



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina
FISCALIA DE ESTADO

202 N° 818.
16.05.97

Tramita por ante esta Fiscalía de Estado de la Provincia el expediente de nuestro registro N° 015/97 caratulado: "SOLICITA SE INVESTIGUE LA APERTURA DE LA RUTA PROVINCIAL N° 20", que se iniciara como consecuencia de la denuncia efectuada por la Sra. Graciela RAMACCIOTTI invocando el carácter de Presidente de la ASOCIACION FINIS TERRAE, a través de la cual plantea una serie de objeciones vinculadas a la apertura de la denominada Ruta Provincial N° 20.

Recepcionada la denuncia se libraron oficios al Sr. Gobernador y al Sr. Presidente de la Dirección Provincial de Vialidad (Notas N° 189 y 190 de fs. 8 y 9 respectivamente), los que han sido respondidos mediante Nota N° 196 GOB. y N° 122/97 LETRA: D.P.V. respectivamente (fs. 115/25 y 11/114), entendiendo que con la información y documentación colectada me encuentro en condiciones de emitir opinión.

La denunciante afirma en primer lugar que "... Nuestra principal objeción durante la Audiencia Pública se basó en lo innecesario de abrir una ruta paralela a la ya existente sólo un poco más cerca de la costa. Además tratamos de proteger el sendero para caminantes que discurre junto a la costa, y que se constituye en la única oferta de trekking para residentes y turistas que puede hacerse con seguridad sin necesidad de una guía.

Durante la Audiencia Pública planteamos nuestro reclamo y se nos contestó que "la ruta existente era impracticable en el invierno", a lo que respondimos "que siempre serían menores los impactos ambiental y social, si los técnicos "corregían" los errores del trazado que si se habría una nueva ruta ..." (fs. 1).

Previo a analizar las manifestaciones de la denunciante, creo oportuno puntualizar una contradicción en la misma cuando afirma lo transcripto precedentemente, luego de anteriormente haber expresado con relación al proyecto de Ruta Nacional N° 20 que "... Esa ruta ya existe: fue construida por el Ejército hace cinco o seis años, llega hasta la altura de Estancia Túnel. Demás está decir que fue trazada y construida con dineros públicos ..." (fs. 1).

Resulta evidente que si primero se afirma que la denominada Ruta Provincial N° 20 "ya existe", no puedo seguidamente cuestionar la apertura de una nueva ruta.

Efectuada la aclaración pertinente y retomando las afirmaciones del 3° y 4° párrafo de la denuncia, cabe señalar que la propia denunciante en su presentación manifiesta que en la audiencia pública celebrada en el mes de diciembre pasado se le hizo saber que "la ruta existente era impracticable en el invierno", explicación que a la luz de lo ocurrido no ha resultado satisfactoria para la misma.

En esta instancia y ante los requerimientos a que aludiera anteriormente, se ha recepcionado la respuesta de la Dirección Provincial de Vialidad y de la Secretaría de Desarrollo y Planeamiento a las objeciones realizadas por la denunciante y que fueran transcriptas en párrafos precedentes.

En tal sentido, la Dirección Provincial de Vialidad ha remitido un cuadro

ES GOPIA DEL ORIGINAL

[Firma manuscrita]

[Firma manuscrita]

comparativo entre las denominadas Ruta Provincial Nº 20 y Ruta del Ejército Argentino (fs. 37) a través del cual evidentemente se trata de demostrar la conveniencia de la decisión adoptada, marcándose las siguientes diferencias:

ITEM	R.P. Nº 20	R.E.A.
Area a afectar por la traza	6 ha.	10,50 ha.
Volumen de desmonte	57.611,04 m ³	1.000.000 m ³ (3)
Area boscosa afectada (1)	34.725 m ²	43.500 m ² (2)
Pendiente máxima	6 %	18 %
Altura sobre nivel del mar	18-40 m	20-320 m
Persistencia de nieve	NO	SI
Transitabilidad en invierno	Transitable con con precaución	Intransitable
Apreciación paisajística	Variada	Monótona

(1) Cálculo efectuado hasta la desembocadura del Río Encajonado.

