y terrenos que abarca la ejecución de obras viales en los tres tramos del proyecto, y se impida el inicio de obra de cualquier construcción, emplazamiento preparatorio de obra, o afectación del funcionamiento y uso actual de los inmuebles, movimientos de vehículos pesados, maquinarias y elementos cuya destinación se encuentre orientada a excavaciones, remoción de tierra y especies arbóreas ya que de realizarse tales operaciones podría afectarse en forma irreversible el patrimonio medioambiental, cultural e histórico cuya tutela venimos a solicitar, y por ende, se preserve a los predios de cualquier modificación y/o alteración de los Monumentos Históricos Nacionales y Provinciales, Yacimientos Arqueológicos existentes.

Que en el caso traído a juzgamiento, no puede prescindirse de la naturaleza de los distintos valores y bienes jurídicos involucrados. La tensión, en concreto, resulta de la ejecución de una obra que, hasta el momento, carece de evaluación de impacto ambiental en su más amplia acepción, y cuya puesta en marcha implicaría un riesgo para los bienes tutelados legal y constitucionalmente.

En ese orden, los valores ambientales importan la preservación, conservación, recuperación y mejoramiento de los recursos ambientales naturales y culturales (conf. artículo 2, inciso a) de la Ley Nacional N° 25.675 de Política Ambiental), lo cual inexcusablemente implica, en la materia, que deban ponderarse principios específicos, entre los cuales -en la especie- adquiere especial relevancia el peligro de un daño irreparable y la necesidad de una tutela urgente.

Tal pauta, en las cautelares en que se podrían encontrar involucrados bienes ambientales, exige resolver con estricta prudencia; esto es, sin perder de vista que -en la materia- de no adoptarse un rápido y eficaz anticipo de jurisdicción, el daño generalmente resulta irreversible. Con esto, no se trata de ignorar la verosimilitud que debe existir, sino de consustanciarla con el peligro en que se consume un perjuicio irreparable.

Que no cualquier cuestión merece tan especial tratamiento, sino aquella en la que puede afectarse, en forma irreversible, un bien que -prima facie- puede llegar a tener, constitucionalmente, un valor histórico, arquitectónico o cultural.

La Corte reconoció -en relación al recaudo de periculum in mora- que exige una apreciación atenta de la realidad comprometida, con el objeto de establecer cabalmente si las secuelas que pudieran llegar a producir los hechos que se pretende evitar pueden restar eficacia al ulterior reconocimiento del derecho en juego, originado por la sentencia dictada como acto final y extintivo del proceso (Fallos: 319:1277).

En este sentido, se ha destacado que ese extremo debe resultar en forma objetiva del examen sobre los distintos efectos que podría provocar la aplicación de las diversas disposiciones impugnadas (Fallos: 318:30; 325:388). En el caso, está demás decir que el daño que pudiera irrogarse al patrimonio natural, arqueológico y cultural, tornaría plenamente inoperante los efectos de una ulterior sentencia.

En punto al otorgamiento de la medida cautelar, deben analizarse las disposiciones de los arts. 41 y 75 inc. 19 de la Constitución Nacional, 1º de la ley nacional 21836 (de aprobación de la Convención sobre Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural); 2º, 10, 11, 13, 15 de la ley nacional 25.743 (de Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico); 8, 11 y 13 de la Ley Nº 25.675 (ley general del ambiente).

Por su parte, y en relación al peligro en la demora, debe ponderarse que mediante acto administrativo ya se ha aprobado el llamado a la licitación pública, y, además, ya se ha adjudicado la obra.

En suma, se encuentra acreditada la inminencia del inicio de las obras, y sin embargo, no se encuentra acreditado que se hubieran realizado los estudios previos que la normativa vigente requiere.

Así, y aplicando el principio precautorio del derecho ambiental, ha de tenerse por acreditado el humo de buen derecho y el peligro en la demora, destacando además que el pliego de condiciones, al establecer la obligación del contratista de entrega de todos los objetos de valor arqueológico que encontrare al

ejecutar los trabajos encomendados, reconoce la posibilidad de que en el terreno se se hallen restos arqueológicos de valor histórico, sin que se encuentren en el expediente administrativo elementos a partir de los cuales se pudiese interpretar que se hubiese dado aviso y pedido opinión e intervención a las áreas gubernamentales competentes en cada materia involucrada, para cumplir así con los requisitos legales previstos.

