



Región de Los Ríos
GOBIERNO REGIONAL
Corporación Regional de
Desarrollo Productivo



ESTUDIO DE CARACTERIZACIÓN Y FOMENTO DEL DESARROLLO NÁUTICO DE LA REGIÓN DE LOS RÍOS

1° INFORME TÉCNICO “LÍNEA BASE”

PARTE I

LABORATORIO DE ESTUDIOS URBANOS – UNIVERSIDAD DEL BÍO-BÍO
CORPORACIÓN DE LOS RÍOS – REGIÓN DE LOS RÍOS



UNIVERSIDAD DEL BÍO-BÍO





ÍNDICE

ÍNDICE	2
INTRODUCCIÓN.....	4
CAPÍTULO 1 APROXIMACIONES GENERALES AL ESTUDIO	6
1.1. Planteamiento de la problemática y breve estado del arte.....	7
1.2. Área de estudio; La Región de Los Ríos, Chile.....	10
1.3. Enfoque metodológico y fuentes utilizadas.....	12
CAPÍTULO 2 UNA MIRADA A LA NÁUTICA CONTINENTAL	29
2.1. Rutas y Campeonatos Náuticos a escala Continental.....	30
2.1.1. <i>Rutas Turísticas en Sudamérica</i>	35
2.1.2. <i>Rutas deportivas y Campeonatos más relevantes en Sudamérica</i>	39
2.1.3. <i>Consideraciones finales de la mirada</i>	46
2.2. Ciudades notables y modelos de gestión de borde de agua con vocación náutica en América Latina.....	48
2.2.1. <i>Malecón 2000, Guayaquil Ecuador</i>	49
2.2.2. <i>Puerto Madero, Buenos Aires Argentina</i>	50
2.2.3. <i>Puerto Maravilla, Río de Janeiro, Brasil</i>	53
2.2.4. <i>Punta del Este, Uruguay</i>	55
2.2.5. <i>Rosario, Argentina</i>	57
2.2.6. <i>Conclusiones</i>	60
CAPITULO 3 CHILE, PAÍS NÁUTICO	64
3.1. Legislación y normativa que rigen la actividad náutica.....	65
3.1.1. <i>Definiciones legales</i>	65
3.1.2. <i>Concesiones marítimas y normas sectoriales</i>	77
3.2. Campeonatos, organizaciones y rutas náuticas nacionales.....	86
3.2.1. <i>Campeonatos nacionales relevantes</i>	86
3.2.2. <i>Organizaciones y rutas náuticas nacionales</i>	97
3.2.3. <i>Conclusiones generales de los deportes náuticos practicados en nuestro país</i>	102
3.3. Ciudades náuticas.....	103
3.3.1. <i>Norte; Iquique</i>	104
3.3.2. <i>Centro; Viña del Mar</i>	107
3.3.3. <i>Sur; Villarrica, Valdivia, Frutillar, Puerto Varas y Puerto Montt</i>	110
3.3.4. <i>Conclusiones</i>	120
CAPITULO 4 LOS RÍOS EN CIFRAS; ALGUNOS DATOS REGIONALES RELEVANTES PARA EL ESTUDIO EN LO AMBIENTAL, ECONÓMICO, SOCIAL Y NORMATIVO	122
4.1. Territorio medioambiental; caracterización general de una región particular.....	123

4.1.1. <i>Ámbito Físico - Ambiental</i>	123
4.1.2. <i>Hidrografía y cuencas</i>	129
4.1.3. <i>Definición de cursos navegables en la Región de Los Ríos</i>	135
4.1.4. <i>Riesgos ambientales</i>	140
4.2. <i>Territorio económico; usos de suelo, atractivos turísticos declarados y equipamientos</i>	147
4.2.1. <i>Industria forestal, acuícola y otras</i>	153
4.2.2. <i>Atractivos naturales y culturales declarados</i>	154
4.3. <i>Territorio social; algunas especificidades de las organizaciones de base territorial</i>	179
4.3.1. <i>Actores sociales relevantes; primera aproximación</i>	179
4.3.2. <i>La componente indígena</i>	183
4.4. <i>Territorio regulado; instrumentos de planificación territorial vigentes en la región</i>	184
4.4.1. <i>Alcance nacional y regional; SNASPE, ERD</i>	185
4.4.2. <i>Jurisdicción intercomunal</i>	204
4.4.3. <i>Comunales, PRC, Seccionales, PLADECOS y plan estratégico</i>	219
4.4.4. <i>Consideraciones finales del territorio regulado de la Región de Los Ríos</i>	247
CAPÍTULO 5 APROXIMACIÓN AL TERRITORIO REGIONAL DESDE UN ENFOQUE NÁUTICO	254
5.1. <i>Rutas náuticas regionales; historia y actualidad</i>	255
5.1.1. <i>Rutas Náuticas regionales; Historia</i>	255
5.1.2. <i>Rutas Náuticas regionales; Actualidad</i>	270
5.2. <i>Análisis; de las Sub-subcuencas a los Espacios Geográficos de Desarrollo Náutico</i>	279
5.2.1. <i>Sub-subcuencas hidrográficas de la región</i>	279
5.2.2. <i>EGDN y su caracterización</i>	346
5.2.3. <i>Espacios con potencialidad incipiente</i>	412
5.2.4. <i>Alternativas de estructuración para la red de desarrollo náutico regional</i>	417
ÍNDICE DE FIGURAS	421
Diagramas.....	421
Graficos.....	421
Fotografías	422
Ilustraciones	424
Tablas.....	425

INTRODUCCIÓN

Tal y como plantearon las bases de licitación del presente Estudio de Caracterización y Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos, el turismo es una de las actividades económicas que pese a las recesiones y vaivenes de la economía local y global, presenta tasas de crecimiento sostenido, siendo considerado un factor de cambio en las condiciones socioeconómicas de los territorios. En este mismo documento se expone al turismo de intereses especiales, como uno de los más relevantes a nivel mundial, concepto estructurado en torno a la idea de “experiencia” (SERNATUR, 2013).

En el marco antes mencionado, se argumenta el interés de las zonas costeras en el desarrollo turístico y lo importante que resultaría el turismo náutico, tanto por la puesta en valor de los recursos naturales y culturales involucrados, revalorizando destinos, como por la entronización que este lograría entre ciudadano, naturaleza y deporte, apelando con ello a un desarrollo sostenible de áreas litorales, procurando convergencia entre sectores públicos, privados y sociedad civil, con estrategias socialmente participativas, económicamente sinérgicas y ambientalmente sostenibles.

Existen autores que enmarcan y fijan el moderno aumento de la industria turística a la aparición y expansión de internet; en un mundo en que todo se vuelve digital, lo no digitalizable cobra mayor valor; uno puede bajar música de internet pero no puede bajar la experiencia de estar en un mega-concierto, uno puede descargar imágenes de parajes únicos, pero no puede descargar la experiencia de estar ahí, de recorrerlos, de encontrarse con su gente y cultura. De este modo, mientras lo digital baja de valor, lo no digitalizable se vuelve más buscado y valorado (Ascher, 2003). En este contexto, las actividades náuticas, ya sean deportivas o recreativas, son una forma de inmersión experiencial, tanto en lo natural

como cultural, modo de aproximarse y relacionarse a un determinado territorio.

Así, en un contexto global y de país, marcado por un aumento sostenido de los ingresos per cápita y del porcentaje que estos destinan a recreación, más la valorización de experiencias singulares que no pueden ser reducidos a un lenguaje digital, el turismo de intereses especiales, y dentro de ello el mundo de lo náutico, se levanta como una industria de gran perspectiva en el mediano y largo plazo. Cuestiones que posicionan a la Región de los Ríos, tanto en lo costero como ribereño y lacustre, como un territorio de riqueza inigualable, proyectándose como uno de los principales destinos náuticos a nivel nacional y sudamericano. Y esto no sería solo por las grandes condiciones para lo náutico, sino también por el gran acervo medioambiental y cultural que posee el territorio, llevando la experiencia de lo náutico a nuevos horizontes.

A lo anterior habría que agregar, la existencia de una industria naval-náutica que también es parte de la realidad local, yendo desde la tradicional carpintería de ribera a la gran industria, como ASENNAV, panorama completado por pequeñas industrias y empresas de servicios, como la metalmecánica encargada de la construcción de partes y pieza, o las oficinas encargadas del diseño de embarcaciones.

De este modo, el presente acápite es el primer informe del Estudio de Caracterización y Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de los Ríos, y tal como se consigna en el inciso 1.1, El encargo; temas y claves, apartado “a” de los Antecedentes presentados como parte de la Oferta Técnica elaborada por el Laboratorio de Estudios Urbanos, de la Universidad del Bío-Bío, LEU-UBB se compromete a elaborar un: “Diagnóstico de la situación actual del desarrollo náutico regional”. Aquí, se actualizará la situación del deporte náutico regional, en términos de infraestructura disponible,

lugares y rutas de práctica, escuelas, eventos y campeonatos, pero también desde el punto de vista de las tiendas especializadas e industria. Se dispondrá del marco normativo que rige este tipo de actividades y sus infraestructuras, se catastrará y cualificará las instalaciones actuales, se analizarán y clasificarán los recursos existentes, se identificarán las potencialidades y restricciones para la proyección de la actividad. Todo lo anterior será presentado tanto en un expediente escrito, como cartográfico, georreferenciando los levantamientos realizados tanto en el trabajo de gabinete como en terreno.

Del mismo modo, y a forma de complementación de lo ya expuesto, el inciso 1.3 Objetivos estructurales de la propuesta, apartado “a”, propone “Caracterizar la situación actual del desarrollo náutico en la Región de Los Ríos y su capacidad competitiva,

tomando especial consideración por sus atributos, dotación de equipamiento, potencialidades, restricciones, indicaciones normativas, ventajas comparativas y competitivas en relación a su competencia, entre otros. Igualmente, bajo el mismo título pero en el apartado “c”, se consigna el interés de “Identificar las áreas preferentes a nivel regional para el aprovechamiento y proyección del desarrollo náutico a nivel de mar, ríos y lagos; considerando para ello criterios de localización, acceso a servicios y actividades turísticas actuales y potenciales, entre otros.

Finalmente, se consignó que el presente Diagnóstico se realizaría a partir de la información disponible en las reparticiones regionales, provinciales y comunales de los servicios públicos e instituciones privadas vinculadas a la actividad náutica, más la información que pueda ser levantada en terreno.

CAPÍTULO 1

APROXIMACIONES GENERALES AL ESTUDIO

Este acápite consiste en dar una primera mirada al planteamiento de la problemática que hay detrás de un estudio de este tipo, citando algunos referentes en una suerte de estado del arte que ayudará a enriquecer la propuesta original; en segundo término se definió y caracterizó en líneas gruesas el área de estudio, la Región de Los Ríos, Chile; se prosigue con una sucinta pero necesaria exposición del enfoque metodológico utilizado para el levantamiento, análisis diagnóstico y representación de datos, como también las fuentes utilizadas para ello, finalmente se cierra con la presentación de la estructura y objetivos de este primer informe.

1.1. Planteamiento de la problemática y breve estado del arte

La Real Academia Española, define náutica como lo perteneciente y relativo a la navegación, o como ciencia o arte de navegar, a lo que se puede añadir su aplicabilidad a cualquiera de los tres escenarios posibles; lacustre, fluvial o marítimo, ya sea propulsado por tracción humana, fuerza del viento o motor (CORFO, 2006, citado en Base de licitación: “Estudio de Caracterización y Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos”). Sin embargo, el presente estudio consideró que esto no se agotaba aquí, siendo plausible, y necesario, dar un par de definiciones más, consideradas relevantes para ampliar la discusión más allá de los márgenes definidos por lo náutico.

El “Estudio de Caracterización y Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos”, tiene como objetivo central, el desarrollo náutico, idea que tiene a su vez dos componentes, desarrollo y náutico. Reglón seguido, si se tuviera que dar una definición de desarrollo, acorde a las expectativas, esta se explicitaría como proceso en el que lo social se integra con lo económico, donde la distribución de renta y la riqueza no evolucionan de modo paralelo, sino que forman parte de una dinámica común provocada por las decisiones de inversión hacia el incremento de productividad y competitividad, esto con el objetivo de resolver los problemas locales mejorando el bienestar de la sociedad (Vazquez-Varquero, 2002). En síntesis, el desarrollo está ligado a las decisiones de inversión, a la productividad y competitividad, pero no como un fin último, sino como medios para lograr el bienestar de la sociedad.

Pero lo náutico, no solo es todo lo perteneciente o relativo a la navegación (RAE), también es en sí mismo un recursos turísticos, es decir, es parte de los elementos naturales, paisajísticos, geográficos, o cualquier manifestación de la vida humana, histórica o actual, que pueden motivar y generar un desplazamiento para su contemplación y disfrute. (Padin & Aboy, 2010; Valls, 2004). Y si bien en todo lugar puede haber recursos turísticos, no todos llegan a convertirse en productos turísticos, dado que esto último implica la existencia de una combinación de prestaciones y ofertas que proporcionan al

demandante una experiencia que va en directa respuesta a sus expectativas y motivaciones. En otras palabras las grandes condiciones náuticas son a todo evento un recurso turístico, pero no siempre son un producto turístico, en tanto no siempre se poseen servicios y equipamientos complementarios adecuados.

Ahora bien, el turismo se beneficia de la capacidad de consumo de los turistas, y esta a su vez está directamente relacionada al capital humano de sus visitantes. Planteado esto, es posible decir que existen estudios que vinculan los eventos deportivos a la movilización de personas con alto capital humano, que en general se desplazan con familias, amigos y equipos técnicos cuando son competidores, y que en promedio suelen estar al menos 4 días en los destinos, generando efectos multiplicadores en la economía local (Robertson, Guerrier & Tyler, 2003; Santana & Ávila, 2011).

En otras palabras, el desarrollo náutico, en tanto recurso turístico, apela a decisiones de inversión estratégicas que no solo lo consoliden como un producto turístico, sino que también incentiven la productividad y competitividad local, promoviendo una mejora sostenida del bienestar. Prosiguiendo con el hilo argumental, e independiente si el desarrollo náutico está en una condición de recurso o producto, este debiese apuntar a ser entendido como una forma de desarrollo endógeno, es decir, a ser llevado como un proceso de crecimiento y cambio estructural, donde la organización del sistema productivo, la red de relaciones entre los actores, las actividades, las dinámicas de aprendizaje y el sistema sociocultural determinan los procesos de cambio.

El desarrollo náutico, en los términos hasta aquí expuestos, se enmarcaría dentro de una de las 7 ramas del turismo (Pedreño-Muñoz, 1996) (Fig.1), el deportivo, distinguiendo entre aquel de práctica deportiva y el de espectáculo deportivo. Sin embargo, no se puede desconocer que el área de estudio, y como gran parte del sur de Chile, se caracteriza hoy en día más por el turismo de naturaleza que por cualquier otro, es decir, con visitantes cuya principal

motivación es la realización de actividades recreacionales o de esparcimiento y el conocimiento de los recursos naturales del área (Roman&Nahuelhual, 2009; Nahuelhual & Núñez, 2010).

Se estima que para el año 2020, los flujos de ecoturistas globales llegaran a 462 millones, representado un 30% del total global de turistas (Gomez&Martinez, 2009). En Chile, solo en la última década, las visitas de turistas vinculadas a naturaleza, alcanzó un aumento del 75% (CONAF, 2008; Roman & Nahuelhual, 2009; Hermosilla, Peña-Cortes, Gutiérrez & Escalona, 2011). Se mencionan estos datos, como una cuestión relevante al momento de acercarse a una propuesta de desarrollo náutico, especialmente cuando el recurso acuático se encuentra en su gran mayoría próximo a áreas naturales de belleza escénica significativa. Es decir, la idea de una náutica de naturaleza, el practicar deportes náuticos como una forma de experimentar la naturaleza, se ve de una gran proyección.

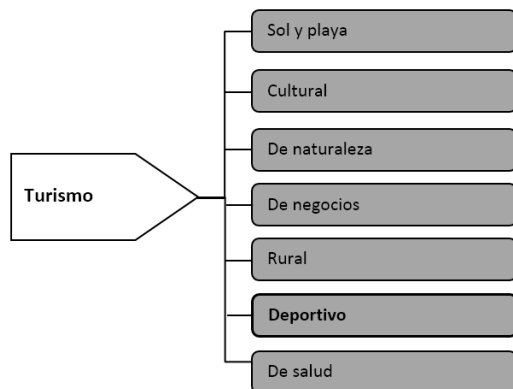


DIAGRAMA 1: TIPOS DE TURISMOS MÁS RECONOCIDOS

Fuente: Pedreño-Muñoz, 1996

En estudios realizados en Parques Nacionales del sur de Chile, se pone en evidencia la importante brecha entre los excedente del consumidor destinados para actividades de bosque (USD 176), frente a los que destina para actividades de agua (USD 46), indicando que los beneficios que los visitantes obtienen por participar de actividades vinculadas al bosque nativo son significativamente mayores a aquellos obtenidos por realizar actividades vinculadas al agua (Nahuelhual & Núñez, 2010). Esto arroja dos

reflexiones relevantes, la primera es que el sur de Chile es conocido más por su capital natural que náutico, y en segundo lugar, el espacio de expansión para el desarrollo de productos náuticos es significativo.

La Región de Los Ríos, y su capital Valdivia, pese a tener condiciones excepcionales para el desarrollo de actividades náuticas, no posee una estrategia de desarrollo que entregue insumos y lineamientos de acción definidos por escenarios deseables, objetivos y metas a mediano y largo plazo, generando espacios de convergencia e interacción entre los distintos actores.

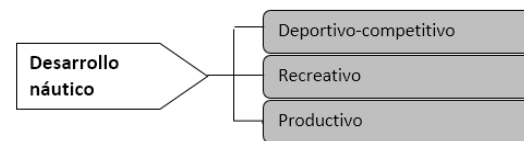


DIAGRAMA 2: LÍNEAS DE DESARROLLO NÁUTICO.

Fuente: elaboración propia

En síntesis, la problemática se circunscribe a generar un instrumento indicativo que entregue insumos para la toma de decisiones informada, favoreciendo la inversión estratégicas, eficiente y efectiva, para hacer de lo náutico no solo un recurso, sino un producto turístico consolidado e inclusivo, capaz de entronizar con el turismo de naturaleza asentado en la región y con los intereses de la comunidad local. Pero también debe proveer lineamiento que procure la mejora sostenida de la productividad y competitividad de la industria y el deporte náutico local. Así, el desarrollo náutico, básicamente, tiene tres líneas claramente definidas; la deportiva, recreativa y productiva.

Breve estado del arte en estudios similares

Antes de comenzar el levantamiento de información, y generar el corpus del informe 1, se realizó un barrido a estudios que por su condición de recientes y accesibilidad de antecedentes, sirvieron para establecer una somera aproximación al estado del arte en torno a estos. Identificando ciertas coincidencias, como por ejemplo; la gran mayoría se circunscribe a favorecer el desarrollo del turismo náutico, tanto en su vertiente recreativa como deportiva, puntualizando en el crecimiento y

apalancamiento de las instalaciones existentes, proponiendo nuevos equipamientos que permitan su potenciamiento tanto específico como de actividades complementarias (CORFO, 2006; Comisión de Coordinación y Desarrollo Regional de Algarve y Unión Europea, 2008; Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia, 2013; Ministerio de Turismo y Deporte de Uruguay, 2011). Otra característica común, es que todos los estudios generan un marco de información territorial y turística, traducidos en inventarios actualizados de instalaciones, definiendo áreas estratégicas como eje de planificación que integren al entorno y población local.

Sin embargo, de los documentos revisados, el único en tocar, aunque solo tangencialmente, la cuestión de la industria náutica, es el Plan Nacional de Turismo Náutico de Colombia (Colombia, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2013), el cual sugiere la organización de la industria en clústeres, creando nuevos proyectos de instalaciones y actividades relacionadas a la industria náutica.

Otros estudios, como El Plan Nacional de Turismo Náutico de Uruguay (Uruguay, Ministerio de Turismo y Deporte, 2011), se detienen en la diversificación del turismo para evitar su estacionalidad, con lo que se sugiere la instauración de rutas y recorridos turísticos, sobre todo apuntando al área fluvial, así como la creación de polos de actividad náutica; preocupándose de la infraestructura existente, proponiendo su ampliación, rehabilitación, o construcción. Igualmente propone abrir los puertos a las ciudades y su gente, integrando el Turismo Náutico a otras áreas como el patrimonio o la gastronomía.

Por su parte, el Plano Estratégico do Turismo Náutico na Baía de Todos-os-Santos (Salvador de Bahía, Brasil, Secretaría de Turismo – Superintendencia de Inversiones en Polos Turísticos, 2010), se centran en la localización y características de la oferta disponible en infraestructura náutica, catastrando sus

alrededores en cuanto a equipamientos, sectores naturales, puntos históricos y patrimoniales de interés, lo que se plasma tanto a nivel descriptivo como planimétrico. En la misma línea, tanto el caso de estudio de Perfil e Potencial Económico-social do Turismo Náutico Algarve (Faro, Portugal, Comisión de Coordinación y Desarrollo Regional de Algarve y Unión Europea, 2008), como del Análisis y Metodología para el Estudio del Sector Turístico de una Comarca, el caso del Bajo Segura (Alicante, España, Patronato Provincial de Turismo Costa Blanca de la Diputación de Alicante - Secretaría General de Turismo, 1996-1997), el énfasis estuvo en identificar el potencial de estructuración de las actividades náuticas con la oferta disponible en el territorio cercano, inventariando los recursos existentes que van desde el patrimonio hasta la infraestructura, construyendo un listado con lugares de potencial explotación turística.

Un énfasis distinto a los anteriores, se aprecia en Nautical Tourism Development Strategy of the Republic of Croatia 2009-2019 (Zagreb, Croacia, Ministerio del mar, transporte e infraestructura y Ministerio de Turismo, 2008), donde la mirada está en la identificación de las amenazas al ambiente y su biodiversidad, asociados al Turismo Náutico y los escenarios de desarrollo, evaluando los principales problemas de las zonas relevantes.

En el estudio denominado, Elaboración de un Inventario o Catastro de Sitios con Aptitud para el Desarrollo de la Pesca Recreativa en la Región de Los Lagos (Chile, SERNATUR Los Lagos 2013), se elaboraron fichas turísticas descriptivas, creando documentos de 25 localidades que reúnen condiciones para operar o ser explotables, con descripciones escritas y fotográficas, las que incluían aspectos como los servicios básicos, equipamiento, servicios, etc., generándose cartografías temáticas con información geográfica y su oferta, mediante la elaboración de mapas con recursos ícticos, operadores y servicios.