(2) Medidos en línea recta.

(3) Volumen calculado para mejorar la pendiente existente en los primeros 4.500,00 m. (ver fs. 37).

Por su parte, el Secretario de Desarrollo y Planeamiento en Nota Informe Nº 234/97 LETRA SDyP también se ha expedido respecto las razones en virtud de las cuales se adoptó la decisión de construir la denominada Ruta Provincial Nº 20, y no continuar con la denominada ruta del Ejército.

Sobre el particular, se puede leer:

"...Respecto del motivo de por qué se ha abandonado el trazado existente de la ruta del Atlántico, que "fuera construida con dineros públicos" (tal como acertadamente lo señala la Sra. Ramacciotti en la presentación de Finis Terrae), caben realizar las siguientes consideraciones técnicas que fueron vertidas en ocasión de la audiencia pública celebrada en el mes de diciembre pasado, y que la Presidente de Finis Terrae, al estar presente en la misma, no debería desconocer.

La que llamaremos "ruta del ejército" tiene particularidades técnicas que la hacen de muy difícil circulación sobre todo ante la presencia de nieve y/o hielo.

3.a.- La mayor parte del trazado discurre en un valle elevado cuya cota varía entre los 300 y 350 metros del nivel del mar (para tener una idea de la incidencia de la nieve a esta altura, obsérvese por comparación que las cotas de los centros de Deportes Invernales Tierra Mayor y Las Cotorras, están en cota 258 y 205 respectivamente).

3.b.- Para acceder a esa cota, desde el comienzo del camino (actual puente sobre el río Olivia) debe recorrerse una larga extensión (más de un kilómetro) con una pendiente promedio de 18%, lo que dificulta ostensiblemente su recorrido en condiciones de calzada resbaladiza por hielo o agua. Estos datos técnicos que pueden resultar reveladores solamente para iniciados, quedan sin embargo



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida

e Islas del Atlántico Sur

República Argentina

FISCALIA DE ESTADO

corroborados por el simple trámite de recorrer este tramo con algún vehículo.

3.c.- El camino del ejército termina en forma abrupta aproximadamente a la altura del meridiano de la estancia Túnel, a unos 1300 metros de la misma, en línea recta.

3.d.- Lo anterior indica que durante no menos de cuatro meses al año (de mayo a agosto) el camino del ejército tendrá importantísimos problemas de transitabilidad, ya sea por la dificultad de las altas pendientes heladas como por la gran acumulación de nieve en el valle alto.

3.e.- Para la apertura del camino del ejército, no se realizaron proyectos ejecutivos de lo construido ni de la continuación del mismo, por lo que no existe en el ámbito de la Provincia documentación que permita inferir cuál fue el criterio que se siguió para adoptar la traza ejecutada.

3.f.- Sin embargo hay que tener en cuenta que el "cuello de botella" para esa traza - o cualquiera - es, el cruce del río Encajonado, ya que como su nombre lo indica, su encajonamiento hace impensable (por razones tecnoeconómicas) cualquier cruce que no sea en las cercanías de su desembocadura. Por lo anterior, el camino del ejército debería al menos a esa altura recostarse necesariamente sobre la costa del canal Beagle.

3.g.- Esto implica que fue necesario sopesar adecuadamente las ventajas comparativas de ambas trazas, resultando que el camino de la costa tenía una única contra: el aparentemente mayor costo que significaba llegar hasta el puente del río Encajonado. Como contrapartida contaba con las siguientes ventajas:

* paisajísticamente - y por lo tanto turísticamente - es muy superior ya que el camino del ejército no permite visuales al canal Beagle, salvo en el comienzo.

* la transitabilidad estará asegurada durante mayor cantidad de días anuales, debido a la cercanía con el mar y la influencia de regulación térmica que éste ejerce sobre los ambientes circundantes.

* dada la existencia en la zona costera de amplios sectores sin bosque, la cantidad de hectáreas a talar es sensiblemente inferior en el camino de la costa que en el caso de continuar el camino del ejército. La continuación de esta traza implicaría una superficie de desbosque del orden de un 60 % mayor que en el caso de la traza costera.