El art. 41 de la CN, incorporado por la Convención Constituyente del año 1994, ha consagrado el derecho a un ambiente sano, apto y apropiado, debiendo considerarse la aplicación, a los fines de un estándar adecuado de protección ambiental, los presupuestos mínimos establecidos en la Ley N° 25675, norma marco que aclara la problemática abordada en el caso respecto al daño ambiental colectivo y, fundamentalmente, lo atinente al principio precautorio -por el que, en casos de peligro de daño grave o irreversible, la ausencia de información o certeza científica no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces en función de los costos para impedir la degradación del medio ambiente- y al principio de prevención ó eficiencia "según el cual las causas y las fuentes de los problemas ambientales se atenderán en forma prioritaria e integrada, tratando de prevenir los efectos negativos que sobre el medio ambiente se pueden producir.

Que en lo referido al daño ambiental ha de efectuarse una distinción entre la situación fáctica una vez que se ha producido el mismo -recomposición ex post-, con la anticipación de los problemas ambientales en la faz preventiva -ex ante-.

En este último ámbito el principio precautorio ocupa un papel central, en cuanto prevención del daño o pérdida de calidad ambiental. Según el mismo, la incertidumbre científica constituye un llamado a la cautela.

El fundamento precautorio, por lo tanto, actúa como una virtual inversión del onus probandi de orden científico, con mayor o menor rigor, según el grado de irreversibilidad de las acciones o la singularidad de los recursos comprometidos, aspectos concurrentes en el sub examine.

Asimismo, es dable esperar una **manifestación de la particular energía con la que los jueces deben actuar para hacer efectivos los mandatos**

constitucionales relativos a la protección del ambiente ante la agresión o posibilidad de ella que sufren bienes que pertenecen a la esfera social y transindividual "cuya mejora o degradación afecta a toda la población, como lo son los que se pretende resguardar en el caso.

Surge así el deber de los órganos jurisdiccionales de desplegar la tutela preventiva y sus técnicas con el fin de evitar que el daño temido que preanuncia el riesgo se torne real o, en todo caso, a neutralizar o aminorar en lo posible las consecuencias lesivas que alcanzaría a la comunidad afectada (confr. LL, Suplemento de Derecho Constitucional, 7 de Julio de 2004, pág. 29).

En tal razón, la decisión del a quo debería hallarse sustancialmente conforme a las circunstancias expuestas y adecuada a las pautas reseñadas, por lo que corresponde mantener el "statu quo" de inactividad en las zonas definidas como de cautela preventiva y cautela efectiva.

Ello, hasta la adopción por la accionada de las medidas a su cargo emergentes de las leyes citadas a lo largo de ésta presentación, pues en el caso, el bien colectivo resulta el patrimonio que para la historia y la cultura de la región representan las zonas afectadas, sin perjuicio de las imprecisiones que el proyecto del Gobierno contiene, justamente por la carencia de estudios definitivos sobre las zonas que se procuran resguardar con esta acción.

Por otra parte, y desde el punto de vista cautelar, se debe tener en cuenta como presupuesto de base que el ambiente, en su noción unitaria, es un bien público, no en el sentido patrimonial, sino vinculado con la soberanía, de titularidad colectiva, el que se encuentra protegido por el art. 41 de la CN, cuando atribuye a todos los habitantes el derecho a gozar de un ambiente sano, equilibrado y apto para el desarrollo humano.

Es ni más ni menos, reconocido como derecho humano de tercera generación y receptado por la Declaración Universal de Derechos Humanos (art. 21.1); Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (art. 25); Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre (arts. 19 y 20); Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en Materia de Derechos Económicas, Sociales y Culturales, denominado Protocolo de San Salvador, ratificado por Ley N° 24.658, instrumentos normativos que atribuyen a los

Estados la responsabilidad de la preservación de este derecho, estrechamente vinculado con la salud pública y la calidad de vida de la población.