1.2. Área de estudio; La Región de Los Ríos, Chile

Surgida en el 2007, producto de la división de la Región de Los Lagos, la Región de los Ríos se ha consolidado rápidamente en una región con grandes atributos naturales, culturales y una reconocida industria naval a nivel país. Su capital, Valdivia, es internacionalmente conocida por su río navegable.

La región se organiza político-administrativamente en dos provincias, Valdivia y Ranco, la primera tiene a Valdivia como cabecera provincial, pero también tiene a las comunas de Corral, Lanco, Los Lagos, Máfil, Mariquina, Paillaco y Panguipulli. La segunda tiene a la ciudad de La Unión como cabecera provincial, a la que se suman las comunas de Futrono, Lago Ranco, y Río Bueno.

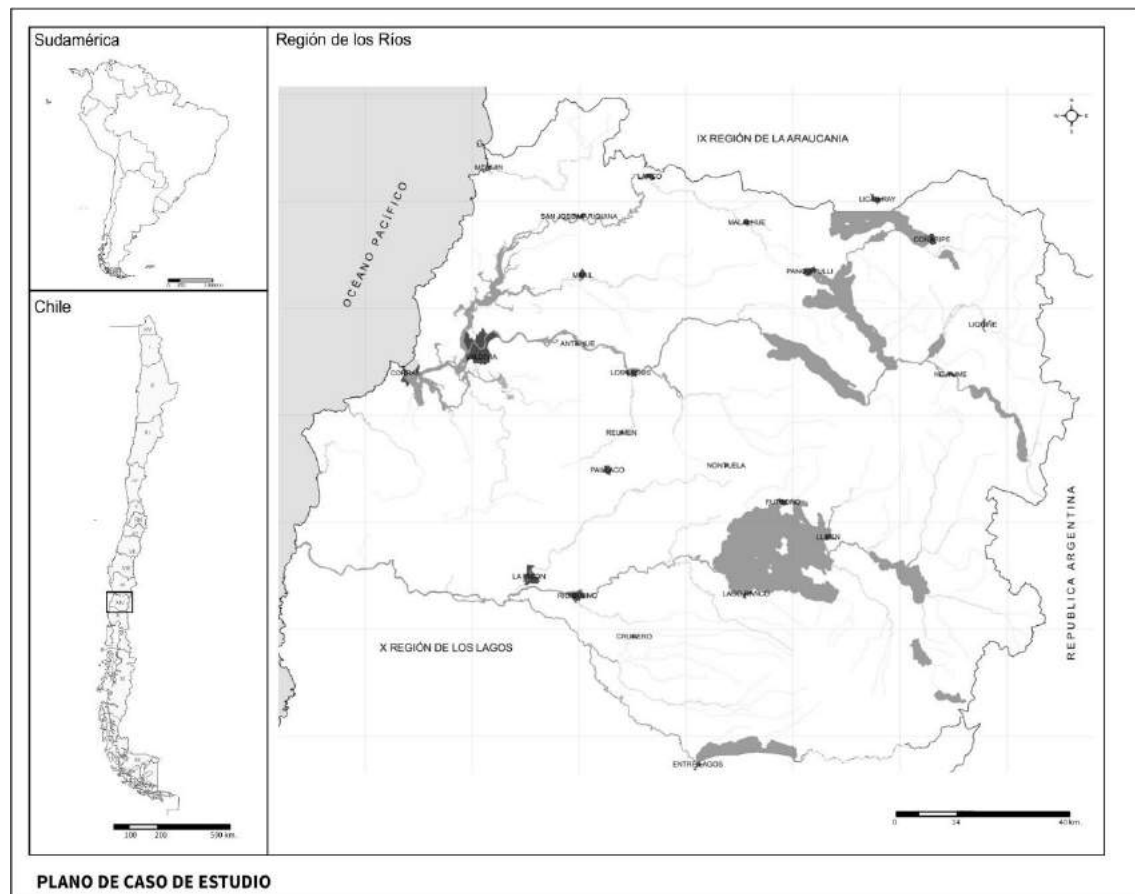


ILUSTRACIÓN 1: ÁREA DE ESTUDIO.

Fuente: Elaboración propia

La región tiene una superficie de 18.429,5 km² y una población al 2012 de 364.592 (CENSO, 2012) y cuya proyección al 2014 se estima en 401.548 habitantes (INE, 2014). Por su parte la Provincia de Valdivia, al norte de la región, tiene una superficie de 10.197,2 km², y posee una población de 259.243 habitantes.

La Provincia del Ranco tiene una superficie de 8.232,3 km² y una población de 97.153 habitantes.

Dato relevante que ayuda a caracterizar el área de estudio, es el ingreso per cápita, mientras el valor nacional bordea los \$180.000, el de la Región de los

Ríos está en \$131.800, ubicándose por debajo del promedio nacional (INE, 2010).

Finalmente, y como corolario de la presentación del área de estudio, tal y como señalan los últimos informes territoriales, en la Región de Los Ríos, existen tres destinos prioritarios de desarrollo turístico, Panguipulli Sietelagos, Lago Ranco y

Valdivia-Corral. El 2015 el destino Valdivia-Corral se ubicó en el segundo lugar a nivel nacional con un 85% de ocupabilidad, lo que significa un aumento 14,4 puntos más que el mismo periodo del año 2014; Sietelagos, arrojó un 75,2%, 17,3 puntos más que el 2014, y la Cuenca del Ranco marcó un 70,7%, subiendo 11,3 comparados con el mismo periodo del año pasado (SERNATUR, 2015).

1.3. Enfoque metodológico y fuentes utilizadas

El enfoque metodológico elaborado para el levantamiento de la Situación Base del Desarrollo Náutico Regional, o si se quiere línea base o diagnóstico territorial, contempla al menos los siguientes productos y etapas, sucesivas en el tiempo:

1. Identificación y levantamiento información existente en las distintas reparticiones públicas regionales y organizaciones privadas, vinculadas al desarrollo náutico local.
2. Homologación contenido y formato de la información previamente recopilada en las distintas reparticiones públicas regionales y organizaciones privadas, vinculadas al desarrollo náutico local.
3. Recopilación de leyes, normativas, ordenanzas y disposiciones que rigen o inciden en el desarrollo náutico nacional, regional y comunal (leyes y normativas sectoriales, Planes de Inversión, Estudios de Conectividad, Estrategia Regional de Desarrollo ERD, Planes de Desarrollo Comunes PLADECOS, Planes Reguladores Comunes, PRCs, etc...).
4. Actualización catastro Físico y Funcional del equipamiento e infraestructura náutica regional (esta se georreferencia, definiendo atributos físicos y funcionales según inspección ocular, estableciendo tres estadios; bueno, regular y malo).
5. Identificación y catastro de lugares dentro de la región que acogen actividad náutica y aquellos con potencial para lo náutico.
6. Cartografías temáticas con la información georreferenciada, tanto la recopilada con fuentes secundarias, como la levantada en terreno.
7. Análisis crítico de las cartografías temáticas y generación de criterios para el cruce de variables cartográficas
8. Análisis crítico de cartografías compuestas
9. Diagnóstico y síntesis: Potenciales y Restricciones territoriales al Desarrollo Náutico.

10. Dossier informe escrito y legajo cartográfico Situación Base del Desarrollo Náutico Regional.

El diagnóstico de las potencialidades y restricciones de los distintos elementos y sistemas cartografiados, siempre en relación a la actividad náutica, tuvo en cuenta tres escalas de análisis, a saber: regional, subcuencas inmediatas y potenciales espacios geográficos de desarrollo náutico (EGDN). La correlatividad propuesta no solo es escalar, sino también desde la especificidad de la información contenida, yendo desde los datos generales a específicos. El primer criterio de delimitación es político-administrativo, el segundo hídrico-ambiental y el tercero de funcionalidad potencial, siendo cada uno objeto de análisis y discusión.

Una vez levantada toda la información de esta primera parte, tanto de gabinete como de terreno, y obtenidos los resultados, se tabularon e ingresaron al Sistema de Información Geográfica ArcGis 10.2. , para luego, y en mérito de cada área, ponderar los componentes, de acuerdo a si ellos constituyen potencialidades o restricciones al desarrollo náutico.

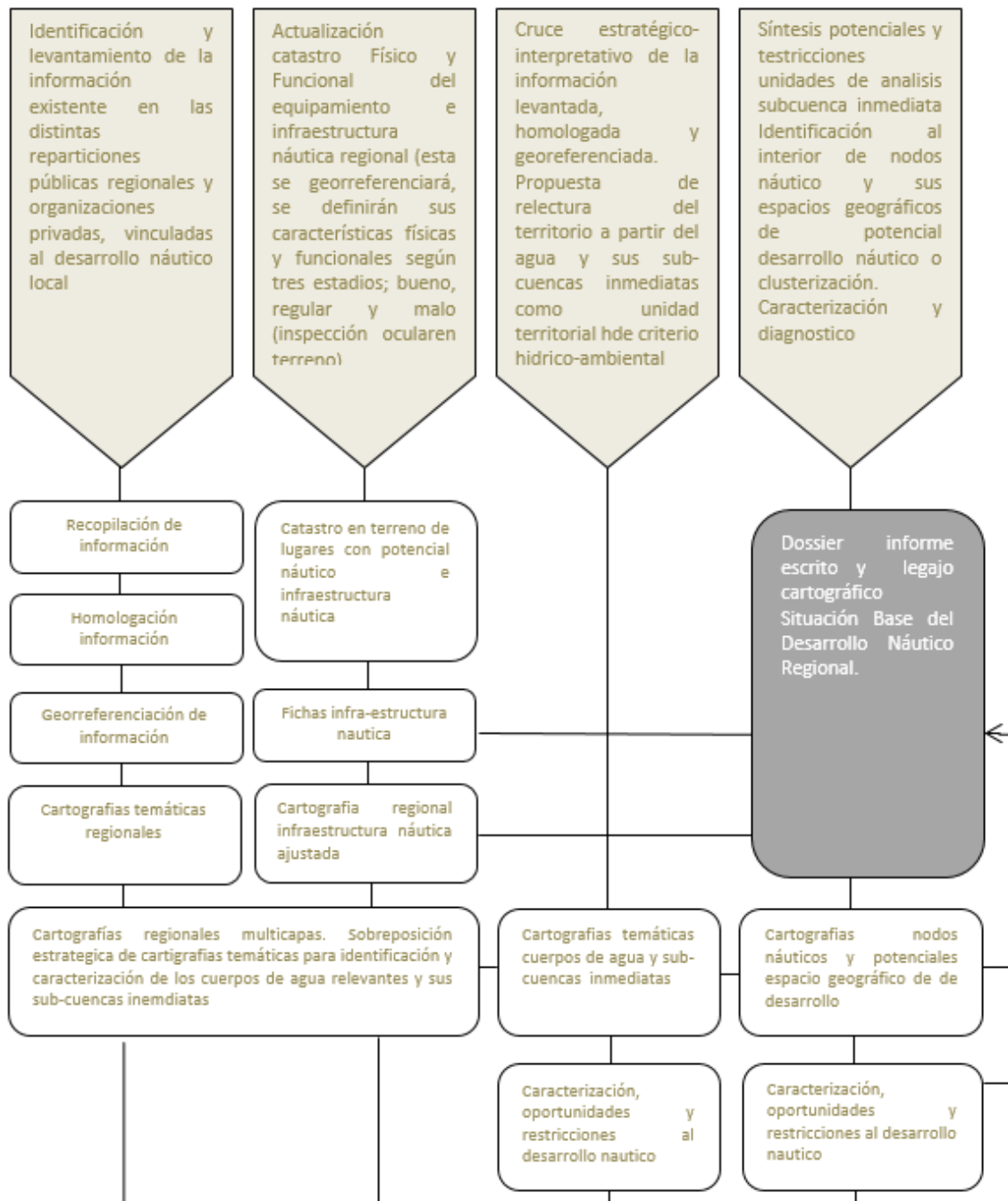
El material generado en la etapa diagnóstica se expresa tanto en términos escritos como cartográficos, construyendo mapas con la información levantada, de forma gráfica y comprensible, considerando, un primer juego de cartografías temáticas de escala regional, para lo cual se dispuso una capa de información, un plano; posteriormente se generó un segundo juego cartográfico en los cuales sobrepuso la información de forma estratégica e intencionada, varias capas, un plano, privilegiando información base, actividad náutica y cartografía de cuencas, sub-cuencas y micro-cuencas, a fin de establecer un primer criterio de lectura del territorio regional desde el agua y su unidad hídrico-ambiental mínima, las subcuencas inmediatas. Así se individualizan los principales cuerpos de agua desde el punto de vista náutico, estableciendo un área de correlación ambiental constituida por las subcuencas inmediatas, es decir, por aquellas subcuencas en contacto con el cuerpo de

agua en cuestión. Una vez definidos estos espacios, y explicitado el criterio hídrico-ambiental de las unidades, se generó un segundo juego cartográfico, que caracterizó estos espacios en las distintas capas de datos levantadas.

Una vez definidas y caracterizadas las áreas de correlación ambiental inmediata de los cuerpos de agua identificados, se procedió a un segundo cruce de planos, una segunda sobreposición de capas, privilegiando: (i) infraestructura náutica, pública y privada; (ii) equipamientos; y (iii) atractivos naturales y culturales. Identificando concentraciones y proximidades, y con ello una nueva y más reducida unidad espacial, cuyo eje central fue el potencial de correlación funcional que se puede dar entre la infraestructura náutica y los equipamientos, actividades y atractivos próximos a estas, definiendo áreas potenciales para encadenamientos productivos o potenciales clúster de diversidad.

A las concentraciones de infraestructura náutica, se nombró nodos náuticos, y a la definición de su territorio potencialmente funcional, el de Espacio Geográfico de Desarrollo Náutico (EGDN), que no es más que la definición de una hipótesis acerca de un espacio de oportunidad, para el encadenamiento de actores o clusterización, dada la proximidad geográfica y complementariedad de lo existente con lo náutico.

En resumen, La Línea Base Diagnóstica, identifica, caracteriza y georreferencia los centros de actividad náutica en la región, esto a través de la sobreposición de datos en dos tipos de áreas, de distinta escala, naturaleza y características: (i) una de criterio hídrico-ambiental, como son los espacios configurados por las subcuencas inmediatas; y (ii) otra funcional, definida por el potencial de encadenamientos productivos locales que se pueden generar.


DIAGRAMA 3: ETAPAS PROCESO DIAGNÓSTICO

Fuente: Elaboración propia

Dentro de las cartografías temáticas relevantes se consideraron: (i) infraestructura náutica pública, existente, en ejecución y proyectada; (ii) infraestructura náutica privada; (iii) infraestructura vial jerarquizada según su relevancia para la

actividad náutica regional, existente, en ejecución y proyectada; (iv) Equipamientos de hospedaje, alimentación y de servicios complementarios; (v) industria náutica; (vi) deportes náuticos; (vii) actividad náutica; (viii) atractivos naturales y

culturales; (ix) riesgos naturales, desborde de cauce, remoción en masa y volcánicos; (x) riesgos antrópicos definidos por las instalaciones de impacto ambiental; (xi) instrumentos de planificación territorial (xii) Usos de suelo; (xiii) condiciones de navegabilidad según norma y jurisdicción; y (xiv) cuencas, subcuencas y microcuencas; (xv) actores sociales que potencialmente pueden comparecer a una estrategia de desarrollo náutico.

A partir de las cartografías levantadas y las distintas capas de información georreferenciada, se generó un cruce de cartografías, a partir del cual se establece una primera unidad espacial de caracterización y análisis, las subcuencas inmediatas.

*Cartografía base + Infraestructura náutica
[público y privado] +navegabilidad+ cuencas,
sub y microcuenca*

Una vez establecidas todas las áreas de relación entre los cuerpos de agua y sus territorios inmediatos, y caracterizadas a partir de cartografías temáticas que ya se venía trabajando, se generó un segundo legajo cartográfica, producto del cruce

estratégico de estas y cuyo objetivo es definir nodos de actividad náutica, establecer sus espacios geográficos de desarrollo, e identificar oportunidades, restricciones y potencial identitario. De este modo el juego cartográfico fue el siguiente:

*Cartografía base + Infraestructura náutica
[público y privado] + atractivos naturales +
atractivos culturales + equipamiento*

Con este segundo cruce de datos se definió un nuevo polígono, que como ya se ha mencionado, no se plantea en torno a los cuerpos de agua, ni se limita en base a su relación hídrico-ambiental con el territorio, sino más bien se estructura a partir de la concentración de infraestructura náutica y se limita a partir de la proximidad con atractivos o equipamientos, factibles de encadenar productivamente, considerándose esto, factores claves que pudiesen precipitar el traspaso de lo náutico como recurso turístico a producto turístico complejo, clúster de diversidad complementaria. Así, la etapa diagnóstica involucra ordenar la información disponible, y actualizarla, generar nueva, identificar oportunidades y restricciones a lo náutico, en tres escalas de análisis; regional, hídrico-ambiental y funcional.

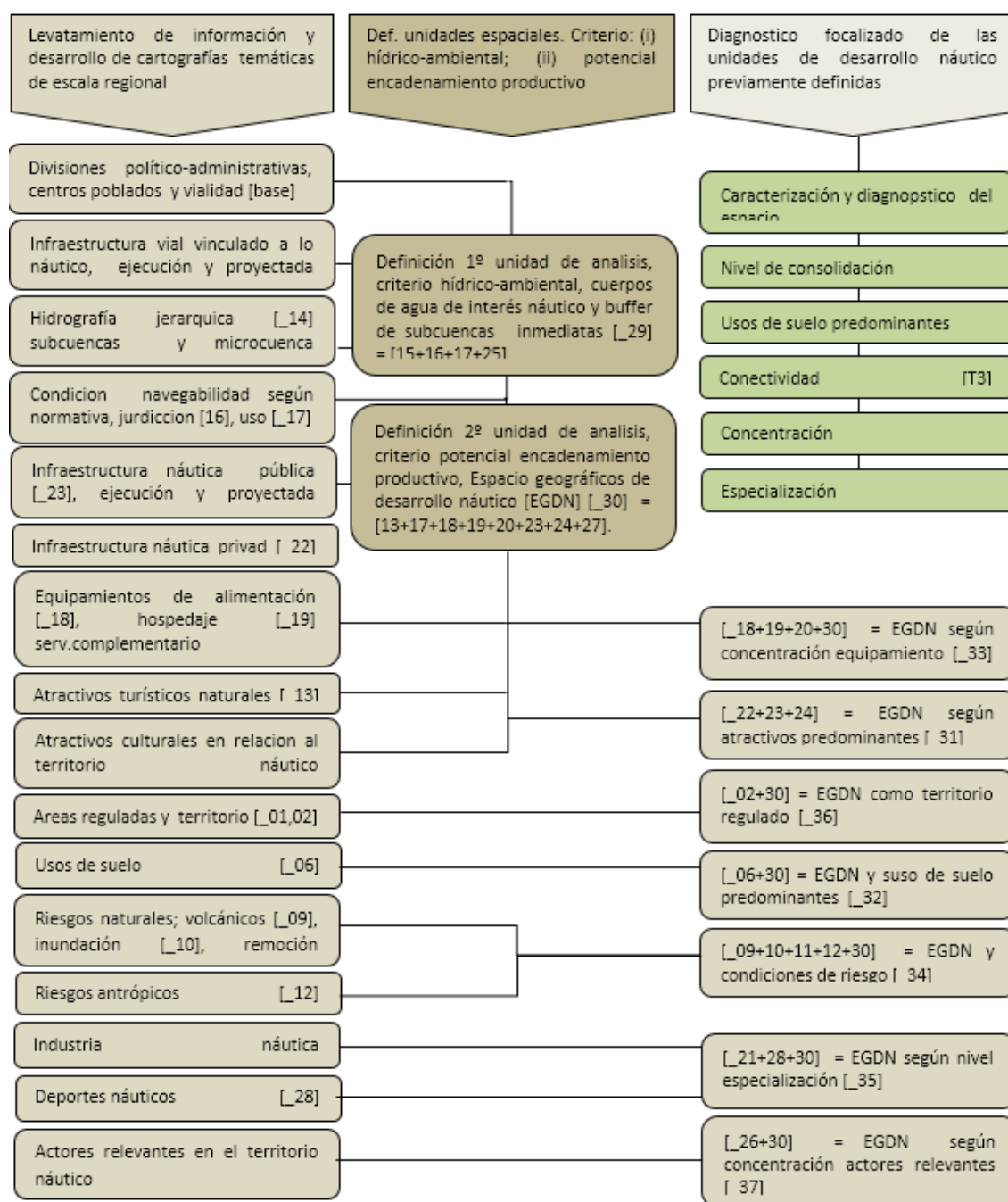


DIAGRAMA 4: CARTOGRAFÍAS TEMÁTICAS; REGIONALES, SUBCUENCAS Y ESPACIOS GEOGRÁFICOS DE POTENCIAL DESARROLLO NÁUTICO.

Fuente: Elaboración Propia

La figura anterior muestra las etapas con el cual no solo se fue acotando la escala geográfica del análisis y diagnóstico de lo náutico, sino también evidencia la intención de ver y comprender a la región desde

uno de sus recursos más preciados, el agua. También se muestra como las cartografías temáticas regionales se cruzan para poner de manifiesto las características principales con las cuales se espera

caracterizar el espacio náutico en sus distintas aproximaciones escalares. Características que se construyen mediante tablas que permiten sintetizar y disponer de manera ordenada e intencionada la información territorial levantada, visualizando a través de ellas, las principales potencialidades y restricciones que presenta el territorio con miras a la consolidación de una estructura regional de desarrollo náutico.

Las cartografías regionales se construyeron en base a la información disponible en las distintas reparticiones públicas consultadas, y lo levantado en terreno, información que se dispuso con una mirada intencionadamente selectiva, de ahí que en forma sucinta pero necesaria, se hace un breve recuento del método de confección cartográfica:

- a) Cartografía Vialidad jerarquizada desde la óptica náutica. En base a la selección de proyectos de índole náuticos del Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 Región de Los Ríos.
- b) Cartografía Cauces y cuerpos de agua según navegabilidad y deporte náutico practicado. Cauces y cuerpos de agua se ponen en valor según Ley de Navegabilidad n° 2.222, y reconocimiento en terreno de actividades náuticas en desarrollo. Estudio de Análisis de Demanda Infraestructura Portuaria y Turística Lacustre, caso Región de Los Ríos.
- c) Cartografía Cuencas, subcuencas y microcuencas. Las cuencas, subcuencas y microcuencas están definidas por la Dirección General de Aguas (DGA).
- d) Ellas están georreferenciadas en IDE, donde está la información del nombre asignado y su superficie.
- e) Lo que se hizo es relacionar las subcuencas y microcuencas con los cuerpos de agua superficial. La jerarquización de los ríos se hizo de acuerdo a los criterios de Horton y Strahler.
- f) Cartografía Infraestructura náutica pública. La infraestructura náutica levantada, se diferenció entre privada y pública. Esta última a su vez se diferenció en; existente, en ejecución y proyectada. A su vez, cada una de estas se dividió en 7 tipos: (i) muelles; (ii) rampas; (iii) costaneras; (iv) caletas; (v) embarcaderos; (vi) muros de

protección; y (vii) marinas. La fuente de información fue la Infraestructura Náutica de IDE Los Ríos y en base a estudio de Análisis de Demanda Infraestructura Portuaria y Turística Lacustre, caso Región de Los Ríos, más lo catastrado en terreno.

- g) Cartografía infraestructura náutica pública en ejecución y proyectada. Confeccionada en base a selección de proyectos de índole náuticos de Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 Región de Los Ríos, lo que fue cotejado con la recopilación en terreno de proyectos de náuticos en espacios de bordes.
- h) Cartografía Infraestructura náutica privada. Recorrido virtual Google Earth y reconocimiento en terreno.
- i) Cartografías de Equipamiento. Levantamiento de servicios registrados en Sernatur, bases de datos municipales y registro en terreno. Por su parte, el equipamiento existente se categorizó en: (i) hospedaje, (ii) alimentación, (iii) servicios complementarios, dando cada uno origen a una cartografía específica.
- j) Cartografías de atractivos naturales declarados. Confeccionada a partir de las bases de datos del Registro de atractivos naturales de Sernatur, sin embargo, se procedió a una selección en base a relevancia y proximidad a los cuerpos de agua importantes en términos náuticos. Los atractivos naturales en: (i) sitios SNASPE; (ii) santuario de la naturaleza ; (iii) reservas naturales privadas
- k) Cartografía de atractivos culturales declarados. Se construye a partir de las bases de datos del: Diagnóstico del Patrimonio Cultural Región de Los Ríos, Gobierno Regional de Los Ríos; archivo Consejos Nacional de Monumentos Nacionales; reconocimiento de elementos registrados en Sernatur y registro en terreno. Una vez que todos los atractivos identificados fueron georreferenciados sobre un único plano, se realizó una selección caso a caso, por relevancia y proximidad a los cuerpos de agua, descartando todos aquellos atractivos que no cumplieren con estas premisas. Estos se clasificaron de acuerdo al Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR, 1997) en cinco categorías: (i) Museos y manifestaciones culturales históricas, (ii) Folklore y manifestaciones populares, (iii) Realizaciones técnicas, científicas o artísticas

- contemporáneas, y (iv) Acontecimientos programados; y (v) sitio arqueológico.
- l) Cartografía Instrumentos de Planificación Territorial. Revisión de instrumentos reguladores en base de datos MINVU, Gobierno Regional y municipios, identificando tanto en los instrumentos indicativos como normativos, especificidades que rigen sobre el territorio y favorecen, limitan o condicionan el uso de algunos espacios en torno a los bordes de agua navegables.
 - m) Cartografía Usos de suelo. Se toma como base antecedentes existentes en las reparticiones públicas, cartografía IDE los Ríos, y CIREN, se catalogan las series de suelo y se agrupan en territorio urbano y rural, y este último se subdividió en suelo de protección, agrícola, nativo, forestal, ganadero, y sin vegetación.
 - n) Cartografía de Riesgos antrópicos. Se construye en base a cartografía IDE Los Ríos y base de datos SEIA-MMA
 - o) Cartografía Riesgos naturales. Se levanta a partir de la información que existe en el IDE Los Ríos, y el Dossier Plan de Ordenamiento Territorial, PROT, Región de Los Ríos.
 - p) Cartografía Industria náutica. Construida a partir de las bases de datos de las oficinas de patentes comerciales de los municipios, más el registro hecho en terreno, clasificando esta industria en: (i) astilleros; (ii) fabricación de partes y piezas; y (iii) servicios náuticos especializados, diseño.
 - q) Cartografía Deportes náuticos. Entrevistas hechas en terreno; listados de organizaciones deportiva de los DIDEcos de los municipios pertenecientes a la Región de Los Ríos; registro de actividades y eventos de índole náutica en base de datos SERNATUR.
 - r) Cartografía Actores sociales. Actores sociales en el territorio de la Región de Los Ríos, es una primera aproximación que busca representar un conjunto de agrupaciones y organizaciones de diverso tipo, que ya se han identificado podrían tener incidencia directa e indirecta, en el cumplimiento de objetivos colectivos en la construcción de una estrategia de desarrollo náutica para la región. De esta manera, se estaría

respondiendo a la primera etapa de indagación sobre actores sociales, que se ha construido sobre la base de una metodología cualitativa, utilizando como técnicas de recopilación de información, la observación participante en el territorio y entrevistas abiertas. Los actores sociales se dividieron en 3 categorías: (i) públicos; (ii) privados; y (iii) público-privado. La presente división, refleja el primer barrido de actores sociales identificados, nombrados en un nivel de categorías aún generales.

Junto con las cartografías regionales, se elaboraron fichas de infraestructura náutica, cuya estructura y contenido corresponden al trabajo efectuado en terreno por el Laboratorio de Estudios Urbanos de la Universidad del Bío-Bío en el año 2015. Aquí, se identificó a través de una inspección ocular, el estado de la infraestructura náutica existente en la región, estableciendo tres categorías, bien mantenida, con mediana mantención y mal mantenida. La primera categoría, bien mantenida, dará cuenta de infraestructuras que a simple vista se ven en un estado de conservación óptimo, es decir, sin elementos faltantes o rotos; la segunda categoría, mediana mantención, dará cuenta de la observación de algunos elementos faltantes o rotos, pero que no obstante, no inhiben su ocupación; y finalmente, la categoría de mal mantenido, dará cuenta de aquellas infraestructuras cuyo estado sea tal, que dificulte su utilización, con piezas faltantes, rotas o en franca obsolescencia. Cabe señalar que el informe del estado de la infraestructura no es en términos estructurales, sino más bien, desde el punto de vista de mantención.

Para sintetizar los datos que caracterizan y permiten analizar cada espacio de subcuencas inmediatas, se construyó una tabla, aplicable a cada unidad espacial hídrico-ambiental. En ella se sintetizan datos como usos de suelo predominantes, IPT vigentes, riesgos naturales y antrópicos, infraestructura náutica, atractivos turísticos declarados, equipamientos, industria y deportes náuticos, y actores relevantes.

Nombre Subcuenca inmediata											
Categoría	Subcategoría									Totales	
Uso de suelo	Protecciones	Agrícola	Nativo	Forestal	Ganadero	Sin vegetación		Urbano			
Singularidades náuticas	Superficies de agua				Frentes de agua						
Organización territorial	Municipios		Ciudad		Pueblo		Aldea				
Infraestructura náutica	Muelles	Rampas	Costaneras	Caletas	Embarcaderos	Muros de prot.		Marinas			
Atractivos turísticos declarados	Naturales	SNASPE		Santuarios naturaleza		Reservas naturales privadas		Nº	Sup		
		Nº	Sup	Nº	Sup	Nº	Sup				
	Culturales	Museos y manifestaciones culturales históricas									
		Folklore y manifestaciones populares									
		Realizaciones técnicas, científicas o artísticas									
		Acontecimientos programados									
		Zonas típica									
	Total										
Equipamiento	Hospedaje	Hoteles			Cabañas		Hostales y otros				
	Alimentación	Restaurant				Supermercados					
	Servicios complementarios	Guía Turismo		Oficina turística		Tour, operadores y agencias		Trasporte	Turismo Aventura		
Total											
Industria náutica	Astillero			Fabricación			Servicio náutico				
Deporte náutico	Práctica		Evento			Escuela		Tienda			
IPT	Nacionales			Regionales			Comunales				
Riesgo	Antrópico	SEA		Hidroeléctrico		Lácteo		Forestal			
	Natural	Volcánico			Fluvial			Remoción			
	Total										
Actores relevantes	Privado			Público			Público/Privado				

TABLA 1: CARACTERIZACIÓN ESPACIOS DE SUBCUENCAS INMEDIATOS SEGÚN DATOS PARCIALES Y TOTALES

Fuente: elaboración propia

Ya caracterizados los espacios geográficos de subcuencas inmediatas, sus oportunidades y restricciones, se hace una nueva relectura del territorio, encontrando una nueva unidad de análisis, propuesta de un potencial espacio geográfico de encadenamiento productivo, cuyo criterio de delimitación estuvo dado por la proximidad y concentración de atractivos naturales, culturales y equipamientos que pueden ser factibles de encadenar. Los límites, inicialmente construidos como hipótesis del territorio potencialmente clusterizable, fueron revisados y ajustados a partir de otras variables, como límites de IPTs, elementos

geomorfológicos significativos, o vialidades. Hecho el ajuste y acordada esta primera hipótesis territorial de potencial espacios geográficos de desarrollo náutico (EGDN), se realizó una revisión mucho más detallada de las condiciones de cada uno, identificando nivel de consolidación, oportunidades, restricciones, vocaciones, limitantes y amenazas.

Tal como se puede deducir de las figuras y tablas revisadas, las cartografías temáticas regionales son fundamentales para construir la caracterización, análisis y diagnóstico de lo náutico en sus distintas escalas, para ello estas se fueron cruzando y

arrojando caracterizaciones en: (i) estado de consolidación; (ii) Uso de suelo predominantes; (iii) nivel de conectividad; (iv) índice de concentración; y (v) especialización náutica.

Al igual como lo hecho con el espacio definido por criterios hidro-ambientales y de proximidad a los cuerpos de agua con potencial náutico, en los espacios geográficos definidos con los criterios de potencialidad funcional, se generaron una serie de cartografías temáticas, tanto por capas como por multicapas, permitiendo definir el nivel de consolidación de estos en: (i) consolidado, cuando

los equipamientos superan a los atractivos; (ii) en consolidación, cuando no existe un predominio marcado ni de los equipamientos ni de los atractivos; y (iii) con potencial, cuando priman los atractivos por sobre los equipamientos. Cada una de estas categorías pueden tener subcategorías, las que son: (i) si predominan los atractivos culturales o naturales o ambos, serían de impronta cultural, natural o mixta; (ii) con potencial limitado por conectividad deficiente; (iii) restringidos por disposiciones normativas o usos de suelo; y (iv) amenaza por condiciones antrópicas o riesgos naturales.

NIVEL DE CONSOLIDACIÓN (TABLA 2)

Para establecer un nivel de consolidación de los espacios geográficos de desarrollo náutico, se definieron 3 categorías:

1. **Consolidados**, con alta concentración de infraestructura náutica, atractivos declarados y concentración de equipamiento.
2. **En consolidación**, con existencia de infraestructura náutica, alta concentración de atractivos declarados y una concentración de equipamiento media-baja
3. **Con potencial**, con alta concentración de atractivos declarados pero bajo stock de infraestructura náutica y equipamiento.

Cada una de estas categorías pueden presentar improntas distintas, dadas por el tipo de atractivo que predomine dentro del espacio en cuestión, así podría tener:

1. **Impronta cultural**, cuando los atractivos de este tipo superen a los del tipo natural.

2. **Impronta natural**, cuando este tipo de atractivos tiene mayor presencia que los culturales.
3. **Mixto**, cuando no hay una prevalencia significativa de uno u otro.

Finalmente, cualquiera de estas categorías y cualquiera de las improntas que posean, también pueden verse afectadas por limitantes, restricciones o amenazas, las que pudiese ser:

1. **Limitante por conectividad**
2. **Restricciones normativas**
3. **En amenaza por condiciones de riesgo** ya sea por actividades antrópicas o naturales.

Para los riesgos, primero se sobrepuso la cartografía de riesgos antrópicos revisando si existían actividades que puedan presentar un potencial conflicto para el desenvolvimiento de desarrollo náutico y su posible encadenamiento territorial, tanto a escala de subcuencas inmediatas, como de los espacios geográficos de desarrollo náutico. Igual cosa se hizo para los riesgos naturales.

Categoría de Espacio geográfico de desarrollo náutico según nivel de consolidación			
	Categoría		
	Consolidado	En consolidación	Con potencial
Descriptor	Alta concentración de infraestructura náutica atractivos declarados y equipamiento	Presencia de infraestructura náutica, alta concentración de atractivos declarados y medio-bajo equipamiento	Alta concentración de atractivos declarados pero bajo stock de infraestructura náutica y equipamiento
Sub-categoría por tipo de atractivo			
Con impronta cultural [marcado predominio de atractivos culturales]			
Con impronta natural [marcado predominio de atractivos naturales]			
Con impronta mixta [no se identifica predominio de uno u otro atractivos]			
Sub-categoría por tipo de limitante			
Con restricción por disposiciones normativas o usos de suelo			
Con limitaciones, por conectividad deficiente			
Con amenazas por condiciones de riesgo natural			
Con amenazas por condiciones de riesgo antrópico			

TABLA 2: NODOS DESARROLLO NÁUTICO Y SU ESPACIOS GEOGRÁFICO SEGÚN NIVEL DE CONSOLIDACIÓN

Fuente: Elaboración propia

USO DE SUELO PREDOMINANTES (TABLA 3)

Espacios geográficos de desarrollo náutico según uso de suelo			Un.	Sup.	%
	Centros poblados (ciudad, pueblo, aldea)	Ciudades			
		Pueblos			
		Aldeas			
	Suelo urbano				
	Suelo rural	Protección			
		Agrícola			
		Nativo			
		Forestal			
		Ganadero			
		Sin vegetación			
Total					100

TABLA 3: NODOS DE DESARROLLO NÁUTICO Y SUS ESPACIOS GEOGRÁFICOS SEGÚN USO DE SUELO

Fuente: Elaboración propia

El objetivo de este indicador, es definir la tendencia productiva del territorio mediato e inmediato en el cual se encuentra la infraestructura náutica. Tomando como base antecedentes las series de suelo, se catalogó el territorio en urbano y rural, y

este último se subdividió en forestal, ganadero, agrícola y bosque nativo.

Con esta categorización se fue identificando el uso predominante de suelo en cada buffer de subcuencas inmediatas, esto para distintos cuerpos de agua, de este modo se pudo determinar cuáles son las principales vocaciones productivas de las subcuencas, es decir:

1. Agrícola
2. Ganadera
3. Forestal
4. Nativo y por ende, de vocación turística
5. Mixto, es decir, sin un predominio de alguna de las actividades productivas antes mencionadas.

Además de ello, la tabla identifica las ciudades, pueblos y aldeas, tanto en términos de unidades como de superficies.

CONECTIVIDAD (TABLA4)

La conectividad, en tanto capacidad de conectarse o hacer conexiones, es un indicador cuyo objetivo central es identificar cuan central o periférico es el nodo y su potencial espacio geográfico de desarrollo náutico, dentro de la red de transporte regional, incorporando en ella, tanto la vialidad, como terminales portuarios, aéreos y terrestres. Caracterizando las rutas de accesos, si son de tierra, ripiadas o asfaltadas, la cantidad de vías y posibilidades de conexión, identificando la infraestructura de conectividad dentro y próximas a los EGDN. Este indicador podría suponer una ventaja comparativa entre algunos nodos con mayor conectividad por sobre otros con una conectividad limitada o restringida.

Espacios geográficos de desarrollo náutico según Conectividad		
Caracterización de la principal ruta de acceso	Tierra	
	Ripio	
	Asfalto	
Cantidad de vías de acceso y posibilidad de conexión con otros centros	Alto [+5]	
	Medio [+3]	
	Bajo [-3]	
Identificación infraestructura de conectividad dentro y próxima a los EGDN	Terminales portuarios	
	Terminales de buses	
	helipuertos	
	Aeropuertos	
	Aeródromos	

TABLA 4: ESPACIOS GEOGRÁFICOS DE DESARROLLO NÁUTICO SEGÚN CONECTIVIDAD

Fuente: Elaboración propia

CONCENTRACIÓN (TABLA 5)

Para establecer el nivel de concentración de los potenciales espacios geográficos de desarrollo náutico, y con ello asumir una condición favorable para el apalancamiento de clúster locales en torno a lo náutico, de encadenamientos productivos de

complementariedad, se sobrepusieron las cartografías de infraestructuras náuticas, de atractivos naturales y culturales, y equipamientos, de hospedajes, alimentación y servicios complementarios.

Espacios geográficos de desarrollo náutico			
			Unidades
Infraestructura náutica	Muelles		
	Rampas		
	Costanera		
	Caleta		
	Embarcadero		
	Muro protección		
	Marina		
Total			
Atractivos turísticos declarados	Naturales	SNASPE	
		Santuarios de la naturaleza	
		Reservas naturales privadas	
	Sub-Total		
	Culturales	Museos y manifestaciones culturales históricas	
		Folklore y manifestaciones populares	
		Realizaciones técnicas, científicas o artísticas contemporáneas	
		Acontecimientos programados	
		Zona típica	
	Sub-Total		
Total			
Equipamiento	Hospedaje	Hoteles	
		Cabañas	
		Hostales y otros	
	Alimentación	Restaurant	
		Supermercados y abarrotes	
	Servicios complementarios	Agencias de turismo	
		Operadores turísticos	
		Transporte	
Total			

TABLA 5: NODOS DE DESARROLLO NÁUTICO Y SUS ESPACIOS GEOGRÁFICOS SEGÚN CONCENTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURA, ATRACTIVO Y EQUIPAMIENTO

Fuente: Elaboración propia

ESPECIALIZACIÓN (TABLA 6)

En la cartografía de nivel de especialización náutica se espera reflejar cuan especializado se encuentra cada uno de los potenciales espacios geográficos de desarrollo náutico identificados. Para la elaboración

de esta tabla, y aunque se georreferenciaron en forma separada, la industria náutica y los deportes náuticos, sin embargo, aquí tributan juntos.

Espacios geográficos de desarrollo náutico		
		Unidades
Infraestructura náutica	Muelles	
	Rampas	
	Costanera	
	Caleta	
	Embarcadero	
	Muro protección	
	Marina	
Industria náutica	Astilleros	
	Fabricación de partes, equipos y accesorios	
	Diseño	
Deportes náuticos	Clubes deportivos	
	Tiendas deportes náuticos	
	Escuelas deportes náuticos	
	Eventos deportivos	

TABLA 6: NODOS DE DESARROLLO NÁUTICO Y SUS ESPACIOS GEOGRÁFICOS SEGÚN NIVEL DE ESPECIALIZACIÓN

Fuente: Elaboración propia

SÍNTESIS (TABLA 7)

Aunque lo náutico es un solo concepto, con la presente metodología se espera observar la posible diversidad de vocaciones náuticas, presentes o potenciales, dentro del territorio regional, y su complementariedad o incompatibilidad con atractivos y equipamientos próximos. Así, la vocación náutica se podrá perfilar de forma armónica con la vocación de la unidad geográfica

delimitada. Esta forma de delimitar el territorio entrega una particular manera de apreciarlo desde lo náutico, diagnosticando sus potenciales y restricciones, pero a la vez posibilita dar lineamientos para otro tipo de actividades productivas que complementen la vocación náutica y cohabiten sin conflicto en el mismo espacio geográfico

Espacios geográficos de desarrollo náutico	Sup. (Ha)	Nº /sup.	%
Atractivos			
Naturales			
Culturales			
Usos de suelo			
Agrícola			
Nativo			
Forestal			
Ganadero			
Urbano			
Protección			
Equipamiento			
Hospedaje			
Alimentación			
Servicios complementarios			
Riesgos			
Peligros antrópicos			
Proyectos SEA			
Industria forestal			
Industria láctea			
Centrales hidroeléctricas			
Peligro natural			
Remoción en masa			
Inundación			
Volcánico			
Actividad náutica			
Industria			
Astilleros			
Fábrica de partes y accesorios			
Servicios náuticos			
Deporte			
Practica			
Eventos			
Escuela			
Tiendas especializadas			
Infraestructura y accesibilidad			
Pública			
Privada			
Proyectada			
Accesibilidad	Conectividad		
IPT			
Zonas de interés turístico (ZOIT)			
Plan Regulador Comunal (PRC)			
Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas (SNASPE)			
Áreas Indígenas (Títulos de Merced)			
Regulación cuerpos de agua (Cap. Puerto)			
Actores relevantes			
Privados			
Caletas			
Escuelas o clubes náuticos			
Comunidades mapuches			
Educación superior			
Industria			
ONG			
Públicos			
Capitanías de puerto			
Municipios			
Serv. públicos centrales			
Público-privados			

**TABLA 7: RESUMEN IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE ESPACIOS GEOGRÁFICOS DE DESARROLLO NÁUTICO
REGIÓN DE LOS RÍOS**

Fuente: elaboración propia

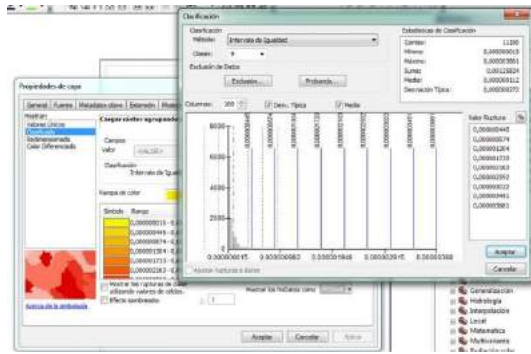


ILUSTRACIÓN 2: INTERFAZ DE PROPIEDADES Y CLASIFICACIONES DE CAPA ARCGIS10.2 EN DENSIDAD DE KERNEL.

Fuente: ArcGis10.2. Elaboración propia

Una vez hechas las cartografías temáticas, y multitemáticas, que permitieron caracterizar, los espacios de las subcuencas inmediatas, analizar y diagnosticar los potenciales espacios de desarrollo náutico definidos por cada nodo o concentración de

infraestructura, y ya en una segunda etapa, se procederá a seleccionar aquellos que sean los óptimos para desarrollar los planes maestros, iniciando en ellos un segundo nivel de exploración, el cual se llevará a cabo por medio de la ejecución de talleres de trabajo participativos, con los actores sociales ya identificados, y cuyo objetivo será medir el nivel de clusterización presente en el territorio, y los canales de comunicación e interacción entre los distintos actores identificados.

Para realizar el conteo necesario para establecer las superficies comprometidas en el análisis presentado en las tablas, se utilizó la herramienta Model, donde se intersectan los datos de entrada por las unidades territoriales previamente definidas, estableciendo una tolerancia de 60 metros para que considere las aledañas y luego, los datos arrojados son exportados a un archivo Excel, donde se analizan y traspasan finalmente a las tablas resumen.

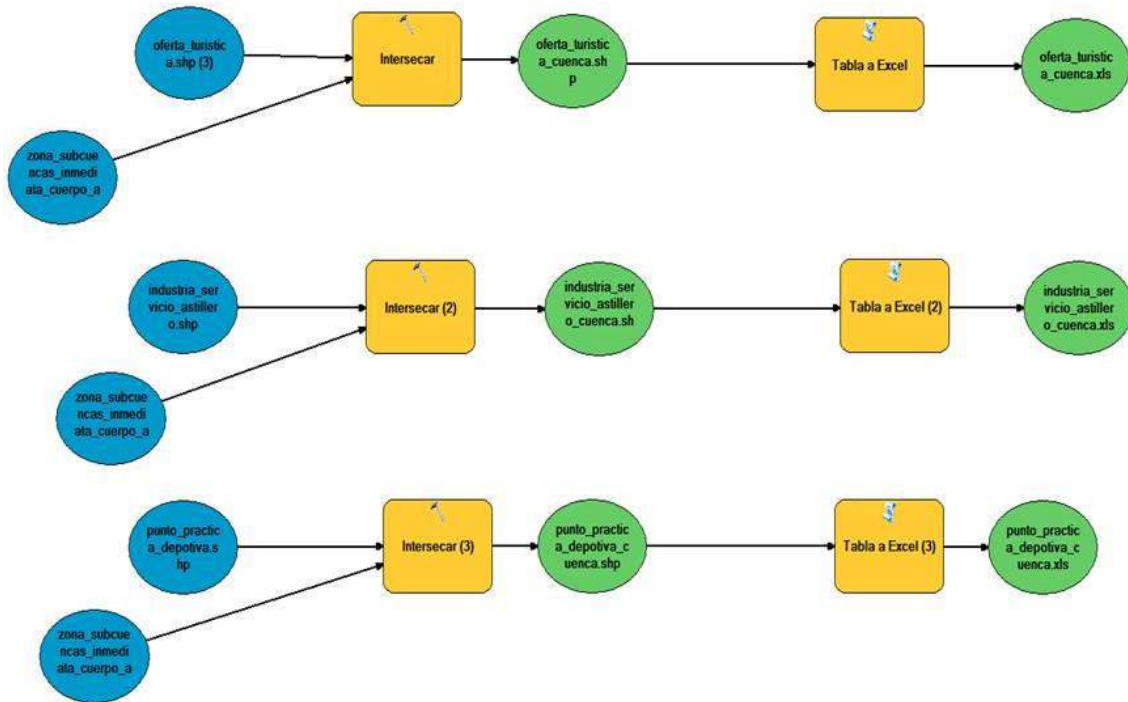


DIAGRAMA 5: PARÁMETROS DE PROCESAMIENTO DE INFORMACIÓN POR UNIDAD TERRITORIAL.

Fuente: Elaboración Propia

Finalmente, y con el fin de sostener algunas consideraciones finales, se realizaron algunos mapas de densidad, utilizando ArcGis10.2, se

dispuso de la herramienta Densidad de Kernel, ingresando como datos de entrada los archivos de punto de las áreas de trabajo, fijando con la layer el

límite del área y el archivo de salida es un raster con un ancho pixel fijado automáticamente por el

sistema. Para las composiciones de los mapas se utilizaron 9 Intervalos Iguales excluido el valor 0.

ESTRUCTURA Y OBJETIVOS DEL ESTUDIO

En cuanto a la estructura del informe, este se organiza en 6 capítulos, más la introducción. En esta última, la introducción, se hace en primer lugar una aproximación general al estudio, donde se presenta la problemática a abordar en este estudio, y un breve resumen sobre el estado del arte respecto de estudios similares, en un contexto global, destacando especialmente algunos abordajes metodológicos y algunas conclusiones. Prosiguiendo con la definición del área de estudio, la Región de Los Ríos, terminando con el enfoque metodológico y fuentes utilizadas.

El capítulo II, “Una mirada a la náutica continental”, es el primero tras la introducción y este establece una mirada de lo náutico desde la escala continental, dando cuenta tanto de las rutas y campeonatos náuticos, como de los modelos de gestión que caracterizan a ciudades con un relativo éxito en consolidar su rol náutico; aquí se recogieron los casos de Malecón 2000 en Guayaquil, Ecuador; Puerto Madero en Buenos Aires, Argentina; Puerto maravilla, Rio de Janeiro, Brasil; Punta del Este, Uruguay; Plan Riberas en Rosario, Argentina.

El capítulo III, “Chile, país náutico”, aborda la realidad nacional, dando cuenta la legislación y normativas que rigen la actividad náutica dentro del espacio nacional, así también se comentan los principales campeonatos, organizaciones y rutas náuticas, finalizando con las ciudades referentes en el ámbito náutico del norte, centro y sur de Chile. Aquí se revisan las leyes, normativas, ordenanzas e Instrumentos de Planificación Territorial que regulan la interface agua-tierra en el país, dividiendo entre aquellos de carácter indicativo y aquellos normativos. El capítulo prosigue con un acápite consignado a los campeonatos y rutas náuticas nacionales, identificando los principales puertos comerciales, deportivos y turísticos nacionales, atendiendo especialmente los recorridos e infraestructura para cruceros. Se cierra con un

acápito dedicado a las ciudades de Chile con identidad náutica; Iquique, Viña del Mar, Villarrica, Valdivia, Frutillar, Puerto Varas, Puerto Montt, destacando en ellas, especialmente, la composición programática de sus bordes de agua.

El capítulo IV, “Los Ríos en cifras; algunos datos regionales relevantes para el estudio en lo ambiental, económico, social y normativo”, es el primero que llega a la escala regional, describiendo a grandes rasgos el territorio desde la dimensión medioambiental, caracterizando las condiciones climáticas, pluviométricas, geomorfológicas, de flora y fauna, y especialmente en los atractivos naturales declarados, haciendo especial referencia a los cuerpos de agua en la región; sus afluentes y cuencas, reconociendo y describiendo las principales cuencas, e identificando sub-cuencas y microcuencas. En lo económico, se describe el dinamismo y matriz económica de la región en relación a lo náutico, tanto desde lo productivo como servicios. Para lo social, se pone de relieve la presencia de actores y organizaciones sociales potencialmente significativas para involucrar en la cuestión del desarrollo náutico. Finalmente, en lo regulatorio, se revisan Instrumentos de Planificación Territorial (IPT) supra-comunales y Planes Reguladores Comunales (PRC) y sus condiciones regulatorias, especialmente en los bordes de agua navegables.

El capítulo V, “Aproximación al territorio regional desde un enfoque náutico; caracterización de los cuerpos de agua y sub-cuencas inmediatas”, se divide en 15 sub-acápites. El primero se destina a exponer algunas especificidades náuticas de la región; mientras los siguientes 14, describen, caracterizan y analizan los espacios definidos por las subcuencas inmediatas de cada uno de los cuerpos de agua considerados relevantes dentro de la región, finalizando con un epílogo comparativo, que

explicita las oportunidades y restricciones de cada una.

El capítulo VI, “Una primera propuesta para la definición de los espacios geográficos de desarrollo náutico desde su potencial encadenamiento productivo”, presenta una propuesta metodológica para definir y delimitar el alcance de la infraestructura náutica, desde la lógica del potencial encadenamiento productivo que esta puede activar sobre el territorio. Así, surge el concepto de Espacio Geográfico de Desarrollo Náutico (EGDN), que no son más que hipótesis construidas a partir del levantamiento y georreferenciación de los atractivos naturales y culturales, de la actividad productiva, turística y de servicios que se pueden identificar en torno a los nodos náuticos y que están a una distancia que permitiría un potencial encadenamiento productivo, un clúster de diversidad y complementariedad.

Finalmente, el informe termina con las referencias bibliográficas y antecedentes revisados, dando cuenta de los estudios, documentos oficiales y artículos científicos que han sido consultados para la elaboración de este informe.

Todo lo anterior, es decir la estructura de este informe, tiene por objetivo servir por una parte como un insumo fundamental para la elaboración de la Estrategia Regional de Desarrollo Náutico, como para la determinación de las áreas de desarrollo náutico prioritario. De estas últimas, saldrán las localizaciones donde se proyectaran los Planes maestros de desarrollo Náutico, y de estos, saldrá el Plan Piloto.

Como objetivos específicos, está el conocer la dinámica territorial, económica y social, que existe en torno a las infraestructuras náuticas, reconociendo actores relevantes, potencialidades y restricciones a su interacción-organización.

CAPÍTULO 2

UNA MIRADA A LA NÁUTICA CONTINENTAL

Este acápite contiene una mirada de una escala superior y da cuenta de la actividad y desarrollo náutico en el continente tanto en sus rutas y actividades más relevantes en el ámbito deportivo.

La primera aproximación muestra los principales movimientos de naves en el mundo y la relación del continente en estos circuitos náuticos. No obstante, el análisis de las diferentes circulaciones en torno al continente, dan una base para situar el rol del continente sudamericano en el mundo y con ello la participación de Chile en lo que a actividades náuticas se refiere.

Las rutas analizadas en los ámbitos de carga o comerciales, turísticas y deportivas, presentan al continente y su desarrollo actual en tanto a los circuitos existentes para cada ámbito.

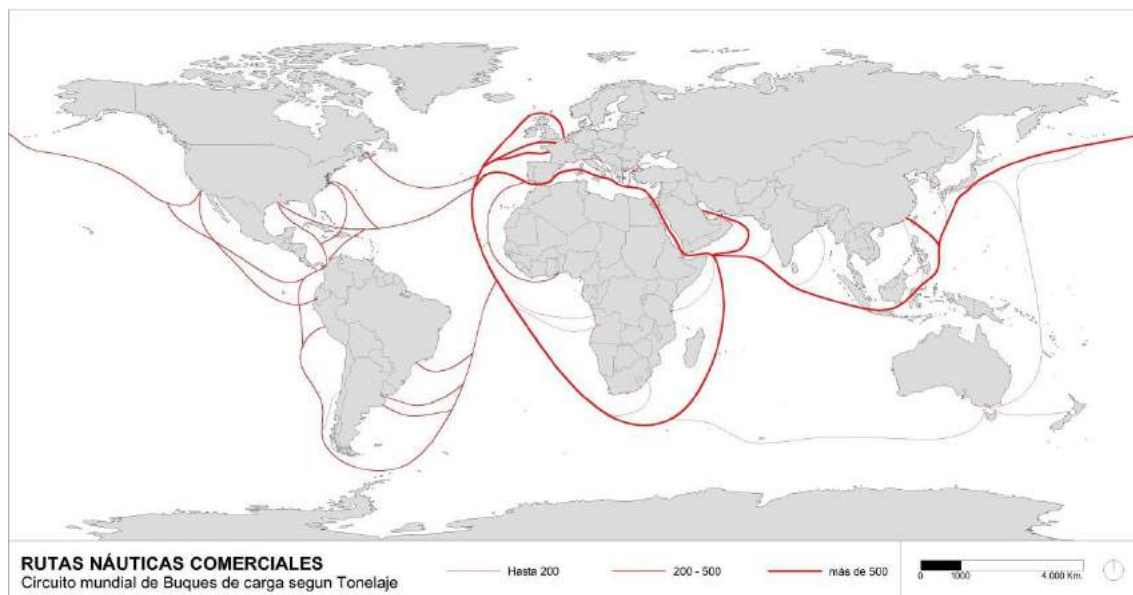
Por último, en un sub-acápite posterior, la mirada continental se centra en lo iniciativas notables de desarrollo de sus bordes hacia cuerpos de agua en algunas ciudades del continente y como estas a través de un modelo de gestión particular han concretado un proyecto ejemplar capaz de potenciar la gestión pública en un complemento con el sector privado. En esta parte se hará énfasis a los “modelos de gestión” de cada uno de los casos a revisar.

2.1. Rutas y Campeonatos Náuticos a escala Continental

El continente sudamericano es escenario de una serie de acontecimientos náuticos que involucran desarrollo en lo comercial, deportivo y turístico, abarcando tanto a actores públicos como privados que potencian puertos y recorridos, dependiendo del rol, escala y tipo de actividad que se desarrolle.

Dentro de este acápite, se hará mención a los recorridos más importantes en la escala continental, relevando a grandes luces, los movimientos y conectividades que se presentan desde el continente hacia el mundo, siendo las principales funciones de carácter comercial, turística y deportiva.

El continente sudamericano es un polo atractivo en el movimiento principalmente de materias primas y alimentos, con la cual se configuran principalmente rutas de exportación de productos hacia Europa y el continente asiático. Los puertos más importantes son principalmente asiáticos (con alta presencia de puertos en China y Singapur) tensionando fuertes rutas comerciales a través del océano pacífico, estableciendo nexos comerciales hacia Europa (puerto de Rotterdam principalmente) a través del Canal de Panamá o la llegada a Norteamérica para salir posteriormente por puertos estadounidenses.



El dibujo muestra las grandes rutas marítimas de transporte de mercancías y los principales puertos de la red logística internacional, donde destacan, por orden de sus tráficos, según el volumen de millones de toneladas al año, destacando los puertos de Shanghai, Singapur y Róterdam. En el Mediterráneo destaca la ruta que, a través del canal de Suez, conecta los principales puertos mediterráneos, Valencia, Barcelona y Génova, con Asia.

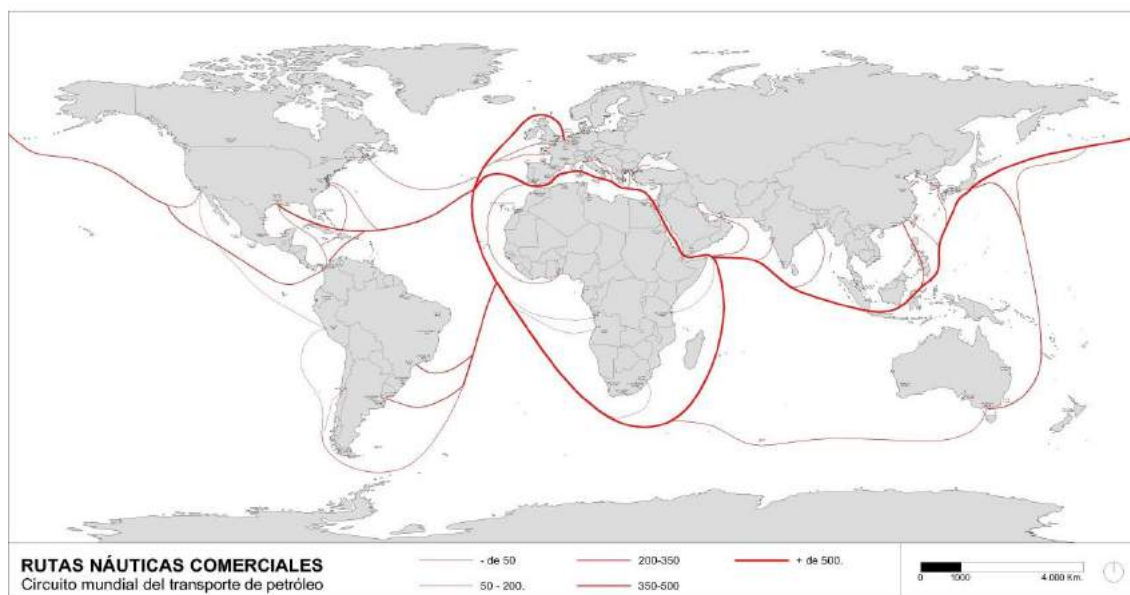
CARTOGRAFÍA 1: RUTAS MARÍTIMAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Fuente: Estrategias de revitalización urbana en la interface puerto-ciudad, Jiménez Lisette, UBB 2013.

Elaboración propia.

Respecto a Sudamérica, los puertos vinculados hacia el océano atlántico, son los más solicitados comercialmente, en los que destacan los puertos de Santos en Brasil y Buenos Aires en Argentina, tenido

estrecha relación con las rutas náuticas desde Europa y Norteamérica y el flujo hacia el medio oriente.



El dibujo muestra las grandes rutas marítimas de transporte de crudo en el mundo, según millones de toneladas al año.

CARTOGRAFÍA 2: RUTAS MARÍTIMAS DE TRANSPORTE DE CRUDO EN EL MUNDO

Fuente: <http://laotraopinion.net/desarrollo-de-infraestructura/puertos-maritimos-en-el-desarrollo-del-transporte/> Elaboración propia.

Uno de los flujos más importante en las rutas comerciales es el movimiento del crudo; que principalmente se da desde el Medio Oriente a través del Mar Negro – hacia Europa – y desde el Océano Índico hacia el Atlántico para abastecer a Europa,

Norteamérica y en una segunda tangente hacia Sudamérica, donde se concentra en Brasil y Argentina, para dar paso a una menor medida los destinados a Chile y Perú principalmente.

PRINCIPALES PUERTOS SUDAMERICANOS

Para Identificar los puertos comerciales a nivel Sudamérica, se recurrió al criterio del IHO¹, el cual a través de su plataforma de cartas náuticas electrónicas (CNE), permite visualizar los distintos

puertos comerciales a nivel mundial. Para referirnos a la escala sudamericana, en la siguiente tabla, se resumen los siguientes puertos.

¹ La Organización Hidrográfica Internacional (OHI) es una organización intergubernamental, consultiva y técnica, que fue creada en 1921 con el fin de apoyar la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente marino.

Puerto Comerciales de Sudamérica, según registro del IHO					
Puertos	Nombre	País	Puertos	Nombre	País
1	Puerto Turbo	Colombia	41	Puerto Belgrano	Argentina
2	Puerto Tolu	Colombia	42.1	Puerto Bahía Blanca	Argentina
3	Puerto Cartagena	Colombia	42.2	Puerto Ingeniero White/Bahía Blanca	Argentina
4	Puerto Barranquilla	Colombia	42.3	Puerto Galván/Bahía Blanca	Argentina
5	Puerto Santa María	Colombia	43	Puerto Madryn	Argentina
6	Puerto Maracaibo	Venezuela	44	Puerto Comodoro Rivadavia	Argentina
7	Puerto Cabello	Venezuela	45	Puerto Caleta Olivia	Argentina
8	Puerto La Guaira	Venezuela	46	Puerto Deseado	Argentina
9	Puerto Guanta	Venezuela	47	Puerto San Julián	Argentina
10	Puerto Cumana	Venezuela	48	Puerto Río Gallegos	Argentina
11	Puerto Georgetown	Rep. De Guayana	49	Puerto Río Grande	Argentina
12	Puerto New Amsterdam	Rep. De Guayana	50	Puerto Ushuaia	Argentina
13	Puerto Nieuw Nickerie	Rep. De Guayana	51	Puerto Punta Arenas	Chile
14	Puerto Paramaribo	Rep. De Guayana	52	Puerto Natales	Chile
15	Puerto Kourou	Rep. De Guayana	53	Puerto Montt	Chile
16	Puerto Cayenne	Rep. De Guayana	54	Puerto de Castro	Chile
17	Puerto Macapa	Rep. De Guayana	55	Puerto Ancud	Chile
18	Puerto Belem	Brasil	56	Puerto de Corral	Chile
19.1	Puerto Mucuripe	Brasil	57.1	Coronel	Chile
19.2	Puerto Fortaleza	Brasil	57.2	Lota	Chile
20	Puerto Natal	Brasil	58	Puerto Talcahuano	Chile
21	Puerto Recife	Brasil	59	Puerto San Antonio	Chile
22	Puerto Maceio	Brasil	60	Puerto Valparaíso	Chile
23	Puerto Aracaju	Brasil	61	Puerto Chañaral	Chile
24	Puerto Salvador	Brasil	62	Puerto Taltal	Chile
25	Puerto Ilheus	Brasil	63	Puerto Antofagasta	Chile
26	Puerto Vitoria	Brasil	64	Puerto Tocopilla	Chile
27.1	Puerto Río de Janeiro	Brasil	65	Puerto Iquique	Chile
27.2	Puerto Niteroi	Brasil	66	Puerto Arica	Chile
28	Puerto Santos	Brasil	67	Puerto Ilo	Perú
29	Puerto Paranagua	Brasil	68.1	Puerto Mollendo	Perú
30	Puerto Sao Francisco do Sul	Brasil	68.2	Puerto Matarani	Perú
31	Puerto Navegantes	Brasil	69	Puerto Pisco	Perú
32	Porto Alegre	Brasil	70	Puerto Callao	Perú
33	Puerto Pelotas	Brasil	71	Puerto Chimbote	Perú
34	Puerto Río Grande	Brasil	72	Puerto Talara	Perú
35	Puerto Montevideo	Uruguay	73	Puerto Guayaquil	Ecuador
36	Puerto Colonia	Uruguay	74	Puerto Manta	Ecuador
37	Puerto Campana	Argentina	75	Puerto Esmeraldas	Ecuador
38	Puerto Buenos Aires	Argentina	76	Puerto Tumaco	Colombia
39	Puerto La Plata	Argentina	77	Puerto Buenaventura	Colombia
40	Puerto Mar de Plata	Argentina	78	Puerto Fox Bay	Argentina
72	Puerto Talara	Perú			
73	Puerto Guayaquil	Ecuador			
74	Puerto Manta	Ecuador			
75	Puerto Esmeraldas	Ecuador			
76	Puerto Tumaco	Colombia			
77	Puerto Buenaventura	Colombia			
78	Puerto Fox Bay	Argentina			

TABLA 8: PUERTO COMERCIALES DE SUDAMÉRICA, SEGÚN REGISTRO DEL IHO

Fuente: IHO. Elaboración propia.

Según esta base de datos, se puede observar que los países con mayor soberanía marítima poseen un

mayor número de puertos. No obstante, el desarrollo de cada uno está condicionado en primera instancia

por las características geográficas de cada litoral costero, luego por la ubicación estratégica a nivel mundial de cada país y su relación con las rutas marítimas más importantes y por último de acuerdo al crecimiento económico.

Al espacializar esta información, se observa que la ubicación de la mayor cantidad de puertos, es en los extremos del continente, que miran hacia Europa y América del Norte (48 puertos en Océano Atlántico y 28 en Océano Pacífico). Además se observa una relación entre los puertos y la distancia con las capitales políticas de cada país costero.

Por otro lado se reconocen puertos en áreas cercanas conformando una zona portuaria de gran escala (clúster portuarios), principalmente en Buenos Aires, Argentina, Valparaíso, Concepción en Chile y en Guayaquil, Ecuador, siendo ramificaciones de acuerdo a las condiciones geográficas.



CARTOGRAFÍA 3: PLANO DE PUERTOS COMERCIALES EN SUDAMÉRICA, SEGÚN EL CRITERIO DEL IHO.

Elaboración propia.

PRINCIPALES PUERTOS SUDAMERICANOS, SEGÚN TEU

En otra clasificación, las jerarquías de los puertos a nivel comercial, está dada por la cantidad de toneladas que se mueven en ese puerto, referidos al tráfico marítimo de importaciones y exportaciones, se mide a través del movimiento de contenedores, TEU².

A continuación, se mostrará un ranking sudamericano, donde se comparan los puertos de acuerdo al número de TEU que tuvieron en los años

2008, 2010 y 2011. Según la tabla anterior, los puertos Chilenos de mayor movimiento de contenedores en los periodos descritos, son el puerto de Valparaíso ubicado en el puesto N° 9 y el puerto de San Antonio ubicado en el puesto N° 13. Los puertos que superan a nuestro país, son los ubicados más cerca de Centro América y también Europa, seguido por los puertos argentinos y brasileños ubicados en el Océano Atlántico y con directa conexión a los demás continentes.

² Las siglas TEU (acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies) representa una unidad de medida de capacidad de transporte expresada en contenedores. Un TEU es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies, una caja metálica de tamaño estandarizado que puede ser transferido fácilmente entre diferentes formas de transporte tales como buques, trenes y camiones.

América latina principales puertos						
Ranking	Puerto	País	N° de TEU			
			2008	2010	2011	Promedio
1	Colon	Panamá	2468,52	2810,657	3371,714	2883,6303
2	Santos	Brasil	2674,975	2715,568	2985,922	2792,155
3	Balboa	Panamá	2167,977	2758,506	3232,265	2719,5827
4	Buenos Aires	Argentina	1781,1	1730,831	1851,687	1787,8727
5	Manzanillo	México	1409,782	1511,378	1762,508	1561,2227
6	Cartagena	Colombia	1060,714	1581,401	1853,342	1498,4857
7	Callao	Perú	1203,315	1346,186	1616,165	1388,5553
8	Guayaquil	Ecuador	874,955	1080,847	1405,762	1120,5213
9	Valparaíso	Chile	946,947	878,787	973,012	932,91533
10	Itajai	Brasil	693,58	957,13	983,985	878,23167
11	Caucedo	Rep. Dom.	736,879	1004,901		870,89
12	Puerto Limón	Costa Rica	835,144	858,176	901,33	864,88333
13	San Antonio	Chile	687,864	870,719	853,806	804,12967
14	Montevideo	Uruguay	675,273	671,952	861,164	736,12967
15	Puerto Cabello	Venezuela	809,454	629,895	721,5	720,283
16	Buenaventura	Colombia	743,295	662,821	748,305	718,14033
17	Veracruz	México	716,046	662,537	732,538	703,707
18	Rio Grande	Brasil	607,177	647,188	618,039	624,13467
19	Paranaguá	Brasil	604,69	546,564	681,678	610,97733

TABLA 9: PRINCIPALES PUERTOS LATINOAMERICANOS.

Fuente: CEPAL, Perú. Elaboración propia.



CARTOGRAFÍA 4: PLANO DE LOS PUERTOS SEGÚN RANKING DE LA CEPAL, PERÚ.,

Fuente: Elaboración propia.

Al espacializar la información, ésta refleja que la distancia de los puertos chilenos con los de países vecinos es considerable, reflejando una menor intensidad de movimiento respecto a puertos brasileños o argentinos. Además llama la atención que los puertos internacionales evaluados forman núcleos, tal es el caso de Argentina-Uruguay o Brasil con sus puertos, que permite potenciar el flujo marítimo en la zona.

Se puede concluir, que en primer lugar existe una relación entre el país y la materia prima que mueve, en segundo lugar Europa y América son los principales captadores de los puertos y por último el desarrollo portuario de mayor envergadura se relacionan directamente, así forman parte de las rutas marítimas de mayor jerarquía.

2.1.1. Rutas Turísticas en Sudamérica

Dentro de las rutas náuticas reconocidas, el turismo marítimo se da en gran escala, donde adquieren ventaja los cruceros con rutas trasatlánticas principalmente, que se distribuyen en ofertas en los mares caribeños y el Mar Mediterráneo en Europa. No obstante estas rutas son acompañadas por un turismo de menor escala, el cual se refiere a las condiciones propias de cada región, sean su geografía y potencial paisajístico, clima (dependiendo de la temporada de la ruta), oferta hotelera y comercial o valor cultural de la zona que la ruta busque complementar.

Los cruceros, son el turismo marítimo por excelencia, poseen una oferta de itinerarios de nivel mundial, donde los destinos turísticos hacia Sudamérica son principalmente escogidos por las condiciones naturales del continente y la cultura local de cada región.

Según la agencia turística internacional Solocruceros.com³, los principales destinos de los cruceros a nivel mundial son:

- Mediterráneo
- Islas Canarias y Atlántico
- Norte Europa
- Islas Griegas
- El Caribe
- Trasatlántico
- Sudamérica
- Sudamérica Brasil
- Sudamérica: Patagonia
- Sudamérica: Buenos Aires

Sudamérica es atrayente para los turistas debido a los atractivos naturales de la Patagonia, como los glaciares vírgenes y lo alejado que se encuentra del resto del mundo, siendo uno de los parajes de mayor demanda por lo exótico de su geografía y clima. Por

esto es que nuestro país cada vez más comercializa esta imagen como destino turístico, tanto para viajes en tierra como por mar.

En la misma agencia, se pueden encontrar la duración de los viajes, la cual va desde:

- 1-6 días.
- 7-8 días.
- 9-12 días.
- Más de 12 días.

Esto va a depender del presupuesto y desplazamiento que tenga el crucero principalmente.

De acuerdo a las demandas y preferencias de los usuarios, los cruceros se han ido especializando, por ello existen:

- **Los cruceros temáticos**, especializados en temas para aficionados. Como pueden ser deportivos, recreacionales, culturales, entre otros.
- **Cruceros y transporte aéreo**, ubicados en zonas alejadas de los puertos, o ubicación de origen de los clientes hasta el punto de embarque. Para clientes lejanos al punto de zarpe.
- **Cruceros con estancia terrestre**, es una combinación de la travesía en barco con estancia en tierra, en algunos puertos, para conocer la cultura local o visitar centro de entretenimientos como casinos.

Para conocer cuántos cruceros visitan Sudamérica, recurrimos al sitio web de la agencia internacional mencionada⁴, donde permite buscar según preferencias predeterminadas tales como; mes de salida, duración, naviera o puerto.

³ <http://www.solocruceros.com/> Portal líder en la búsqueda de ofertas de cruceros en el mundo.

⁴ Agencia especializada en Cruceros desde 1994 y colaborador preferencial de las principales compañías navieras a nivel nacional e internacional. Es una marca registrada de Aethalia Viajes y Cruceros S.L



CARTOGRAFÍA 5: PUERTOS REGISTRADOS COMO DESTINO TURÍSTICO PARA CRUCEROS EN SUDAMÉRICA.

Fuente: solocruceros.com. Elaboración propia.

Al ingresar destino como Sudamérica, arroja que existen un total de 197 rutas diferentes para cruceros, con un total de 19 barcos que realizan estos viajes, durante el año. De acuerdo a este levantamiento, se pueden enumerar los puertos Sudamericanos que son visitados a nivel internacional los cruceros desde distintos partes del mundo, los cuales se pueden espacializar como se muestra en la cartografía.

- Puerto Buenos Aires, Argentina

- Callao, Perú
- Cartagena de Indias, Colombia
- La Guaira, Venezuela
- Itajaí, Brasil
- Recife, Brasil
- Rio de Janeiro, Brasil
- Salvador de Bahía, Brasil
- Santos, Brasil
- Santiago, Chile
- Valparaíso, Chile

Cruceros en Chile.

Se debe señalar que a nivel nacional los puertos a los cuales arriban los cruceros internacionales fueron construidos inicialmente con propósitos comerciales, siendo la importación y exportación de carga su principal función, atendiendo el arribo de pasajeros de cruceros solo de manera estacional durante la temporada que va desde octubre-noviembre a marzo-abril de cada año. (SERNATUR, 2013).

Los puertos chilenos asociados a los cruceros, son los pertenecientes a la Corporación de Puertos del CONOSUR⁵, asociación cuyo objetivo es el fomentar y promover el desarrollo de la actividad de cruceros en el país.

Forman parte de esta asociación los puertos de, Valparaíso, Puerto Montt y Castro, Puerto Austral (Punta Arenas y Puerto Natales) junto a VTP y DMC.

Estos puertos se caracterizan por el tipo de concesión que posee, N° de terminales, sistema operativo y tipo de operador. El cual se grafica en la siguiente tabla:

⁵ La Corporación de Puertos del Conosur es una corporación de derecho privado que agrupa a los puertos o empresas portuarias de Chile que reciben buques de crucero, al Terminal de Pasajeros de Valparaíso (VTP) y al operador turístico Destination Management Chile (DMC). Su objetivo es promover el progreso de la industria de cruceros en Chile.

Principales puertos chilenos pertenecientes a la Corporación de Puertos del CONOSUR					
Puerto	Concesionario	Terminales	N° Sitios	Sistema Operación	Operador
Arica	Empresa Portuaria Arica	Numero 1	6	Mono operador	Empresa Portuaria Arica
		Numero 2 (al servicio del Perú)	1	Multioperador	Empresa Nacional de Puertos del Perú-ENAPU
Iquique	Empresa Portuaria Iquique	Numero 1	2	Multioperador	Empresa Portuaria Iquique. EPI
		Numero 2	2	Mono operador	Iquique Terminal Internacional ITI
Antofagasta	Empresa Portuaria Antofagasta	Numero 1	2	Multioperador	Empresa Portuaria Antofagasta. EPA
		Numero 2	5	Mono operador	Antofagasta Terminal Internacional -ATI
Coquimbo	Empresa Portuaria Coquimbo	Numero 1	2	Multioperador	Empresa Portuaria Coquimbo- EPCO
Valparaíso	Empresa Portuaria Valparaíso	Numero 1	5	Mono operador	Terminal Pacifico Sur- TPS
		Numero 2 VTP terminal de pasajeros	3	Multioperador Terminal Pasajeros	Empresa Portuaria Valparaíso - EPV Valparaíso Terminal de Pasajeros - VTP
Puerto Montt	Empresa Portuaria Puerto Montt	Muelle Comercial	2	Multioperador	Empresa Portuaria Puerto Montt
		Transbordadores	1	Multioperador	Empresa Portuaria Puerto Montt
Castro	Empresa Portuaria Puerto Montt	Muelle N° 1	1	Multioperador	Empresa Portuaria Puerto Montt
Chacabuco	Empresa Portuaria Chacabuco	Muelle N° 1	1	Multioperador	Empresa Portuaria Chacabuco
		Muelle N° 2	3	Multioperador	Empresa Portuaria Chacabuco
		Muelle N° 3 Flotante	1	Multioperador	Empresa Portuaria Chacabuco
		Transbordadores	1	Multioperador	Empresa Portuaria Chacabuco
Punta Arenas	Empresa Portuaria Austral	Prat	4	Multioperador	Empresa Portuaria Austral
		Mardones	3	Multioperador	Empresa Portuaria Austral
Puerto Natales	Empresa Portuaria Austral	Transbordadores	2	Multioperador	Empresa Portuaria Austral

TABLA 10: PRINCIPALES PUERTOS CHILENOS PERTENECIENTES A LA CORPORACIÓN DE PUERTOS DEL CONOSUR.

Fuente: Ministerio de Obras Públicas. Elaboración propia.

Los puertos comerciales establecidos son los que reciben el arribo de los cruceros, debido a que no poseen instalaciones o puertos exclusivos para la actividad, ni una base económica sustancial, que les permita generar sus propias instalaciones, es por esta razón que los grandes cruceros dependen exclusivamente de los puertos de comercio para poder atracar. Además se observa según la cartografía 6, los diferentes puertos que actualmente figuran en las rutas turísticas de los cruceros, corresponden a parajes geográficos diferentes en cuanto a los parajes visitados, siendo una buena alternativa turística para conocer el país desde lo náutico.

Según las cifras registradas en SERNATUR, “Chile cuenta con un total de 82 puertos principales, 56 puertos secundarios y 258 instalaciones y facilidades

locales que incluyen, atracaderos, muelles, malecones y rampas. Entre los cuales se puede observar recaladas de naves de pasajeros en más de 31 puertos, que forman parte de la Corporación de Puertos de Conosur”. Estas cifras reflejan la importancia que tienen el mar en nuestro país, tanto en materia de exportación, turística y deportiva. De las cuales se pueden potenciar si existe una relación complementaria entre ellas. Generando puntos de comercialización, turismo y deporte de gran escala, tanto nacional como en el ámbito internacional.

Esto refleja la importancia de generar alianzas entre el sistema público y privado. El primero aportando la infraestructura y el segundo movilizándolo a los turistas.



CARTOGRAFÍA 6: PUERTOS CHILENOS PERTENECIENTES A LA ASOCIACIÓN DE PUERTOS DEL CONOSUR.

Elaboración propia.

Para conocer cuántos cruceros visitan nuestro país independiente de la concesión que esta pudiera tener, se realizó una búsqueda avanzada en la agencia Solocruceros.com, donde permite buscar el crucero según:

- Destino
- Mes de salida
- Duración
- Naviera
- Puerto

Al filtrar por Puerto Santiago de Chile, a pesar de no tener puerto es un punto inicial clave para este tipo de comercio.

- Destino : Sudamérica
- Mes de salida : Todos los meses
- Duración : Cualquier duración
- Naviera: Todas las navieras
- Puerto : Santiago de Chile

Se encontraron 5 cruceros, correspondientes a 3 barcos,

- Golden Princess (2)
- Ruby Princess (1)
- Star Princess (2)

Donde las principales rutas son desde Santiago de Chile a Buenos Aires con 3 cruceros y 2 rutas desde Santiago de Chile a Norte América.



CARTOGRAFÍA 7: RUTAS DE LOS PRINCIPALES RECORRIDOS DE LOS CRUCEROS QUE PASAN POR SUDAMÉRICA.

Elaboración propia.

También se puede filtrar por Puerto Valparaíso, el otro punto referencial de internación de nuestro país.

- Destino : Sudamérica
- Mes de salida : Todos los meses
- Duración : Cualquier duración
- Naviera: Todas las navieras
- Puerto : Valparaíso (Chile)

Donde se encontraron 22 cruceros, correspondientes a 4 barcos

- Celebrity Infinity (6)
- Norwegian Sun (4)
- Rhapsody of the Seas (2)
- Zaandam (10)
- De las cuales las principales rutas son desde Valparaíso a Buenos Aires, con 15 cruceros. Seguido por las rutas hacia Norte América con 6 y por último las dirigidas hacia Sao Paulo con 1 crucero desde Valparaíso.
- Los recorridos involucrados con los puertos chilenos, se pueden observar en la cartografía 7, pudiendo observar los

posibles recorridos que tuvieron estos cruceros y permite identificar los puertos más visitados por los turistas que pasan por nuestras costas. Además se observa que por el lado Atlántico las rutas son puntuales, es decir, van de los puertos importantes a otros importantes. Pero por el lado del Pacífico van de puertos importantes a secundario, haciendo escala y así conociendo la diversa geografía de la región, donde la cercanía con los glaciares y Patagonia, del hemisferio sur, son el principal atractivo.

2.1.2. Rutas deportivas y Campeonatos más relevantes en Sudamérica

El deporte náutico en Sudamérica, se presenta en localidades específicas, tanto por su condición geográfica como por la infraestructura requerida para poder navegar. La diferencia climática y la extensión norte sur del continente, otorgan

condiciones diferentes para el desarrollo deportivo, lo cual se establece como una característica que puede favorecer y potenciar el desarrollo de actividades deportivas a lo largo del continente.

ORGANISMOS ORGANIZADORES Y LEGISLADORES

Como todo deporte, los náuticos poseen organismos especializados en la actividad, encargados de establecer las reglas estandarizadas de las competencias. Estas entidades se encuentran normados por instituciones marítimas tanto de escala global como nacional, debido a que estos organismos pronostican las condiciones climáticas y marítimas óptimas, además de establecer los límites marítimos para realizar la navegación deportiva de manera organizada.

Esta cadena de jerarquías comienza con las instituciones internacionales OMI e IHO, las cuales son organizaciones oficiales de escala global, encargadas de asegurar que los mares y los océanos de todo el mundo, sean registrados de manera estandarizada mediante publicaciones cartográficas y náuticas en general. De esta manera las embarcaciones de cualquier tipo son ubicables en el mar.

Mientras que a nivel deportivo mundial la ISAF es la entidad que se dedica a regular las normas del deporte náutico a nivel competitivo, mediante la publicación del Reglamentos, así como de celebrar periódicamente competiciones y eventos en cada una de sus clases.

La ODESUR se compone por el Comité Olímpico Nacional, en el que participan: Argentina, Aruba, Bolivia, Brasil, Colombia, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela.

Esta Organización, tiene a su cargo los juegos sudamericanos, los cuales se realizan cada 4 años. El comité olímpico nacional es el encargado de asignar un país en el que celebrara el evento, El país local mediante el ministerio del deporte organiza tanto las fechas, como los escenarios en los que se competirá.

Las confederaciones sudamericanas de deportes náuticos, son miembros afiliados de la ISAF, bajo

asociación continental de estado, para legislar, organizar, coordinar y promover eventos a nivel continental, según el deporte al que se encuentren vinculada la confederación (Canotaje, Vela, Surf, Windsurf, Remo).



DIAGRAMA 6: ESQUEMA DE JERARQUÍAS INSTITUCIONALES NÁUTICAS

Fuente: Elaboración propia.

CATEGORÍAS DE COMPETENCIA

Existen diversas competiciones y categorías de estas, de acuerdo al tamaño de la embarcación y edad de los competidores. Estas además se diferencian la forma de desplazarse por el mar y el número de competidores por nave.

Los principales deportes náuticos son surf, windsurf, velas, canotaje y remo y la pesca deportiva. Los cuales se definen a continuación:

SURF: es un deporte que consiste en deslizarse y hacer giros en una ola de pie sobre una tabla.

WINDSURF: El surf a vela, windsurf o tabla a vela es una modalidad del deporte a vela que consiste en desplazarse en el agua sobre una tabla algo similar a una de surf, provista de una vela.

VELAS: La vela es un deporte náutico que consiste en controlar la dinámica de un barco propulsado solamente por el viento en sus velas. Las

Y por último, las federaciones son las entidades máximas de un deporte a nivel nacional, encargadas de organizar las competencias, como a los competidores.

Las instituciones mundiales se encargan de legislar a grandes rasgos a lo que océanos corresponde. Mientras que los organismos estatales en base a estas legislaciones, generan las propias y se encargan de supervisar el cumplimiento de estas. Pero en lo referido a lo deportivo, las organizaciones deportivas y confederaciones son de autogestión, financiadas por entidades privadas. Estas se encargan de organizar y promover campeonatos en las distintas categorías náuticas e inclusive legislar normas del deporte competente, considerando los organismos nacionales y mundiales oficiales pertinentes.

competencias de vela se le denominan regatas y son a mar abiertos la categoría de competición se divide por el tipo de vela y el N° de tripulante que tiene la embarcación:

- **Optimist:** Es una embarcación para un solo tripulante, barco de iniciación de la navegación a vela (para menores de 16 años)
- **Laser:** La embarcación para un solo tripulante, de peso ligero.
- **Snipe:** Embarcación para dos tripulantes.
- **Lightning:** Embarcación para tres tripulantes.
- **J24:** Embarcación para 2-5 tripulantes

CANOTAJE Y REMO: son deportes náuticos de velocidad que se realiza sobre una embarcación ligera con uno o más remeros, propulsada a través de palas o remos.

Específicamente el Canotaje, puede ser tripulado por una o más deportistas, por aguas mansas o bravas; impulsándose exclusivamente a través de la pala sin poder utilizar ningún otro punto de apoyo al remar.

Por su parte el Remo, puede ser tripulado por uno, dos, cuatro, cinco o seis deportistas, pudiendo contar o no con un timonel o patrón (quien se encarga de marcar el ritmo y seguir el rumbo durante la competición), impulsándose a través de remos utilizados como palanca simple y manteniendo un punto de apoyo al remar. En esta disciplina los remeros se orientan de espalda a proa, vale decir en sentido opuesto a la dirección de la marcha.

Se compite en dos modalidades de embarcación: Canoas y Kayaks. Pero se diferencia, en que la pala del kayak es de 2 hojas, mientras la pala de la canoa es de una hoja.

- **Velocidad:** La disciplina de aguas tranquilas se desarrolla en lagos, lagunas o ríos con aguas quietas o parecidas a los lagos, con poca corriente o casi nula.
- **Slalon:** Realizan un recorrido en aguas bravas, franqueando un número

determinado de puertas en el menor tiempo posible. Los trayectos de slalom se señalan sobre aguas bravas.

- **Kayak Polo:** consiste en un juego de pelota competitivo entre dos equipos, compuestos de cinco jugadores cada uno. Los participantes, provistos de un kayak y de una pala, intentan marcar goles en la portería del contrario.
- **Pesca Deportiva:** es la actividad relacionada al ámbito de la pesca, esta se realiza a nivel personal o en equipo de personas por ocio o competencia. Hay diversas técnicas para realizarla y también existen competencias que pueden ser realizadas en ríos, lagunas, orilla del mar y mar abierto.

Los requerimientos específicos que posee cada deporte náutico, definen la localización de campeonatos internacionales y locales, determinados tanto por su condición geográfica y climática, como por los implementos deportivos necesarios para poder desarrollar de manera óptima la competición.

EVENTOS MÁS IMPORTANTES

Las principales competencias de deportes náuticos en Sudamérica se distribuyen donde las condiciones naturales son más óptimas para el evento. Y es por esto que en nuestro país es importante reconocer

primero las singularidades de nuestra costa y posteriormente equiparlas para realizar competencias con mayor formalidad.

SURF Y WINDSURF



CARTOGRAFÍA 8: PUNTOS DE CAMPEONATOS DE SURF Y WINDSURF.

Fuente: Elaboración propia.

Los principales eventos de surf y windsurf son en Chile, Brasil, Perú y Ecuador, según la recopilación de eventos de las distintas confederaciones sudamericanas, el cual se expresa en la tabla.

De acuerdo a su espacialización, estos deportes a nivel sudamericano se dan principalmente en bahías. Destacan los puertos del Océano Pacífico por encima de los del Océano Atlántico, donde solo existen competencias en Brasil.

La gestión de campeonatos de este deporte se vincula a la empresa privada, principalmente de marcas deportivas vinculadas a deportes de tabla. Es por ello que no se encuentran organizados por confederaciones internacionales en su mayoría. Respondiendo principalmente a eventos locales de las asociaciones privadas.

Campeonato sudamericano de surf y windsurf		
Año	Lugar	País
2009	Matanza	Chile
2009	Maragogi	Brasil
2010	Matanza	Chile
2010	Ibiraquera	Brasil
2010	Paracas	Perú
2012	Florianópolis	Brasil
2014	Salinas	Ecuador
2014	Punta Rocas	Perú
2012	Pichilemu	Chile

TABLA 11: CAMPEONATO SUDAMERICANO DE SURF Y WINDSURF

Fuente: Confederaciones sudamericanas. Elaboración propia

CANOTAJE Y REMO

Campeonato Panamericano de canotaje y remo (velocidad y slalom)		
Año	Lugar	País
2007	Laguna Carén, Rio de Janeiro	Brasil
2009	Rio de Janeiro	Brasil
2011	Ciudad Guzmán	México
2012	Rio de Janeiro	Brasil
2013	Ponce	Paraguay
2013	Londrina	Brasil
2014		México
Campeonato Sudamericano de Canotaje (velocidad y slalom)		
Año	Lugar	País
2006	Aguas de la Raia Olímpica de la U. de Sao Paulo	Brasil
2008	Sao Paulo	Brasil
2009	Escobar	Argentina
2010	Alumine	Argentina
2011	Isla de Pascua	Chile
2012	Tigres, Buenos Aires	Argentina
2012	Pucón	Chile
2013	Laguna de la luz, Valparaíso	Chile
2013	Los Andes, Valparaíso	Chile
2013	San Francisco do sul	Brasil
2013	Lima	Perú
2014	Montevideo	Uruguay
2014	Panguipulli	Chile
ODESUR		
Año	Lugar	País
2006	Laguna de los padres, Mar del plata	Argentina
2006	Puerto Madero	Argentina
2010	Guatapé, Medellín	Colombia
2010	Rio Negro, Medellín	Colombia
2014	Curauma	Chile
2014	Concón	Chile
Juegos sudamericanos de la juventud, Remo (velocidad y slalom)		
Año	Lugar	País
2013	Lima	Perú

TABLA 12: CAMPEONATOS DE CANOTAJE Y REMO EN SUDAMÉRICA

Fuente: Confederaciones sudamericanas. Elaboración propia

En el deporte referido al canotaje, existen diversas categorías de competición. Se pueden ordenar de acuerdo al tipo de convocatoria que tenga, en Panamericana, Sudamérica y ODESUR. Las cuales se encuentran registradas en la siguiente tabla.

Se infiere que las competencias de Remo deportivas presentan una alta frecuencia en su realización y que los principales organizadores de estos eventos son los países de Brasil y Argentina, debido a que estos

países se encuentran equipados de mejor manera para desarrollar esta clase de eventos. Al espacializar estas competencias.



CARTOGRAFÍA 9: PUNTO DE COMPETENCIAS DE CANOTAJE.

Fuente: Elaboración propia.

Se observa que este deporte se practica tanto en las costas, como en el interior, lagunas, lagos, ríos con recintos equipados.

Las referidas a las costas, se emplazan cercano a los puertos relevantes, debido al radio de acción generado por el desarrollo comercial internacional.

En el deporte del remo, las competencias de mayor relevancia son de categoría sudamericana los cuales de desarrollan con tradición año a año desde 1931, en la cual destacan los países de Argentina y Brasil en cuanto a eventos realizados. La organización de estos eventos está a cargo de la Confederación Sudamericana de Remo (CSAR), la cual destina un país organizador que presentes una ciudad con condiciones naturales y económicas óptimas para

albergar un evento de esta escala, requiriendo para ello un espacio de aguas abiertas con condiciones que exige una competición de remo.

EVENTO	SEDE	PAÍS REALIZADOR	CAMPEÓN
I campeonato de remo Sudamericano 1931	Montevideo	Uruguay	Brasil
II campeonato de remo Sudamericano 1935	Rio de Janeiro	Brasil	Brasil
III campeonato de remo Sudamericano 1940	Buenos Aires	Argentina	Argentina
IV campeonato de remo Sudamericano 1945	Rio de Janeiro	Brasil	Argentina
V campeonato de remo Sudamericano 1948	Montevideo	Uruguay	Argentina
VI campeonato de remo Sudamericano 1952	Valdivia	Chile	Brasil
VII campeonato de remo Sudamericano 1954	Rio de Janeiro	Brasil	Brasil
VIII campeonato de remo Sudamericano 1956	Callao	Perú	Argentina
IX campeonato de remo Sudamericano 1958	Buenos Aires	Argentina	Argentina
X campeonato de remo Sudamericano 1960	Montevideo	Uruguay	Argentina
Campeonato Sudamericano de Remo 1962	Buenos Aires	Argentina	Argentina
Campeonato Sudamericano de Remo 1964	Rio de Janeiro	Brasil	Argentina
Campeonato Sudamericano de Remo 1965	Rio de Janeiro	Brasil	Argentina
Campeonato Sudamericano de Remo 1968	Callao	Perú	Argentina
Campeonato Sudamericano de Remo 1970	Concepción	Chile	Argentina
Campeonato Sudamericano de Remo 1972	Montevideo	Uruguay	Argentina
Campeonato Sudamericano de Remo 1974	Buenos Aires	Argentina	Argentina
Campeonato Sudamericano de Remo 1976	Rio de Janeiro	Brasil	Brasil
Campeonato Sudamericano de Remo 1978	Valdivia	Chile	Brasil
Campeonato Sudamericano de Remo 1982	Buenos Aires	Argentina	Brasil
Campeonato Sudamericano de Remo 1984	Rio de Janeiro	Brasil	Brasil
Campeonato Sudamericano de Remo 1986	Concepción	Chile	Brasil
Campeonato Sudamericano de Remo 1988	Buenos Aires	Argentina	Brasil
Campeonato Sudamericano de Remo 1990	Buenos Aires	Argentina	Argentina
Campeonato Sudamericano de Remo 1992	Rio de Janeiro	Brasil	Argentina
Campeonato Sudamericano de Remo 1994	Buenos Aires	Argentina	Argentina
Campeonato Sudamericano de Remo 1996	Callao	Perú	Brasil
Campeonato Sudamericano de Remo 1998	Buenos Aires	Argentina	Argentina
Campeonato Sudamericano de Remo 2000	Buenos Aires	Argentina	Brasil
Campeonato Sudamericano de Remo 2001	Lima	Perú	Brasil
Campeonato Sudamericano de Remo 2005	Valparaíso	Chile	Brasil
Campeonato Sudamericano de Remo 2006	Buenos Aires	Argentina	Brasil
Campeonato Sudamericano de Remo 2008	Viña del Mar	Chile	Brasil
Campeonato Sudamericano de Remo 2009	Tigre	Argentina	Argentina
Campeonato Sudamericano de Remo 2010	Concepción	Chile	Chile
Campeonato Sudamericano de Remo 2011	Buenos Aires	Argentina	Argentina
Campeonato Sudamericano de Remo 2012	Valparaíso	Chile	Argentina
Campeonato Sudamericano de Remo 2013	Rio de Janeiro	Brasil	Argentina

TABLA 13: CAMPEONATOS SUDAMERICANOS DE REMO DESDE 1931 A 2014.

Fuente: Confederaciones sudamericanas de Remo. Elaboración propia.

Los eventos desde el año 1931 se han realizado en variado países de Sudamérica y como ya fue dicho, la mayoría de ellos entre Brasil y Argentina, quienes también dominan la competencia en cuanto a títulos. Perú, Uruguay y Chile figuran también como organizadores, siendo este último el que ha conseguido un título en el evento que organizó como país anfitrión en la ciudad de Concepción de 2010. Por otro lado, la categoría de remo se sumó en el año 2006 a la competición de los juegos sudamericanos,

teniendo ya 3 realizaciones incluyendo el año mencionado además de las versiones en 2010 y 2014, realizando competencias en categorías femeninas y masculinas. En esta competición el predominio de Argentina y Brasil se mantiene, pero se incluyen en el desarrollo de las competiciones a países como Colombia, Paraguay y Venezuela, que también han desarrollado un alto nivel competitivo en variadas categorías.

VELA

La vela es el único deporte marítimo que se puede realizar a escala mundial, capaz de generar grandes rutas de competencia por la capacidad y envergadura de las embarcaciones. Pero también se realizan competencias de convocatoria continental, en áreas de menor escala, con distancias menores, en donde el origen y destino es en la misma localidad.

Campeonato sudamericano de Vela		
Año	Lugar	País
2007	Rio de Janeiro	Brasil
2007	Punta del Este	Uruguay
2007	Salinas	Ecuador
2008	Paracas	Perú
2008	Florianópolis	Brasil
2008	Mar del Plata	Argentina
2008	Algarrobo	Chile
2009	Salinas	Ecuador
2009	Buenos Aires	Argentina
2009	Vichuquén	Chile
2011	Algarrobo	Chile
2012	Buenos Aires	Argentina
2013	Antofagasta	Chile
2014	Punta del Este	Uruguay
2014	Porto Alegre	Brasil
2014	La Punta Callao	Perú

TABLA 14: CAMPEONATOS SUDAMERICANOS DE VELA.

Fuente: Confederaciones sudamericanas. Elaboración propia.

Chile presenta una leve predominancia por sobre Brasil, Argentina, Uruguay o Perú, según la tabla, debido a las condiciones climáticas y geográficas adecuadas que presenta el país; estas actividades se pueden realizar tanto a mar abierto como en lagunas o lagos. Como se observa en la tabla, tienden a coincidir puntos jerárquicos en puertos comerciales, pero paralelamente también se da que veleros deportivos hagan uso de ciudades de menor escala para el desarrollo de sus actividades, como Antofagasta, Punta del Este, Cartagena de India, que sin poseer puertos comerciales, pero si turísticos, son sedes para la competición a vela.

Existen dos hechos correlativos, primero, existen competencias que sí aprovechan las grandes instalaciones portuarias como es el caso de Rio de Janeiro, Buenos Aires y Punta Callao. Un segundo hecho, es la utilización de puertos de menor escala en donde existen instalaciones portuarias, que no son de índole comercial. Con ello podemos decir que no existe una dependencia de grandes instalaciones portuarias, para realizar competencia deportivas en vela, sino que estas buscan las condiciones climáticas y geográficas adecuadas para realizar las competencias pudiendo con ello aprovechar o no los beneficios de grandes ciudades, dependiendo de la escala de la actividad. Esto se refleja en la espacialización de los datos, según la cartografía.



CARTOGRAFÍA 10: PUNTOS DE COMPETENCIA DEPORTIVAS DE VELA.

Fuente: Elaboración propia.

PESCA DEPORTIVA

La pesca deportiva no posee grandes competencias de escala Sudamericana, debido a la inexistencia de una asociación o confederación que organice eventos a nivel continental, pero si existen federaciones a nivel de países, que se encargan de realizar campeonatos nacionales, según tabla.

Campeonato Mundial de Pesca Deportiva		
Año	Lugar	País
2013	Aysén	Chile
2014	Aysén	Chile

TABLA 15: CAMPEONATO MUNDIAL DE PESCA DEPORTIVA

Fuente: Confederaciones sudamericanas. Elaboración propia.

El Primer Campeonato Mundial de Pesca con Mosca organizado, por la Federación de Caza y Pesca de Chile, (FECAPECH), con convocatoria internacional, se realiza en la Región de Aysén debido a que posee las condiciones naturales para la pesca además de presentar la infraestructura pertinente requerida para la actividad. Se concluye que el objetivo no es abastecerse de los mejores puertos de Sudamérica, sino que buscar las mejores condiciones para realizar la actividad integralmente.



CARTOGRAFÍA 11: PUNTOS DE COMPETENCIA DE LA PESCA DEPORTIVA

Fuente: Elaboración propia.

2.1.3. Consideraciones finales de la mirada

Al cruzar la espacialización de puertos utilizados por el comercio y turismo marítimo, se puede visualizar que existen en algunos puntos una concordancia entre el uso comercial y turístico, es decir, conviven muchas veces en la misma ubicación geográfica. Los puertos ubicados estratégicamente para el comercio internacional, es decir, los puertos del Atlántico y de Centro América principalmente, separan sus funciones o tienen más un puerto para cada uso. Por el contrario hacia el lado Pacífico, los puertos tienden a recibir ambas actividades, siendo la turística la que hace uso de la infraestructura portuaria establecida. Tal es el caso de Callao en Perú, Valparaíso en Chile.

Al comparar el otro aspecto aquí estudiado, las variables de turismo y deporte combinadas, se pudo diagnosticar que se dan dos tendencias:

En primer lugar, al sobreponer las actividades turísticas y deportivas, existe una concordancia en los espacios de uso. Algunos tienden a ubicarse cercano a puertos relevantes, para luego desplazarse hacia lugares más específicos de acuerdo a las condiciones geográficas y climáticas necesarias.



CARTOGRAFÍA 12: CRUCE DE PUERTOS IMPORTANTES EN MATERIA COMERCIAL Y LOS MÁS VISITADOS POR LOS TURISTAS.

Fuente: Elaboración propia.

En segundo lugar, existen otras localidades que sin presentar las mejores condiciones económica-comerciales (debido a la ausencia de grandes ciudades que puedan soportar estas actividades), logran a través de su condición geográfica, climática y paisajística, ser plataformas óptimas para el desarrollo de actividades turísticas y deportivas, las cuales pueden convivir en el mismo espacio de uso y complementarse.

Por ende, la tendencia que se ha de develar muestra que no siempre se requieren las condiciones económicas para poder desenvolver de buena manera el desarrollo náutico o la infraestructura para el soporte de actividades. Ha de coincidir que

actividades relevantes del deporte náutico y en puntos turísticos desplazados de los puertos comerciales, se puede potenciar la actividad náutica de mejor manera que teniendo la presencia de grandes ciudades o instalaciones portuarias en áreas cercanas, ya que estas pueden inhibir el desarrollo deportivo y dar mayores posibilidades al desarrollo comercial del puerto y no complementarlo con la actividad deportiva.

Por otro lado la amplia superficie continental, climas, parajes de distinta índole – caribeño, desértico, glacial, patagónico – posibilitan ampliar la cartera de posibilidades para desarrollar en complemento actividades turísticas y deportivas.



CARTOGRAFÍA 13: CRUCE DE PUERTOS IMPORTANTES EN MATERIA TURÍSTICA Y PUNTOS DEPORTIVOS DESTACADOS.

Fuente: Elaboración propia.

2.2. Ciudades notables y modelos de gestión de borde de agua con vocación náutica en América Latina



CARTOGRAFÍA 14: MODELOS DE GESTIÓN CIUDADES NÁUTICAS

Fuente: Elaboración propia

Dentro del desarrollo náutico a nivel continental, existen variadas intervenciones que dan cuenta de las distintas maneras en que las ciudades se relacionan con sus bordes de agua, pudiendo ser grandes proyectos que aprovechen el litoral como área de carga y descarga para puertos que se transformen en puntos claves para el desarrollo económico de cada país.

No obstante, los usos o roles de los espacios definidos hacia los bordes de agua, se encuentran condicionados a las características del mar, el clima y la geografía del lugar, lo que puede potenciar o no ciertas actividades. En lo que se refiere a potenciar los usos en las áreas de borde, algunas intervenciones urbanas han tratado de sobreponerse a varias de estas condiciones, pudiendo generar proyectos que reestructuren usos

y espacios en declive, potencien condiciones naturales o definan nuevos usos que atraigan nuevas actividades e inversiones, pero siempre en función de potenciar la relación tierra-agua. Estas estrategias, pueden constituir diferentes *modelos de gestión* hacia los espacios de bordes; con objetivos y administraciones distintas; los proyectos pretenden dar plusvalía e identidad al lugar, pudiendo ser en muchos casos intervenciones detonantes de actividades económicas relevantes que generen una identidad singular, constituyéndose como espacios relevantes y significativos en la imagen colectiva de las ciudades que los poseen.

Las intervenciones en los bordes de agua se generan a partir de una idea de “poner en valor el interfaz agua-tierra”. Los proyectos pueden gestarse de diversas maneras, ya que estos espacios son administrados o normados a través de distintas organizaciones que pueden ser iniciativas privadas o desde el gobierno, intendencia o ayuntamiento, siendo de esta manera iniciativas públicas. También en algunos casos, puede darse una condición mixta, con una administración pública-privada.

La manera de regir un espacio determina un cierto criterio de administración; los modelos de gestión se definen como un sistema de referencia para la organización y gestión de una empresa o espacio delimitado, que permite establecer un enfoque y un marco de referencia objetivo, riguroso y estructurado para el diagnóstico de la organización, así como determinar las líneas de mejora continuas hacia las cuales deben orientarse los esfuerzos de la organización. Es, por tanto, un referente estratégico administrativo, que identifica las áreas sobre las que hay que actuar y evaluar, para alcanzar la excelencia dentro de una organización.

Los modelos de gestión, pueden ser aplicados tanto en las empresas y negocios privados como en la administración pública, estableciendo si fuese necesario un desarrollo parcial de las intervenciones dando lugar a etapas de desarrollo o espacios donde

otros agentes pueden complementar la labor y aumentar las plusvalías, siendo intervenciones con un potencial significativo para las ciudades que se lo propongan.

Los casos a relevar presentan distintas formas de llevar a cabo una gestión hacia los espacios de bordes de agua, presentando diferentes resultados y enfoques, dependiendo del espacio a intervenir, las condiciones existentes y la cultura predominante del lugar.

2.2.1. Malecón 2000, Guayaquil Ecuador



ILUSTRACIÓN 3: ÁREA DE PROYECTO DE MALECÓN 2000.

Fuente: Google Earth. Elaboración Propia

Guayaquil, es la ciudad más poblada y más grande de la República del Ecuador. Por su área urbana, ésta se encuentra entre las ciudades más grandes de América Latina. Su geografía, está caracterizada por su posición costera en la parte noroccidental de América del Sur, en la región litoral de Ecuador y su ubicación entre el río Guayas y el estero Salado. La geografía de la ciudad, con su cercanía al océano y su condición de puerto, ha contribuido como un importante factor para hacer de Guayaquil la ciudad con mayor densidad poblacional de la República del Ecuador y se reconoce como el puerto fluvial más importante del país, al cual llegan embarcaciones de todas partes del mundo.

Desde la época colonial, Guayaquil ha sido un importante centro de comercio en la región, siendo la inversión privada, quién ha formado parte trascendental en el proceso de mayor crecimiento de la ciudad, desarrollando modelos de negocios que generen valor económico, ambiental y social, potenciando el desarrollo de nuevas infraestructuras y edificaciones, como por ejemplo; proyectos

inmobiliarios, urbanizaciones privadas, centros de negocios y oficinas, entre otros, que han ido en aumento, convirtiendo a la ciudad en un punto estratégico y atractivo para hacer negocios en el Ecuador.

Por otra parte, el ayuntamiento ha impulsado proyectos de regeneración urbana, que han tenido como principal objetivo, la renovación de los cascos comerciales, con fin de generar el incremento de las plusvalías prediales y la revitalización del centro de la ciudad. Objetivo que mediante la colaboración de privados desde sus inicios, se han logrado tras la inversión de grandes sumas de dinero. La actual administración municipal posee como objetivo, convertir a Guayaquil en un lugar idóneo para el turismo internacional de primera clase y de negocios multinacionales.

Malecón 2000, es un importante proyecto de regeneración urbana del antiguo Malecón Simón Bolívar, ubicado en la ciudad de Guayaquil, junto al río Guayas de Ecuador. Este proyecto ha sido de gran interés por parte de la industria del turismo, dada a su condición y su proximidad al centro de la ciudad.

En el historial de la planificación estratégica de Guayaquil, se genera un antes y un después con la construcción del Malecón 2000, ya que es un proyecto que influye en la configuración de la ciudad, en el imaginario colectivo y en la gestión urbana, devolviéndole a esta su relación con el río y permitiendo la revalorización del casco comercial, creando espacios que propician la regeneración urbana y a la vez, la renovación del centro. Esto con el fin de atraer nuevos residentes, para revitalizar el centro de la ciudad y así prolongar el uso de sus

espacios públicos anteriormente abandonados. Con esto también, se procuró aumentar el valor de los predios aledaños al mismo centro, permitiendo así, atraer la inversión por parte del sector inmobiliario.

La gestión de este proyecto, desde su creación y desarrollo, ha estado a cargo de la “Fundación Malecón 2000”, quién ha sido quien planifica, administra, financia y mantiene el funcionamiento del malecón y otras áreas de Guayaquil, que componen la estructura principal del desarrollo social, cultural y productivo de la ciudad. Siendo el origen de esta conformación y proyecto, una iniciativa privada, apoyada por el alcalde de la época y mantenida hasta la actualidad, por un directorio conformado por entidades públicas y privadas más representativas de la ciudad, siendo estas; la Municipalidad de Guayaquil, la Gobernación del Guayas, la Zona Naval, Universidad Estatal de Guayaquil, Universidad Católica Santiago de Guayaquil, Escuela Superior Politécnica del Litoral, Asociación de Bancos Privados del Ecuador, Cámara de la Construcción de Guayaquil, Cámara Industrial de Guayaquil, Cámara de Comercio, Cámara de Provincial de Turismo del Guayas, Fundación Ecuador, Fundación Natura y la Junta Cívica de Guayaquil. Estas instituciones forman parte desde 1997, de la “Fundación Malecón 2000”.

El proyecto Malecón 2000 es un lugar público de 2.5 km de extensión, que conforma un circuito turístico que conjuga la arquitectura moderna con los legados históricos, la naturaleza y el respaldo cómo telón natural, que proporciona el río Guayas. El uso y su condición de identidad con la ciudad y sus habitantes, han permitido hacer de este un espacio seguro, ya que se ha conformado a través de los años, una red de seguridad social a cargo de proteger sus espacios.

La obra articula grandes monumentos de la ciudad, museos, jardines, bares, restaurantes, miradores y muelles, desde los que se puede abordar embarcaciones para paseos diurnos y nocturnos. A pesar de su atractivo formal y la sugestiva experiencia que ofrece, el Malecón busca construir un capital social que le permita exportar una nueva imagen de la ciudad, más segura y renovada.

De manera complementaria al Malecón se realizó el diseño y la construcción de las nuevas instalaciones del aeropuerto internacional de Guayaquil, se llevó a cabo también un plan de ordenamiento de tránsito y la implementación de un metro vía, que en conjunto han construido una trama de movilidad más conectada, facilitando al turista el recorrer y permanecer en Guayaquil. Esto, como una estrategia para revertir la tendencia a ciudad aeropuerto que caracterizó durante décadas a Guayaquil.

2.2.2. Puerto Madero, Buenos Aires Argentina

La ciudad de Buenos Aires, también conocida como Ciudad Autónoma de Buenos Aires o Capital Federal, por ser sede del Gobierno Federal, está situada en la región centro-este del país, sobre la orilla occidental del Río de la Plata, en plena llanura pampeana y es considerada la mayor área urbana del país y la segunda de Sudamérica, Hispanoamérica y del hemisferio sur, y una de las 20 mayores ciudades del mundo. Además actualmente se encuentra entre las ciudades con mayor calidad de vida de América Latina y es la ciudad más visitada de América del Sur, como destino turístico favorito, según la industria de cruceros del mundo, siendo también la segunda

ciudad con mayor cantidad de rascacielos en esta región.

La ciudad posee como condición geográfica un territorio extenso y llano y una destacada porción de agua dulce como lo es el Río de La Plata, que es también el límite natural de la ciudad por el norte.

Uno de los 48 distritos más exclusivos en la actualidad de Buenos Aires, dada a su céntrica ubicación, lo extenso de su área y su vista al río, es el conocido distrito de Puerto Madero. Proyecto que nace originalmente de la necesidad de exportación e

importación en un período de bonanza económica de la República Argentina. Siendo este, el principal puerto de Buenos Aires, el cual luego de un crecimiento acelerado de la actividad portuaria y sobrepasando la capacidad de éste, al poco tiempo del término de su construcción, quedó en obsolescencia y deterioro por aproximadamente cien años. Era reja la que separaba a la ciudad de Buenos Aires del Río de la Plata hasta principios de los años noventa. Al igual que en otras ciudades del mundo, la construcción del puerto y sus accesos fue cerrando el paso hacia la costa. En la zona del centro, en eje con la Plaza de Mayo, Puerto Madero mantenía esta suerte de bloqueo, a pesar de que gran parte de sus instalaciones no eran utilizadas a tiempo. La ciudad, al menos en el plano urbano, se había quedado sin río. Curioso destino para una ciudad que creció a orillas del más ancho que se conoce.



ILUSTRACIÓN 4: ÁREA DEL PROYECTO PUERTO MADERO

Fuente: Google Earth. Elaboración Propia

El cambio llegó en 1989. El nuevo marco jurídico que se establecía para los bienes estatales permitió encaminar una serie de iniciativas tendientes a revalorizar el área central de la ciudad. El eje principal, trazado sobre la Avenida de Mayo para las transformaciones, se prolongaría hasta el río con la reconversión de Puerto Madero. Este proceso requería un modelo de gestión dinámico, para promover su desarrollo urbano sin superposición de competencias y unificar las distintas intervenciones. Fue entonces, cuando el Gobierno Argentino y el ayuntamiento de Buenos Aires forman la Corporación Antiguo Puerto Madero, para hacerse cargo de este deteriorado punto ubicado en el corazón de la ciudad, lo que más tarde se

transformaría en una Propuesta de Desarrollo Urbano para Puerto Madero, con el desafío de transformar esa extensa zona ferro-portuaria subutilizada, a través de una iniciativa del Estado, con el objeto de promover un nuevo modelo de estrategias políticas activas y concertadas entre el sector público y privado. Proyecto liderado por la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., que implicó la recuperación de 170 ha, que pronto se transformó en un exclusivo centro residencial, gastronómico y de negocios de la Ciudad, rescatando además parte de la historia y del intangible colectivo, nombrando las calles del barrio, con nombres de las mujeres destacadas de la historia argentina, de esta manera se le rinde homenaje y se hace partícipe a la renovación de una parte del patrimonio intangible del país.

La Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., es entonces creada en 1989, como una sociedad anónima integrada en partes iguales por el Gobierno y el Ayuntamiento de la Ciudad de Buenos Aires, creada con el fin específico de urbanizar el área del antiguo puerto. Las 170 ha que la integran eran propiedad del Estado, que las transfirió a la Corporación. La Municipalidad por su lado, se comprometió a generar el proyecto para urbanizarlas. De esta manera, se comienzan a definir las condiciones de planificación y de urbanización del territorio, asumiendo revertir el beneficio de la operación en la construcción de infraestructura de soporte: redes de servicios, obras de superficie y nuevos espacios públicos, como una de las condiciones de realización del proyecto, en que las fracciones no rentables, de la operación encontraron financiamiento en la rentabilidad global del emprendimiento.

El proyecto principalmente se basó en reconvertir el área para salvarla del abandono y el deterioro reordenándola, para equilibrar los déficits urbanos del área central; recomponer el carácter urbano; preservar su fuerte poder evocativo; alojar actividades del sector terciario que requieren ubicación central, oficinas públicas y privadas, servicios comerciales y culturales, y residencia, que no encontraban en el tejido urbano superficies de terreno y contexto ambiental adecuado; y recuperar

la relación con el río incorporando áreas públicas para la recreación y el esparcimiento.

El interés de una mayor participación por parte de los profesionales locales dio lugar al Concurso Nacional de Ideas para Puerto Madero, convocado por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y organizado por la Sociedad Central de Arquitectos, donde participaron más de cien estudios de arquitectura del país. La Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., en su calidad de comitente, instó a la firma del convenio que dio lugar al Concurso Nacional de “Ideas para Puerto Madero”, habiendo obtenido de las entidades profesionales locales el apoyo a la urbanización de Puerto Madero y al reciclaje de los antiguos depósitos de granos.



ILUSTRACIÓN 5: CONCURSO NACIONAL DE IDEAS PARA PUERTO MADERO.

Fuente: Corporación Antiguo Puerto S.A.

El plan, básicamente, consiste en una franja de edificación ubicada entre los diques y grandes parques hacia el río. Los bulevares, trazados en correspondencia con los ejes de acceso al área, conectan toda la zona con el resto de la ciudad. En el margen de los espejos de agua, se propone una edificación baja con una mixtura de usos que aporta equipamiento y vida al paseo público. Establece la construcción de plazas abiertas a la línea de malecón, en correspondencia con cada uno de los diques. Los edificios preexistentes, sujetos a preservación por su valor patrimonial, se incorporan a la nueva trama, pudiéndose reciclar dentro de su estructura. La presencia de los espejos de agua de los diques y los espacios verdes determinaron la contemplación de actividades recreativas, culturales y deportivas. Se establece la necesidad de conservar

los galpones debido a su importante valor patrimonial.



FOTOGRAFÍA 1: PUERTO MADERO.

Fuente: Corporación Antiguo Puerto S.A.

El desarrollo náutico de Puerto Madero se centra en la oportunidad que brindan los antiguos diques que han sido capitalizados para el desarrollo de club de yates. La centralidad de las instalaciones y las buenas condiciones marítimas, otorgan posibilidades primordiales para el desarrollo de iniciativas privadas en torno a lo náutico. El YACHT Club Puerto Madero, considerado el club privado más prestigioso de la ciudad de Buenos Aires, ofrece una variedad de servicios como también de náutica. La oportunidad que esta área de reconversión presenta, es la mixtura de sus usos en donde otras funciones y servicios tales como negocios, gastronomía, eventos y el turismo se vinculan y desarrollan en un contexto náutico, siendo un complemento para varias actividades. La capacidad del sector posibilita el desarrollo de variadas actividades náuticas, tales como la navegación a motor, los deportes con tracción animal, donde las actividades de remo y kayakismo y náutica en general con infraestructura para la enseñanza, práctica y entrenamiento en todos los niveles, siendo un atractivo adicional desarrollado por las oportunidades que la intervención otorga.

La marina y el desarrollo náutico a una escala sofisticada, otorgaron una plusvalía a las actividades y servicios que se desarrollan en Puerto Madero, dando una exclusividad singular tanto por la oferta en complemento con el contexto en el que se desarrolla. Ambos aspectos potencian aún más el turismo, siendo uno de los principales destinos para los visitantes de la ciudad de Buenos Aires.

2.2.3. Puerto Maravilla, Río de Janeiro, Brasil



ILUSTRACIÓN 6: PUERTO MARAVILLA.

Fuente: Google Earth. Elaboración Propia

Río de Janeiro, también conocida como Río, es el principal centro económico y la segunda ciudad más grande de Brasil y capital del Estado del mismo nombre. Una parte importante de la ciudad, fue declarada Patrimonio de la Humanidad en julio de 2012 por la UNESCO.

En Río, una de las actividades económicas más destacadas de la ciudad es el Turismo, lo que la posiciona como uno de los destinos turísticos más famosos en el hemisferio sur. Esto se debe tanto a su condición natural como a su atractivo cultural, siendo considerado el centro cultural de Brasil y la ciudad que los turistas prefieren. Los turistas vienen a ésta, para disfrutar del paisaje, sus carnavales, balnearios, playas, samba y Bossa Nova, entre otros hitos arquitectónicos, que muestran la historia de Brasil. Además, la ciudad también posee el estadio de fútbol más grande del mundo, el conocido estadio de Maracanã.

El *Estado do Río de Janeiro* es el mayor productor de petróleo y gas natural de todo Brasil. Y Río, posee la segunda mayor economía respecto al PIB del país. Es también un importante centro logístico internacional, con 5 puertos y 3 aeropuertos. Río, posee 2 puertos importantes para exportaciones e importaciones; uno de ellos se ubica en la Bahía de Guanabara, al este de la ciudad y el otro es el Puerto de Itaguaí, en la Bahía Sepetiba, al oeste de la metrópolis.

Dada la condición geográfica de Río de Janeiro, permite que esta posea una entrada de mar

excepcional que aparece como la desembocadura del río. La ciudad, se encuentra en la franja de la costa atlántica de Brasil. Además, la marina está rodeada por espléndidas montañas rocosas y cerros conocidos como Pan de Azúcar, Corcovado Pico y Colinas de Tijuca. Estas características contribuyen colectivamente en la fabricación de esta belleza natural como una de las siete maravillas naturales del mundo.

Brasil, en estos últimos años ha ido presentando un crecimiento consistente. A la vez, Río de Janeiro, da claras señas de estar frente a una nueva dinámica económica, impulsada por los grandes eventos que han ocurrido este último tiempo y que tendrán lugar en los próximos años. En este contexto, se está preparando una Operación Urbana en la región portuaria de Río, que corresponde a Puerto Maravilla, esta ha sido un área que durante muchos años ha estado relegada a un segundo plano y se pretende integrar a este proceso de desarrollo, por el que está viviendo actualmente Brasil. Más aún con la adjudicación de un Mundial de Fútbol y la realización de los Juegos Olímpicos 2016, el cual será un evento de gran magnitud, que actuará como un generador de recursos y catalizador de transformaciones urbanas que pueden cambiar de forma significativa el rostro de la ciudad.

Para coordinar esta Operación Urbana del puerto, la Prefectura de Río creó la Compañía de Desenvolvimiento Urbano del Puerto de Río de Janeiro CDURP, siendo esta una sociedad anónima, que fue establecida y es controlada por la ciudad y cuenta con el completo apoyo de los gobiernos estatal y federal, encargada de manejar los recursos para restaurar inmuebles protegidos y apoyar las iniciativas de valorización del patrimonio. Posee como principal función coordinar el proceso de despliegue en Puerto Maravilla, implementando y gestionando la prestación de obras y servicios públicos en la región, además de la gestión de la propiedad y los recursos financieros para el proyecto.

Esta compañía, cumple el rol de ser el gerente del Ayuntamiento en la Operación Urbana correspondiente a la Operación del Puerto Maravilla y es la articuladora entre organismos públicos y privados y la Concesionaria de Puerto Nuevo. Su propósito es promover la reestructuración locales, mediante la ampliación, la articulación y la rehabilitación de los espacios públicos de la región con el fin de mejorar la calidad de vida de los residentes actuales y futuros y la sostenibilidad ambiental y socioeconómica de la zona. El proyecto abarca una superficie de 5.000.000 metros cuadrados, cuyos límites de avenidas son: Presidente Vargas, Rodríguez Alves, White River, y Francisco Bicalho. En julio de 2012, se inició la segunda fase del trabajo: toda la región será reurbanizada en el año 2016.

Junto con el proyecto Puerto Maravilla, también se realizan acciones para el desarrollo del patrimonio histórico de la región y la promoción del desarrollo social y económico de la población. Se genera también la realización de proyectos especiales de gran impacto, cultural, como son; el Museo de Arte de Río de Janeiro (Mar), Circuito Histórico y Arqueológico Celebrando la Herencia Africana, ubicado al final de la Pedra do Sal y el Museo de Amanha (Museo del Mañana), también se creó una sala de exposiciones llamada Mi Puerto Maravilla, junto con esto se crea el Centro Cultural José Bonifacio, se plantea también una Serie de Movilidad Urbana, que propone un nuevo modelo de transporte público colectivo.



FOTOGRAFÍA 2: PUERTO MARAVILLA

Fuente: Río de Janeiro.org

Una de las estrategias, que han implementado con este proyecto, para lograr atraer el interés de los

inversionistas y asegurar el financiamiento para las obras de renovación urbana de Puerto Maravilla, se autoriza una expansión potencial de la construcción en la región, es decir, se permite la construcción más allá de los límites actuales, con la excepción de las áreas de conservación, el patrimonio cultural y arquitectónico, y edificios para el servicio público. Se autoriza explotar este nuevo potencial de construcción, con la adquisición de Certificados adicionales posibles constructivos (CEPAC). Cuyo fin es recaudar este dinero con las ventas e invertirlo en la necesaria mejora tanto de infraestructura como de los servicios urbanos de la región.

Algunas obras complementarias al desarrollo de la propuesta urbana son:

- Construcción de 4 km de túneles;
- Reurbanización de 70 km de carreteras y 650.000 m² de aceras;
- La reconstrucción de 700 km de redes de infraestructuras urbanas (agua, alcantarillado, drenaje);
- Implementación de 17 km de ciclo vías

La reconversión urbana pretende ser una obra a largo plazo que pueda potenciar nuevos usos y posibilitar el desarrollo de nuevas actividades tales como centro de negocios espacios culturales, gastronómicos y mayores áreas para el deporte, con una amplia red de ciclovía y la ocupación de la bahía para los deportes náuticos.

Uno de los principales principios del proyecto es servir como una nueva cara del casco urbano de Río tras la obtención de los Juegos Olímpicos 2016. Con ello la iniciativa de modernización de la ciudad trae consigo el desarrollo de mejor conectividad, inserción de nuevos usos generadores de mayor inversión y plusvalía, y dotar de equipamientos e infraestructura que posibilite un mayor desarrollo del sector. En ello el rol del turismo en el desarrollo del nuevo puerto, se establece como un eje principal para las actividades a potenciar. Para ello el deporte y la cultura se establecen como funciones que deben destacar en las intervenciones que allí se desarrollarán. La generación de museos, galerías y centros culturales en complemento con ciclovías, áreas verdes y espacios de amarre para

embarcaciones deportivas, otorgarían mayores usos y mixtura al sector.

Respecto a lo náutico, el puerto ha tenido siempre la capacidad de recibir grandes embarcaciones – principalmente de carga y comerciales – donde la utilización de los bordes urbanos en relación al mar se enfocaba en un rol industrial, lo cual se pretende cambiar al complementar esta capacidad y direccionarla hacia el turismo. Los espacios a reconvertir, hoy en día presentan condiciones óptimas para la recalada de grandes embarcaciones turísticas, en el cual el espacio de “costanera” se

ofrece como plataforma de llegada y para el deleite y goce de la actividad de “Grandes Veleiros” – evento realizado el año 2010 – siendo uno de los panoramas más atractivos en la reconversión del sector; la capacidad de presentar un borde apto para la recalada de embarcaciones de gran escala, tales como grandes veleros embarcaciones turísticas o cruceros, posibilitan reconocer el sector como un nuevo acceso a la ciudad y punto de inicio de la actividad hacia el interior de la misma, siendo la actividad náutica de gran escala el punto de inicio para el turismo en este sector de Río de Janeiro.

2.2.4. Punta del Este, Uruguay



ILUSTRACIÓN 7: PUNTA DEL ESTE, URUGUAY

Fuente: Google Earth. Elaboración Propia

Es una ciudad peninsular situada en el extremo meridional de Uruguay, conurbación que pertenece al Departamento de Maldonado. Punta del Este, posee una privilegiada situación geográfica, sus aguas bañan la Bahía de Maldonado y la Isla Gorriti.

La ciudad cuenta con unas atractivas playas, dentro de las más conocidas se encuentra Playa Mansa y Playa Brava y ambas hacen honor a sus nombres, en invierno, sus olas son el paraíso de aquellos que practican tabla vela. Es por condiciones como estas que Punta del Este, se ha transformado en uno de los balnearios más importantes de América Latina. Está ubicada sobre una estrecha franja de tierra que convencionalmente separa el Río de la Plata del

Océano Atlántico y aunque ambas riberas están bañadas por aguas ya marinas. Cuenta con una población permanente de 12.423 habitantes, cantidad que alcanza los 450.000 durante la temporada turística en verano. Es uno de los centros del conurbado de Maldonado, que en el año 2011 poseía una población de 135.399 personas. En la Ronda Uruguay desarrollada en esta ciudad, nació la actual Organización Mundial de Comercio.



FOTOGRAFÍA 3: PUNTA DEL ESTE, URUGUAY

Fuente: www.puntadeleste.gub.uy

El Puerto de Punta del Este, llamado también **Puerto Nuestra Señora de la Candelaria**, es un importante balneario de América del Sur y es considerado el puerto deportivo más destacado del país y de la región, en él se permite el arribo de embarcaciones

de turismo y deportivas (de mediano calado) y cuenta con casi 500 amarras y un espacio en tierra para aproximadamente 350 embarcaciones, también se permite el atraque de pequeñas embarcaciones pesqueras que proveen de mercadería a las pescaderías que seleccionan el pescado frente al turista y atraen la presencia de lobos marinos, quienes suben al muelle y disfrutan de pescado fresco, esto se transforma en un espectáculo imperdible, frente al turista. Especialmente en temporada estival, la ciudad recibe gran cantidad de turistas argentinos y brasileños, quienes en parte también invierten en ella.

En la época de verano los turistas de los cruceros, que atracan en las cercanías del Puerto, son trasladados por pequeñas embarcaciones hasta el muelle principal, donde bandas musicales y bailarines de tango y candombe les dan una cálida bienvenida. Existe un polo de servicios, asociado a este polo turístico, con destacados restaurantes, pub y expendios de frutos del mar, así como también en la explanada portuaria se ubican diversas empresas que realizan paseos marítimos, en los que se permite realizar pesca embarcada.

En la **Marina de Punta del Este**, se encuentran las embarcaciones del prestigioso Yacht Club Punta del Este, que nace como asociación no lucrativa, cuando es fundado en 1924 por Niceto S. de Loizaga y sus amigos, cuya finalidad es promover los deportes náuticos y afines, la navegación a vela y motor, el conocimiento del arte de navegar, el diseño y la construcción de yates, y facilitar a sus socios la práctica de tales deportes.

Los socios pueden ser:

- A honorarios; Ministro de Defensa Nacional, Presidente del Consejo Nacional de Gobierno, Inspector General de Marina, Prefecto General Marítimo, el Prefecto del Puerto de Maldonado y el Presidente del Consejo del Departamental de Maldonado.
- Fundadores
- Vitalicios; quienes hayan pertenecido a la categoría de Activos por veinte años.
- Activos; pertenecientes al Club

- Cadetes; personas de 16-21 años, aceptados bajo el respaldo de terceros y aceptados por la Directiva.
- Grumetes; personas de 10-16 años, y bajo las mismas condiciones de los Cadetes, continúen como socios.

En la actualidad, genera actividades náuticas de manera permanente, algunas vinculadas a la Escuela de Vela, otras son de Pesca, otras desarrolladas con los Barcos del Club, Varaderos y Travelift, y por último, este Club, es quién organiza y supervisa las concurridas regatas y competencias náuticas entre las que destacan la Regata Whitbread, la BOC (ahora llamada Around Alone), la Off-Shore de Punta del Este y actividades en clase Optimist, Laser, Clase Punta del Este y Multimodal. También brinda servicios de traslados hacia y desde las embarcaciones las 24 horas del día para sus socios, y su restaurante es uno de los más respetados de la Península.

La virtud de la ciudad de contar con una marina de tal escala, recae en poder complementar los diferentes requerimientos de los pasajeros y navegantes que recalcan en Punta del Este. La actividad náutica se ha establecido como un importante eje de desarrollo, donde el turismo y la especialización de los servicios – tanto hoteleros como gastronómicos – se enfocan en generar una mayor y mejor oferta en los sitios aledaños a la actividad náutica en la península. Es así como locales de comida adquieren una singularidad tal que los transforma en espacios icónicos de la ciudad, generando espacios ideales para compartir entre navegantes desde sus yates o para turistas que recorren el mundo en cruceros.

Por otro lado la actividad náutica de Punta del Este se complementa con otro tipo de actividades pero siempre relacionadas con el mar, los atractivos naturales como playas e islas vírgenes son parajes atrayentes para turistas y visitantes, complementando los paseos náuticos dentro del recorrido turístico obligado por la ciudad. Otra actividad complementaria es el buceo, el cual siendo una actividad de intereses específicos se hace partícipe de la actividad náutica de Punta del Este.