* la traza costera permitirá un acceso terrestre a la estancia Túnel, la que no sería posible desde la traza del camino del ejército, ya que el camino que permitiría unirlo con el menor costo ambiental (1,3 km de largo dentro de un cerrado bosque) tendría una pendiente promedio de 27%, imposible para cualquier tránsito vehicular.

Por todo lo anterior, no es factible solucionar el problema "corrigiendo algunos errores del trazado" de la ruta del ejército, como dice Finis Terrae, ya que esto, tal vez, podría mejorar la pendiente de acceso a la cota 350, pero no soluciona el problema mayor que es precisamente que este camino esté abierto en esa cota ...".

"... 5.- En la fotografía aérea que se adjunta están marcados los dos caminos en donde queda claramente desmentida la afirmación de FT de que el camino de la costa "es una ruta paralela a la existente sólo que

ES COPIA DEL ORIGINAL

un poco más cerca de la costa": están separados solamente por 2,5 km de distancia y solamente por 350 metros de altura.

6.- También merece mencionarse el siguiente párrafo de FT: "Además tratamos de proteger el sendero para caminantes que discurre junto a la costa, y que se constituye en la única oferta de trekking para residentes y turistas que puede hacerse con seguridad sin necesidad de un guía". Sin mencionar el hecho de que esta Secretaría está conviniendo con particulares y entidades sin fines de lucro como el Club Andino Ushuaia, la apertura de una importante oferta de circuitos alternativos de trekking en distintos ámbitos de la Provincia, cabe hacer algunas consideraciones importantes que viene al caso de la ruta 20. La realización del camino no solamente no inhabilita el tránsito de caminantes y mochileros (ya que éstos pueden hacerlo a lo largo del faldeo), sino que además - y fundamentalmente - democratiza el conocimiento de nuestro patrimonio paisajístico y ecológico, permitiendo el acceso al mismo de un innumerablemente mayor número de personas, soslayando el carácter elitista que se vislumbra en la nota de FT para el cual el acceso a determinados lugares de nuestro hábitat está solamente reservado a aquellos que tienen la aptitud y posibilidad de recorrer kilómetros con la mochila a cuesta ..." (fs. 117/9).

En opinión del suscripto, el cuadro confeccionado por la Dirección Provincial de Vialidad y las afirmaciones del Secretario de Desarrollo y Planeamiento precedentemente transcritas, justifican razonablemente la decisión de construir la Ruta Provincial Nº 20 en desmedro de la continuación o corrección de la denominada ruta del ejército, más aún cuando la denunciante no ha aportado elemento alguno que avale sus afirmaciones.

Pero lo hasta aquí analizado no constituye la única objeción de la denunciante, sino que por el contrario también plantea dudas respecto las verdaderas razones de la decisión de construir la Ruta Provincial Nº 20.

En tal sentido se afirma:

"... La ruta existente, apenas atravesado el río Olivia, está cruzada por una tranquera con un cartel que dice PROPIEDAD PRIVADA y que generalmente está abierta, y luego por otra tranquera a todo lo ancho, sin carteles, que permanece cerrada con candado.

La ruta está siendo usada en exclusividad por una compañía minera privada: Polimet S.A., que curiosamente fue declarada de Interés Provincial por el Ejecutivo. Sobre la ruta citada y a unos 8 km. adentro, tiene instalado un helipuerto, con un helicóptero operando supuestamente en prospección minera, de cuya actividad (la del helicóptero) aparentemente las autoridades correspondientes no tienen noticias. Adjuntamos a la presente fotografías del campamento, grupo electrógeno, instalaciones generales, muestreo, helipuerto y helicóptero en operación, etc. que prueban lo expresado, manifestando a usted nuestra preocupación acerca de la relación entre los hechos descriptos y los verdaderos motivos para el proyecto de abrir una nueva ruta.

Si bien la ruta existente no ha estado aún abierta al público, ignoramos la razón, está construida con fondos del erario público y creemos, no debería usufruirla una empresa privada



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina
FISCALIA DE ESTADO

con fines de lucro ..." (fs. 1/2).