En el caso "Arce" la CSJN sostuvo que es de aplicación lo dispuesto en la opinión consultiva 2/82 de la Corte Interamericana de Derechos Humanos, según la cual *"Los Estados... asumen varias obligaciones, no en relación con otros Estados, sino hacia los individuos bajo su jurisdicción, los derechos humanos no son para, sino contra el Estado"*.

Asimismo no debe soslayarse que el principio precautorio es el principio rector, y como tal conforma la directriz que determina el análisis de la materia a decidir. Este principio se encuentra receptado en el art. 16 de la Ley Nacional 25.675 que dice: *"Cuando haya peligro de daño grave o irreversible la ausencia de información o certeza científica no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces, en función de los costos, para impedir la degradación del medio ambiente"*.

En ese orden la Ley N° 25.675 en su art. 11 establece: *"Toda obra o actividad que, en el territorio de la Nación, sea susceptible de degradar el ambiente, alguno de sus componentes, o afectar la calidad de vida de la población, en forma significativa, estará sujeta a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental, previo a su ejecución"*.

Este principio propio del derecho ambiental importa una prescripción para que las actividades potenciales causantes de riesgos ambientales graves deban ser evitadas, aun cuando no haya certeza científica de los riesgos involucrados.

Se dice de él, que es como un indubio pro ambiente o indubio pro natura, que implica en caso de duda el deber de estar en favor del ambiente y en contra de la actividad contaminante.

Tal principio, en la medida cautelar ambiental, resulta la herramienta procesal adecuada y eficaz para obtener la suspensión de los efectos de una decisión, conducta u omisión que emana de una autoridad pública (o privada) para lograr el cese de tal comportamiento ilegítimo, funcionando a su vez como barrera protectora contra sistemáticas conductas productoras de los efectos dañosos que pueden llegar a ser irreversibles - (conf. García Torre, Mariana, La Cautelar

Ambiental, Suplemento Derecho Ambiental, Jurisprudencia Argentina- Lexis Nexis, 2005-IV, p.10/17).

Esta especie de cautelares, como mencionamos antes, ha sido definida como “la medida precautoria por la cual se tiende al mantenimiento de la situación de hecho o de derecho al momento de ser decretada” (Alsina Hugo; Tratado de Derecho Procesal, Tomo V, pág. 526- Editorial Ediar), siendo su objeto evitar que las partes puedan alterar la situación preexistente, en seguridad de los bienes implicados; su naturaleza es esencialmente de índole “negativa” en cuanto detiene la ejecución de actos que puedan modificar un estado de hecho o de derecho.

Ahora bien, el objetivo de este instituto es impedir que la sentencia definitiva pueda resultar ilusoria, es decir, que se tiende a evitar que la acción de amparo se presente con una aparente eficacia, pero en el fondo sin virtualidad jurídica (“Federico Arquímedes Arístides y Otros c/Municipalidad de Córdoba – Amparo – Expte 900844/36”, A° 508 del 21/12/2005).

Es que “Las providencias cautelares representan una conciliación entre las dos exigencias, frecuentemente opuestas, de la justicia: la de la celeridad y la de la ponderación, entre hacer las cosas pronto pero mal y hacerlas bien pero tarde, las providencias cautelares tienden, ante todo, a hacerlas pronto, dejando que el problema del bien y mal, esto es, de la justicia intrínseca de una providencia, se resuelva más tarde, con la necesaria ponderación, en las reposadas formas del proceso ordinario” (Calamandrei, Piero, “Introducción al estudio sistemático de las providencias cautelares”, Pág. 43).

Luego, considerando la naturaleza de la medida que se analiza, que la norma que la regula no establece distinción alguna, que la presunción de legitimidad del acto en el caso ha sido controvertida -al cuestionarse constitucionalmente su sustento normativo-, que se encuentra comprometido el orden público ambiental (art. 3 de la Ley N° 25.675) y el interés general, la postura que corresponde asumir es la que postula la tesis amplia.

En función de la directriz de protección del ambiente impuesta por toda la normativa citada y su carácter de orden público, es que resulta razonable

ordenar a la demandada a que se abstenga de autorizar obras tendientes a la ejecución de las obras viales.