Lo náutico en Punta del Este está tan presente como su contexto lo permite, su condición de estrecha península hace de este sector un polo náutico atractivo tanto para navegantes como para turistas, en donde su desarrollo urbano se centra en brindar un servicio complementario y relacionado con la actividad, pudiendo identificar a la actividad náutica como un elemento rector para el desarrollo de la demás oferta.

Las actividades desarrolladas y gestionadas por el Club de Yates, son exclusivamente de iniciativa privada, las cuales no poseen complemento o colaboración de organismos públicos, en donde sus actividades desarrolladas en el espacio marítimo, son regidas a través de la reglamentación internacional y a través de la Armada, sin influencia gubernamental.

2.2.5. Rosario, Argentina



ILUSTRACIÓN 8: BORDE RIBEREÑO DE ROSARIO. ARGENTINA.

Fuente: Google Earth. Elaboración Propia

La ciudad de Rosario, está ubicada en el centro-este argentino, en la provincia de Santa Fe, es la tercera ciudad más poblada y tercer conglomerado urbano del país, después de Buenos Aires y Córdoba, constituye un importante centro cultural, económico, educativo, financiero y de entretenimiento.

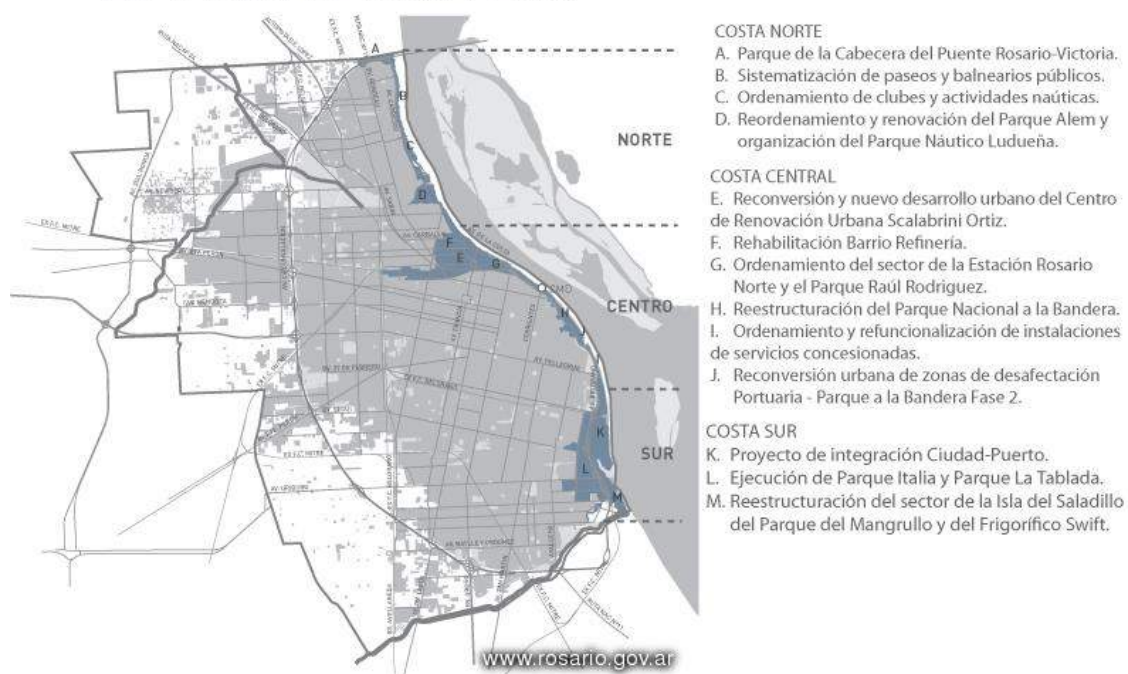
Está situada sobre el margen occidental del río Paraná, en la Hidrovía Paraná - Paraguay. Sobre dicho río está enclavado un puerto de 140 ha que

maneja tanto cargas generales como a granel. Esta condición y la existencia del puerto, le ha permitido aumentar la producción del país, conformando una parte importante de la región económica, dada a la exportación generado con el desarrollo portuario de la ciudad.

La ciudad de Rosario está situada sobre la alta barranca del margen derecho del río Paraná, en un punto donde dicha barranca se separa del río. Allí una suave pendiente natural conocida como Bajada Sargento Cabral la une al bajo portuario. Durante mucho tiempo, este fue el único acceso al Puerto de Rosario, hasta que fueron realizados diversos cortes en la barranca para acceder al bajo. Y este, el borde del río Paraná, la Costa, es un aspecto urbano importante de Rosario, ya que la ciudad, recuperó su ribera en la última década del siglo XX, gracias a la reorganización de los terrenos portuarios y ferroviarios que la ocupaban. Desde el centro, e inmediatamente al norte del puerto, construido bajo la dirección de Abel Julien Pagnard⁶, se suceden a lo largo de la costa el Parque Urquiza, el Parque Nacional a la Bandera, el Parque de España, el de las Colectividades, el Sunchales, el Parque Alem y el Balneario La Florida.

6 Abel Julien Pagnard, Ingeniero francés. Director General de Obras de la construcción del Puerto de Rosario, en el período de 1902-1905.

EL FRENTE COSTERO



CARTOGRAFÍA 15: FRENTE COSTERO ROSARIO, ARGENTINA.

Fuente: www.rosario.gov.ar

El Municipio de Rosario, ha desarrollado un Plan Urbano, llamado Plan Urbano Rosario (PUR 2007-2017), para lograr una importante transformación en el ámbito Municipal, priorizando el desarrollo de seis grandes operaciones estructurales, que abarcan porciones importantes del territorio urbano, a las que se les asigna el carácter de **Intervenciones Estratégicas**, orientadoras de las decisiones urbanísticas, que se articulan entre sí otorgándole sentido a la ejecución de las acciones más específicas. Este proceso de cambio, apuesta a potenciar estos territorios, siendo estos los siguientes lugares:

6. Las Centralidades Urbanas/ Rehabilitación del Área Central
7. Frente Costero o Transformación de la Costa
8. El Nuevo Eje Metropolitano Norte-Sur
9. El Nuevo Eje Metropolitano Este-Oeste
10. La Reconstrucción del Borde de los Arroyos
11. El Nuevo Frente Territorial

Dentro de estos lugares se encuentra el Frente Costero de Rosario, el cual forma parte del Plan Maestro de la Costa y comprende todo el borde de la ciudad asentado sobre el río Paraná en su extensión y en relación con el territorio metropolitano. La transformación de la costa se piensa como una estrategia de incorporación del espacio público.

El proceso de transformación de la Costa, conformada por 17 km de ribera al margen del río Paraná, comienza su enclave como desarrollo desde el inicio del Programa de Desarrollo de la Costa, el año 2004, esto tomando en consideración gestiones que trascienden los inicios de este proceso y posteriormente incluyendo nuevas propuestas, de las cuales algunas ya fueron concretadas y otras que se encuentran actualmente en desarrollo y/o ejecución.

La propuesta para el Plan de la Costa, se basa en una planificación integral, que se define en tres ámbitos, los cuales buscan reflejar distintas situaciones, se establecen políticas y programas de acuerdo a las

partes de la Costa, viendo cada una de ellas, como unidad independiente, aun no se desarrolla una visión global, estas son; Costa Norte, Costa Central y Costa Sur.

Para la concreción del Plan, se busca como Modelo de Gestión, una propuesta articulada entre diferentes organismos públicos tales como; Gobierno, Provincia y Ayuntamiento, además de la participación de actores privados, lo que ha permitido sumar al financiamiento del sector público, los aportes privados para lograr la creación de importantes espacios públicos, que han surgido a partir del traslado del puerto, como por ejemplo; la generación de un recorrido ininterrumpido sobre el borde del agua de 7,5 km de extensión que encadena una multiplicidad de intervenciones, destacando dos grandes proyectos: uno en el extremo norte y otro en el extremo sur. Ambos desarrollados a partir de la firma de convenios con los municipios vecinos. El desarrollo de estas acciones, se ha podido concretar mediante la existencia de “Convenios Urbanísticos”, esto como trabajo en equipo, entre los distintos Clubes e instituciones y con propietarios e inversores privados, en otros casos, se realizan mediante un “Régimen de Concesión con desarrollo de Obra Pública”. Es la combinación y articulación de estos mecanismos de gestión en los procesos de planificación, que ha desarrollado el municipio, que han permitido y dado como resultado, una importante transformación de la Costa o Frente Costero de Rosario.

Dentro de los proyectos propuestos en la parte Norte de la Costa, se encuentra la “*Renovación de Balnearios y Playas Públicas*”, que como acciones principales abarca tres, de las cuales, existe una que propone; la incorporación de una plaza como gran mirador frente al río en el remate de la avenida Puccio, con el desarrollo de un muelle alternativo de embarcaciones y guarderías náuticas en el sector del Club Remeros.

Otro proyecto importante, como nueva intervención de la Costa o Frente Costero es la propuesta del llamado “*Plan Náutico Costa Central*”, ubicado en el Distrito Centro, en Parcelas que se encuentran en torno a la dársena de la Estación Fluvial, entre la rambla del Monumento Histórico Nacional a la

Bandera y la zona franca de Bolivia. Su gestión es a través de **Régimen de concesión con desarrollo de obra pública** y Convenios entre el Municipio y operadores privados. En el proyecto se plantea el reordenamiento del área, con la rambla de uso público que se desarrolla como paseo peatonal en forma paralela al río y una calle posterior que ordena el tránsito vehicular. Se establece una clara diferenciación entre dos sistemas, uno de tránsito peatonal y otro de tránsito vehicular.

Se localiza una franja destinada a diversos usos, en la dársena de la estación, se instalan las actividades náuticas y se mantienen parte de las construcciones de los clubes existentes; se organizan las amarras de embarcaciones y guarderías náuticas, para favorecer la liberación de suelo para uso público.

La operación involucra también el acondicionamiento de áreas libres forestadas para recreación pública (juegos, reunión, etc.), la protección de edificios existentes de significación colectiva y la reestructuración de los predios e instalaciones de los clubes existentes.

Como programa el proyecto posee:

- Paseo Público, Guardería Náutica, Servicios complementarios a la oferta Náutica.
- Continuación del recorrido sobre el río desde Paseo del Muelle ya existente en el Parque a la Bandera, creando un espacio de uso público que vincula los distintos niveles del área.
- Consolidación del rol recreativo y turístico del sector para la ciudad con una importante oferta náutica.



FOTOGRAFÍA 4: ROSARIO, ARGENTINA.

Fuente: www.rosario.gov.ar

El proceso de transformación de la Costa, abordándose desde sus tres partes; Costa Norte, Costa Centro y Costa Sur, componen la Ribera del Río Paraná, la cual se ha planteado, bajo la creación de dos Modelos de Gestión, que han permitido administrar y tomar decisiones políticas respecto al desarrollo urbano de la ciudad, con la interacción y articulación de principalmente dos mecanismos de gestión, organizados tanto por entes privados, como por el sector público, a través de la aplicación de “Convenios Urbanísticos”, que hace referencia al trabajo en equipo, entre los distintos Clubes e instituciones, con propietarios e inversores privados, o por otra parte, a través del desarrollo de un Régimen de Concesión con desarrollo de Obra Pública, donde el terreno público es concesionado a un uso, de interés privado. La combinación de estos, han permitido la realización y concreción de este proceso en planificación.

La mayor superficie de terreno de la Costa en su totalidad, es de propiedad pública, los cuales se han concesionado a actores privados, de manera tal, de permitir un desarrollo con potencial náutico en el borde del río, fomentando así la actividad turística de la ciudad, con la implementación de servicios complementarios, entre los cuales se destaca, la conformación de diferentes Clubes; Club de Regatas, Club Náutico, de Remeros, Atlético, de Marina, Clubes de pesca y algunas instituciones vinculadas a dicha actividad, que hacen también uso del borde, generando sus propios club o sindicatos.

El desarrollo de las riberas para la ciudad de Rosario, destaca por las políticas definidas en aprovechar sus bordes y dotarlos de un programa mixto donde se vuelque la ciudad hacia el río. En ello la actividad cobra mayor relevancia al posibilitar el desarrollo de

asociaciones deportivas de interés náutico como así también clubes náuticos. El desarrollo de estas actividades y actores dan cuanta del importante rol en la ciudad, siendo considerados en varias partes del borde a consolidar. La actividad náutica en Rosario cumple un rol importante para el aprovechamiento del río en la ciudad. Es así como una serie de intervenciones y propuestas disponen usos de borde para infraestructuras náuticas tales como marinas para embarcaciones deportivas y potenciar las instalaciones – sean estas de índole privada o pública – que posibiliten un mejor aprovechamiento de la ribera.

Paralelo a esto, se puede decir, que el plan lleva consigo el desarrollo de proyectos complementarios, que siguen una visión o lineamientos urbanos de escala mayor, que no solamente tienen influencia en el borde costero, sino también, forman parte de la continuación de la idea de ciudad mayor, en la cual no solamente interviene el ayuntamiento, para favorecer la inversión privada, sino también, organismos de escala mayor, que propicien un desarrollo similar, bajo los lineamientos propuestos en la generación de las estrategias propuestas para la ciudad.

Parte de los equipamientos o de la infraestructura creada en la Costa, es administrada por el Municipio, la Provincia o bajo responsabilidad Nacional, como es el caso de Prefectura Naval Argentina o la Zona Franca de Bolivia, existen otros que han sido creados y administrados bajo la exclusiva responsabilidad del Municipio, entre los cuales se encuentran, principalmente los Parques; Parque Cabecera, Parque Alem, Parque a la Bandera, Parque Sunchales y Parque España.

2.2.6. Conclusiones

En este capítulo se estudiaron seis casos de **Ciudades con Vocación Náutica**, en las cuales se pueden observar **distintas estrategias o mecanismos de gestión**, que fueron utilizados para abordar transformaciones urbanas importantes, que

potencian el desarrollo de sus bordes de agua, de tal manera que junto con estas intervenciones y actividades, han generado una regeneración y fortalecimiento del funcionamiento de la ciudad, renovando así sus centros urbanos, áreas de las

ciudades en declive y han permitido la creación de nuevas políticas, que apoyan el desarrollo económico de la ciudad, como resultado de la implementación de proyectos, que buscan reestructurar usos y dar plusvalías a dichas áreas, generando nuevos polos de atracción e invitando al sector inmobiliario a invertir en estos “nuevos” suelos urbanos.

El planteamiento de Desarrollo Urbano propuesto para los casos de estudio, se ha basado en la implementación de Modelos de Gestión, definidos para cada Ciudad y/o proyectos de ésta, regulados o administrados por los entes participantes, en algunos casos ha sido responsabilidad compartida entre el Gobierno y Ayuntamiento, en otros es regulado principalmente por privados, esto debido a que algunos mecanismos de gestión han surgido, bajo la exclusiva iniciativa del Estado, oponiéndose a otros, que han sido propuestos por interés e iniciativa de actores privados. Sin embargo, en ambas situaciones se puede apreciar, que el objetivo que lleva a crear una Corporación, Fundación, Compañía, Asociación o simplemente la combinación de mecanismos de gestión entre distintas instituciones interesadas, es generar proyectos para obtener una mejora en la ciudad, en sus distintos aspectos, urbanísticos, económicos, comerciales, etc., el fin es potenciar áreas y permitir la creación de nuevos polos, como atractores de nuevas economías y con ello, la creación de nuevas políticas públicas, que no solo en algunos casos involucran a la ciudad como unidad independiente, sino que las acciones o transformaciones urbanas también pertenecen a una visión global, propuesta a nivel de Gobierno, bajo lineamientos mayores.

Se puede concluir que las principales transformaciones o acciones propuestas para las ciudades con bordes náuticos estudiadas, ahondan en la Revitalización de los Centros Urbanos, Renovación de Cascos Comerciales, con el fin de generar el incremento de las plusvalías prediales. Cabe mencionar también, que las intervenciones desarrolladas en los casos anteriormente analizados, han surgido mayoritariamente como iniciativa del Estado, éste como el principal responsable de incrementar acciones que también buscan potenciar el desarrollo náutico de los bordes

de aguas, de las ciudades, generando un polo atractivo para el desarrollo de pequeñas economías, con la atracción de inversionistas privados, que en algunos casos forman parte de la compañía o asociación siendo colaboradores de las acciones y que a la vez aprovechan este nicho, para desarrollar un incremento en el ámbito comercial. Paralelo a esto, algunos modelos de gestión, como lo es en el caso de la Fundación Malecón 2000, la iniciativa y conformación del proyecto de regeneración urbana, nace del interés privado, y al cual más tarde, se une el Alcalde y entidades públicas, que en conjunto a entidades privadas, hoy dirigen la Fundación, para finalmente tomar las decisiones en conjunto al Ayuntamiento, Gobierno y con la Banca central. En el origen de este caso, la Industria del Turismo declara un particular interés en su desarrollo y creación, ya que no solo visualizó el crecimiento que obtendría la ciudad, respecto a su centro urbano y el incremento de la plusvalía de los sectores aledaños, sino que además, los inversionistas, visualizan cómo la revitalización de su Borde, la creación del espacio verde en su total extensión, que originalmente correspondía a una calle de la ciudad de Guayaquil, luego de la intervención le devolvería a la ciudad, la relación con el río, y renovaría el rostro de ésta, generando lo que sucede en la actualidad, un reconocimiento de Guayaquil, por parte del Turista, haciendo de este un atractivo destino turístico, sino que además, fortalecer la identidad de los habitantes con su ciudad.

El caso de la ciudad de Punta del Este, igual nace bajo un Modelo de Gestión organizado por iniciativa de actores privados, sin embargo, a diferencia del proyecto Malecón 2000, la Marina o el Yacht Club de Punta del Este, es un proyecto que se ha mantenido bajo la línea de inversión netamente privada, aun cuando se ha transformado en un importante polo de atracción turística para la ciudad y ha congregado a otros inversionistas, para complementar este polo de desarrollo con otras actividades, como lo son, importantes restaurantes, atrayendo un flujo importante de nuevos usuarios a la ciudad, con la confluencia de diversas actividades que el Club desarrolla, como por ejemplo, concurridas Regatas de fama internacional, entre otras actividades de carácter permanente.

Los mecanismos de gestión por los que las ciudades estudiadas se rigen, se caracterizan por buscar regular y administrar las acciones que involucran el desarrollo y la concreción de los proyectos a implementar, y en busca de un mejor mecanismo, la ciudad de Bilbao planteó la creación de dos Sociedades, la primera es Bilbao Metrópoli-30, que es quien propone una Regeneración Urbana, cuyo objetivo final es lograr una posición competitiva del Bilbao Metropolitano en el marco internacional, esto, con la recuperación del antiguo poderío de la

ciudad, gracias a una propuesta de reestructuración de su base industrial. Sin embargo, como una mejor estrategia, para la concreción de este objetivo, es que se hace indispensable una segunda asociación, que tuviera como función buscar a los inversionistas, que llevaran a cabo el desarrollo de dicho proyecto de Regeneración Urbana y es ahí cuando se decide implementar un nuevo Modelo de Gestión, para el borde náutico de Bilbao, y se llamó “Bilbao Ría 2000” a cargo de administraciones de carácter público.

MODELOS DE GESTIÓN DE LOS CASOS DE ESTUDIO, SEGÚN SUS ORGANIGRAMAS DE ORGANIZACIÓN

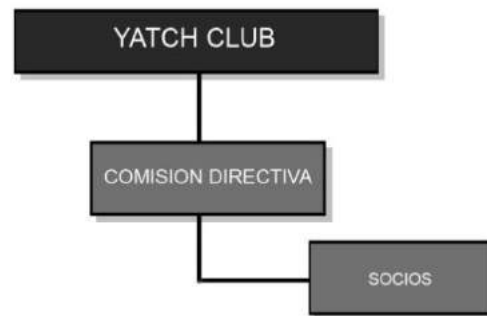
De alguna manera, los mecanismos de gestión implementados, muestran que para desarrollar intervenciones en una ciudad con vocación náutica y poder potenciar la ciudad, se hace indispensable la participación de los distintos actores, ya sean inversionistas privados o contar con el apoyo y visión global del Gobierno, esto, se ve reflejado en cada uno de los modelos de gestión analizados, puesto que independiente que cada idea se haya originado en el acuerdo de instituciones públicas, del Ayuntamiento o Gobierno, o como iniciativa privada, finalmente se requiere la instancia en la que deban participar inversionistas o la visión pública a través de la incorporación de políticas, que deban regular el incremento que ha generado una inversión privada.



DIAGRAMA 7: ORGANIGRAMA FUNDACIÓN MALECÓN 2000

Se puede apreciar, que cuando se ha desarrollado un proyecto a escala mayor, regido bajo un interés inicial público, como lo sería el desarrollo del Plan de

la Costa de Rosario, más tarde es inevitable la participación del actor privado, puesto que las economías de mercado, permiten la integración de estos, ya sea como dueños de predios aledaños y generando nuevos usos complementarios, o a través de la incorporación a los espacios como privados concesionando áreas creadas por iniciativas públicas.



Los socios pueden ser:

- **A honorarios:** Ministro de Defensa Nacional, Presidente del Consejo Nacional de Gobierno, Inspector General de Marina, Prefecto General Marítimo, el Prefecto del Puerto de Maldonado y el Presidente del Consejo del Departamental de Maldonado.
- **Fundadores**
- **Vitalicios:** quienes hayan pertenecido a la categoría de Activos por veinte años.
- **Activos:** pertenecientes al Club
- **Cadetes:** personas de 16-21 años, aceptados bajo el respaldo de terceros y aceptados por la Directiva.
- **Grumetes:** personas de 10-16 años, y bajo las mismas condiciones de los Cadetes, continúen como socios.

DIAGRAMA 8: ORGANIGRAMA YACHT CLUB PUNTA DEL ESTE



MODELOS DE GESTIÓN

- CONVENIOS URBANÍSTICOS
- RÉGIMEN DE CONCESIÓN CON DESARROLLO DE OBRA PÚBLICA

DIAGRAMA 9: ORGANIGRAMA PLAN TRANSFORMACIÓN DE LA COSTA DE ROSARIO, ARGENTINA.

Fuente: www.rosario.gov.ar



DIAGRAMA 10: ORGANIGRAMA COMPAÑÍA DE DESENVOLVIMIENTO URBANO PUERTO MARAVILLA, RÍO DE JANEIRO



DIAGRAMA 11: ORGANIGRAMA CORPORACIÓN ANTIGUO PUERTO MADERO