También en este caso ha habido respuesta por parte de la Dirección Provincial de Vialidad y la Secretaría de Desarrollo y Planeamiento.

En tal sentido, con el objeto de desvirtuar las afirmaciones de la denunciante, el Presidente de la citada Entidad Autárquica manifiesta en su Nota N° 122/97 LETRA: DPV lo siguiente:

"... a) La apertura de la traza de la Ruta Provincial N° 20 fue programada por esta Repartición desde el año 1994 y Aprobado en el Presupuesto de Cálculo y Erogaciones para el Ejercicio 1995, Ley Provincial N° 200/94.-

B) Con fecha 27 de Octubre de 1995 se remitieron Notas a las distintas instituciones Gubernamentales y no Gubernamentales que a juicio de esta Repartición podrían aportar datos para la planificación de la Red Vial Provincial. Se adjunta modelo de Nota.

a) La Cámara de Comercio, Industria y Producción, da como prioridad 2 (dos) la Construcción de la Ruta Provincial N° 20, se agrega fotocopia de la misma.-

b) El Ministerio de Defensa - Prefectura Naval Argentina, da como prioridad 1 (uno) la Ejecución de la Obra de la Ruta Provincial 20, debido a que es necesario acceder rápidamente a los destacamentos que posee esa Institución para tareas operativas en la zona, se agrega fotocopia del informe.-

c) El Instituto Fueguino de Turismo, da como prioridad 1 (1) la Construcción de la Ruta Provincial N° 20 - Ushuaia - Almanza, a los efectos de descomprimir el Parque Nacional Tierra del Fuego y posibilitar la creación de un nuevo circuito turístico, se agrega fotocopia del informe.-

d) La empresa Gonzalo Yanzi y Cía sugirió como prioridad 1 (uno) la ejecución de la Ruta Provincial 20 por motivos turísticos, se agrega fotocopia del informe.-

C) Con fecha 23 de Agosto de 1996 la Dirección de Información y Planificación Territorial, prioriza la ejecución de la Obra: Ruta Provincial N° 20 - Tramo: Río Olivia - Puerto Remolino para efectivizar la unión entre Almanza y Ushuaia, se agrega fotocopia de lo solicitado.-

D) Mediante Nota de fecha 5 de Septiembre de 1996 la Administración de Parques Nacionales remitida al Instituto Fueguino de Turismo le manifiesta que ve favorable la apertura de la Ruta Provincial N° 20, se agrega fotocopia de la misma.-

E) Los objetivos que se pretenden alcanzar con la construcción de la Ruta que nos ocupa son los siguientes:

a) Permitir el acceso turístico a una zona paisajísticamente apreciable ya que bordea el Canal de Beagle al pie de un gran faldeo montañoso.-

b) Vincular directamente los Establecimientos Rurales, los puestos de Prefectura Naval y Armada Nacional entre sí y con la ciudad de Ushuaia. Es de destacar la importancia de ejecutar la presente Obra en este aspecto atento que en algunos establecimientos de la zona la única

ES COPIA DEL ORIGINAL

forma de acceso es por vía marítima.-

c) Generar una vía alternativa de acceso y salida a la Ciudad de Ushuaia en caso de intransitabilidad de la Ruta Nacional N° 3.-

F) Para la ejecución del Proyecto se ha tenido en cuenta tres aspectos fundamentales:

a) Que sea técnicamente viable.-

b) Que sea económicamente posible.-

c) Que minimice al máximo los impactos ambientales negativos ..." (fs. 11/2).

Cabe señalar que a fs. 15; 17/20; 21/3; 24/5; 26/7; 28; 30/1 y 33 obra la documentación a la que se hace referencia en los párrafos precedentemente transcritos.