Asimismo, no debe soslayarse que avanzar en la ejecución de las obras involucra una modificación de la situación preexistente que puede afectar la eficacia jurídica del trámite y decisión sustancial. Esta circunstancia es la que debe considerarse para resolver la petición de la cautelar, pues el objeto de la misma no es dilucidar si las obras resultan ofensivas al patrimonio involucrado, sino que se cumplan los recaudos que imperativamente impone la normativa ya citada para otorgar la factibilidad de obra.

En materia ambiental, se debe poner énfasis de manera fundamental en lo preventivo, la anticipación de la tutela, acorde con la propia funcionalidad de las medidas cautelares, y en la obligación por parte de la justicia de buscar resultados adecuados y útiles en tiempos razonables.

Conforme todo lo expuesto, la medida requerida resulta idónea para satisfacer el principio precautorio que rige en materia ambiental, proporcionando una protección adecuada del derecho humano fundamental en juego.

VIII.- PRUEBA

Acompaño la siguiente prueba:

- 1) PRUEBA DOCUMENTAL: a) copia certificada del Estatuto Social y de la Certificación de Autoridades de la Asociación Mane'Kenk y Asociación de Profesionales de Turismo de Tierra del Fuego; b) Impresión del sistema infoleg del Decreto PEN 64/99 (<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/5500059999/55843/noRa.htm>).
- 2) DOCUMENTAL EN FORMATO DIGITAL: a) pliego de la LICITACIÓN PÚBLICA N° 11/17 APERTURA DE TRAZA, MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS BÁSICAS, CALZADA ENRIPIADA Y OBRAS DE ARTE – CORREDOR COSTERO CANAL BEAGLE; b) Evaluación de Impacto Ambiental; c) INFORME DE ANTECEDENTES RELEVANTES, VALORACIÓN Y RECOMENDACIONES PARA LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO EN EL MARCO DEL PROYECTO DE FORMULACIÓN “CORREDOR COSTERO CANAL BEAGLE”

(M.J.G. 186/18), elaborado por el CADIC de fecha 28 de agosto de 2018, c) RESOLUCIÓN S. A. D. S. y C. C. N° 4 1 5 /18, d) Boletín Oficial de la provincia conteniendo Decreto provincial 1775/11, d) Manual de Evaluación y Gestión Ambiental Obras Viales.

- 3) INFORMATIVA: Se requiera a los siguientes organismos públicos competentes en las materias vinculadas al Patrimonio Cultural, Natural, Arqueológico, Paleontológico e Histórico que se encuentra afectado en autos, a fin de que se expidan e informen acerca de los siguientes aspectos y cuestiones de interés, que se detallan: **I.- Dirección de Bosques de la Provincia (Ley Provincial N° 145)**, a fin de que: a) Informen si el Gobierno Provincial le ha dado intervención a dicho organismo en el marco de la LICITACIÓN PÚBLICA N° 11/17 APERTURA DE TRAZA, MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS BÁSICAS, CALZADA ENRIPIADA Y OBRAS DE ARTE – CORREDOR COSTERO CANAL BEAGLE, b) En caso afirmativo, informen la intervención que en concreto el organismo ha tenido en el proceso de licitación pública; c) Remitan toda documentación, actuaciones, informes, estudios, trabajos y expedientes administrativos producidos y/o emitidos por el Organismo, que se encuentren relacionados y/o vinculados con la licitación pública de referencia, d) Informen al Tribunal qué tipo y clase de intervención ha debido tener en el proceso de licitación esa Dirección como organismo y autoridad competente, detallando en qué consiste tal intervención, y cuáles estudios técnicos y trabajos previos deben realizarse para la evaluación de la obra vial de acuerdo a las zonas que la misma atravesaría, teniendo en cuenta los bosques naturales protegidos existentes en las mismas; **II.- Comisión de Patrimonio Cultural y Paleontológico Provincial (Ley Provincial N° 370)** a fin de que: a) Informen si el Gobierno Provincial le ha dado intervención a dicho organismo en el marco de la LICITACIÓN PÚBLICA N° 11/17 APERTURA DE TRAZA, MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS BÁSICAS, CALZADA ENRIPIADA Y OBRAS DE ARTE – CORREDOR COSTERO CANAL BEAGLE, b) En caso afirmativo, informen la intervención que en concreto el organismo ha tenido en el proceso de licitación pública; c) Remitan toda documentación, actuaciones,

informes, estudios, trabajos y expedientes administrativos producidos y/o emitidos por el Organismo, que se encuentren relacionados y/o vinculados con la licitación pública de referencia d) Informen al Tribunal qué tipo y clase de intervención ha debido tener en el proceso de licitación esa Comisión como organismo y autoridad competente, detallando en qué consiste tal intervención, y cuáles estudios técnicos y trabajos previos deben realizarse para la evaluación de la obra vial de acuerdo a las zonas que la misma atravesaría y los yacimientos arqueológicos y paleontológicos existentes en las mismas; **III.- Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos (Ley Nacional N° 12.665)** a fin de que: a) Informen si el Gobierno Provincial le ha dado intervención a dicho organismo en el marco de la LICITACIÓN PÚBLICA N° 11/17 APERTURA DE TRAZA, MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS BÁSICAS, CALZADA ENRIPIADA Y OBRAS DE ARTE – CORREDOR COSTERO CANAL BEAGLE, b) En caso afirmativo, informen la intervención que en concreto el organismo ha tenido en el proceso de licitación pública; c) Remitan toda documentación, actuaciones, informes, estudios, trabajos y expedientes administrativos producidos y/o emitidos por el Organismo, que se encuentren relacionados y/o vinculados con la licitación pública de referencia, d) Informen al Tribunal qué tipo y clase de intervención ha debido tener en el proceso de licitación esa Comisión como organismo y autoridad competente, detallando en qué consiste tal intervención, y cuáles estudios técnicos y trabajos previos deben realizarse para la evaluación de la obra vial de acuerdo a las zonas que la misma atravesaría, y los sitios y monumentos históricos existentes en las mismas; **IV.- Secretaría de Planeamiento, Ciencia y Tecnología de la Provincia (Ley Provincial N.º 272)**, a fin de que: a) Informen si el Gobierno Provincial le ha dado intervención a dicho organismo en el marco de la LICITACIÓN PÚBLICA N° 11/17 APERTURA DE TRAZA, MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS BÁSICAS, CALZADA ENRIPIADA Y OBRAS DE ARTE – CORREDOR COSTERO CANAL BEAGLE, b) En caso afirmativo, informen la intervención que en concreto el organismo ha tenido en el proceso de licitación pública; c) Remitan toda documentación, actuaciones, informes, estudios, trabajos y

expedientes administrativos producidos y/o emitidos por el Organismo, que se encuentren relacionados y/o vinculados con la licitación pública de referencia, d) Informen al Tribunal qué tipo y clase de intervención ha debido tener en el proceso de licitación esa Dirección como organismo y autoridad competente, detallando en qué consiste tal intervención, y cuáles estudios técnicos y trabajos previos deben realizarse para la evaluación de la obra vial de acuerdo a las zonas que la misma atravesaría, teniendo en cuenta los bosques naturales protegidos existentes en las mismas, la fauna, la flora, las aguas, etcétera. **V.- Secretaría de Ambiente, Desarrollo Sostenible y Cambio Climático (Ley de Recursos Hídricos, 1126 y Ley N° 55)** a fin de que: a) Informen si el Gobierno Provincial le ha dado intervención a dicho organismo en el marco de la LICITACIÓN PÚBLICA N° 11/17 APERTURA DE TRAZA, MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS BÁSICAS, CALZADA ENRIPIADA Y OBRAS DE ARTE – CORREDOR COSTERO CANAL BEAGLE, b) En caso afirmativo, informen la intervención que en concreto el organismo ha tenido en el proceso de licitación pública; c) Remitan toda documentación, actuaciones, informes, estudios, trabajos y expedientes administrativos producidos y/o emitidos por el Organismo, que se encuentren relacionados y/o vinculados con la licitación pública de referencia, d) Informen al Tribunal qué tipo y clase de intervención ha debido tener en el proceso de licitación esa Dirección como organismo y autoridad competente, detallando en qué consiste tal intervención, y cuáles estudios técnicos y trabajos previos deben realizarse para la evaluación de la obra vial de acuerdo a las zonas que la misma atravesaría, teniendo en cuenta los bosques naturales protegidos existentes en las mismas, la fauna, la flora, las aguas, etcétera. **VII.- Dirección Provincial de Vialidad:** a fin de que: a) Informen si el Gobierno Provincial le ha dado intervención a dicho organismo en el marco de la LICITACIÓN PÚBLICA N° 11/17 APERTURA DE TRAZA, MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS BÁSICAS, CALZADA ENRIPIADA Y OBRAS DE ARTE – CORREDOR COSTERO CANAL BEAGLE, b) En caso afirmativo, informen la intervención que en concreto el organismo ha tenido en el proceso de licitación pública; c) Remitan toda