Por su parte, el Secretario de Desarrollo y Planeamiento ante la duda planteada por la denunciante ha expresado:

"... 1.- La construcción de la ruta mencionada surgió de un estudio de planificación encarado por distintos organismos dependientes de esta Secretaría, la Dirección Provincial de Vialidad y el Instituto Fueguino de Turismo, como parte integrante de un plan más vasto en donde se planifica el tipo de uso de las tierras fiscales rurales de la Provincia. Lo anterior se encuadra dentro de un plan de reconversión de la economía en donde se privilegian no solamente los proyectos de uso turístico, sino los mini y microemprendimientos productivos que posibiliten un acceso dinámico y democrático de las tierras rurales fiscales en el marco de la Ley 313, su decreto reglamentario 19/97 y demás legislación vigente (Ley 145, Ley 272, etc.). Lo anterior está sustentado en los artículos 76 y 77 de la Constitución Provincial que prescriben que el "Estado Provincial fomenta el desarrollo de la actividad turística en todas sus formas como fuente inagotable de recursos de relevante importancia para el progreso general". Establece que para tales fines "se encararán obras públicas tendientes a optimizarla". Asimismo también, "en base a un plan vial, coordinado con la Nación cuando corresponda, la política caminera de la Provincia propenderá a unir entre sí los centros de producción, consumo y turismo de los distintos departamentos".

2.- En el marco de esta planificación global, la denominada ruta provincial 20 (es decir, el camino que sobre una traza paralela a la costa del Canal Beagle, unirá Ushuaia con Almanza) adquiere un carácter prioritario por diversas razones técnicas y económicas que serán someramente enumeradas a continuación:

2.a.- Brindará acceso directo a establecimientos rurales ubicados sobre la costa del canal, especialmente los ubicados entre Almanza y Punta Paraná, en donde existe un sector de tierras fiscales en el cual se está planificando el uso del suelo a los fines de destinarlo - en el marco de la Ley 313 - a actividades productivas y residenciales no permanente. (En este punto bien cabe la siguiente aclaración: es cierto que dichos establecimientos tienen actualmente acceso desde Ushuaia a través de la ruta 3, la ruta



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida

e Islas del Atlántico Sur

República Argentina

FISCALIA DE ESTADO

complementaria j y - desde Almanza - la ruta provincial 20; pero es de destacar que con la apertura del tramo costero desde Ushuaia, en muchos casos las distancias se reducirán hasta casi la mitad, mejorando notoriamente la accesibilidad en invierno).

2.b.- Permitirá un acceso más dinámico a puestos de control ubicados sobre la costa del canal de Beagle (Prefectura Naval Argentina).

2.c.- Desde el punto de vista del turismo, la ruta es de una necesidad imprescindible para poder "entrar en el siglo XXI al menos con UN circuito turístico", tal como lo sostiene Daniel Leguizamón en su opúsculo "Opinión del IN. FUE. TUR. en relación a la construcción de la ruta provincial N° 20", (el subrayado UN es del original). Más adelante agrega Leguizamón que no existe una varita mágica que nos permita crecer sin consecuencias, por lo que no "podemos evadirnos de la realidad y entrar en la pueril contradicción de propender a un crecimiento de la afluencia turística, propiciado por una sociedad que necesita nuevas alternativas para sostener a su creciente sector activo, y por otro, quedarnos en la actitud nostálgica y sentimental de pretender que nada cambie (...) En términos de planificación (turística), crecer en número de turistas significa, indefectiblemente, crecer en infraestructura (entre ellas la vial)" ... (fs. 116/7).

"... Respecto de la tendenciosa afirmación de FT por la cual el proyecto de la ruta 20 sobre la traza costera ha sido realizada en relación directa con los trabajos de exploración que realiza la empresa Polimet, caben señalar las siguientes consideraciones:

7.a.- La decisión de realización de la ruta 20 costera se remonta a un relevamiento realizado por la Dirección Provincial de Vialidad a partir de 1995 en distintos organismos provinciales y nacionales. El trabajo se pudo concretar a partir del convenio 2358 entre la Provincia y Vialidad Nacional, por el cual se modificó el proyecto de pavimentación de la ruta tres, no solamente mejorando su traza, sino disminuyendo el impacto ambiental y, además, abaratando la obra. Con el ahorro producido se convino en pavimentar la Avda. Alem y abrir la ruta 20 en un primer tramo de 3 Km.