documentación, actuaciones, informes, estudios, trabajos y expedientes administrativos producidos y/o emitidos por el Organismo, que se encuentren relacionados y/o vinculados con la licitación pública de referencia, d) Informen al Tribunal qué tipo y clase de intervención ha debido tener en el proceso de licitación esa Dirección como organismo y autoridad competente, detallando en qué consiste tal intervención, y cuáles estudios técnicos y trabajos previos deben realizarse para la evaluación de la obra vial de acuerdo a las zonas que la misma atravesaría, teniendo en cuenta los bosques naturales protegidos existentes en las mismas, la fauna, la flora, las aguas, etcétera. VI.- Comisión de Ordenamiento de Turberas (Res. N° 326/10) a fin de que: a) Informen si el Gobierno Provincial le ha dado intervención a dicho organismo en el marco de la LICITACIÓN PÚBLICA N° 11/17 APERTURA DE TRAZA, MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS BÁSICAS, CALZADA ENRIPIADA Y OBRAS DE ARTE – CORREDOR COSTERO CANAL BEAGLE, b) En caso afirmativo, informen la intervención que en concreto el organismo ha tenido en el proceso de licitación pública; c) Remitan toda documentación, actuaciones, informes, estudios, trabajos y expedientes administrativos producidos y/o emitidos por el Organismo, que se encuentren relacionados y/o vinculados con la licitación pública de referencia, d) Informen al Tribunal qué tipo y clase de intervención ha debido tener en el proceso de licitación esa Dirección como organismo y autoridad competente, detallando en qué consiste tal intervención, y cuáles estudios técnicos y trabajos previos deben realizarse para la evaluación de la obra vial de acuerdo a las zonas que la misma atravesaría, teniendo en cuenta los bosques naturales protegidos existentes en las mismas, la fauna, la flora, las aguas, etcétera.

- 4) CONSULTOR TÉCNICO: Se cite al Centro Austral de Investigaciones Científicas, (CADIC), para que dicho organismo, a través de sus científicos y especialistas en cada materia vinculada al Patrimonio Cultural, Natural, Arqueológico, Paleontológico e Histórico que se encuentra afectado en autos, a fin de que intervengan en calidad de asesores técnicos del Tribunal, en todas las cuestiones y aspectos de índole técnica y científica involucrados

en la obra vial, incluyendo todo aspecto relacionado el impacto ambiental y cultural que la ejecución de las obras y posterior uso de la ruta involucra. Asimismo que ratifique o rectifique y acompañe INFORME DE ANTECEDENTES RELEVANTES, VALORACIÓN Y RECOMENDACIONES PARA LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO EN EL MARCO DEL PROYECTO DE FORMULACIÓN “CORREDOR COSTERO CANAL BEAGLE” (M.J.G. 186/18), elaborado por el CADIC de fecha 28 de agosto de 2018.

IX.- PETITORIO

Por lo expuesto al Sr. Juez solicitamos:

- 1) Se nos tenga por presentados en el carácter invocado, por denunciado el domicilio real y por constituido el domicilio legal.
- 2) Se tenga por deducida formal demanda por intereses difusos contra el Gobierno de la Provincia con domicilio real denunciado.
- 3) Se tenga por acompañada la prueba documental detallada, aquella acompañada en formato digital solicitando sobre esta que se nos exima del traslado toda vez que es documental que se encuentra en poder de la demandada también y por ofrecida la restante.
- 4) Se tenga por peticionada medida cautelar en atención al principio precautorio.
- 5) Oportunamente, haga lugar el Sr. Juez a la demanda por intereses difusos, en todas sus partes y sus pretensiones procesales enunciadas en el objeto de éste libelo.

Proveer de Conformidad

SERA JUSTICIA.-