7.b.- La empresa Polimet ha solicitado en el ámbito de la Subsecretaría de Recursos Naturales y Ambiente Humano el otorgamiento de ocho zonas para la realización de cateos exploratorios de minerales de primera y segunda categoría. En tal sentido ya ha realizado estudios en dos zonas, para el primero estuvo asentada en Las Cotorras en la temporada 1995/96, y para el segundo al costado del "camino del ejército" en la temporada 1996/97. A la fecha la empresa ya ha levantado el campamento, tal como consta en el acta que se adjunta al presente.

7.c.- La ubicación del campamento y el helipuerto (que figuran como C y H en el plano adjunto) se realizó sobre lugares ya previamente abiertos con motivo de la construcción del camino. Por ejemplo, el lugar en donde estaba el campamento de Polimet es el mismo en donde se asentó el campamento de la unidad del ejército que participó en la apertura del camino.

7.d.- La afirmación del FT que dice que la empresa "tiene instalado un helipuerto, con un helicóptero operando supuestamente en prospección minera, de cuya actividad (la del helicóptero)-aparentemente

[Firma]

ES COPIA DEL ORIGINAL
[Firma]

las autoridades correspondiente no tienen noticias", es totalmente falaz y tendenciosa. No solamente la actividad estaba permitida, en el marco del Código Minero Nacional, por la SSRNyAH (se adjunta copia del instrumento legal correspondiente) sino que, además, estaban autorizados no solamente el equipamiento, sino también los vehículos terrestres y el helicóptero. Además la operabilidad del helicóptero fue autorizada por la Dirección de Tránsito Aéreo, por encontrarse dentro de las cinco millas de la torre del control del aeropuerto de Ushuaia.

7.e.-Teniendo en cuenta que las ocho zonas a catear autorizadas por la SSRNyAH ocupa una superficie mucho más amplia que la del sector explorado, la próxima temporada seguramente la empresa pedirá autorización para asentarse en otro lugar que esté más cerca de la nueva zona a explorar. Esto indica que la empresa ubica los sucesivos campamentos en función de sus zonas de cateo, y que surgen de su propio plan de trabajo, sin que medie una especie de demoníaca confabulación entre empresas inescrupulosas y funcionarios corruptos como parece surgir de las consideraciones de la Sra. Ramaciotti. Por todo lo anteriormente expuesto queda perfectamente claro que no existe ninguna vinculación entre la traza costera de la ruta 20 con los trabajos exploratorios de la empresa Polimet. Solamente hubo una coincidencia temporal entre la instalación del campamento y la audiencia pública que prevee la Ley 55, ya que todos los estudios para la apertura son muy anteriores - inclusive - a los pedidos de cateo de la empresa." (fs. 119/20).


También en este caso, entiendo que las explicaciones brindadas por los funcionarios de la Provincia deben considerarse satisfactorias, no encontrando elementos de juicio que sustenten la duda planteada por la denunciante en cuanto a los verdaderos motivos de la construcción de la Ruta Provincial N° 20.

Por último, en la denuncia se solicita "... establecer la responsabilidad administrativa y patrimonial de los funcionarios que la autorizaron ..." (fs. 2), haciéndose referencia a la denominada ruta del ejército.

Al respecto, el Secretario de Desarrollo y Planeamiento informa que "... oportunamente se ha realizado un sumario administrativo que ha concluido con la desafectación de la administración pública provincial de dos agentes de planta que en su momento tuvieron algún tipo de participación en la adjudicación de la obra ..." (fs. 119).

Por lo hasta aquí expuesto, es opinión del suscripto que debe desestimarse la denuncia presentada, por lo que a efectos de materializar la conclusión a la que se ha arribado, deberá dictarse el pertinente acto administrativo, el que con copia certificada del presente, deberá notificarse a la denunciante; al Sr. Presidente de la Dirección de Vialidad y al Sr. Secretario de Desarrollo y Planeamiento.-

DICTAMEN FISCALIA DE ESTADO N° 043 197.-
FISCALIA DE ESTADO - Ushuaia, 25 JUN 1997


DR. VIRGILIO J. MARTÍNEZ DE SUCRE
FISCAL DE ESTADO
Provincia de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur