

CAPITULO 3

CHILE, PAÍS NÁUTICO

La vasta zona marítima del país, el área lacustre en su zona centro sur y los ríos definidos como navegables – por sobre todo en la cuenca fluvial de Valdivia – constituyen un territorio que debe contar con una legislación adecuada que mitigue los usos irregular y propicie un mayor desarrollo y correcta utilización de nuestros cuerpos de agua.

Dentro de esta línea la legislación también rige las actividades que allí se desarrollan, teniendo una específica para el país y el desarrollo de los deportes en los espacios náuticos, generando una serie de decretos y leyes que regulan los deportes y los espacios para practicarlos.

Como último acercamiento, se hace un barrido por algunos casos notables de ciudades chilenas en el desarrollo náutico – dejando de lado las ciudades portuarias industriales – para evidenciar las diferencias y lineamientos que presenta nuestro territorio desde el desarrollo náutico que hoy se presenta.

3.1. Legislación y normativa que rigen la actividad náutica

Las actividades náuticas en nuestro país, se rigen a través de legislaciones y normativas nacionales e internacionales. Estas espacializan zonas de tráfico náutico, infraestructura necesaria para el correcto desarrollo de la actividad náutica, concesiones marítimas, entre otros. Estas son claves, para el potencial desarrollo deportivo y turístico que pueda presentar nuestro país.

En este acápite, se expondrán las definiciones legales de los distintos ámbitos asociados a la actividad náutica, además de la infraestructura y concesiones marítimas.

De acuerdo al esquema de la imagen existen normativas nacionales, internacionales y procedimientos vinculados a deportes, señalizaciones, medio ambiente y pilotaje de las naves. Estas provienen del marco normativo propuesto por DIRECTEMAR, la cual pertenece a la Armada de Chile y está al Ministerio de Defensa.

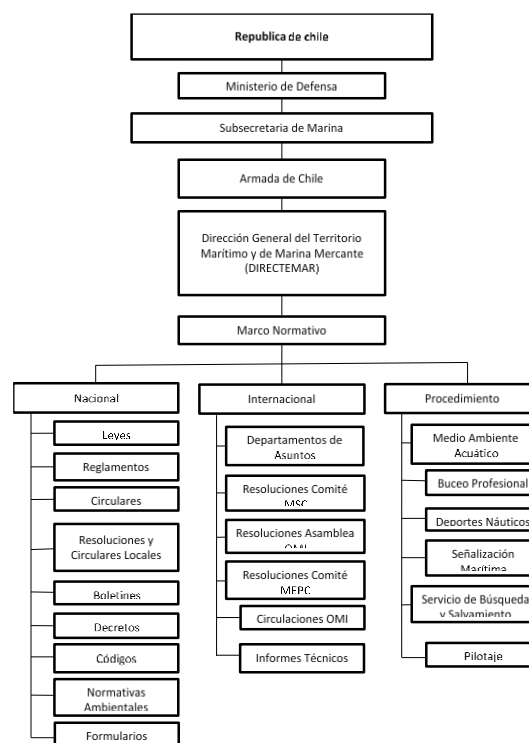


DIAGRAMA 12: ORGANIGRAMA DE LEGISLACIÓN NÁUTICA EN CHILE.

Fuente: Elaboración propia, en base a la información recopilada de DIRECTEMAR.

3.1.1. Definiciones legales

Se hará mención a las principales normativas vinculadas a los conceptos fundamentales para entender el desarrollo de las actividades náuticas en nuestro país. Ya que estas se realizan en un espacio

físico determinado, como son el borde costero, lagos y ríos, además de necesitar infraestructura determinada para el desarrollo de estas actividades.

BORDE COSTERO

A través del Ministerio de Defensa y la Subsecretaría de Marina, se destaca el Decreto Supremo N° 475, en el cual se establece la Política Nacional del Uso del Borde Costero del Litoral de la República y crea la Comisión Nacional, en la cual destaca:

- Que el borde costero del litoral, es aquella franja del territorio que comprende los terrenos de playa fiscales, la playa, las bahías, golfos, estrechos y canales interiores, y el mar territorial de la

República⁷, conforma una unidad geográfica y física de especial importancia para el desarrollo integral y armónico del país.

- Estas se encuentran sujetas al control, fiscalización y supervigilancia del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina⁸.
- Que tales espacios son un recurso limitado, que permite múltiples usos, en algunos casos exclusivos y excluyentes, y en otros, compatibles entre sí, lo que hace necesario definir el mejor empleo del mismo, a fin de procurar un aprovechamiento integral y coherente de los recursos, riquezas y posibilidades que ellos contienen y generan.
- El importante auge de los intereses marítimos a nivel nacional e internacional durante la última década, el que, en muchos casos, ha superado las previsiones y capacidad de la Administración para dar cauce necesario a los proyectos de inversión que los particulares y el propio Estado han efectuado o bien pretenden realizar en estos territorios.
- La necesidad de establecer un marco orgánico que permita el mejor aprovechamiento de los amplios espacios marítimos y terrestres del borde costero del litoral, fijando para ello los elementos indispensables que posibiliten un desarrollo armónico e integral del sector, en el cual, respetándose los derechos de los particulares y sus intereses, se concilien éstos con las necesidades de la comunidad y del país.
- La conveniencia de establecer mecanismos de coordinación entre los diversos

Ministerios y Servicios con competencia o participación en acciones que se emprenden o deben ser desarrolladas en esos sectores, en especial respecto de los diversos programas y proyectos que, tanto a nivel nacional, sectorial, regional y local se estudian y ejecutan en ellos.

Cabe destacar que estas definiciones solo abordan el ámbito público, generando unas diferencias entre este y el privado, además de avalar la existencia de este último. Por otro lado las políticas mencionadas solo son para el borde costero del litoral de mar, excluyendo a los lagos y ríos.

Por su parte la Subsecretaría de Marina, en su misión, define su responsabilidad como:

“Administrar los bienes nacionales de uso público y bienes fiscales constituidos por fondos de mar, porciones de agua, playas y terrenos de playa ubicados en la costa del litoral y en los ríos y lagos navegables por buques de más de 100 toneladas⁹”. En esta definición, se incluye ríos y lagos, aunque la legislación de este organismo, se limita a bienes fiscales o bienes nacionales de uso público.

De forma complementaria a estos, existen artículos del Código Civil, en los cuales se hace presente el borde de agua de nuestro país:

- Art.589. “Se llaman bienes nacionales aquellos cuyo dominio pertenece a la nación toda. Si además su uso pertenece a todos los habitantes de la nación, como el de calles, plazas, puentes y caminos, el mar adyacente y sus playas, se llaman bienes nacionales de uso público o bienes públicos”.

7 Art. 1° N° 4, D.S. (M) N° 2, del Ministerio de Defensa, D.O. de 20.04.2006

8 Artículo N° 2 del Decreto N° 475 de 1995, Ministerio de Defensa Nacional que Establece la Política Nacional de Uso del Borde Costero del Litoral de la República. Por su parte, el Artículo N°1, al definir el ámbito de aplicación de la política, menciona la franja de ochenta metros de los terrenos de playa fiscales.

9 Fuente: www.subsecmar.cl. Esta atribución también se expresa en el Reglamento sobre Concesiones Marítimas (Decreto Supremo N°002, Enero 2005).

- Art. 595. “Todas las aguas son bienes nacionales de uso público”
- Art. 596. “... El Estado ejerce derechos de soberanía exclusivos sobre la plataforma continental para los fines de conservación, exploración, y explotación de sus recursos naturales...”.

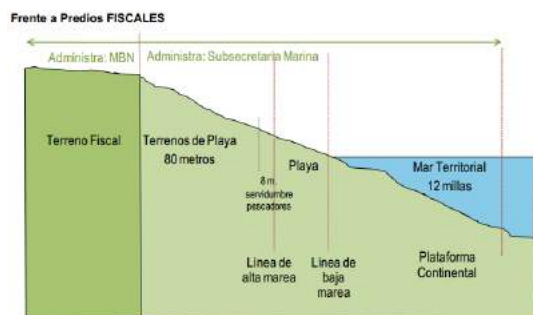


ILUSTRACIÓN 9: DEFINICIÓN DE BORDE COSTERO EN BORDES DE AGUA NAVEGABLES EN CHILE.

Fuente: “Hacia un nuevo Borde Costero”. Cámara Chilena de la Construcción. 2010.

De acuerdo a la legislación vigente de nuestro país y a lo concluido por la Cámara Chilena de la Construcción, en el documento “Hacia un Borde Costero en Chile”, podemos concluir, que el borde costero es la geografía nacional que comprende:

- Mar territorial de mares y océanos¹⁰
- Porciones de agua de bahías, golfos, estrechos y canales interiores

- Porciones de agua de ríos o lagos navegables por buques de más de 100 toneladas
- Fondos de mar, bajo el mar territorial o bajo las porciones de agua
- Playas (área bañada por las olas entre la alta y baja marea)

Definiciones de Borde Costero de Playa de Ríos y Lagos Navegables

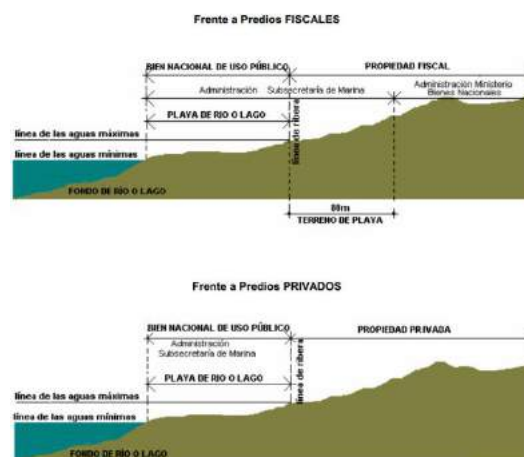


ILUSTRACIÓN 10: DEFINICIONES DE BORDE COSTERO DE PLAYA DE RÍOS Y LAGOS NAVEGABLES

Fuente: “Hacia un nuevo Borde Costero”. Cámara Chilena de la Construcción. 2010.

Todos ellos son considerados como “Bien Nacional de Uso Público” y, Terrenos de Playa Fiscales (franja de territorio que se ubica frente a predios fiscales, en un ancho de 80 metros, medidos sobre la línea de alta marea).

De acuerdo a la Subsecretaría de Marina, podemos definir bordes de mar a terrenos fiscales y a privados. En la cual se diferencian por los terrenos de playa (80m) presentes en los frentes de los predios fiscales, estos son de acceso público. Mientras que en los frentes de predios privados solo existe la línea de servidumbre de 8 metros, para el uso público de los pescadores.

¹⁰ Según el Derecho Marítimo Internacional, el mar territorial corresponde a una extensión de 12 millas marinas, medidas desde la línea de baja marea. En este territorio hay soberanía absoluta al igual que en los territorios terrestres.

Además podemos definir borde costero a ríos y lagos navegables para buques de más de 100 toneladas de registro grueso. Existe al igual que el caso anterior,

diferencias con respecto a la presencia de playas, donde el frente de terreno fiscal lo permite, y el privado no.

ACTIVIDAD NÁUTICA

Para la realización de actividades deportivas y recreacionales náuticas en nuestro país, se deberá tener en consideración el “Reglamento General de Deportes Náuticos”¹¹. El cual tiene por objetivo regular estas actividades en aguas sometidas a la soberanía y jurisdicción nacional, de manera que ellas se practiquen velando por la protección de la vida humana y del medio ambiente acuático, según se expresa en el Art. 1º, del presente reglamento.

Además a través del artículo N° 2, define terminologías claves para una correcta implementación del reglamento, los cuales son los siguientes:

- **Artefacto náutico deportivo o artefacto náutico**

Aparato utilizado para la práctica de actividades deportivas náuticas, cuyas características de diseño, uso o potencia propulsora no permita, a juicio de la Autoridad Marítima, calificarlo como embarcación deportiva.

- **Autoridad Marítima**

El Director General, quien será la autoridad superior; los Gobernadores Marítimos y los Capitanes de Puerto.

Los Cónsules chilenos en los casos que la ley determine y los Alcaldes de Mar, de acuerdo con las atribuciones específicas que les asigne el Director General, se considerarán Autoridades Marítimas para efectos del ejercicio de ellas.

- **Buceador deportivo:**

Toda persona que practique el buceo deportivo.

- **Buceo en apnea:**

Aquella actividad de buceo que se realiza conteniendo la respiración.

- **Buceo autónomo:**

Aquella actividad de buceo que se realiza con auxilio de equipo autónomo.

- **Buceo deportivo:**

Acción de nadar y mantenerse bajo la superficie del agua con o sin apoyo de equipo autónomo, con fines deportivos.

- **Capitán o patrón de embarcación deportiva:**

Es la persona natural, de nacionalidad chilena o extranjera, que en posesión de la respectiva Licencia Deportiva Náutica está habilitada para el mando de naves deportivas.

- **Dirección General:**

La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

- **Director General:**

El Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

- **Embarcación Deportiva o Embarcación:**

Las naves especiales dedicadas a fines deportivos o recreativos, sin fines comerciales.

11 Armada de Chile, a través de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, generan el “Reglamento General de Deportes Náuticos”

- **Embarcación Deportiva de Alta Mar:**

Aquella cuyo diseño, características técnicas y equipamiento la hacen apta para la navegación de alta mar, y posee además, acomodaciones interiores apropiadas y suficientes para todos sus tripulantes, en viajes oceánicos de larga duración. Incluye los yates y las lanchas deportivas de alta mar.

- **Embarcación Deportiva Costera:**

Aquella cuyo diseño y equipamiento la hace apta para dirigirse de un punto a otro del litoral, en navegación costera. Incluye los yates y las lanchas deportivas costeras.

- **Embarcación Deportiva de Bahía:**

Aquella cuyo diseño y equipamiento la hace apta para navegar exclusivamente en aguas protegidas; tales como puertos, bahías, caletas, ríos y lagos. Incluye los yates y lanchas deportivas de bahía, jet ski y motos de agua.

- **Entidad Náutico Deportiva:**

Entidad, asociación o federación deportiva, o persona jurídica, que tiene por objeto reunir a cultores de una misma disciplina náutica deportiva, ya sea a nivel local o nacional.

- **Equipo Autónomo de Buceo:**

Equipo diseñado especialmente para buceo, el cual provee aire al buceador y es independiente de la superficie.

- **Institución de Educación:**

Academia de enseñanza, escuelas, institutos o personas naturales que, con la aprobación de la Dirección General, están autorizadas para impartir la enseñanza teórica y práctica de los deportes náuticos.

- **Operador:**

La persona natural responsable de la operación de una embarcación o artefacto náutico deportivo, sea que requiera licencia de navegación deportiva o no.

LICENCIAS DEPORTIVAS NÁUTICAS

Existen actividades náuticas, en las cuales es necesario que las personas naturales, chilenos o extranjeras, presenten sus licencias respectivas. Pero también existen otras actividades deportivas y recreativas náuticas que no se requieren.

Para las primeras, se refiere al documento, con el cual la autoridad marítima autoriza la práctica de alguna actividad náutica determinada, según el Artículo N° 10.-

En el artículo N° 12, se establecen las licencias deportivas náuticas:

- **De Navegación**

- Capitán Deportivo de Alta Mar
- Capitán Deportivo Costero
- Patrón Deportivo de Bahía

- **De Buceo:**

- Buceador Deportivo Autónomo

La licencia deportiva náutica de capitán deportivo de alta mar, será otorgada por el Director General del

Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Mientras que las demás serán licencias serán otorgadas por resolución de la Capitanía de Puerto competente, según se establece en el artículo N° 13.-

Además el postulante independiente de la licencia, deberá realizar trámites y requisitos estipulados en los artículos N° 15, los cuales se deberán presentar a la Autoridad Marítima competente, tales como:

- Solicitud escrita.
- Dos fotografías en color de cuatro por cuatro centímetros.
- Certificado médico que acredite poseer condiciones físicas compatibles con el ejercicio de la actividad deportiva náutica de que se trata.
- Acreditar el cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos 20 y 23, según corresponda.
- Tratándose de menores de edad, autorización notarial del padre, madre o guardador, según corresponda.

Acompañado de estos requisitos, existen artículos específicos para cada licencia, los cuales se agrupan en:

- Licencias deportivas náuticas de navegación
- Licencias deportivas náuticas de buceo

Para las **licencias deportivas náuticas de navegación**, el artículo N° 17, estipula de acuerdo al tipo de embarcación, determinadas actividades deportivas.

- **Licencia de Patrón Deportivo de Bahía:**

Navegación al mando de Embarcaciones Deportivas en aguas protegidas dentro de los puertos, bahías, caletas, ríos y lagos, hasta el límite fijado por la Autoridad Marítima competente.

- **Licencia de Capitán Deportivo Costero:**

Navegación al mando de Embarcaciones Deportivas Costeras, en navegación próxima a la costa. Incluye también el mando de embarcaciones deportivas de bahía.

- **Licencia de Capitán Deportivo de Alta Mar:**

Navegación al mando de Embarcaciones Deportivas de Alta Mar. Incluye asimismo, el mando de embarcaciones deportivas costeras y de bahía.

Los requisitos específicos de este tipo de licencias, se encuentra reglamentados en el artículo N° 20, y son los siguientes:

- Edad mínima :
 - 14 años para Patrón Deportivo de Bahía.
 - 17 años para Capitán Deportivo Costero.
 - 18 años para Capitán Deportivo de Alta Mar.
- Poseer condiciones físicas compatibles con el ejercicio de la actividad deportiva náutica de que se trata.

- Aprobar los cursos de competencia o exámenes, necesarios conforme lo dispuesto en el presente reglamento.
- Tratándose de la Licencia de Capitán Deportivo de Alta Mar, deberá acreditarse, además, estar en posesión de la licencia de Capitán Deportivo Costero, con una antigüedad mínima de un año.

Las **licencias deportivas náuticas de buceo**, facultan a su titular para desarrollar actividades de buceo con fines deportivos o recreativos, utilizando equipo autónomo, según se expresa en el artículo N° 22.

Este tipo de licencia, contempla requisitos específicos, los cuales se enmarcan en el artículo N° 23, los cuales son los siguientes:

- La edad mínima será de 16 años.
- Poseer condiciones físicas compatibles con el ejercicio de la actividad deportiva náutica de que se trata.
- Aprobar los cursos de competencia o exámenes, necesarios conforme lo dispuesto en el presente reglamento.

Pasando a la práctica de esta actividad, se deberán contemplar normas de seguridad, dispuestas en el artículo N° 24, tales como:

- Bucear en pareja.
- Bucear entre el orto y el ocaso del sol.
- Bucear hasta una profundidad y tiempo límite que no requiera actividad de descompresión.
- Queda prohibida la práctica del buceo en aguas portuarias, en sectores autorizados para la actividad de remo, motonáutica, esquí acuático, windsurf y en otras áreas en que la actividad marítima pueda poner en riesgo la seguridad del deportista.

Con respeto a la navegación deportiva propiamente tal, el reglamento, define el zarpe y arribo de las embarcaciones y señala requisitos mínimos que deberán contemplar la realización de regatas o competencias deportivas náuticas.

ZARPE Y ARRIBO DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS

Para el zarpe y arribo de las embarcaciones entre puertos nacionales, existen protocolos de comunicación entre la embarcación y los puertos de zarpe y arribo, los cuales se rigen por:

- Artículo N° 36, las Embarcaciones deportivas, sean nacionales o extranjeras, que zarpen o recalen del extranjero, estarán sujetas a las normas establecidas en el Reglamento de Recepción y Despacho de Naves.
- Artículo N° 37, el cual señala:
 - En los demás casos, las embarcaciones deportivas que emprendan una navegación cuya duración exceda de 24 horas y cuyo destino sea diferente al lugar de zarpe, sin tocar puertos extranjeros, requerirán autorización de zarpe o despacho de la Capitanía de Puerto o del Alcalde de Mar nombrado para el efecto en la entidad náutico deportiva, a proposición de ésta. En todo caso, el Alcalde de Mar deberá comunicar a la Autoridad Marítima jurisdiccional el destino de arribo de la nave.
 - Tanto la solicitud de zarpe como la comunicación del arribo, podrán hacerse por medio radial, telefónico o cualquier otro medio idóneo autorizado por la Autoridad Marítima.
 - La autorización o despacho antes referido se entenderá otorgada por el hecho de requerir el operador de la embarcación, la solicitud correspondiente a la Autoridad Marítima competente, la que sólo podrá negar su otorgamiento en virtud de causa reglamentaria, por orden judicial o a solicitud de la autoridad competente.
 - Al término de dicha navegación, el Capitán o Patrón, según corresponda, comunicará su arribo a la Capitanía de Puerto o Alcalde de Mar, en su caso.

Los casos no contemplados en el artículo anterior, no requerirán autorización de zarpe ni comunicación

de arribo, según lo expresado en el artículo N° 38. El cual además menciona. No obstante, los capitanes, patrones u operadores de las embarcaciones o artefactos náuticos, podrán informar a la Autoridad Marítima local o a la entidad náutico deportiva correspondiente, para efectos de búsqueda y salvamento, las particularidades de su navegación, las que se consignaran en una bitácora donde se dejara constancia de los siguientes datos:

- Nombre, puerto y número de matrícula de la embarcación.
- Nombre, número y tipo de licencia deportiva de la persona a cargo de la embarcación o artefacto náutico.
- Nombre de los tripulantes.
- Fecha y hora del zarpe.
- Track tentativo y hora estimada de arribo.

En el caso de deportistas náuticos extranjeros estos, deberán dar cumplimiento a lo expuesto en este reglamento y en especial medida a ciertas condiciones, expuestas en el artículo N° 39. Las cuales son los siguientes:

- a) Requerir autorización para navegar por aguas interiores chilenas, mediante solicitud escrita que será presentada a la Autoridad Marítima del primer puerto chileno de arribo.
- b) Cumplir con las condiciones especiales que, para emprender dicha navegación, le fije la Autoridad Marítima.
- c) Contar con la cartografía oficial, emitida por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, para el área de navegación cuya autorización solicita.

De las regatas o competencias

Para la realización de alguna regata o competencias deportivas náuticas, el artículo N° 40, señala las responsabilidades del organizador, estas son:

- a) Solicitar a la Autoridad Marítima la autorización correspondiente previa a su

realización, cuando ella pueda interferir con la navegación de otras naves o su duración exceda de 24 horas.

- b) En los demás casos, tratándose de regatas o eventos deportivos relevantes, informar a la Autoridad Marítima de su realización.
- c) Cumplir las disposiciones generales de seguridad fijadas por la Autoridad Marítima.

Las condiciones de seguridad de cada embarcación o artefacto náutico serán de responsabilidad exclusiva de su operador.

- d) Acreditar su operador o el buceador deportivo, según corresponda, a requerimiento de la Autoridad Marítima, la competencia mínima necesaria para evitar riesgos personales o eventuales daños a terceros.

Otras Actividades Deportivas y Recreativas Náuticas

Para las segundas, el artículo N° 41, señala que actividades deportivas o recreativas no comprendidas anteriormente, tales como:

- Navegación en embarcaciones de una vela mono tripuladas, bajo supervisión de un instructor con Licencia Deportiva Náutica.
- El Remo
- El Canotaje
- El Esquí acuático
- El Windsurf
- El Buceo en apnea
- Navegación en botes con motor de hasta 10 HP
- El uso de bicicletas acuáticas

Además estas deberán cumplir, con las siguientes condiciones:

- a) En áreas, horas y condiciones autorizadas por la Autoridad Marítima.
- b) Contar los deportistas con el equipamiento de seguridad que permita realizar la actividad náutica deportiva en condiciones seguras, de acuerdo con el tipo de embarcación o artefacto náutico utilizado, lugar en que se realiza y demás circunstancias particulares.
- c) Cumplir con la legislación y reglamentación nacional de protección del medio ambiente acuático, seguridad de la navegación, y demás reglamentación marítima aplicable a tales actividades.

Las actividades cuya embarcación presente el uso de motor tipo jet ski¹² y motores acuáticos, deberán estar inscritas en el registro de matrícula correspondiente y cumplir además cumplir con los requisitos establecidos en el artículo N° 42.-

a) Quienes posean la edad mínima de 14 años y cuenten con la autorización expresa y escrita del padre, madre o tutor, podrán operar estas embarcaciones, quedándoles prohibido transportar uno o más pasajeros y/o remolcar.

b) Quienes cumplan con la edad mínima de 18 años, podrán operar estas embarcaciones, sin las restricciones del párrafo precedente.

c) Será responsabilidad del dueño o arrendador llevar a efecto y exigir el cumplimiento de las disposiciones establecidas en las letras a.- y b.- precedentes, como asimismo, la de efectuar, previamente, una instrucción de familiarización a quien las conduzca, lo que incluirá conocimiento de recomendaciones de operación del fabricante y las disposiciones de seguridad fijadas para estos tipos de embarcaciones por la Autoridad Marítima¹³.

PASEOS NÁUTICOS

Complementaria a las anteriores actividades, existe una normativa que rige los paseos náuticos¹⁴ en nuestro país, la cual establece los requisitos mínimos generales, de gestión, calidad y competencias que toda persona natural o jurídica debe cumplir para la realización de servicios guiados de paseos náuticos, sin pernoctar en la embarcación.

Esta normativa define a paseos náuticos, como “la navegación turística, realizada en una embarcación adecuada, debidamente autorizada por la Autoridad Marítima, para navegar en áreas marítimas, fluviales o lacustres, sin que el cliente pernocte en la embarcación.

Desarrollo de la actividad

Para el desarrollo de paseos náuticos, se debe cumplir en primer lugar con requisitos mínimos generales, de gestión, calidad y de competencias, estos son los siguientes:

- Requisitos de organización
- Requisitos específicos para la realización de la actividad
- Programas
- Documentación contractual
- Prevención y manejo de riesgos
- Respuestas a las emergencias
- Manejo de los reglamos
- Requisitos de personal
- Requisitos de equipamiento
- Requisitos de Procedimientos
- Límites y obligaciones de la actividad
- Obligaciones de la persona natural o jurídica que presta el servicio
- Límites de clientes por guía
- Equipo de amplificación

Guías de paseos náuticos

Los guías de los paseos náuticos, corresponden a personas naturales, las cuales deberán cumplir con requisitos y criterios de desempeño, según estipula

12 Jet Skies una marca de motos acuáticas (personal watercraft o PWC en inglés) fabricadas por Kawasaki Heavy Industries, <http://www.kawasaki.com/>

13 D.S. N° 5, de 12.Enero.2004.

14 Norma Chilena Oficial. NCh3016.Of2006

la norma anteriormente mencionada. Estos requisitos y criterios son los siguientes:

1. Requisitos de formación, matrícula y experiencia laboral
2. Formación y matrícula
3. Requisitos de experiencia
4. Requisitos en su desempeño como guía de turismo
5. Procedimiento relacionados con la navegación
6. Planificación del paseo náutico
7. Preparación del paseo náutico
8. Paseo náutico

Competencia de la actividad

La norma, considera que una persona natural o jurídica es competente para la realización de servicios guiados de paseos náuticos cuando cumpla con los siguientes criterios:

1. Conformidad del cliente
2. Calidad de los servicios del guía
3. Calidad de los servicios de otro personal de la misma empresa
4. Calidad de los servicios de los prestadores de servicios y transporte
5. Servicio al cliente
6. Seguridad
7. Utilización del equipo
8. Organización

El desarrollo más detallado de este contenido, se encuentra estipulado en la normativa correspondiente, NCh3016 Of 2006.

Nuestra normativa permite clasificar, las actividades náuticas dependiendo de las que requieren licencias náuticas y las que no. Además existe una normativa para los paseos náuticos, la cual es el principal turismo náutico en el interior de nuestro país.

INFRAESTRUCTURA NÁUTICA

El Ministerio de Obras Públicas, a través de la dirección de Obras Portuarias¹⁵, cuya misión es: “Proveer a la ciudadanía servicios de infraestructura portuaria y costera, marítima, fluvial y lacustre, necesarios para el mejoramiento de la calidad de vida, el desarrollo socioeconómico del país y su integración física nacional e internacional”. Han definido objetivos relevantes para el desarrollo de la infraestructura náutica del país, estos son:

1. Elevar los niveles de servicio de infraestructura en materia de conectividad terrestre, aeroportuaria y marítima
2. Coordinar el programa de reconstrucción del terremoto del 27F
3. Proveer y mantener obras y servicios de infraestructura y de regulación hídrica, de calidad, con oportunidad y sustentabilidad.
4. Pasar de construir y mantener obras a proveer servicios de infraestructura, con estándares y niveles de servicios predeterminados de acuerdo a los requerimientos de los usuarios
5. Impulsar el desarrollo económico del país a través de la infraestructura, con visión territorial integradora
6. Impulsar el desarrollo social y cultural a través de la infraestructura, mejorando la calidad de vida de las personas
7. Alcanzar el nivel de eficiencia definido en el uso de los recursos

¹⁵ Las funciones de la Dirección de Obras Portuarias están regidas por el DFL N° 850 de 1997, que refunde, coordina y sistematiza la Ley N° 15.840, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y por el D.S. MOP N° 932 del 19 de noviembre de 2008, que establece la nueva organización y funciones del Servicio y deja sin efecto el D.S. MOP N° 256 del 23 de abril de 2007.

8. Desarrollar una gestión ministerial eficiente, eficaz, con transparencia, excelencia técnica, innovación y cercana a la ciudadanía
9. Además de contemplar objetivos estratégicos, tales como:
 - a) Contribuir el desarrollo del potencial económico del país para el turismo, comercio exterior, cabotaje y pesca, con visión integradora y de largo plazo, a través de la provisión de servicios de infraestructura portuaria.
 - b) Contribuir al desarrollo humano y mejorar la calidad de vida, integrando zonas aisladas, protegiendo las zonas ribereñas en riesgo por la acción de las mareas y el oleaje, y generando espacios públicos costeros, a través de la provisión de servicios de infraestructura portuaria de conectividad, de borde costero marítimo, fluvial y lacustre, y de protección de ribera.
 - c) Lograr estándares de eficiencia en el uso de los recursos para la provisión de servicios de infraestructura portuaria y costera, marítima, fluvial y lacustre, y de protección de ribera, a través de la aplicación de planes de conservación de obras.

La suma de estos objetivos, más los anteriores han generado productos estratégicos¹⁶ determinados, para cada infraestructura náutica del país. Generando así una variedad, dependiendo de sus ventajas y potencialidades determinadas. Además de la necesidad de determinados “clientes”, para su implementación.

Estos clientes son:

- a) Pescadores Artesanales y sus familias
- b) Habitantes de las comunas aisladas beneficiadas
- c) Habitantes de las comunas ribereñas beneficiadas

- d) Habitantes de las regiones beneficiadas
- e) Comunidades costeras en el área de influencia de las obras a conservar
- f) Habitantes de las regiones beneficiadas

Los productos estratégicos y sus descripciones son las siguientes:

1. SERVICIOS DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA PESQUERA ARTESANAL.

Corresponde a un programa de inversión en infraestructura portuaria pesquera artesanal, que contempla infraestructura básica de acuerdo a los siguientes tipos de obras:

a) Obras marítimas:

Corresponde a atracaderos tales como, Muelles, Rampas y/o Malecones. Además contempla la construcción de rampas para varado para el resguardo de embarcaciones. En caso de contar con sistemas de atraque y/o resguardo natural no se contempla inversión.

b) Obras Terrestres básicas de apoyo a la pesca artesanal:

Corresponde a explanadas, servicios básicos (agua, luz, alcantarillado y servicios higiénicos), boxes y sombreaderos para el resguardo de artes de pesca.

2. SERVICIOS DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA DE CONECTIVIDAD

Corresponde principalmente a:

a) Construcción de rampas y/o muelles.

Permiten asegurar la conectividad marítima de zonas aisladas y el intercambio modal de transporte marítimo-terrestre.

¹⁶ Las definiciones estratégicas son una herramienta que entrega información sobre los ejes orientadores del quehacer de una organización y se obtienen a partir de un proceso de Planificación Estratégica o de un proceso más simple de diagnóstico, análisis, reflexión y toma de decisiones colectivas en torno al quehacer actual, según Dirección de Presupuestos (DIPRES), Gobierno de Chile.

b) Construcción de infraestructura terrestre (refugios o terminales de pasajeros).

Para el resguardo de las personas durante los tiempos de espera existentes en la mayoría de las localidades.

3. SERVICIOS DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA DE RIBERA

Corresponde a infraestructura costera de protección de riberas de dos tipos:

- a) Obras de defensas las cuales pueden ser marítimas, fluviales y lacustres.**
- b) Obras de encauzamiento de desembocaduras de ríos, a través de enrocados, muros de contención y/o espigones y dragado.**

4. SERVICIOS DE INFRAESTRUCTURA DE MEJORAMIENTO DE BORDE COSTERO

Contempla principalmente dos tipos de obras asociadas al mejoramiento de espacios públicos costeros para la recreación y el turismo:

a) Recuperación de playas:

Mediante la construcción de espigones de protección, inyección y descontaminación de arena, rellenos y arquitectura básica

b) Paseos costeros:

A través de la construcción de muros o enrocados de protección y arquitectura básica.

5. CONSERVACIÓN DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y COSTERA

Corresponde a la conservación de infraestructura portuaria y costera, construida por la Dirección de Obras Portuarias:

- a) Obras de atraque**
- b) Obras de protección costera, marítima, fluvial y lacustre.**
- c) Playas artificiales y Paseos Costeros**

6. SERVICIOS DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA PARA EL TURISMO Y DEPORTES NÁUTICOS

Corresponde a facilitar la práctica de deportes náuticos y el turismo nacional e internacional, a través de la provisión de servicios de infraestructura portuaria, marítima, fluvial y lacustre.

Estos objetivos estratégicos, permiten cualificar a las infraestructuras portuarias de nuestro país, además de ayudar a definir que requieren cada una de ellas, para aprovechar sus potencialidades.

3.1.2. Concesiones marítimas y normas sectoriales



DIAGRAMA 13: AUTORIDADES QUE OTORGAN CONCESIONES MARÍTIMAS.

Fuente: elaboración propia, en base a la información www.mardechile.cl

En Chile, la Ley de Concesiones Marítimas (DFL N° 340 de 1960) y su Reglamento (DS N° 660 de 1988, modificado por DS N° 002, del 3 de enero de 2005) entrega el control, fiscalización y súper vigilancia de “toda la costa y mar territorial de la república y de los ríos y lagos que son navegables por buques de más de 100 toneladas”¹⁷ y¹⁸, al Ministerio de Defensa Nacional a través de la Subsecretaría de Marina¹⁹. Este organismo es el que tiene la competencia de permitir el uso y goce de cualquiera de las siguientes zonas:

Playas (territorio ocupado y desocupado alternativamente por las aguas).

Terrenos de playa (faja de terreno de propiedad fiscal de 80 metros desde la línea de más alta marea).

Rocas, fondos de mar, porciones de agua dentro y fuera de las bahías.

Estas concesiones marítimas pueden ser:

a) Concesiones Marítimas:

Acto administrativo mediante el cual el Ministerio de Defensa, a través de la Subsecretaría de Marina, ejerce la facultad privativa para conceder el uso particular en los mencionados sectores. Lo anterior independientemente del uso a que se destine la concesión y el lugar donde se encuentren (zona urbana o rural). Estas concesiones, que no podrá exceder de 50 años, se clasifican de la siguiente manera:

- Concesión Marítima Mayor: Plazo de otorgamiento excede los 10 años o bien, involucra una inversión superior a 2.500 UTM, de acuerdo a la ponderación que realice la autoridad.
- Concesión Marítima Menor: Plazo superior a 1 año e inferior a 10 años y que involucra una inversión igual o inferior a 2.500 UTM.
- Permiso o Autorización: Aquella concesión marítima de escasa importancia y de carácter transitorio y cuyo plazo no exceda de un año. Destinación: Aquella concesión marítima otorgada a servicios fiscales, para el cumplimiento de un objeto determinado.

Complementaria a estas, existe la clasificación según la forma de pago, las cuales pueden ser:

- Exentas de pagos
- Gratuitas
- Onerosas

¹⁷ Artículo 1 del DFL N° 340 de 1960, sobre Concesiones Marítimas. Es del caso señalar que el Reglamento de la ley, antes de la modificación de 2005, entregaba la fiscalización y súper vigilancia de toda la costa y mar territorial a la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante.

¹⁸ En los ríos en que no se cumpla lo anterior, la facultad del Ministerio de Defensa se ejerce sólo sobre la extensión del río que esté afectado por las mareas.

¹⁹ Con el nuevo Gobierno se elimina la Subsecretaría de Marina y pasa a formar parte de la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas.

Las cuales se muestran en el diagrama contiguo, donde se resumen las concesiones marítimas y el tipo de pago.

b) Concesiones de Acuicultura:

Acto administrativo mediante el cual el Ministerio de Defensa, a través de la Subsecretaría de Marina, ejerce la facultad privativa para conceder el uso para fines de cultivo de especies hidrobiológicas, en las

áreas fijadas como apropiadas para el ejercicio de la pesca y acuicultura, por el propio Ministerio de Defensa Nacional, y que se rigen por las disposiciones de la Ley General de Pesca y Acuicultura.

Las concesiones otorgadas podrán ser modificadas, prorrogadas, renovadas o ampliadas, previo decreto o resolución de la autoridad correspondiente.

PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE UNA CONCESIÓN MARÍTIMA

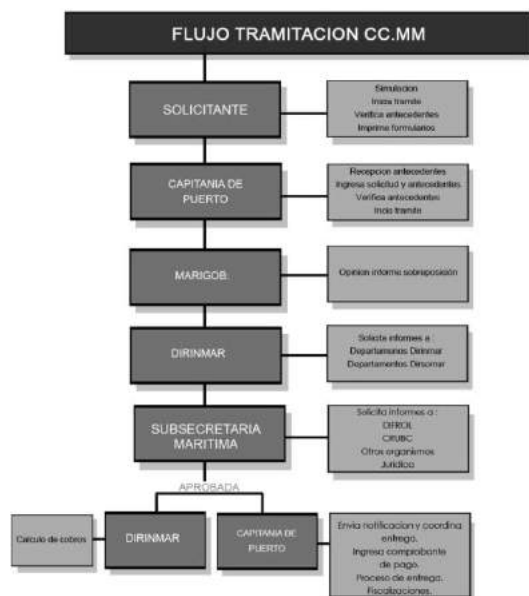


DIAGRAMA 14: FLUJO DE TRAMITACIÓN CC.MM.

Fuente: elaboración propia, en base a la información www.mardechile.cl

La obtención de una Concesión Marítima por parte del interesado deberá ajustarse al siguiente trámite:

- Órgano ante el cual se presenta: Capitán de Puerto
- Documento que se presenta: Solicitud de Concesión Marítima, esto es, un expediente que contiene el formulario de solicitud, planos y antecedentes señalados en los artículos 26 y 27 del Reglamento.
- Plazo de verificación: 5 días hábiles, para que el Capitán de Puerto, en conjunto con un

Asesor Técnico de la Subsecretaría de Marina, verifique lo siguiente:

- Que todos los antecedentes e informes reglamentarios estén completos y conformes. Que los planos estén confeccionados de acuerdo a las normas técnicas y con las instrucciones que al efecto imparta la Dirección.
- Que exista correspondencia entre la solicitud y los planos respectivos.
- Que no exista superposición con otra concesión marítima, de acuicultura, o destinación ya otorgada.

- Devolución de documentos presentados: Se efectúa en los casos que existe superposiciones con otra concesión marítima o bien, no se cumple con alguna de las materias detallados en el punto anterior.
- Documento conforme: Se efectúa cuando el documento cumple con las exigencias establecidas en el Reglamento. En estos casos el Capitán de Puerto realizará lo siguiente:

- Devolverá un ejemplar al interesado, debidamente visado y fechado.
- Adjuntará certificado que acredita que la solicitud ha sido ingresada al S.I.A.B.C. (Sistema Integrado de Administración e Borde Costero). Este sistema informático permite realizar en línea, los diferentes trámites que se relacionan con las concesiones, a través de internet, manteniendo en una base de datos los

antecedentes que conforman el expediente de una solicitud de concesión, además de incorporar el posicionamiento de cada una de las concesiones en una base cartográfica digital.

- Enviará un ejemplar a la Subsecretaría de Marina dentro de los 5 días siguientes a la visación del documento e ingreso al S.I.A.B.C.

- f) Fecha de inicio de tramitación: Corresponde a la fecha del comprobante de inicio de trámite emitido por el Capitán de Puerto.

Complementariamente a estos trámites, se presenta el flujo de las tramitaciones de las concesiones marítimas, en el cual se expone los distintos departamentos por los cuales deberá pasar las solicitudes.

LEY DE PUERTOS

Alcances de la Ley

En Chile, la Ley de Puertos (Ley 19.542, que Moderniza el Sector Portuario)²⁰ faculta a las Empresas Portuarias (EP) a desarrollar proyectos de distinta índole dentro de sus áreas operacionales, en la medida que estos proyectos se incorporen en el Plan Maestro y Calendario Referencial de Inversiones²¹ de la EP. La iniciativa puede provenir de la EP directamente o bien a solicitud de particulares.

Para la implementación de los proyectos, la EP puede utilizar alguna de las siguientes formas:

- a) Otorgamiento de concesiones portuarias
- b) Celebración de contratos de arrendamiento
- c) Constitución de sociedades anónimas con personas naturales o jurídicas, chilenas o extranjeras.

En cualquiera de estos casos, la condición es que los proyectos que se realicen estén alineados con lo que la ley denomina el “objeto” de la EP. Éste es definido en el Artículo 13 como la “...realización de actividades pesqueras, industriales, turísticas,

recreativas, de transporte marítimo, remolque, construcción o reparación de naves”

Concepto y características de la Concesión Portuaria

Por Concesión Portuaria, se entiende “el contrato solemne, otorgado por escritura pública, a través del cual una empresa concede con exclusividad a una persona natural o jurídica, por un período determinado, un área de un bien inmueble para que ésta ejecute una obra, preste servicios, desarrolle o mantenga una obra, otorgándosele como contraprestación la explotación de la misma”²²

Las características que presenta la concesión portuaria, a diferencia del contrato de arrendamiento y la constitución de sociedades, son las siguientes²³:

- Se establece una prenda especial sobre la concesión, sin desplazamiento respecto de los bienes o derechos prendados. Ésta puede recaer sobre el derecho de concesión portuaria, los bienes inmuebles de la sociedad concesionaria y los ingresos de ésta que provengan de la explotación de

20 Para un análisis de la Historia de la Ley, ver Minuta CChC CLE N°79_2008.

21 El Plan Maestro y el Calendario Referencial de Inversiones son documentos obligatorios para cada puerto y terminales de su competencia, los cuales son aprobados por los respectivos directorios.

22 Artículo 53°, Ley 19.542, que Moderniza el Sector Portuario.

23 Artículo 15 y siguientes de la Ley 19.542, que Moderniza el Sector Portuario.

la concesión. El objetivo de la prenda es garantizar las obligaciones financieras que la sociedad concesionaria contraiga para financiar el ejercicio, equipamiento y explotación de la concesión portuaria.

- Se establece un derecho de concesión, el cual puede ser rematado con todos los derechos y obligaciones propios de la concesión. Además este derecho es transferible como un solo todo y únicamente.
- Se establece un derecho a retirar las mejoras introducidas en los bienes concesionados dominio de la EP al término de la concesión, siempre y cuando puedan separarse sin detrimento, a menos que la EP opte por pagar el justo precio.

Para optar a una concesión, los particulares deben solicitar la modificación del Plan Maestro y la incorporación del proyecto al Calendario Referencial de Inversiones. En dichos casos, el directorio debe acoger o rechazar, en forma fundada, la solicitud, en el plazo máximo de noventa días contados desde su presentación, y con el voto favorable de la mayoría absoluta de sus miembros en ejercicio.

Las inversiones que se aprueben deben ser licitadas y realizadas directamente por los particulares que se adjudiquen dicha licitación, según se reglamenta en el artículo 7° de la Ley. La Ley determina que el período sobre el cual podrá otorgarse el arrendamiento o concesión portuaria será, por regla general, 30 años. No obstante, el plazo se reducirá a 10, cuando la finalidad del arrendamiento o concesión sea ajena a la actividad portuaria.

LEY DE CONCESIONES DE OBRAS PÚBLICAS

En Chile, el Decreto N° 900 que fija texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 1664, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, establece que los privados pueden presentar proyectos para desarrollarse a través del mecanismo de Concesiones de Obras Públicas. El espíritu de la Ley es que el Estado se abstenga de actuar directamente en labores de construcción y conservación de obras públicas, permitiendo que sean entes privados quienes las asuman directamente, aportando capitales y gestión privados a la infraestructura pública del país.

Más aún, a través de esta Ley, el Estado incentiva al sector privado a proponer y estudiar la ejecución y explotación de infraestructura de carácter pública, en el entendido que:

- La titularidad de la obra pública fiscal se mantiene en manos del Estado.
- Es el Estado quien entrega el servicio público correspondiente a la ciudadanía.
- La explotación de la Concesión es un mecanismo para pagar el precio del Contrato de Concesión.

Esta asociación público-privada que se forma a través de una Concesión de Obras Públicas, supone la existencia previa de condiciones de seguridad y confianza que permitan, por una parte, que el Estado obtenga del concesionario la prestación oportuna e íntegra de las obligaciones asumidas al momento de adjudicarse la concesión, y por otra parte, que el concesionario cuente, durante todo el período de concesión, con una base jurídica y política que le permita desarrollar sin turbaciones su actividad económica.

De esta forma, una concesión comprende:

- a) La prestación en el área de concesión de los servicios básicos y complementarios para los que fue construida la obra.
- b) La conservación de la obra en óptimas condiciones de uso.
- c) El cobro de tarifas que pagarán los usuarios de los servicios básicos y de los servicios complementarios.
- d) La ejecución de las inversiones o reinversiones que constituyen el plan de desarrollo del proyecto.

- e) El uso y goce sobre los bienes nacionales de uso público o fiscales destinados a desarrollar la obra entregada en concesión.
- f) El uso y goce sobre los bienes nacionales de uso público o fiscales destinados a desarrollar los servicios que se convengan.

Un aspecto destacable de esta LEy es que el se pueda acceder a terrenos en propiedad privada:

Artículo 10. En el contrato de concesión se dejará constancia de otros beneficios que se incluyan como compensación por los servicios ofrecidos, según lo establezcan las bases, tales como concesiones para servicios turísticos, autoservicios, publicidad u otros. En aquellos casos en que, con ocasión de la ejecución de las obras, el concesionario recupere terrenos ribereños fiscales que antes se encontraban ocupados por las aguas, el Ministerio podrá ofrecer dar en pago la entrega de parte de los terrenos ribereños fiscales recuperados o de otros preexistentes, conjunta o alternativamente con los restantes beneficios establecidos en esta ley.”

PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE CONCESIÓN DE OBRAS PÚBLICAS

El Reglamento de la Ley de Concesiones, Reglamento DFL MOP N° 164 de 1991 modificado por las Leyes N° 19.252 de 1993 y N° 19.460 de 1996, establece las siguientes disposiciones:

- a) Postulante y Órgano ante el cual se presenta: Personas naturales o jurídicas podrán postular ante el MOP la ejecución, reparación o conservación de obras públicas, a cambio de su explotación, mediante el sistema de concesión.
- b) Etapas de la postulación y licitación:

11. Presentación:

- El proceso comienza con el ingreso del proyecto al MOP a través de un formulario de presentación, a nivel de perfil. Con estos antecedentes, el MOP evalúa si existe, en principio, interés público en el proyecto

presentado, para lo cual, a través de su oficina de partes de la Dirección General de Obras Públicas (DGOP), consulta con los distintos actores relevantes en la materia. Asimismo, tratándose de obras que estén entregadas a la competencia de otro organismo del Estado se debe contar con informe del organismo respectivo. En estos casos, dichos entes públicos pueden delegar mediante convenio de mandato suscrito con el MOP, la entrega en concesión de tales obras²⁴.

- Si el proyecto es declarado de interés público, el postulante debe presentar diversos estudios técnicos, financieros, legales, entre otros, que den cuenta de la factibilidad del proyecto que se pretende llevar a cabo.

12. Proposición

²⁴ Artículo 39, inciso segundo Ley de Concesiones: Artículo 39º: “El Ministerio de Obras Públicas es competente para otorgar en concesión toda obra pública, salvo el caso en que tales obras estén entregadas a la competencia de otro Ministerio, servicio público, Municipio o empresa pública u otro organismo integrante de la administración del Estado. En estos casos, dichos entes públicos podrán delegar mediante convenio de mandato suscrito con el Ministerio de Obras Públicas, la entrega en concesión de tales obras bajo su competencia, para que éste entregue su concesión, regida por esta ley. En estos casos se entenderá incluido en dicho convenio la totalidad del estatuto jurídico de concesiones de obras públicas, esto es, tanto el procedimiento de licitación, adjudicación y la ejecución, conservación y explotación como las facultades, derechos y obligaciones que emanan de la ley”

- El postulante debe presentar los informes requeridos por el MOP en un plazo de 180 días o 2 años dependiendo la envergadura del proyecto. Todos estos estudios son de costo del postulante, sin perjuicio que el MOP puede ofrecer el reembolso de todo o parte de ellos
- Además, el postulante debe entregar una garantía de seriedad respecto de la obligación de terminar los estudios en el plazo indicado y la suficiencia de los mismos.
- Con estos antecedentes el MOP puede aceptar o rechazar la proposición. En caso de ser aceptada, ésta se entenderá transferida al MOP a cambio del premio en la evaluación de la oferta, aunque el postulante no se presente a la licitación de que se trate. Si la proposición es rechazada, la iniciativa se mantendrá como de propiedad del postulante hasta por un plazo de 3 años, y no podrá ser objeto de

licitación por concesión sin antes notificar dicha situación al mismo, con el objeto que pueda concurrir a la licitación y optar al premio que le corresponda en la evaluación de su oferta. La no concurrencia a la licitación del postulante, debidamente notificado mediante oficio dirigido al domicilio indicado en su presentación, implicará su renuncia a todos los derechos como impulsor de dicha iniciativa.

13. Licitación de la propuesta:

- Dentro del plazo de 1 año contado desde la aprobación de la proposición el MOP llamará a licitación pública el proyecto de concesión. El proceso de licitación se entenderá iniciado cuando el MOP llame a precalificación del proyecto según lo señalado en el artículo 13° del Reglamento de la Ley de Concesiones o cuando se realice el llamado a la licitación.

NORMAS SECTORIALES QUE RIGEN LA ACTIVIDAD NÁUTICA.

Sumada a las normativas anteriormente mencionadas, existen otras vinculadas a las actividades e infraestructura náutica, disponible en

la página <http://www.directemar.cl/>, las cuales son las siguientes:

LEYES

1. D.L. N° 2.222 de 21.MAY.1978. DS. (M) N° 6 10.ENE.2001.
Ley de Navegación. Incluye: Reglamento del artículo 137 de la Ley de Navegación.
2. LEY N° 20.000 DE 02.FEB.2005.
Ley N° 20.000 que sanciona el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas.
3. D.L. N° 3059, 1.DIC.1979. D.L. (T.Y TC.)N° 237, DEL 22.DIC.2000
Ley de Fomento a la Marina Mercante
Reglamento de la Ley de Fomento a la Marina Mercante.
4. DFL N° 292, 25.JUL. 1953. D.S. (M) N° 991,26.OCT.1987
Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. (Fija jurisdicción de las Gobernaciones Marítimas y establece las Capitanías de Puerto y sus jurisdicciones respectivas).
5. LEY 18.892 - DS. (M.E.F.R.) N° 430, DE 28.SEP.1991.
LEY GENERAL DE PESCA Y ACUICULTURA.
6. Ley N° 19.713, de 18.ENE.2001
Establece como medida de administración el límite máximo de captura por armador a las principales pesquerías industriales nacionales y la regularización del registro pesquero artesanal.

7. LEY N° 19.300, DE 01.MARZO.1994.

LEY SOBRE BASES GENERALES DEL MEDIO AMBIENTE.

REGLAMENTOS Y MANUALES

- DS. (M) N° 87 de 14.MAY.1997.
Reglamento General de Deportes Náuticos.
- DS. (M) N° 248 de 5.JUL.2004.
Reglamento sobre reconocimiento de naves y artefactos navales.
- DS. (M) N° 163 de 2.FEB.1981. DS. (M) N° 490 de 22.NOV.1994.
Reglamento del Registro de Naves y Artefactos Navales.
Incluye: Reglamento para el otorgamiento de Pasavante de Navegación.
- DS. (M) N° 364 de 29.ABR.1980.
Reglamento de Recepción y Despacho de Naves.
- DS. (M) N° 90 de 15.JUN.1999.
Reglamento sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado.
- DS. (M) N° 680, de 17.JUL.1985.
Reglamento de Títulos Profesionales y Permisos de Embarco de Oficiales de la Marina Mercante y de Naves Especiales.
- DS. (M) N° 397 de 8.MAY.1985.
Reglamento de Practicaje y Pilotaje.
- DS. (M) N° 398 de 8.MAY.1985.
Reglamento de Prácticos.
- DS. (M) N° 146, de 6.FEB.1987.
Reglamento para la Construcción, Reparaciones y Conservación de las Naves mercantes y Especiales Mayores y de Artefactos Navales, sus Inspecciones y su reconocimiento.
- DS. (M) N° 392, de 5.DIC.2001.
Reglamento General de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo.
10 AGOSTO .2009.
Manual para uso en el Servicio Móvil Marítimo.
- DS. (M) N° 1.340, de 14.JUN.1941.
Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República.
- DS. (J) N° 565 de 9.JUL.1995.
Reglamento de la Ley N° 19.366, que sanciona el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas.
- DS. (M) N° 374 de 2.MAY.1983.
Reglamento de Agentes de Naves.
- DS. (T.y P.S.) N° 90, de 13.SEP.1999.
Reglamento sobre trabajo portuario.
Incluye: Reglamento Curso Básico de Seguridad de Faenas Portuarias.
- DS. (T. y P.S.) N° 26, de 23 de Febrero de 1987.
Reglamento de Trabajo a Bordo en Naves de la Marina Mercante Nacional.
- DS. (M) N° 2, de 03.ENE.2005. DFL. N° 340, 5.ABR.1960. DFL. N° 1, 17.JUN.1998. DS. (M) N° 11, 15.ENE.1998. D.S. (M) N° 12, 15.ENE.1998. D.S. (M) N° 475, 14.DIC.1994. DFL. N° 2, 12.NOV.1997. D.S. Exento N° 311, 08.OCT.1999.
Reglamento sobre Concesiones Marítimas.
Incluye:
DFL. Sobre Concesiones Marítimas.
Adecúa disposiciones legales aplicables a las empresas portuarias creadas por Ley N° 19.542.
Fija nómina oficial de lagos navegables por buques de más de 100 toneladas
Fija nómina oficial de ríos navegables por buques de más de 100 toneladas.
Establece Política Nacional de Uso del Bordo Costero del Litoral de la República y crea Comisión Nacional que indica.
Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ordenanza de Aduanas
Declara monumento histórico Patrimonio Subacuático que indica cuya antigüedad sea

- mayor de 50 años. 05 AGO 2009. Cartilla Radiotelefónica del Servicio Móvil Marítimo.
DS. (M) N° 289, de 5.Dic.2000.
Reglamento Nacional de Arqueo de Naves.
- DS. (M.T. y P.S.) N° 101 de 21.Jul.2004.
Reglamento de Trabajo a Bordo de Naves de Pesca
 - DS. N° 153, de 22.FEB.1966.
Reglamento General de matrícula del Personal Gente de Mar, Fluvial y Lacustre.
 - DS. (M.) N° 618, de 23 de Julio de 1970.
Reglamento de Seguridad para la Manipulación de Explosivos y otras Mercaderías Peligrosas en los Recintos Portuarios.
 - DS. (M) N° 31 de 14.ENE.1999.
Reglamento para fijar Dotaciones Mínimas de Seguridad de las Naves
 - DS. (SSM) N° 711 del 22 AGO 1975.
Reglamento de Control de las Investigaciones Científicas y Tecnológicas Marinas, efectuadas en la Zona Marítima de Jurisdicción Nacional.
 - DS. (M.) N° 1.115, de 5.Dic.1977.
Reglamento de Inspección y certificación del Estado de la Maniobra para Carga y Descarga de Naves.
 - DS. (M) N° 561, 03.JUL.1978.
Reglamento de Uniformes para Oficiales de la Marina Mercante Nacional y de Naves Especiales.
 - DS. (M) N° 427, de 25.Jun.1979.
Reglamento de Tarifas y Derechos de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
 - DS. (M) N° 752, de 8.Sep.1982.
Reglamento de Buceo para Buzos Profesionales.
 - DS. (M.) N° 99, de 1 de Febrero de 1984.
Reglamento de Desgasificación para Buques Mercantes
 - DS. (S.) N° 263, de 29 de Agosto de 1985.
Reglamento de Sanidad Marítima, Aérea y de las Fronteras.
 - DS. (M) N° 319, de 10.Oct.2001.
Reglamento para el Equipamiento de los Cargos de Cubierta de las Naves y Artefactos Navales Nacionales.
Resol. C.J.A. Ord. N° 6499/1 del 5 .Nov.1982.
Reglamento de Informaciones que afectan a la Navegación e Hidrografía del Litoral.
 - D.S. (RR.EE.) N° 543, 14.JUN.1985.
Convenio Internacional para la Seguridad de los Buques Pesqueros Torremolinos-77.
 - DS. N° 139, 27.MAR.1998.
Reglamento de Sistema de Posicionamiento Automático de Naves Pesqueras y de Investigación Pesquera.
 - DS. (M) N° 1 de 6.Ene.1992.
Reglamento para el control de la contaminación acuática.
 - DS. (M) N° 290 de 28.May.1993.
Reglamento de Concesiones de Acuicultura.
 - D.S. N° 40, 12.AGO.2013. DS N° 90; 30 MAY 2000.
Reglamento sobre el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.
Norma de emisión para la regulación de contaminantes asociados a las descargas de residuos líquidos a aguas marinas y continentales superficiales.
 - DS. (E.F.y R.) N° 320 de 24.Ago.2001.
Reglamento Ambiental para la Acuicultura.
 - DS. (M) N° 1.190 DE 29 DE DICIEMBRE DE 1976.
Organiza el Servicio de Búsqueda y Rescate Marítimo dependiente de la Armada de Chile.
 - RESOL. DGTM 12600/200, DEL 27.ENE.1997.
Manual de Inscripción de Naves y Artefactos Navales Menores.

- RESOL. DGTM 12.240/16, DEL 9 DE MAYO DE 1997.

Instrucciones para entidades que cuentan con sistemas de seguridad privada marítimo-portuaria.

- RESOL. DGTM. N° 12.240/17, DEL 9 DE MAYO DE 1997.

Instrucciones para entidades de asesoría, prestación de servicios y/o capacitación privada marítima-portuaria.

- RESOL. DGTM N° 12.240/31, DEL 21 DE JULIO DE 1997.

Manual de capacitación de personal de seguridad privada marítimo-portuaria.

- RESOL. DGTM 12600/369, DEL 11.NOV.2002.

Frases Normalizadas de la OMI para las Comunicaciones Marítimas.

DECRETOS

Estas normativas nos ayudan a controlar y definir la forma de relacionarse con nuestras aguas, tanto de marítimas, como de ríos y lagos. Además se cuenta con formularios y circulares, para la tramitación de solicitudes vinculadas a la actividad náutica.

- DS. (M) 240, de 3.AGOSTO.1998. (actualizado al 21.Noviembre.2009).

- Fija nómina oficial de Caletas de pescadores artesanales.

- DS. (M) 156, DEL 06 FEBRERO 1961 (D.O 24 MARZO 1961).

- APRUEBA EL REGLAMENTO GENERAL SOBRE CONCESIONES MARÍTIMAS, CAPÍTULO XII "EXTRACCIÓN DE RESTOS Y DE ESPECIES NÁUFRAGAS".

3.2. Campeonatos, organizaciones y rutas náuticas nacionales

Nuestro país posee una variedad de deportes, entre los que destacan los del tipo náutico. Estos se deben realizar bajo diversas condiciones naturales y climáticas, específicas para cada uno. En este acápite, revisaremos los principales deportes, como los de vela, canotaje, surf, windsurf, pesca deportiva,

esquí-náutico y aguas abiertas, además de conocer su espacialidad y relevancia a nivel nacional. Por otra parte revisaremos la vinculación de estos con puntos estratégicos de transporte marítimo, tanto de carga como de pasajeros.

3.2.1. Campeonatos nacionales relevantes

La diversidad deportiva presentes en nuestro país, es coherente a la variedad de condiciones geográficas claves que presenta nuestro país, gracias a esta se pueden concretar los deportes náuticos, principalmente, vela, canotaje, surf, windsurf, pesca deportiva, esquí-náutico y aguas abierta.

Estas condiciones idóneas, están acompañados de clubes de yates que buscan consolidar los deportes mencionados, además de promover y competir en estas disciplinas.

DEPORTES NÁUTICOS, VELA



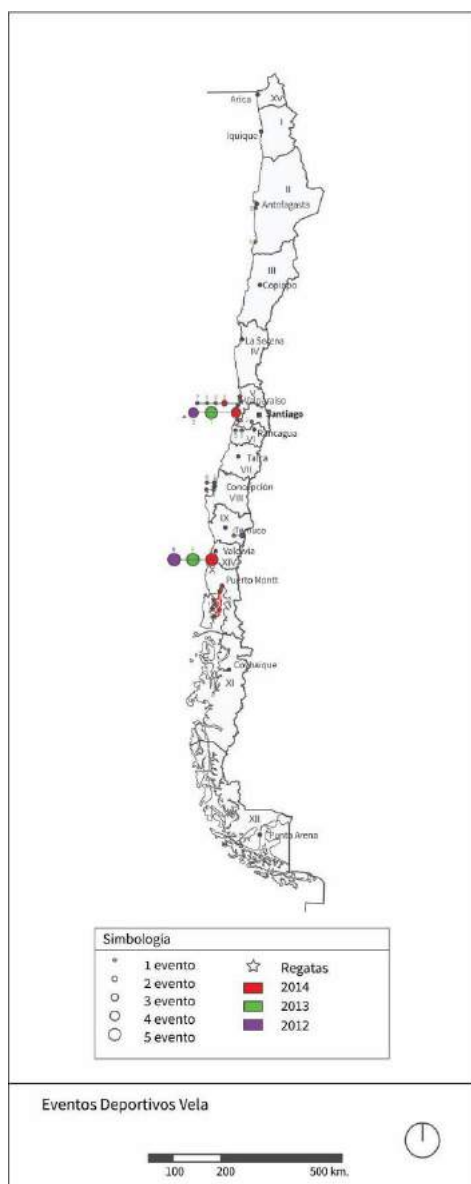
FOTOGRAFÍA 5: REGATA BIERFEST 2011.

Fuente: diarioelranco.cl

con eventos culturales, como la Semana Valdivia y la Semana de la Cerveza. Los cuales presentar una gran convocatoria regional y nacional.

Es uno de los más importante deportes náuticos, se puede realizar en ríos, lagos y mar. Estos van a depender de sus condiciones naturales, donde predominen fuertes vientos, idóneos para la realización de rutas y regatas.

Se practican en gran número en Algarrobo y Valdivia en el río Calle-Calle. Es por ello que es uno de los principales deportes practicados en la región. Tanto por su disciplina, como la convocatoria turística que puedan incentivar. Las cuales coinciden en fechas



CARTOGRAFÍA 16: ESPACIALIZACIÓN DE PRINCIPALES CAMPEONATOS DE VELA EN CHILE ENTRE AÑOS 2012 Y 2014.

Fuente: Federación Chilena de Navegación a Vela (FEDEVELA). Elaboración propia.

Vela 2012			
N	Mes	Actividad	Lugar
1		Nacional Clase Lightning 2012	Lago Villarrica, Pucón
2		Laser Gore – Biobío	Laguna Grande, San Pedro
3		Nacional J105 OD - CYA	Algarrobo, Chile
4		Regata Cofradía Náutica del Biobío	Bahía de Concepción
3		Nacional Optmist 2012	Cofradía Náutica del Pacífico, Algarrobo
1		Nacional Clase Lightning 2012	Lago Villarrica, Pucón
5		Nacional Laser Radial Chile	Lago Rapel
3		Nacional PIRATA	CNP - Algarrobo
6		Nacional Clase Láser STD y 4.7 Chile	Bahía Talcahuano, Isla Quiriquina
7		Regata Armada de Chile EXPONAVAL	Concón, Chile
8		Campeonato Nacional de Escuelas de Vela	Club de Yates de Antofagasta
3		Campeonato de Primavera	Cofradía Náutica del Pacífico - Algarrobo
10	Enero	Pirat World Cup 2012	Marina Estancilla
9	Enero	Regata Bierfest Kunstmann 2012	Rio Calle-Calle
11	Enero	Circuito Chiloé 2012	Chiloé
9	Febrero	Regata Semana Valdiviana	Rio Calle-Calle
9	Marzo	1a Fecha (apertura) Copa Sur	Rio Calle-Calle
9	Abril	2a Fecha Copa Sur 2012	Rio Calle-Calle
9	Mayo	3a Fecha (clausura) Copa Sur 2012	Rio Calle-Calle
9	Septiembre	1a Fecha (Apertura) Copa Otto Stolzenbach	Rio Calle-Calle
9	Octubre	2a Fecha Copa Otto Stolzenbach	Rio Calle-Calle
9	Noviembre	Campeonato Nacional Vela Radio controlada	Rio Calle-Calle
9	Diciembre	4a Fecha (Cierre) Copa Otto Stolzenbach	Rio Calle-Calle

TABLA 16: COMPETICIONES DE VELA ENTRE AÑO 2012

Fuente: Federación Chilena de Navegación a Vela (FEDEVELA). Elaboración propia.

En los últimos años y particularmente en la ciudad de Valdivia estas competiciones se asocian a fechas estivales y coinciden con otros eventos tradicionales de la zona. Es así como algunas regatas son patrocinadas por marcas de productos tradicionales, tal es el caso de las “Regatas Bierfest²⁵” organizadas por el club de Yates de Valdivia y patrocinadas por la cervecería Kunstmann. Su relevancia se hace notar aún más al establecer un

25 Campeonato a vela, Club de Yates de Valdivia. Regatas Bierfest Kunstmann 2012.

nexo con los productos locales y al realizarse en fechas en donde la ciudad se transforma en una gran vitrina para eventos nacionales, que aportan sin duda al turismo y a la idiosincrasia de la ciudad.

La actividad náutica relacionada²⁶, consiste en competiciones de carácter amistoso y recreativo en la cual no solo tienen lugar los deportes de vela con la regata antes mencionada – la cual adquiere una escala de competición nacional, dado la tradición del evento y el nivel de los participantes – este evento contempla actividades para el deporte del Remo con la regata de polonesa en el río y además, en las últimas ediciones, se ha sumado a la cartera de actividades náuticas, las carreras de Motos de agua²⁷. Estas actividades tienen lugar en los ríos Calle-Calle y Valdivia, haciendo uso de las canchas y límites establecidos para la práctica de deportes náuticos en los ríos de Valdivia.

El desarrollo del evento está bajo la organización del Club de Yates de Valdivia²⁸, quien se encarga de la difusión, inscripción y los resguardos que la competición requiere para su óptimo desarrollo. Además se encarga de prestar el servicio de botadero²⁹ para las embarcaciones inscritas y su infraestructura para llevar a cabo los acuerdos previos y dará conocimiento de las condiciones de navegabilidad y reglamentación de la competencia – reuniones de timoneles – para así comentar las situaciones más típicas de un encuentro deportivo de esta naturaleza.

Para la competición – y según las condiciones climáticas y de navegabilidad – la organización estima un máximo de 5 regatas a efectuarse en las fechas que dure el evento, en la cual participan las siguientes clases de embarcaciones:

- Clase Optimist
- Clase Pirata en categorías Standard y Clásico
- Clase Laser en categorías Standard y Radial
- Clase Monotipos: Fourteen, Lightning, Star, Sunfish, 470, y otros

Vela 2013			
Nº	Mes	Actividad	Lugar
1		Campeonato Nacional clase J-105	CNP Algarrobo
2		Copa Francisco Pérez Spencer	Laguna Aculeo
3		Regata Flota Biobío	Laguna Redonda
4		Campeonato Nacional en Pucón	Pucón
6		Campeonato Nacional Pirata	Club de Yates Higuierillas, Concón
5		Campeonato Zonal Norte de Escuelas de Vela	Taltal
1		Snipe: Regata	CYA - Algarrobo
1		Interclubes Dinghy	Cofradía Náutica Océánico - Algarrobo
1		Regata Copa de Primavera	Algarrobo
7		Copa Escuela Naval	Recreo - Viña del Mar
1		Copa de Invierno de la clase J-105	CYA - Algarrobo
8		Nacional Clase Melges 24 Chile	Lago Rapel

TABLA 17: COMPETICIONES DE VELA ENTRE AÑO 2013

Fuente: Federación Chilena de Navegación a Vela (FEDEVELA). Elaboración propia.

El campeonato se desarrolla comúnmente en el Sector Costanera del Río Valdivia, en la cancha de práctica delimitada entre los predios de ASENAV hasta el puente Calle-Calle (pista 2), orientando la competición según el eje del viento, pudiendo sufrir modificaciones respecto a ello (las cuales serán informadas debidamente a los competidores).

Para el desarrollo de la competencia, Se aplicará reglamento ISAF 2009 – 2012, reglamento respectivo de cada clase, informaciones y disposiciones detalladas en aviso de regatas y reunión de timoneles.

²⁶ bierfestkunstmann.cl/actividades/

²⁷ Actividad deportiva que se desarrolló por primera vez en la versión de la Bierfest Kunstmann 2014.

²⁸ www.cyv.cl/inicio/regata-bierfest

²⁹ Habrá facilidades económicas para la estadía, botadura, y varado de embarcaciones en la Marina del Club de Yates Valdivia, a modo de facilitar e incentivar la participación de competidores de otras ciudades.

Vela 2014			
Nº	Mes	Actividad	Lugar
1	Septiembre	Regata Aniversario CNP	CNP Algarrobo
2	Octubre	Regata Off Valparaíso	YCCH Recreo
1	Noviembre	Regata Interclubes y de la Prensa	CNP Algarrobo
3	Noviembre	Regata Expo Naval	CYH Concón
1	Diciembre	Regata Nocturna y E. Elgueta	CNP Algarrobo, CYP Papudo
1	Enero	Semana de la Vela	CNP Algarrobo, YCCH Recreo, CYP Papudo

TABLA 18: COMPETICIONES DE VELA ENTRE AÑO 2014

Fuente: Federación Chilena de Navegación a Vela (FEDEVELA). Elaboración propia.

DEPORTES NÁUTICOS, CANOTAJE Y REMO

**CARTOGRAFÍA 17: EVENTOS DE CANOTAJE EN CHILE.**

Fuente: Federación Chilena Canotaje. Elaboración propia.

Otros de los deportes náuticos con relevancia y tradición, son los que dependen de una embarcación para uno o más deportistas – permitiendo desarrollo de deporte en equipo o singular – y movilizados a tracción animal mediante remos o palancas, son el Canotaje y el Remo los que presentan una gran presencia en el centro y sur del país.

En primer lugar, el Canotaje, que consiste en el deporte náutico sobre una embarcación ligera propulsado por palas o piraguas, sin utilizar otro punto de apoyo al remar. Para este deporte se presentan varias categorías de competición y especialidades, donde destacan slalom y de velocidad, cuyas competencias se desarrollan principalmente en agua dulce, lagos, ríos y lagos.

De la Federación Chilena de Canotaje, se pudo realizar un registro de torneos y campeonatos, los cuales se resumen la tabla N° 16. Y a través de ellos y su espacialización en la cartografía contigua, se pudo concluir lo siguiente:

La actividad se concentra, en las regiones, VIII, IX, XIV. Donde existen lagunas y lagos principalmente con la capacidad técnica para albergar estas competencias, como largos mínimos, condiciones climáticas, profundidad por el calado de las naves, entre otros factores. Además de encontrarse cercano a ciudades con relevancia regional. En la región del Biobío, se concentra el mayor número de actividades, siendo estas realizadas a lo largo de todo el año.

Slalom 2014				
N°	Mes	Actividad	Lugar	Categorías
1	Marzo	1ª fecha campeonato nacional	Pucón	Junior sénior
2	Abril	Escuela formativa de slalom	Panguipulli	Cadetes junior
2	Mayo	2ª fecha campeonato nacional	Panguipulli	Junior sénior
3	Agosto	Control selectivo campeonato mundial	Los andes	Junior sénior
4	Octubre	Escuela formativa de slalom	Concepción	Cadetes junior
Velocidad 2014				
N°	Mes	Evento	Lugar	Categorías
5	Febrero	Control nacional	Curauma	Seleccionado nacional
6	Marzo	Control nacional	Laja	Cadete-junior-sub 23-master
7	Mayo	Nacional menores glorias navales	Carahue	Infantil – menores - cadetes
8	Junio	Campeonato regional	Constitución	Pre infantil-infantil menores-ca-detes
9	Noviembre	Campeonato regional	Imperial	Pre infantil-infantil menores-ca-detes
6	Noviembre	Nacional de velocidad	Laja	Cadetes – junior- senior
10	Diciembre	Campeonato regional	San pedro	Pre infantil-infantil menores-ca-detes
7	Diciembre	Campeonato interesuelas	Carahue	Iniciantes - avanzados
11	Enero	Campeonato de velocidad Bierfest	Valdivia	
Competencias Nacionales 2013				
N°	Mes	Eventos	Lugar	Categorías
1	Enero	Campeonato Invitación Los Lagos y Los Ríos (No Federado)	Los Lagos y Los Ríos	Preinf. – Inf. – Menores – Cadetes – Junior – Senior – Master
2	Febrero	Campeonato Federado de Velocidad de la Araucanía 2013	Nueva Imperial	Preinf. – Inf. – Menores – Cadetes – Junior – Senior – Master
3	Febrero	Campeonato Invitación de Carahue (No Federado)	Carahue	Todo Competidor. Turismo y Olímpico
4	Marzo	1ª y 2ª Campeonato Nacional Slalom & Escuela de Slalom para Asociaciones	Río Trancura Pucón	Cadetes-Junior-Senior
5	Mayo	Campeonato Copa Federación Región del Biobío 2013	Laja	Preinf. – Inf. – Menores Cadetes
6	Julio	Campeonato Invitación Caldera	Caldera	Preinf. – Inf. – Menores
7	Noviembre	3º Campeonato Nacional Slalom & Escuela de Slalom para Asociaciones	Concepción	Cadetes-Junior-Senior
8	Octubre	Campeonato Copa Federación región del Maule 2013	Constitución	Preinf. – Inf. – Menores Cadetes
8-9	Octubre	Campeonato Nacional de Maratón “Regata del Maule”	Talca y Constitución	Junior – Todo Compt. Turismo y Olímpico
5	Noviembre	Campeonato Nacional de Velocidad 2013	Laja	Cadetes- Junior – Sénior Máster
9	Diciembre	Campeonato Inter-Escuelas	Talca	Iniciantes- Avanzados
11	Enero	Campeonato de velocidad Bierfest	Valdivia	
Controles Nacionales 2013				
N°	Mes	Numero	Lugar	Categorías
10	Marzo	Control Nacional C. Suramericano	Curauma	Cad- Jun. – Sen
5	Septiembre	Control Nacional	Laja	Junior – Senior
Campeonatos Nacionales 2012				
N°	Mes	Numero	Lugar	Categorías
1	Agosto	Copa federación chilena de canotaje	Laja	Cad- Jun. – Sen
1	Septiembre	Campeonato nacional de velocidad	Laja	Junior – Senior
2	Octubre	Regata vuelta Isla Orrego	Constitución	Junior – Senior
3	Enero	Campeonato de velocidad Bierfest	Valdivia	

TABLA 16: CAMPEONATOS DE CANOTAJE EN CHILE EN PERIODO 2012 – 2014.

Fuente: Federación Chilena Canotaje.

Por otro lado, el Remo es uno de los deportes náuticos de mayor tradición. Según lo define la asociación de deportistas olímpicos ADO Chile, el

Remo, es una disciplina que consisten en la propulsión de una embarcación en el agua con o sin timonel, mediante la fuerza muscular de uno o varios

remeros, usando uno o dos remos como palancas simples, sentados de espaldas en la dirección del movimiento.

Se practica principalmente sobre aguas tranquilas (ríos, canales, lagos, estanques, puertos, embalses), tanto para la competición como para el ocio.

En Chile, este deporte se desarrolla mayoritariamente en las ciudades de Valparaíso, Concepción y Valdivia, siendo esta última la que presenta una tradición deportiva y relación directa con la actividad, al contar con una cancha de entrenamiento delimitada sobre los ríos Calle-Calle y Valdivia que atraviesan el casco antiguo de la ciudad y mantiene una constante actividad remera en las aguas urbanas. Además es el lugar de realización de campeonatos y competencias entre clubes de Remo que predominan en la competencia a nivel nacional.

Particularmente el deporte del Remo es una disciplina que en Chile se desarrolla a partir de la VI región y en espacios abiertos de aguas tranquilas tales como lagunas, lagos y ríos. Estas condiciones se encuentran en un clima mediterráneo hacia la costa y templado hacia el sector sur del país, en la cual los del circuito fluvial de la Región de Los Ríos, son escenarios ideales para el desarrollo de este deporte. Junto a ello en la región de Valparaíso, Metropolitana y Biobío la actividad se desarrolla en lagunas y en el Maule en el río Maule en la ciudad de Constitución. No obstante, por la importancia de los actores relevantes en el acontecer nacional del Remo, la ciudad de Valdivia es el polo más importante para el desarrollo de la actividad en el país, como lo señalan los organizadores y deportistas locales:

...No se dimensiona a nivel local, ya que no hay en otras ciudades como Concepción o Valparaíso, campeonatos con la cantidad de bogadores y pruebas, que tenemos acá...



FOTOGRAFÍA 6: LOS REMEROS EN ACCIÓN EN TRAMO POR RÍO CALLE-CALLE POR EL CAMPEONATO REGIONAL EN VALDIVIA.

Fuente: australvaldivia.cl/F.Basso

El nivel competitivo de Valdivia la transforman en un polo importante para el desarrollo del remo a nivel nacional. La presencia de importantes clubes de remo – con trascendencia desde fines de siglo XIX – sumado a las cualidades de los ríos Valdivia y Calle-Calle, otorgan a Valdivia ser un escenario óptimo para el desarrollo de la actividad.

La alta competitividad que se desarrolla en el área ribereña de la ciudad de Valdivia, comprende una plataforma fluvial desde el río Calle-Calle a partir del puente Calle-Calle (acceso norte a la ciudad) hasta la bifurcación del río y continuando por el río Valdivia hacia el sur hasta el islote Haverbeck. Esta área definida como pista de entrenamiento para los deportistas, cuenta también con infraestructura de alto rendimiento con el objetivo de fortalecer la actividad en Valdivia; el CAR Náutico terminó sus obras en 2014.

La relación directa con el borde urbano de la ciudad, y la constante presencia de deportistas en jornadas de entrenamiento brinda una postal característica de la ciudad en la cual el río y el remo cobran relevancia en el desarrollo náutico valdiviano. A su vez, Valdivia es escenario de variadas competiciones de diferentes escalas llegando incluso a eventos nacionales a dichas aguas.

Asociación de Clubes de Regatas de Valparaíso
Club de Regatas de Valparaíso
Club Deportivo Regatas Sausalito
Club Escuela Naval
Club de Regatas Curauma
Club Societa Canottieri Italiani de Valparaíso
Club Deportivo Escolar Social y Cultural Nahuel
Asociación de Remo Río Maule De Constitución
Club Deportivo de Remo Los Mauchos
Club de Remo Carén
Club Politécnico
Club de Remo Irish Rowing Club
Asociación Deportiva Regional de Remo del Bío-Bío
Club de Remo Canottieri Estadio Atlético Italiano de San Pedro de la Paz.
Club Deportivo Alemán de Concepción.
Club de Remo Master.
Club Deportivo y Social Regatas de San Pedro de la Paz.
Club Deportivo de Regatas Miramar.
Corporación Campos Deportivos Llacolén.
Asociación Zonal Sur de Remo de Concepción
Club Deportivo Español
Club Escuela de Remo Cayumanqui
Club Deportivo y Cultural San Pedro de la Paz
Asociación Deportiva Regional Austral de Remo de Valdivia
Club de Remeros Centenario
Club Deportivo Phoenix
Club de Remeros Arturo Prat
Club de Caza Amancay – Rama de Remo Panguipulli
Club Carahue de Remo
Asociación Deportiva Regional de Remo Archipiélago de Puerto Montt
Club Deportivo Estrella Blanca
Club de Remo Viento y Marea
Club Náutico Puerto Octay
Asociación de Remo Metropolitano
Club de Regatas Aculeo
Club de Remo U Chile
Club Deportivo Astillero

TABLA 19: CLUBES DE REMO EN CHILE.

Fuente: federacionchilenaderemo.cl/

Competencia	Mes	Año	Organizador	Lugar
Regata Semana Maulina	Febrero	2011	Club de Remo Los Mauchos	Constitución
Campeonato Nacional Curauma	Octubre	2011	Federación Chilena de Remo	Curauma-Valparaíso (Laguna de la luz)
Sudamericano de Remo	Octubre	2012		Curauma-Valparaíso (Laguna de la luz)
Campeonato Nacional Concepción	Octubre	2013	Federación Chilena de Remo	Laguna Chica de San Pedro de la Paz
X Juegos Suramericanos Santiago 214	Marzo	2014	Organización deportiva suramericana	Curauma-Valparaíso (Laguna de la luz)
Regata Héroes de Iquique	Mayo	2015	Federación Chilena de Remo	Laguna Chica de San Pedro de la Paz
campeonato de Promoción de Escuelas de remo(4 fechas)	Mayo	2014	Asociación Deportiva Regional Austral de Remo de Valdivia	Rio Calle Calle
Campeonato de Remo de velocidad Bierfest	Enero	2011 a 2015	Asociación Deportiva Regional Austral de Remo de Valdivia	Rio Calle Calle
Campeonato regional de remo	Octubre	2014	Asociación Deportiva Regional Austral de Remo de Valdivia	Rio Calle Calle
Regata de Remo y Deportes a Remo "Aculeo"	Agosto	2014	Aculeo club de regatas	Laguna Acúleo, Santiago

TABLA 20: COMPETENCIAS INTERNACIONALES REALIZADAS EN CHILE, NACIONALES Y LOCALES.

Fuente: federacionchilenaderemo.cl/

Una de las competiciones de mayor tradición es la desarrollada durante la fiesta de la cerveza en Valdivia “Bierfest Kunstmann” – la cual también incluye competiciones para la Vela y Motos de agua – y tiene lugar en las aguas del río Calle-Calle en la pista de practica N° 2 junto al mirador del Remo. La competencia Auspiciada por la Cervecería Kunstmann, es organizada por la Asociación Deportiva Regional de Remo³⁰ y con la activa participación de los clubes de Remo asociados presentes en Valdivia, tales como Club Deportivo Phoenix, Club de Remeros Arturo Prat, Club de

30 Clubes pertenecientes a la Asociación Deportiva Regional Austral – Valdivia, según la Federación Chilena de Remo

Remeros Centenario y Club de Remo Carahue, este último de la Región de la Araucanía.

Para el Remo, existen en el país varios clubes asociaciones y corporaciones deportivas que giran en torno al este deporte y se localizan en donde existan lugares de aguas quietas y las condiciones que posibiliten el desarrollo del deporte, tales como ríos, lagos o lagunas. Estas agrupaciones se detallan en la tabla contigua.

Por otro lado, las competencias de remo en los últimos años en el periodo 2012 - 2014, se han desarrollado en la zona ya descrita, teniendo

competencias de escala local como nacional y sudamericana – (Laguna de la Luz, Curauma. Valparaíso).



FOTOGRAFÍA 7: REGATA DE REMO Y DEPORTES A REMO "ACULEO 10K".

Fuente: paine.cl/master laguna de Aculeo.

DEPORTES NÁUTICOS, SURF Y WIND SURF



CARTOGRAFÍA 18: CAMPEONATOS DE WINDSURF EN CHILE.

Fuente: Federación Chilena Surf. Elaboración propia.

Circuito Nacional SURF 2014			
Primera etapa (verano)			
Nº	Mes	Lugar	Lugar
1	Enero		Reñaca
2	Enero		Maitencillo
3	Enero		Serena
4	Febrero		Pichilemu
5	Febrero		Portofino
Segunda etapa (invierno)			
Nº	Mes		Lugar
6	Mayo		Iquique
7	Agosto		Arica
8	Octubre		Isla de Pascua
4	Noviembre		Pichilemu
Circuito Sup y LB 2014			
Nº	Mes	Evento	Lugar
4	Febrero	Starboard Concón Paddle Pro	Pichilemu
7	Junio	Ventura Arica Paddle Pro	Arica
6	Agosto	Iquique Paddle Pro	Iquique
9	Septiembre	Matanzas Paddle Pro	Matanzas
10	Noviembre	Punta de Lobos Pro	Punta de Lobos
Circuito nacional surf 2013			
Nº	Mes		Lugar
1	Enero		La Serena
2	Enero		Reñaca
3	Enero		Maitencillo
2	Febrero		Reñaca
4	Mayo		Iquique
5	Octubre		Isla de Pascua
6	Octubre		Pichilemu
7	Diciembre		Arica
Circuito Nacional SUP 2013			
Nº	Mes		Lugar
7	Marzo		Arica
4	Mayo		Iquique
8	Julio		Totoralillo
9	Agosto		Concón
10	Octubre		Punta de Lobos

TABLA 21: CIRCUITO NACIONAL SURF 2014

Fuente: Federación Chilena Surf. Elaboración propia

Por debajo de los dos deportes mencionados anteriormente, se ubican el surf y wind surf, los cuales poseen una relevancia internacional, por la singularidad con que se presentan en nuestras costas. Las cuales poseen las mejores condiciones paisajísticas para su realización.

Con la ayuda de la Federación Chilena, se pudo obtener el listado de competencias en nuestro país, tanto de Surf como de Wind Surf donde se pudo concluir lo siguiente:

Que estos deportes se practican en localidades específicas de nuestras costas, ya que estas presentan las condiciones naturales especiales para su práctica.

Estos puntos se ubican en el centro norte del país, específicamente en su costa. Además sus principales usuarios y deportistas provienen de ciudades cercanas y extranjeros.

Se practican durante las temporadas de verano, donde se aprovecha de publicitar los eventos por la convocatoria que significa las playas turísticas de nuestro país.

Campeonato Classic Wave Windsurf 2014			
N°	Mes	Evento	Lugar
1	Octubre-Noviembre	Campeonato Classic Wave	Matanza
Circuito Nacional Windsurf 2014			
N°	Mes	Evento	Lugar
1	Octubre	Campeonato Classic Wave	Matanzas
2	Noviembre	100Sup del terror	Rio Rapel
3	Octubre	Encuentro de formula Experience y Sup race	Camping Los Pingüinos
4	Octubre-Noviembre	Lenga Classic	Lenga
5	Agosto	Copa de Chile de SUP	Iquique
6	Junio-Julio	Ventura paddle pro Arica	Arica
Circuito Nacional Windsurf 2013			
N°	Mes	Evento	Lugar
1	Octubre-Noviembre	campeonato Classic Wave	Matanzas
1	Abril	Campeonato Surazo Windsurf Cup	Matanzas
2	Octubre	Lenga Classic	Lenga
3	Octubre-Noviembre	campeonato nacional de windsurf	Laguna Aculeo
4	Marzo	Campeonato formula experience	Embalse Recoleta
Circuito Nacional Windsurf 2012			
N°	Mes	Evento	Lugar
1	Marzo	Campeonato formula experience	Embalse Recoleta

TABLA 22: CAMPEONATO CLASSIC WAVE WINDSURF 2014.

Fuente: Federación Chilena Surf. Elaboración propia

DEPORTES NÁUTICOS, PESCA RECREATIVA, ESQUÍ-NÁUTICO Y AGUAS ABIERTAS

Estos son los deportes con menor número de eventos, y los cuales se deben practicar en condiciones más específicas, por sus requerimientos propios.

Destaca la pesca deportiva, la cual se vincula a una asociación organizadora de los eventos. Presentado de manera puntual, ya que este deporte se presenta en mayor medida con puntos para practicarlo de forma amateur, donde el interesado se debe trasladar de forma particular e individual a las localidades específicas.

Luego se encuentran las competencias de aguas abiertas, donde principalmente se dan en Santiago y Valparaíso. Estas competencias se caracterizan por realizarse en lagos y recintos cerrados donde se presenta el equipamiento en estas ciudades.

Esquí Náutico 2014		
Mes	Actividad	Lugar
Enero	Torneo Nacional Copa Publimetro	Los Morros
Marzo	Torneo Nacional Copa PF	Los Morros
Marzo	Juegos Suramericanos Santiago 2014	Los Morros
Abril	Campeonato Nacional 2014	Los Morros
Esquí Náutico 2013		
Mes	Actividad	Lugar
Octubre	Torneo Nacional Copa Los Morros	Los Morros
Noviembre	Torneo Nacional Copa Budapest	Los Morros
Noviembre	Torneo Nacional Copa San Pablo	Los Morros
Noviembre	Torneo Mirandaski Romperrecords	Los Morros
Diciembre	Campeonato Mundial Open IWWSF	Los Morros
Diciembre	Torneo Nacional Copa Carlos Chicharro	Chacabuco
Esquí Náutico 2012		
Mes	Actividad	Lugar
Enero	Campeonato mundial universitario	Los Morros
Febrero	Torneo "rompe records mirandaski"	Los Morros
Marzo	Torneo amateur	Los Morros
Marzo	Torneo nacional 2012	Los Morros

TABLA 23: EVENTOS DE ESQUÍ NÁUTICO EN CHILE.
Fuente: Federación de Esquí náutico de Chile. Elaboración propia

Pesca Deportiva 2014			
Mes	Evento	Asociación	Lugar
Marzo	Campeonato Nacional de Pesca "Pejerrey Argentino"	Asociación Ma-lleco Angol	Ma-lleco
Abril	Campeonato Nacional de Pesca 4 Modalidades	Asociación Constitución	Constitu-ción
Agosto	Campeonato Nacional de Pesca de Escollera	Asociación Talca	Talca
Octubre	Campeonato Nacional de Lanzamiento y Casting Libre	Fecapech	San-tiago
Noviembre	Campeonato Nacional de Pesca Variada	Asociación Constitución	Constitu-ción

TABLA 24: EVENTOS DE PESCA DEPORTIVA 2014.
Fuente: Federación de Caza y Pesca de Chile. Elaboración propia



CARTOGRAFÍA 19: EVENTOS DE DEPORTIVOS EN CHILE.

Fuente: Federación Chilena de Pesca deportiva, Esquí náutico y deportes acuáticos. Elaboración propia

Y por último el esquí náutico, el cual está presente en una gran localidad, Los Morros. Destacan sus competidores, ya que requieren un equipamiento específico y es un deporte practicado por muchos extranjeros.

Aguas Abierta 2014			
Mes	Evento	Torneo	Lugar
Julio	Campeonato nacional de gran fondo	Fechida	Santiago - Chile
Agosto	Campeonato nacional de gran fondo	Fechida	Santiago - Chile
No-viembre	Torneo copa Valparaíso	Asociación Valpo.	Curauma
Diciembre	Campeonato nacional de aguas abiertas	Fechida	Valparaíso - Chile
Enero	Campeonato tres aguas	Avalado fechida	Valdivia

TABLA 25: EVENTOS DE PESCA DEPORTIVA 2014 EN AGUAS ABIERTAS.

Fuente: Federación Chilena de Deportes Acuáticos (FECHIDA). Elaboración propia

13.2.2. Organizaciones y rutas náuticas nacionales.

En nuestro país, para la concreción de actividades deportivas oficiales, tanto torneos como campeonatos, se presenta un orden de jerarquías de entes involucrados. Estos son del ámbito público y también privados, donde existen claros objetivos para cada uno.

Estas jerarquías se resumen, en el diagrama próximo. En la cual explicaremos el organigrama general presente para la realización de los deportes náuticos.

En primer lugar se encuentra el Ministerio del Deporte, el cual es la entidad con mayor autoridad debido a que tiene relación directa con El Presidente. Encargado principalmente de legislar las leyes referidas al tema y gobernar el área administrativa. En ocasiones especiales, el Ministerio, se encarga de convocar a eventos deportivos, pero solo, si son de escala internacional o eventos estatales de gran magnitud nacional.

Todas las actividades se realizan por medio del IND, el Instituto Nacional del Deporte, es el real encargado en lo que a deporte confiere. Su cometido es la promoción de la cultura deportiva en la

población, la asignación de recursos para el desarrollo del deporte y la súper vigilancia de las organizaciones deportivas en los términos que establece la presente ley, además de ejecutar las políticas destinadas al desarrollo de la actividad física y el deporte en sus diversas modalidades, en coordinación con las organizaciones deportivas, las municipalidades y los demás organismos públicos y privados pertinentes.

En lo que a eventos confiere, están encargados de capacitar y asignar árbitros a las competiciones, coordinar fechas con las organizaciones deportivas pertinentes o municipalidades, fiscalizar el cumplimiento de las normas referidas a la actividad, transferir recursos en dinero, bienes o servicios para la realización de proyectos relativos a la difusión, fomento y desarrollo de eventos públicos determinados.

Luego a Nivel Regional, se encuentra la Dirección Regional del Deporte, que promueve la constitución y desarrollo de organizaciones deportivas regionales y comunales, mantiene un registro de ellas y ejerce su súper vigilancia, colabora con las organizaciones en la fijación de calendarios de actividades

deportivas regionales, provinciales, comunales e intercomunales, coordina las actividades deportivas-recreativas regionales, en directa relación con los planes de desarrollo deportivo de cada municipalidad.

Todo lo anterior debe estar previamente consultado y coordinado con el Consejo Consultivo Regional, que existirá en cada Región del país, el cual tendrá por función recibir consultas, sugerencias, observaciones o proposiciones, respecto de materias de competencia.

Y por último las Organizaciones Deportivas, son organizaciones y clubes deportivos y demás entidades integradas a partir de éstos, que tengan por objeto procurar el desarrollo, coordinar, representar ante autoridades y ante organizaciones deportivas nacionales e internacionales al deportista, además de organizar, crear y gestionar eventos deportivos, los grupos que componen las organizaciones deportivas son:

- **Club deportivo**, que tiene por objeto procurar a sus socios y demás personas que determinen los estatutos, oportunidades de desarrollo personal, convivencia, salud y proyección comunal, provincial, regional, nacional e internacional, mediante la práctica de actividad física y deportiva;
- **Liga deportiva**, formada por clubes deportivos y cuyo objeto es coordinarlos y procurarles programas de actividades conjuntas;
- **Asociación deportiva local**, formada por a lo menos tres clubes deportivos, cuyo objeto es integrarlos a una federación deportiva nacional; procurarles programas de actividades conjuntas y difundir una o más especialidades o modalidades deportivas en la comunidad;
- **Consejo local de deportes**, formado por asociaciones deportivas locales correspondientes a diferentes especialidades o modalidades deportivas de una comuna y por otras entidades afines, cuyo objeto es coordinarlas, representarlas ante autoridades y promover proyectos en su beneficio;

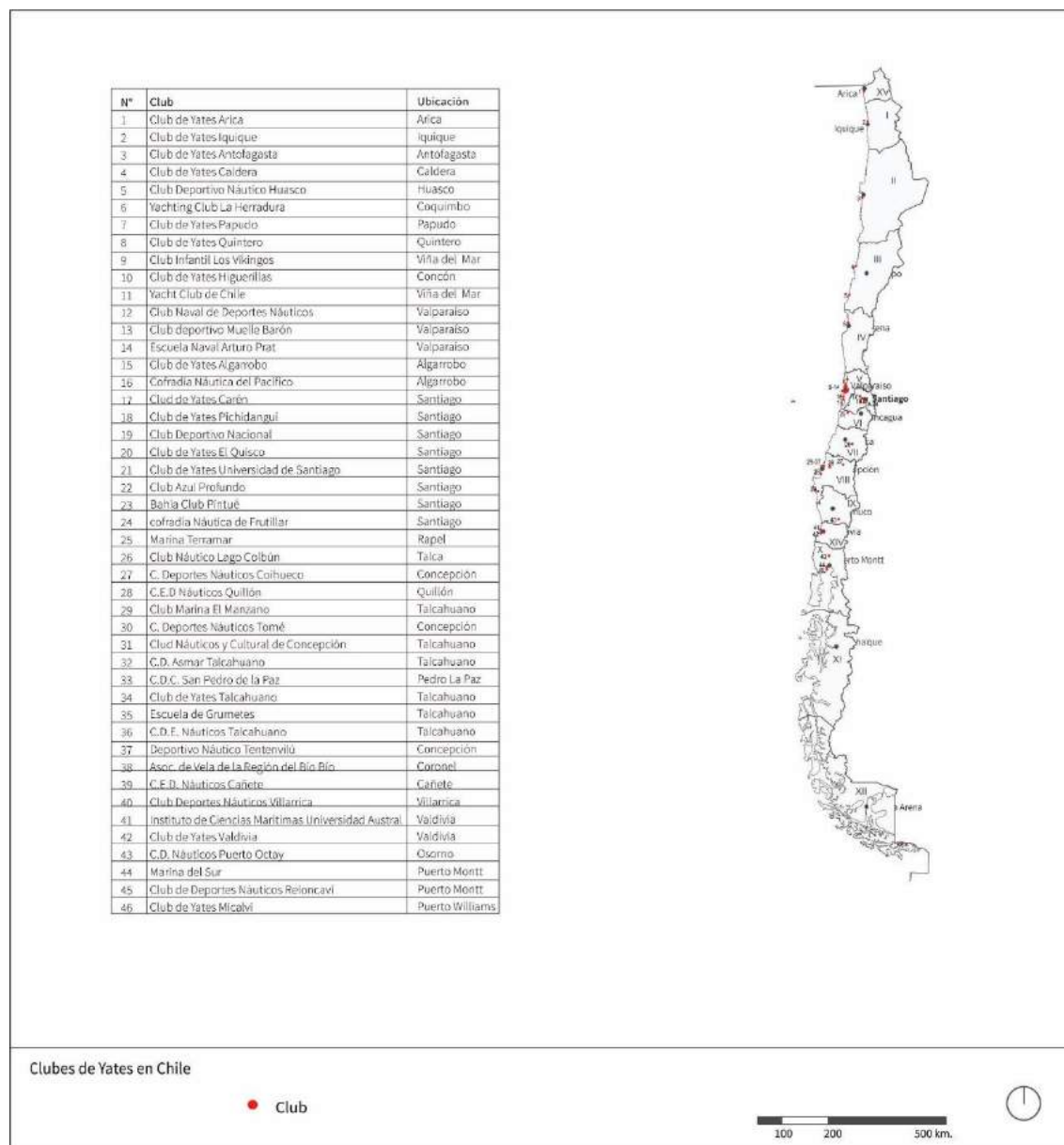
- **Asociación deportiva regional**, formada por asociaciones locales o clubes de la respectiva región cuando el número de éstos no permita la existencia de a lo menos tres asociaciones locales, cuyo objeto es organizar competencias regionales y nacionales y difundir la correspondiente especialidad o modalidad deportiva;
- **Federación deportiva**, formada por clubes, asociaciones locales o asociaciones regionales, cuyo objeto es fomentar y difundir la práctica de sus respectivos deportes en el ámbito nacional; establecer las reglas técnicas y de seguridad relativas a dichas prácticas velando por su aplicación, y organizar la participación de sus deportistas en competencias nacionales e internacionales en conformidad a la presente ley, sus estatutos y demás normas internas o internacionales que les sean aplicables. También se considera una federación aquella entidad que tiene por objeto promover la actividad física y el deporte en sectores específicos de la población, tales como estudiantes, miembros de las Fuerzas Armadas y de Orden y Seguridad Pública, trabajadores, discapacitados y otros. Los estatutos de cada federación establecerán si éstas se integrarán con clubes, asociaciones locales o asociaciones regionales.

Gestión de campeonatos

Los eventos deportivos pueden ser organizados por organismos nacionales tales como clubes, asociaciones, federaciones, instituciones educativas o empresas. Siempre consultadas previamente y en coordinación con las entidades gubernamentales, presentadas con anterioridad.

En los eventos competitivos podemos resaltar los campeonatos y torneos, que deben contar con un reglamento especificando muy claramente el sistema de juego y todo lo relacionado con faltas y sanciones, teniendo además bien organizado temas

como inscripciones y premiación, fiscalizados por la IND.



CARTOGRAFÍA 20: CLUBES DE YATES EN CHILE.

Fuente: Federación Chilena de Navegación a Vela (FEDEVELA). Elaboración propia.

Al interior de estas organizaciones se encuentran comités que se encargan de programar el evento, coordinar fechas, del aspecto financiero sobre todo en la gestión ante empresas para recaudar dinero, en el aspecto de comunicaciones para difundir el evento y tener mayor cobertura a nivel organizador,

financiero, comunicaciones, logística y técnico. Los cuales se encuentran subdivididos en 4 secciones:

• Comité organizador

Es el comité encargado de organizar el evento, desde la planeación hasta la ejecución, hacer el

cronograma y programa, además de coordinar y supervisar a los otros comités.

• Comité financiero

Es el encargado de realizar el presupuesto, el manejo de dinero y rendición de cuentas, así como de la comercialización y toda gestión ante empresas.

• Comité de comunicaciones

Trabaja en la difusión, promoción y venta, es el encargado de las relaciones públicas con los medios de comunicación, prensa y radio especialmente.

• Comité técnico

Trabaja en la programación, fechas, horarios, y en todos los aspectos técnicos, y de implementación.

Para que el evento se lleve a cabo, se requiere de dos factores fundamentales que son el patrocinador y auspiciador en donde el:

• Patrocinador

Es el respaldo organizacional de una entidad estatal o privada a un determinado proyecto del área del deporte y la actividad física, que NO involucra el desembolso de recursos económicos por parte de la institución que entrega el apoyo. Principalmente son entidades estatales como municipalidades, SERNATUR, Ministerio de Educación, etc. Encargados de cooperar en la coordinación del evento, colaboran con lo referente a la publicidad y escenarios donde se realizará el evento.

• Auspiciador

Es el respaldo de una entidad de orden privada, a un determinado proyecto o actividad del área del deporte y la actividad física, que involucra el desembolso de recursos por parte de la institución que brinda el auspicio, además de generar publicidad en torno al evento y deportistas.

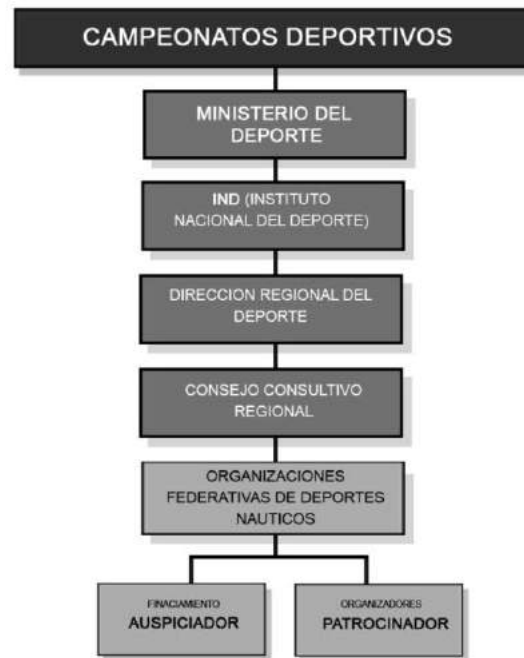


DIAGRAMA 15: ORGANIZACIÓN DE CAMPEONATOS DEPORTIVOS.

Fuente: Ley del deporte del 25 de marzo del 2014.

De acuerdo al registro de clubes de yates, de la Federación Chilena de Navegación a Vela (FEDEVELA). Se pudo realizar la tabla siguiente, la cual expresa la localización legal de estas entidades.

	Club Náuticos en Chile	Ciudad		Club Náuticos en Chile	Ciudad
1	Club de Yates Arica	Arica	24	Cofradía Náutica de Frutillar	Santiago
2	Club de Yates Iquique	Iquique	25	Marina Terramar	Rapel
3	Club de Yates Antofagasta	Antofagasta	26	Club Náutico Lago Colbún	Talca
4	Club de Yates Caldera	Caldera	27	C. Deportes Náuticos Coihueco	Concepción
5	Club Deportes Náuticos Huasco	Huasco	28	C.E.D. Náuticos Quillón	Quillón
6	Yachting Club La Herradura	Coquimbo	29	Club Marina El Manzano	Talcahuano
7	Club de Yates Papudo	Papudo	30	C. Deportes Náuticos Tomé	Concepción
8	Club de Yates Quintero	Quintero	31	Club Náutico y Cultural de Concepción	Talcahuano
9	Club Infantil Los Vikingos	Viña del Mar	32	C.D. Asmar Talcahuano	Talcahuano
10	Club de Yates Higuierillas	Concón	33	C.D.C. San Pedro de la Paz	Pedro La Paz
11	Yacht Club de Chile	Viña del Mar	34	Club de Yates Talcahuano	Talcahuano
12	Club Naval de Deportes Náuticos	Valparaíso	35	Escuela de Grumetes	Talcahuano
13	Club Deportivo Muelle Barón	Valparaíso	36	C.D.E. Náuticos Talcahuano	Talcahuano
14	Escuela Naval Arturo Prat	Valparaíso	37	Deportivo Náutico Tentenvilú	Concepción
15	Club de Yates Algarrobo	Algarrobo	38	Asoc. de Vela de la Región del Biobío	Coronel
16	Cofradía Náutica del Pacífico	Algarrobo	39	C.E.D. Náuticos Cañete	Cañete
17	Club de Yates Carén	Santiago	40	Club Deportes Náuticos Villarrica	Villarrica
18	Club de Yates Pichidangui	Santiago	41	Instituto de Ciencias Marítimas Universidad Austral	Valdivia
19	Club Deportivo Nacional	Santiago	42	Club de Yates Valdivia	Valdivia
20	Club de Yates El Quisco	Santiago	43	C.D. Náuticos Puerto Octay	Osorno
21	Club de Yates Universidad de Santiago	Santiago	44	Marina del Sur	Puerto Montt
22	Club Azul Profundo	Santiago	45	Club de Deportes Náuticos Reloncaví	Puerto Montt
23	Bahía Club Pintué	Santiago	46	Club de Yates Micalvi	Puerto Williams

TABLA 26: CLUBES NÁUTICOS EN CHILE.

Fuente: Federación Chilena de Navegación a Vela (FEDEVELA). Elaboración propia.

De acuerdo a la espacialización de estos datos, a través de la imagen anterior, se pudo concluir lo siguiente:

Los clubes de yates se encuentran mayoritariamente en el centro de país, en las ciudades de Santiago, Viña del Mar y Concepción. Luego aparecen polos en Valdivia y Puerto Montt en menor cantidad. Para finalmente encontrarse de forma puntual en el extremo norte. La correspondencia espacial entre la

ubicación jurídica del club y su correlatividad con la flota de los yates, se presenta de dos formas. La primera en la cual sí existe este vínculo, ubicándose así el club y el atraque de yates espacialmente unidos en la costa Y los segundos presentan en el interior su localización, pudiendo arrendar el espacio para su yate, en mar o lagos. También estas entidades están facultadas para ser parte de la organización de competencias. Las cuales son principalmente las de mayor cercanía física.

3.2.3. Conclusiones generales de los deportes náuticos practicados en nuestro país

En primer lugar se puede concluir, que la variable más influyente para la realización de eventos deportivos, está determinada por una condición geográfica natural. Donde nuestras costas presentan estas idóneas condiciones.

Complementaria a la espacialización del evento, influye el ámbito administrativo y político. El cual organiza los eventos y sus fechas. Y así determinando las ubicaciones de acuerdo a la accesibilidad para el flujo de personas de ciudades relevantes. Ya que en la gran mayoría de los deportes, no son solo los lugareños los practicantes, más bien tienen una influencia regional y nacional en algunos casos.

Y por último se presenta el complemento que significa el turismo. Este se presenta por medio de la puesta en valor de las riquezas locales, donde el deporte usufructúa estas condiciones. Para mostrarse así como vitrinas, tanto el lugar y su comunidad, como el deporte, posicionándose a nivel nacional.

Dentro de este ámbito surgen privados, que buscan financiar y publicitar estas competencias. Por una parte para obtener mayor propaganda como empresas y el deporte obtiene mayor difusión.

3.3. Ciudades náuticas

Chile es un país marítimo que se proyecta hacia el Océano Pacífico y se sitúa en el margen suroccidental de América del Sur. Posee 4.200 km de litoral con predominio de las costas rocosas y acantiladas, a partir de la Isla de Chiloé y 83.850 km, poseen de borde en conjunto con islas, lagos y ríos. En total el país posee, 34 ríos y 79 lagos navegables, por busques sobre 100 toneladas. La costa de Chile es desmembrada en fiordos, canales e islas. Su amplia red marítima, lacustre y fluvial, lo hacen un territorio fértil para el desarrollo de la actividad náutica y la comunicación a través de embarcaciones. No obstante, se pueden dar algunas diferencias en cuanto a la manera en que las ciudades se desenvuelven hacia los cuerpos de agua, determinadas por las condiciones geográficas y climáticas, lo que ha demandado gestiones por parte del estado para administrar de mejor manera sus espacios de borde.

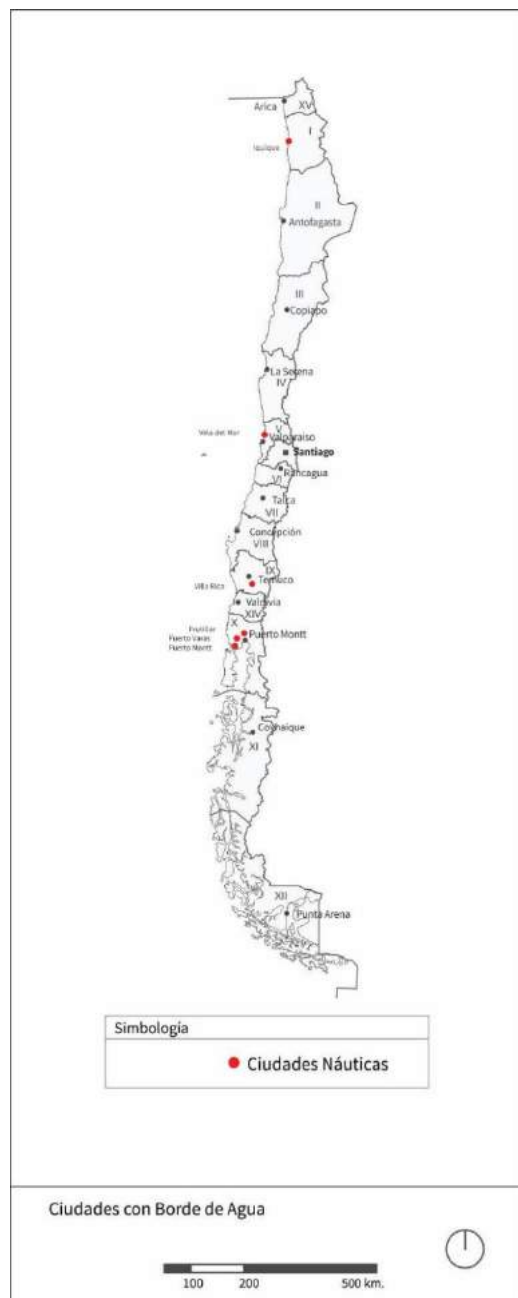
La Gestión del Borde Costero en Chile tuvo un avance relevante con la promulgación en 1994 de la Política Nacional de Uso del Borde Costero del Litoral de la República (PNUBC), la cual se orienta a proveer un Instrumento de Gestión Territorial Costera, descentralizado y de base participativa. Hasta la fecha las propuestas regionales, para la zonificación del borde costero son una de las tareas más significativas impulsadas por dicha Política.

Para efectos de la Legislación chilena, la definición de "Borde Costero del Litoral", se entiende como aquella franja del territorio que comprende los terrenos de playa fiscales situados en el litoral, las playas, las bahías, golfos, estrechos y canales interiores, y el mar territorial de la República, que se encuentran sujetos al control, fiscalización y súper vigilancia del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina.

Actualmente en Chile existe un conocimiento generalizado de la singularidad territorial del Borde Costero, tanto por la administración del Estado, como por el interés ciudadano. Son las instituciones públicas y privadas, quienes poseen el potencial para contribuir a la Gestión del Borde y bajo la

existencia de voluntad política por parte de las autoridades, es que se pueden generar grandes cambios y avances del manejo de los Borde Costeros en las ciudades chilenas, potenciando la presencia de la actividad náutica en cada una de ellas. Si bien, existe actualmente un desarrollo náutico, y se encuentra trazado un camino que va directo al manejo integrado de la zona costera y la PNUBC impulsa avances en la gestión de estos, los recursos económicos y humanos son aún muy insuficientes, Chile es un país, que posee grandes cuerpos de agua, que en la actualidad no poseen un correcto uso de su principal característica, muy pocos cuerpos son navegables y la actividad náutica, es un potente catalizador del desarrollo de economías locales, que bajo un eficiente modelo de gestión de borde, podría permitir llegar a ciudades más íntegras y de economías locales más fortalecidas, en donde las ciudades reconozcan y habiten con más propiedad los cuerpos de aguas presente en cada una de ellas.

Si bien el concepto de ciudad náutica no ha sido definido como tal, existen varios estudios y planes que dan cuenta del potencial de algunos sectores través del reconocimiento de "zonas náuticas", como es el caso de Uruguay con su "Plan Nacional de Turismo náutico de Uruguay". Aquí se reconocen aquellos espacios en ciudades con bordes de agua que presentan las condiciones apropiadas para la navegación de embarcaciones deportivas. A su vez en España, con el caso de Alicante con el "Análisis y metodología para el estudio del sector turístico de una comarca, el caso del bajo", detalla la presencia de infraestructura náutica como marinas y muelles para el soporte de la actividad – sean esta de carácter público o privada – para embarcaciones deportivas como yates o lanchas, dispuestas en función del turismo y el deporte, constituyen "polos de desarrollo náutico", los cuales se buscan potenciar y dar valor a la actividad náutica. Otros estudios tales como "Nautical tourism development strategy of the republic of Croatia 2009-2019", da cuenta de aquellas ciudades con áreas para el desarrollo náutico y su evaluación en cuanto a la presencia de infraestructura y las oportunidades y falencias para potenciar el turismo desde lo náutico.



CARTOGRAFÍA 21: PLANO CHILE CONTINENTAL CON PRINCIPALES CIUDADES CON BORDES DE AGUA NAVEGABLES

Fuente: Elaboración Propia.

Teniendo una mirada más amplia de como se ha trabajado y entendido en territorio desde lo náutico,

3.3.1. Norte; Iquique

a través de distintos prismas de la actividad en los casos antes citados, se entenderá por ciudad náutica aquella ciudad que cuenta con un borde navegable y con una zona náutica con condiciones apropiadas para la navegación y presente infraestructura náutica como soporte para actividades deportivas y recreativas y pueda potenciar el turismo.

Para los efectos de este análisis para las ciudades, se escogieron casos de estudio de diferentes zonas geográficas del país, considerando en ello tres medios de relación con bordes de agua: Ciudades de borde costero marino, borde lacustre y borde ribereño.

Chile cuenta con un territorio navegable extenso. No obstante no todas las localidades urbanas presenta un desarrollo náutico vinculado hacia lo deportivo o turístico; mayoritariamente presentan un desarrollo portuario e industrial.

De las ciudades relevadas, se escogieron las que presentan un mayor desarrollo náutico, dejando de lado al rubro portuario e industrial, enfocándonos en las potencialidades presentes en los bordes de las ciudades para el desarrollo de actividades náuticas deportivas, turísticas y recreativas. En ello, se escogieron según las distintas zonas geográficas, tomando casos de la zona norte del país, zona centro y zona sur. En esta consideración se escogieron las ciudades relevantes según los bordes de agua “navegables” presentes en la zona. Tanto en la zona norte como en la zona centro (Iquique y Viña del Mar respectivamente), el mayor desarrollo está presente en el borde costero marino. En la zona sur se presenta una oferta más amplia en cuanto a ciudades con distintos bordes navegables; teniendo ciudades con borde marino (Puerto Montt), borde lacustre (Villarrica, Frutillar y Puerto Varas) y borde ribereño (Valdivia; siendo esta la única ciudad importante con borde de río navegable dentro de su mancha urbana). Estos casos de estudios a revisar, se pueden se pueden graficar en la imagen contigua.



FOTOGRAFÍA 8: BORDE COSTERO, IQUIQUE.

Fuente: www.municipiosiquique.cl

La ciudad de Iquique, también reconocida como ciudad – puerto, es Zona Franca y comuna capital tanto de la Provincia de Iquique, como de la Región. Cuenta con una población que según la proyección del censo 2012, 185.994 habitantes formaban la comuna y al año 2010 en términos de PIB regional per cápita, la Región de Tarapacá sería la segunda en generar un valor tres veces superior al promedio nacional, siendo el PIB de la primera región de \$2.986.032 de pesos encadenados en el año 2011, cifra definida en las Cuentas Nacionales del año 2011.

Iquique actualmente, es uno de los puertos más importantes del Norte de Chile, ya que funciona como puerto principal para mercaderías que ingresan a la Zona Franca, la cual ha sido un indispensable centro de comercio de productos extranjeros, que abastecen a diferentes países de la región como son; Perú, Bolivia, Argentina, Paraguay, Ecuador, Brasil, Colombia y Uruguay, es decir, es uno de los principales puertos del Asia-Pacífico en América del Sur por el Pacífico, basando principalmente su economía en esta industria del comercio internacional.

Su condición geográfica, no solo le favorece, para ser uno de los principales puertos del país, sino que también se debe a la forma de su Bahía, que posiciona a Iquique como un balneario apto para el baño, lo que favorece el desarrollo de este como un polo turístico que atrae a importantes cantidades de turistas cada verano, quienes disfrutan de sus destacadas playas, entre las que se destaca la playa Cavanha, reconocida como una de las mejores de

Chile, así como también disfrutar de las diferentes actividades náuticas que se desarrollan en su Borde Costero, con la presencia y participación de sus Club; Club Náutico Cavanha y el Club de Yates y Botes Iquique, que desarrollan importantes actividades, permitiendo a la ciudad ser reconocida tanto a nivel nacional como internacional. Es por razones como estas, que la actividad turística para la ciudad, se transforma en un importante polo de interés, ya que representa uno de los principales recursos económicos que ésta posee, llevando una proyección cada vez mejor hacia el futuro, en cuanto a la demanda de turistas, posicionando a Iquique como uno de los destinos del Norte de Chile atractivos a visitar.

A esto se suma, su potente condición histórica que la ciudad representa, habiendo sido escenario del Combate Naval más importante para Chile, el cual sigue permaneciendo en la memoria colectiva de los iquiqueños, ya que la municipalidad se ha encargado de mantenerla viva en diferentes partes de la ciudad, no solo con la creación de monumentos en el espacio público de Iquique, como lo son el Monumento del Marinero y la ubicación de la boya en el mar, sino que además, ha existido una preocupación por mantener ciertas obras patrimoniales y como parte de su arquitectura vinculada a la época del salitre, destacando así su historia a través de la conformación de obras e hitos, que hacen alusión a su patrimonio histórico. No sólo son sus lugares de patrimonio, los que dan su condición de atractivo turístico de la ciudad, sino que además, es el desarrollo del borde costero en su total extensión, un gran paseo de 4 km de largo, que se extiende junto al mar desde la playa Bellavista hasta las inmediaciones de la playa Huantajaya, al sur de playa Brava, este recorrido va acompañado de amplios bandejones rodeados de jardines, áreas de juegos, piletas, un arborización compuesta por grandes palmeras, que buscan embellecer las áreas verdes y permiten dar identidad al lugar, caracterizando la playa. Dentro de las actividades que se pueden desarrollar en el borde, está el ciclismo, gracias a la extensa ciclovía y practicar skate, ya que cuentan con un skatepark, estas como actividades complementarias a la actividad náutica, que le ofrece la costa de Iquique al turista.



FOTOGRAFÍA 9: PLAYA CAVANCHA, IQUIQUE.

Fuente: www.descubrechile.cl

Iquique posee 150 km de playas con muy buena pesca y parajes muy interesantes, dentro de las playas la más destacada es la Playa Cavancha, se ubica en el sector que lleva su mismo nombre, esta playa se encuentra ubicada en pleno centro de la ciudad de Iquique, a metros del casco antiguo de la ciudad entre el actual Hotel Gavina por el norte y la rotonda Cavancha por el sur, y el Casino Iquique, que da inicio junto con el Club Náutico Cavancha, a dicha playa que incluye la península en su totalidad. Actualmente este lugar es un potente polo turístico, ya que en no solo confluyen actividades náuticas desarrolladas por el Club, que lleva el mismo nombre, sino que además este sector ha sido potenciado por la convergencia de 25 restaurantes, algunas torres residenciales y por los hoteles más exclusivos de Iquique, además se pueden encontrar pubs y resto-bares, lo que transforma al lugar en uno de los sectores más bohemios de la ciudad y del Borde Costero en su totalidad.

El desarrollo de la actividad náutica en la ciudad, se ha visto potenciada por la existencia del Club Náutico Cavancha, pero reconociendo además, que gracias a su geografía existen las condiciones naturales favorables, para el desarrollo de la actividad, que por lo demás atrae no solo a turistas, sino que también a los residentes de la ciudad, invitándolos a disfrutar de actividades como son; bobyboard, velerismo, ski acuático, windsurf, y el surf, esto se debe a que Iquique recibe a los surfistas con aguas de temperatura más agradable y olas que rompen sobre un arrecife poco profundo, lo que aumenta la condición de hacer de este un atractivo escenario, para los amantes de los deportes náuticos.

El Borde Costero de Iquique, es regulado por el Estado, el cual en conjunto con la municipalidad, han definido los usos complementarios a la actividad turística, sin dar terreno a la actividad privada, sin embargo esta se desempeña, mediante la existencia de concesiones. Dentro de los instrumentos que regulan el Borde Costero en la ciudad, está el PRC de Iquique, el cual define el borde costero, conformándolo por las siguientes áreas de interés que existen en él, como son; la Playa El Colorado, el Paseo Lynch, el Edificio Antiguo de Aduana, El sector el Morro, el Parque Balmaceda, la Playa y la Península de Cavancha, la Playa Brava, el sector Primeras Piedras y Bajo Molle. Junto con lo anterior, el Borde Costero de la ciudad, ha sido regida por la incorporación de la Ley Lynch, quién ha definido la regulación del Borde y las actividades que se permite desarrollar en él, tanto lo que se ha hecho, como lo que queda por hacer.

3.3.2. Centro; Viña del Mar



FOTOGRAFÍA 10: BORDE COSTERO VIÑA DEL MAR.

Fuente: Ilustre Municipalidad de Viña del Mar
www.viñadelmarchile.cl

La ciudad de Viña del Mar, se ubica en la Costa Central de la V Región de Chile, a 120 km de la capital, Santiago. Dada su geografía y carácter residencial, ha mantenido históricamente la condición de ciudad - balneario, gracias al adecuado aprovechamiento de sus potencialidades paisajísticas y a la ejecución de diversos proyectos que han consolidado a Viña del Mar, a través del tiempo, como la “Capital Turística de Chile”, denominación que trasciende nuestras fronteras, siendo nombrada dentro de los 100 destinos imperdibles del mundo para viajar, esto según ranking “Trivago Best Value City Index”. Cuenta con una población que abarca un número de 286.931 habitantes según el último Censo del año 2002, con una proyección de un aumento de 3.000 habitantes aproximadamente al año 2012, según la Proyección 2012 del INE.

Viña del Mar, también es conocida como la “Ciudad Jardín” por estar originalmente rodeada de grandes áreas verdes y preservar en la actualidad en su zona urbana hermosos y extensos jardines, con variadas especies florales y arbóreas nativas y exóticas. La comunidad viñamarina se destaca por preservar y

generar este tipo de áreas y tomar como parte de su cultura, el proteger sus espacios públicos.

La combinación de atractivo turístico, su planificación urbana y la belleza que ofrece su extenso borde costero, en el que se alternan 8 km de playas, paseos y roqueríos, ofrecen al turista una diversificada oferta cultural, gastronómica y de esparcimiento, además cuenta con espacios y o recintos, que poseen la capacidad de congregar a masivos espectáculos, de carácter nacional e internacional, esto aportando a la vida artística y cultural que caracteriza a la ciudad, como lo es principalmente el anfiteatro de la Quinta Vergara, que ha hecho a la ciudad ser reconocida a nivel internacional, manteniendo activa su presencia en la memoria colectiva Latinoamericana todos los años, gracias al Festival Internacional de la Canción de Viña del Mar. Estos eventos, se ven potenciados gracias a la corta distancia que separa a la ciudad de Santiago (90 minutos app. en vehículo), lo que facilita la concurrencia de turistas y ser uno de los destinos predilectos del turismo nacional y extranjero, además es esta condición, la que hace disfrutar a capitalinos, del balneario en los fines de semana o feriados, transformando a este, en un refugio de descanso y distracción.

Viña del Mar, no solo se ha visto potenciado en su condición de Urbe turística por sus atractivos naturales, sino, que además, se ha debido someter a importantes Transformaciones Urbanas a lo largo del tiempo.

Es su actual Plan Regulador³¹, quién declara que la ciudad, durante las décadas de los años 30 y 40 comienza definitivamente a disfrutar de su borde costero, ya que éste inicia otra etapa y comienza a dejar de ser un deslinde posterior de la ciudad, en donde se construían industrias e instalaciones de transferencia de carga, vestigios que aún pueden

31 Plan Regulador (PRC Viña del Mar. D. A. N° 10.949. 2002)

encontrarse, en algunos lugares, como los hay en la playa, detrás del Sanatorio Marítimo, y de algunas maestranzas. Se comenzó luego de esa etapa a dar inicio a un proceso dirigido a la Transformación del Borde Litoral en el frente o fachada de una Ciudad Turística. Esto se pudo, a través de obras y acciones que dan cuenta en la actualidad de ello: la construcción del Casino Municipal, la creación de los jardines y la iluminación exterior que incluye la Avenida del Mar (actual Avenida Perú), también la construcción del Cap Ducal, construcción de la Plaza Colombia, construcción de enrocado en la Avenida del Mar y construcción del Hotel Miramar, como primera etapa, fueron estas acciones, siendo posteriormente, en la década de los años 50, seguidas con otras transformaciones, tales como la creación de la Plaza Rapa Nui, en playa Miramar, los Jardines y balneario de Caleta Abarca, el Hotel San Martín y obras que continúan esta consolidación del borde costero, finalizando esta época con la promulgación de la “Ley Lorca”³², la cual sanciona legalmente el rol turístico del borde costero y destina fondos para la habilitación de la playa de dicho sector costero y la construcción en ella de un balneario, incluyendo parques, jardines y demás obras anexas. Por otra parte, en relación con la totalidad del borde litoral de la comuna, la ley condiciona todos los permisos de edificación correspondientes a los predios costeros de todo el borde entre El Sauce y la desembocadura del Río Aconcagua, a la aprobación de la municipalidad. Además de dicha ley, existen otros dos cuerpos legales que reconocen y sancionan legalmente el rol turístico del borde costero, al permitir en él sólo usos y actividades concordantes con dicho destino: éstos son el Plan Intercomunal de Valparaíso y el Plan Regulador de Viña del Mar.

Dentro de los Instrumentos que interfieren en el Borde Costero y que sancionan legalmente el rol turístico se encuentran los siguientes:

- La Ley 13.364 de 1959,

- El Plan Intercomunal de Valparaíso de 1965
- El Plan Regulador Comunal de Viña del Mar de 1980
- Reglamento sobre Concesiones Marítimas del Ministerio de Defensa Nacional, definido por la Comisión Nacional de Uso del Borde Costero.

Dado esto, el Plan Intercomunal, establece la conformación de una zona de balnearios y playas, inscrita dentro de las Áreas Verdes definidas para actividades de Turismo y Esparcimiento, en donde se permite el desarrollo de actividades que potencien y complementen dichos usos como lo son, la incorporación de balnearios, clubes, hosterías, hoteles de veraneo, entre otras actividades, quedando prohibidas todas aquellas que desarrollen usos ajenos al rol antes descrito. Paralelo a esto, el Plan Regulador de Viña del Mar de 1980, amplía en sentido longitudinal, a todo el litoral marítimo de la comuna, el cual había sido establecido en el Plan Intercomunal en 1965, entre 15 Norte y la desembocadura del Río Aconcagua. De esta manera, el Plan Regulador define el rol a través de los usos permitidos de equipamiento turístico, recreacional, deportivo y artesanía pesquera, condicionando las edificaciones que allí se emplacen, debiendo estas ser complementarias para el uso de los recursos naturales, manteniendo y preservando su carácter de borde costero de uso público.

En la actualidad el Borde Costero de Viña del Mar, es conformado principalmente por sus playas que la identifican como ciudad - balneario turístico a nivel internacional. Se suma a esta condición, la presencia de algunos edificios históricos de la ciudad, como reflejo de la identidad Viñamarina, también, la existencia de un extenso parque que posee el nombre de Parque Borde Costero, el cual es creado con la intención de salvar el Balneario Las Salinas y ofrecer un complemento atractivo al escenario natural que genera el mar. Siendo este aprovechado para el desarrollo de la actividad náutica en la zona,

32 Ley N° 13.364

la cual se ha incrementado, desde la conformación de la Corporación deportiva “Yacht Club de Chile”, que fue fundada sin fines de lucro en la ciudad de Valparaíso en el año 1941, con el objetivo de practicar, promover y fomentar los deportes náuticos. Actualmente, ocupa un espacio importante en la costa de Viña del Mar y es el principal ente motivador del desarrollo de actividades y competencias náuticas, en las que se destacan; competencias de regatas tanto a nivel nacional como internacional, en conjunto al desarrollo de la Escuela de Vela.



FOTOGRAFÍA 11: YACHT CLUB DE YATES RECREO, VIÑA DEL MAR.

Fuente: www.yachtclubdechile.cl

El Parque Borde Costero, es un enorme y atractivo paseo, que cubre gran cantidad de lugares turísticos de la ciudad y al mismo tiempo, ha incentivado a la comunidad a desarrollar actividades, deportivas y recreativas en él, de manera complementaria a las actividades náuticas, que se desarrollan en la Costa Viña Marina. Su recorrido comienza cerca del Reloj de Flores, y posteriormente continúa acompañado de los destacados Castillos e hitos, que forman parte de la historia viñamarina, como lo son; el Castillo Ross, el Castillo Wulff, el Palacio Presidencial y el Castillo Brunet (ambos en el alto del Cerro Castillo), el Casino Municipal, la plaza Colombia, el Muelle Vergara, el Paseo San Martín, el Museo de los Cañones, para extenderse al balneario Las Salinas y seguir hacia Reñaca, y finalmente concluye en la playa y mirador Cochoa.

Cabe destacar que dentro del tramo inicial del parque, se encuentra el histórico Muelle Vergara, antes ya mencionado, que fue construido en los años 1893-1894, con el fin de transportar la materia

prima, hacia la Refinería de azúcar, de la ciudad y a la vez servir, para la descarga de carbón, que se traía desde la Comuna de Lota. Este muelle, hito urbano de la ciudad, actualmente se encuentra en proceso de renovación, sin embargo, ha sido un aporte importante para el turismo de la ciudad, el cual ha potenciado el recorrido de los turistas y en algún momento ofreció actividades que involucraban albergar zonas de restaurantes, el desarrollo de actividades de pesca y ofrecía la condición de ser un mirador, desde donde se apreciaba la amplia Bahía de Valparaíso. Es su historia, la que permite, que éste inmueble se renueve y permanezca en un lugar principal del parque, apoyando el recorrido del Borde Costero.

Actualmente existe un Proyecto Urbano Propuesto para la región, el cual destaca las características turísticas de la ciudad de Viña del Mar, lleva por nombre “Marina Deportiva y Revitalización Urbana del Estero Marga Marga”, el cual como lo dice su nombre, busca la revitalización del Estero Marga Marga. Para dicho proyecto se considera el saneamiento y la canalización del estero, desde su desembocadura hasta el Puente Mercado en una extensión de 2 km, lo cual generará un espejo de agua del orden de 97.360 m², totalizando 124.500 m² de intervención en espacios públicos y privados, desagregado en los siguientes sectores: Sector Borde Costero: para el cual se propone junto con el desarrollo de una Marina Deportiva de uso público, con el fin de potenciar la actividad náutica de la ciudad, haciendo el Estero navegable con salida al mar y como obra complementaria a dicha intervención, también se propone un Club House como área de servicio a la marina. Este proyecto se desarrolla mediante la ley de Concesiones con Obra Pública, y se podrá generar más de 124.500 m² de nuevo suelo urbano, de los cuales un porcentaje importante será destinado a nuevos espacios públicos como paseos, plazas, ciclo vías y parques (más de 80.000 m² que representan un 65% del área total recuperada). Un porcentaje menor (5%) se destinará, entre otros, a actividades comerciales que permitan financiar en parte el proyecto bajo la modalidad de concesión y, finalmente, se considera la entrega de 3.500 m² (3% del total) de suelo en propiedad al Concesionario. Propone interesante una estrategia de financiamiento y a la vez la

reducción de la caja del estero, permite generar cerca de 10 ha de nuevo suelo urbano para Viña del Mar, suelo que sería destinado para la creación de nuevos espacios públicos, comerciales y además

espacios para estacionamientos, tanto en la superficie, como estacionamientos subterráneos, de manera de suplir la actual demanda y uso que tiene el estero para este fin.

3.3.3. Sur; Villarrica, Valdivia, Frutillar, Puerto Varas y Puerto Montt

La zona sur del país a partir de la Región de la Araucanía, cuenta con una vasta zona lacustre que alcanza hasta la ciudad de Pto. Montt en la X Región de los Lagos, la cual forma parte de la zona de Patagonia Chilena. Dentro de este espacio se insertan varias localidades en directa relación con los bordes de lagos y ríos.

Para el análisis se escogieron casos notables de ciudades en bordes lacustres, fluviales y marítimos del sur de Chile, dando cuenta de las diferencias, intervenciones y principales potencialidades que propician el desarrollo náutico en estas ciudades.

VILLARRICA, REGIÓN DE LA ARAUCANÍA



FOTOGRAFÍA 12: BORDE COSTERO Y MARINA PÚBLICA EN LAGO VILLARRICA.

Fuente: Panoramio/W.A. Livra.

La ciudad de Villarrica, pertenece a la Provincia de Cautín, que la conforma junto con otras 20 comunas. Está emplazada a orillas del Lago Villarrica y se encuentra ubicada desde su fundación al Sur Este de la Región de la Araucanía, a 83 km de Temuco, la capital regional. Abarca una superficie de terreno ubicada en la zona pre-cordillerana y en el complejo montañoso, que a la vez posee una condición de glació- lacustre, dada a su proximidad o interacción entre la Cordillera de la Costa y la Cordillera de Los Andes. Su geografía es caracterizada por su ubicación frente al lago, por

estar bajo el volcán y además, en presencia de un importante valle glaciar, que corresponde al río Trancura, sumado a esto, la condición de que también que parte de su superficie, corresponde al río Toltén. Otra característica de la ciudad, es su cercanía a numerosas fuentes termales, tanto hacia el sector de Pucón, en donde se encuentran diversas Termas, entre ellas; Huifé, Palguín, San Luis, Menetúe, Monte Vivo, Quimey-Co, etc., como hacia el sector Licán Ray - Coñaripe, en donde se encuentran las conocidas Termas Geométricas, Vergara, Coñaripe, Pellaifa, entre otras. Son estas condiciones naturales del entorno, que hacen de la ciudad, pertenecer a una zona muy atractiva para la actividad turística y la posicionan como la principal ciudad de servicios del área cordillerana y principal centro turístico de la Región de La Araucanía, junto con Pucón.

Actualmente Villarrica posee una población de 50.000 habitantes según el último Censo realizado y se ha transformado en el centro administrativo, que recibe el flujo turístico que llega a la zona. Esta ciudad de servicios es un corredor obligatorio para el acceso a la zona lacustre de la región, que por su privilegiada naturaleza, lagos, ríos y volcanes, entre

ellos el Volcán Villarrica, a lo lejos se observa también el Quetrupillán y el Lanín, que en su conjunto forman otro atractivo natural de la zona, el Parque Nacional Villarrica, que corresponde a un área silvestre protegida que cuenta con gran variedad de flora y fauna, éste se encuentra muy cercano al Parque Nacional Huerquehue.

La principal actividad económica de la ciudad, es el comercio, basándose en la actividad turística, esto debido a que cuentan con la gran belleza de sus recursos naturales y su riqueza histórico-cultural, que sumado a sus tradiciones, han convertido a Villarrica, en uno de los principales destinos turísticos del sur de Chile, por lo que estacionariamente, es un destino turístico altamente visitado, lo que permite el desarrollo e incremento del área de servicios, que abarca tiendas (locales y nacionales), supermercados, farmacias, sucursales de cadenas de empresas, tiendas del rubro de decoración, oficinas de informaciones, centros de salud y centro educacionales, entre otros, actividades que incrementan el desarrollo de servicios y potencian la económica local, posicionándola como un polo comercial de gran atractivo, para las diferentes empresas, tanto locales como nacionales.

Villarrica se enfrenta actualmente a su lago, con el recorrido de su Nueva Costanera, como paseo del Borde y cercanía al agua y una playa artificial, llamada “Playa Pucará”, que como parte de su diseño, cuenta con plataformas inundables, lo que le permite tanto al turista, como a los habitantes de la ciudad, tener mayor cercanía con el agua y poder disfrutar de la orilla del Lago Villarrica, permitiendo a la vez, poder realizar distintas actividades náuticas, en las cuales se destaca la natación, el esquí acuático, remo, kayak, windsurf y vela, esta última, tanto a nivel amateur como en competencias y junto con estas también, el uso de lanchas, veleros, botes a remo y motos de agua, para así poder disfrutar plenamente de las aguas del lago. El nuevo Borde, permite que la ciudad, no le dé la espalda al lago y desde miradores reconocer la belleza de éste, que se permite contemplar a distintas alturas.

En el Borde del Lago Villarrica, se encuentran ubicados, algunos clubes náuticos de la zona,

potenciando tanto la actividad náutica como la actividad turística y la economía local, estos clubes generan además no solo instalaciones de una marina o puerto náutico, para sus actividades, sino que además, permite la creación de edificios y conjuntos privados complementarios, cuyos usos son como restaurantes o del tipo residencial como condominios habitacionales, es debido a esto, que se puede decir que la actividad náutica presente en el borde lago, genera con ello, un aumento de la plusvalía de los terrenos aledaños, despertando e incentivando al sector privado a intervenir e invertir en dichas zonas, generando otros atractivos como usos complementarios a los clubes náuticos.



FOTOGRAFÍA 13: COMPLEJO TURÍSTICO PUERTO LA PUNTILLA.

Fuente: www.puntillavillarrica.cl

Uno de los clubes, es el Club Náutico Puerto La Puntilla de Villarrica, ubicado en el sector de La Puntilla, el cual ofrece a sus usuarios un verdadero complejo turístico, con piscinas, canchas de tenis y de fútbol, una casa club, edificios de departamentos para arrendar, cabañas y a estas instalaciones se suman las actividades que se pueden desarrollar en el lago, paseos en lancha, motos de agua, y también disfrutar de deportes como la vela o paseos en botes, para las que el club cuenta con instalaciones de una marina, embarcaderos y muelle. Otro club náutico que se ubica en el borde del lago, es el Club Náutico Puerto Pinar, el cual posee instalaciones de muelle y embarcaderos que permiten el desarrollo de sus actividades náuticas, las cuales se ven acompañadas de la actividad residencial, pertenecientes a un sector privado el cual ha generado un desarrollo inmobiliario en torno al puerto, con condominios y edificios de departamentos.



FOTOGRAFÍA 14: YATES Y LANCHAS EN PUERTO LA PUNTILLA.

Fuente: www.puntillavillarrica.cl

Además de los Club Náuticos en el borde del Lago Villarrica, se encuentra junto a la Avda. Costanera, que bordea todo el sector, la Playa pública artificial Pucará, anteriormente descrita y el Embarcadero Municipal, que permite la llegada y la salida de botes de paseo por el lago. Ambos ubicados en las cercanías del centro de la ciudad y próximo a ésta, se encuentran los Club Náuticos Puerto La Puntilla y Puerto Pinar, en la extensión del borde del lago, junto a Hoteles, Cabañas y algunos conjuntos residenciales, que se han desarrollado en torno a estos polos de atracción turística, llevando el mismo nombre del Club.

VALDIVIA, REGIÓN DE LOS RÍOS



FOTOGRAFÍA 15: VALDIVIA, SECTOR EX MUELLE SCHUSTER Y COSTANERA DE LOS MUSEOS DE RIO VALDIVIA.

Fuente: www.munivaldivia.cl

Cordillera de la Costa. La ciudad posee también una gran cantidad de humedales tanto ribereños como interiores, muchos de ellos se han ido rellenando, a modo de extender la actividad residencial sobre ellos. Cabe mencionar que durante la colonia, la zona centro de Valdivia era una suerte de Venecia, esto, debido a que eran mucho los canales que la penetraban. Como parte de las zonas rellenadas, está toda la cuenca del estero Catrinco y la alameda de la UACH.

La ciudad, posee un atractivo bosque, reconocido como “bosque valdiviano” o “bosque siempre verde”, en un clima templado-lluvioso u oceánico, lo que convierte a la zona, en una eco-región del sur de Chile y reductos fronterizos al sudoeste de Argentina.

Como identidad local, la ciudad de Valdivia y otras ciudades de la zona, poseen una fuerte identidad de tradiciones alemanas, debido a la presencia de descendientes de inmigrantes, que se han establecido en el área, desde la segunda mitad del siglo XIX, a esto se suma la condición de frontera, que posee la ciudad, al ser un importantes puerto, dado a su ubicación en uno de los pocos ríos navegables de Chile y junto con esto, que posee una bahía apta, para la construcción de obras portuarias, lo que a lo largo de su historia, ha permitido la vinculación y retroalimentación con diversos elementos culturales autóctonos, dando origen a una fuerte identidad local. Se puede decir, que la ciudad se ha

La ciudad de Valdivia, pertenece a la provincia que lleva el mismo nombre, se ubica en la Región de Los Ríos y es la cuarta ciudad más antigua de Chile, después de Santiago. Cuenta con una población de 164.581 habitantes, según la proyección del INE 2013, un 92,45% de su población habita en área urbana y tan sólo un 7,55% en área Rural, es decir, la comuna de Valdivia es una comuna con una población principalmente concentrada en áreas urbanas.

Valdivia se enmarca dentro de un entorno de llanos de sedimentación fluvial, rodeado de bosques higrófitos de ulmo y tino, además de policultivos y frutales. Estos llanos se ubican en medio de la

configurado sobre la base de una multiculturalización, donde se han mezclado las influencias mapuches, alemanas, españolas y de otras culturas, expresadas en sus costumbres y actividades culturales, como bailes, el aspecto gastronómico y en la creación artística local. Dentro de sus atractivos naturales, que aportan a la vida valdiviana y a la construcción de identidad, se encuentran los aspectos paisajísticos, que han hecho de la ciudad, un gran punto de interés y atracción para los turistas, destacando dentro de estos elementos naturales, su sistema fluvial, especialmente gracias a la presencia del río Calle-Calle, el río Valdivia, río Cau- Cau, río Cruces, entre otros.

Como un polo catalizador de actividad cultural, se encuentra en la ciudad, la Universidad Austral, que ha tenido un importante rol en la difusión y creación artística en la zona, conservando piezas importantes de la historia en Museos y entregándole a la comunidad, parte de equipamientos que le permiten desarrollar y cultivar aptitudes propias de los habitantes, posee un Centro Cultural, que potencia las actividades, y la ciudad se caracteriza por ellas, entre otras actividades cada año se realiza el Festival Internacional de Cine de Valdivia y al igual que en otras ciudades del sur, se desarrolla la “Lluvia de Teatro”, igualmente se destaca la celebración de la “Semana Valdiviana” que se lleva a cabo la última semana de febrero culminando con el paseo de embarcaciones decoradas y con juegos pirotécnicos.

Por otro lado, el turismo está fuertemente ligado a la cultura, al carácter patrimonial y al entorno natural, que posee la ciudad, por lo que se puede decir, que la industria del turismo se ha nutrido de la cultura y de la actividad náutica que se desarrolla en la zona, además de los atractivos que posee la comuna, asociados entre otros ya mencionados, al Campus Isla Teja de la Universidad Austral, el Mercado Municipal, la Iglesia del Convento San Francisco, el Paseo Costanera, el Mercado Municipal, la Feria y el Muelle Fluvial, el balneario de Niebla, su Fuerte y sus playas, Curiñanco y el Parque Oncol. Fuera de la comuna se encuentra la vecina comuna puerto de Corral, a la cual se puede tener acceso vía marítima por Niebla o por tierra saliendo de Valdivia por el sur.



FOTOGRAFÍA 16: MUELLE Y MERCADO FLUVIAL, VALDIVIA.

Fuente: www.geologiauach.cl

El borde del río Calle-Calle de la ciudad de Valdivia, alberga una gran variedad de equipamientos, del tipo cultural, náutico, comercial, residencial, establecimientos educacionales, clubes deportivos, complejos turísticos e industrias náuticas como astilleros y varaderos. Hacia el sur y siguiendo la misma corriente de agua en el nacimiento del río Valdivia – en la confluencia con el río Cau Cau – se disponen clubes deportivos vinculados al remo, importantes atractivos culturales y turísticos tradicionales vinculados al turismo náutico, el club de Yates de Valdivia y servicios públicos ubicados en la comuna, revelando la importancia que posee el borde de la ribera del Calle-Calle y el río Valdivia en el borde costero, para la zona, como motor de la economía local.

Valdivia, se ha propuesto hacer de su ciudad, la capital de la actividad náutica, es su entorno geográfico, su gran oportunidad aun en potencia, para seguir desarrollando la actividad en la zona. En este contexto distintos actores locales, manifiestan su visión del desarrollo y proyecciones, como por el ejemplo el presidente de Visión Valdivia A.G, Alexander Wopper, declara desde su perspectiva local, que Chile a nivel internacional cuenta con la preferencia por parte de los navegantes de todo el mundo, de la misma manera declara el interés que existe por desarrollar proyectos que involucran la habilitación de distintos espacios de la ciudad donde la DOP podría generar, los estudios específicos que deben ser ejecutados para inversiones en proyectos emblemáticos. Dentro del contexto del desarrollo e incremento de la actividad náutica en la ciudad, cabe mencionar la existencia

del Club de Yates Valdivia que cuenta con dos Marinas, ambas ubicadas en distintas partes de la ciudad, una en el interior de la misma y otra camino a Niebla.

Al interior de la ciudad, se ubica el Club de Yates Valdivia, en la ribera sur del río Valdivia, a pocas millas de la desembocadura con el océano Pacífico. La "Marina Valdivia" cuenta con una completa infraestructura, compuesta por una Dársena cerrada de muelles fijos, botaderos de lanchas, varaderos para diferentes embarcaciones, hangares y servicios complementarios para la actividad náutica, como servicios de lavanderías, juegos para niños, quinchos para la realización de eventos, etc., dentro de las actividades que desarrolla la Marina.



FOTOGRAFÍA 17: CLUB DE YATES, MARINA VALDIVIA.

Fuente: www.cyv.cl

Por otra parte, la "**Marina Estancilla**" que se ubica camino a Niebla, aproximadamente en el km 10, está situada inmersa en un entorno característico de la selva valdiviana. En lo que respecta a su infraestructura, esta posee todos los servicios necesarios para una recalada de corto o largo plazo, dentro de los que existen; Amarre para embarcaciones deportivas y muelles flotantes, como principales características a destacar, en lo que se suma a estas la variable de su ubicación, uno de los

lugares más favorecidos y protegidos de la ribera del río Valdivia, fuera de su track de navegación.



FOTOGRAFÍA 18: CLUB DE YATES, MARINA ESTANCILLA VALDIVIA.

Fuente: www.cyv.cl

Dentro de las actividades que ambas marinas desarrollan se encuentra la Escuela de Vela del Club de Yates de Valdivia, que corresponde a una entidad educativa al servicio de niños y jóvenes, reconocida por Fedevela y el Instituto Nacional del Deporte, cuyo propósito es la formación de navegantes en las etapas Básica, Media y Avanzado, según es definido por el Programa Nacional de la Federación Chilena de Navegación a Vela, lo que permite generar actividades con distintas ciudades del país y a nivel internacional, el desarrollo de Regatas. Este Club, es considerado una Academia Náutica, que potencia el desarrollo de esta actividad.

La ciudad en su Borde Costero, cuenta con la localidad de Niebla, que como parte de su historia posee el Fuerte de Valdivia, que fue construido en la punta y en un corte del cerro, y más expuesta hacia el mar, Niebla posee tres playas, la Playa Grande, la Playa Chica y la Playa de los Enamorados, siguiendo con el recorrido se encuentra la localidad de Los Molinos, junto con su respectiva playa.

FRUTILLAR, REGIÓN DE LOS LAGOS



FOTOGRAFÍA 19: FRUTILLAR.

Fuente: www.munifrutillar.cl

La ciudad de Frutillar, se encuentra ubicada en la ribera oeste del Lago Llanquihue, reconocida como una ciudad-balneario, rodeada de un hermoso paisaje natural, conformado por el lago y los volcanes Osorno y Calbuco, vistas que la caracterizan, destacan en su cultura las tradiciones alemanas, que conservan desde su fundación y la realización de eventos culturales como las “Semanas Musicales de Frutillar”, que aportan a la identidad colectiva de los habitantes, dado que es un evento que se desarrolla desde la década de los años 60. De acuerdo a la proyección del INE 2013, la ciudad cuenta con 18.534 habitantes, de los cuales un 41% habita en el sector rural, dedicado a actividades agropecuarias. El resto se concentra en la zona urbana, junto al lago y en Frutillar Alto. Este sector se desarrolló alrededor de la antigua estación de trenes del lugar, y hoy concentra la mayor parte de la población urbana y la actividad comercial de la comuna.

Su ubicación a orillas de las tranquilas aguas del lago, y rodeado de una particular vista a los volcanes Osorno y Calbuco, son parte de las características que han consolidado a la ciudad, como un importante polo de atracción turística del sur de Chile, a lo que se suma una interesante oferta cultural durante la temporada estival, manteniendo aún viva la imagen de la comunidad creada por los primeros alemanes, que se aventuraron a habitar la

zona, dejando huella tanto en sus tradiciones como en su arquitectura.



FOTOGRAFÍA 20: TEATRO DEL LAGO LLANQUIHUE, FRUTILLAR.

Fuente: www.teatrodelago.cl

Frutillar ofrece diversos atractivos turísticos: las playas de su borde, con vista a los volcanes Osorno, Calbuco, Tronador y Puntagüedo, Museos en el interior de la ciudad, la belleza natural de sus alrededores y los senderos en torno al lago. El lago a su vez y como polo turístico, ofrece la posibilidad de practicar diferentes deportes náuticos, que congregan a un número importante de turistas, lo que ha permitido incrementar y desarrollar una variada oferta en la industria hotelera en Frutillar, desde la creación de hostales, cabañas, hoteles, lofts, etc.

Frutillar Bajo, es el sector que enfrenta directamente al lago, es una franja urbanizada que bordea el lago y aunque permanece conectada con el resto de la ciudad, pareciera ser otra comuna aislada. La ciudad en su borde, presenta equipamientos, vinculados a la actividad turística, como servicios complementarios a esta, y equipamientos del tipo cultural, como el Teatro del Lago, obra que destaca por su ubicación privilegiada abalconada sobre el lago y por su arquitectura, que conjuga las tradiciones nativas con un diseño moderno.

Borde Lago Llanquihue, Frutillar



FOTOGRAFÍA 21: COFRADÍA NÁUTICA FRUTILLAR.

Fuente: www.frutillar.com

Como parte del borde de Lago, en Frutillar se encuentra ubicado el Club de Yates de La Cofradía Náutica de Frutillar, esta es una sociedad privada, que tiene como pilar fundamental promover y desarrollar la práctica de deportes náuticos en la zona, incluye una Escuela de Vela, que funciona permanentemente, además éste es protegido por una marina enrocada, que alberga durante todo el año a un número de 25 embarcaciones en el agua con un calado de hasta 2 metros.

En la zona se desarrolla la práctica de una variedad de deportes náuticos, que son dirigidos por la Cofradía Náutica de Frutillar. La bahía celebra anualmente una serie de regatas a vela entre las que se destacan la Regata de la Armada de Chile, la Vuelta al Lago, y una serie de competencias en los veleros Optimist, existiendo tres escuelas de vela entre ellas la más importante es la del Colegio Alemán de Frutillar.

El Gobierno, ha elaborado el Plan de Borde Costero para el Lago Llanquihue, con el objetivo de revitalizar las zonas urbanas que bordean el Lago, y en lo que respecta al Borde de Frutillar, se propone como intervención, la creación del Muelle Los Alemanes y mejorar el borde costero del sector Norte, buscando recuperar el puerto de la ciudad como paseo peatonal, generar facilidades para embarcaciones menores recreacionales y la unión de dicha infraestructura mediante un paseo peatonal con el borde costero de Frutillar, que permitirá la observación de la localidad desde una posición paisajística privilegiada, como desde el Borde del Lago.

PUERTO VARAS, REGIÓN DE LOS LAGOS



FOTOGRAFÍA 22: PUERTO VARAS

Fuente: www.visitpuertovaras.cl

La ciudad de Puerto Varas, se ubica en la Provincia de Llanquihue, y fue creada por una colonización con inmigrantes alemanes, que se asentaron en este

lugar entre los años 1852 y 1853, siendo en sus inicios reconocida como una “Villa”. La comuna actualmente, se encuentra entre las ciudades más turísticas de la zona sur de Chile, por su atractivo paisaje natural y por su condición de asentamiento al borde del Lago Llanquihue, situación que fomenta el desarrollo turístico, siendo esta una de las principales actividades económicas que abastece a la ciudad, por lo que como respuesta a esta preferencia turística, actualmente Puerto Varas cuenta con un importante desarrollo de la industria hotelera, la cual posee una veintena de hoteles, bien catalogados y reconocidos, de los cuales tres son de 5 estrellas, y otros, corresponden a la categoría de 4 estrellas, contando además, que en la misma ciudad y sus alrededores, existe la oferta de los modernos Bed&breakfasts, lodges y cabañas ecológicas de excelente nivel. Según la proyección del INE 2013, la

ciudad de Puerto Varas, cuenta con una población de 41.861 habitantes.



FOTOGRAFÍA 23: COSTANERA PUERTO VARAS

Fuente: www.visitpuertovaras.cl

La zona que rodea a la ciudad y la proximidad de la misma a los diferentes paisajes naturales que ofrece el entorno, como por ejemplo la existencia de volcanes, Osorno Y Calbuco, diversos Parques Nacionales, entre los que se destaca el Parque Nacional Vicente Pérez Rosales, el Parque Alerce Andino y la Reserva Nacional Llanquihue, sumado a la presencia de los cuerpos de agua que rodean las ciudades, Lago Llanquihue y Lago Rupanco, hacen del área un escenario natural único, el cual se transforma en una extraordinaria oportunidad de potenciar las diferentes propuestas del desarrollo turístico que favorece a la economía local. Aprovechando esta condición de zona turística, se desarrollan actividades tanto en verano, como en invierno, variadas excursiones y propuestas al aire libre, que incluyen desde días de playa junto al lago en verano, hasta un recorrido por los Parques Nacionales de increíble belleza e intacta naturaleza, también diversas actividades al aire libre tales como fly fishing, que es la pesca deportiva de conocida clase mundial, la cual se práctica en los ríos de la comuna, como por el ejemplo el Petrohué, siendo este muy atractivo y favorito de los amantes de la pesca. Otras actividades complementarias son; hacer trekking, rafting, cabalgatas, ascensos a volcanes, y por último, las actividades náuticas, que hacen uso del Lago Llanquihue, escenario que ocupa un rol importante en posicionar la ciudad a nivel internacional, en él se desarrollan algunas actividades como Vela y los paseos en kayak, a esto también se suma la existencia del Club de Yates, en un extremo de la Costanera, que organiza

importantes campeonatos de vela, que se desarrollan en el Lago Llanquihue, de carácter tanto nacional como internacional, convirtiendo este en un bonito espectáculo para contemplar. Por otra parte, la zona también ofrece realizar actividades de invierno en el Centro de Ski Volcán Osorno, que actualmente posee equipamientos de última generación.

Dentro de los atractivos que la ciudad de Puerto Varas posee, existe también, una interesante exposición de la mezcla de culturas, que se han dado desde el origen de dicha ciudad, la cultura de la colonización alemana con la antigua cultura chilota, ambas generan un creciente interés por lo particular de sus tradiciones y la belleza arquitectónica que representa la ciudad. Son todas las condiciones antes mencionadas, las que van potenciando la economía local, se suma hoy el aspecto del desarrollo gastronómico, el cual ha llegado a un alto nivel, que rescata la cultura y lo mejor de la comida chilena y local. Es por esto, que la ciudad, se ha convertido en un lugar que ofrece amplias posibilidades para turistas internacionales, apoyado de su creciente desarrollo turístico con complejos hoteleros de diversos tamaños y equipamientos como un moderno casino de juegos, que ha sido traslado hacia la costanera enfrentando el lago y favoreciendo al atractivo que genera el paisaje natural, ha servido para impulsar la aparición de usos complementarios a los que ya posee la costanera, entre ellos, la presencia del Club de Yates, vinculado a la Marina.



FOTOGRAFÍA 24: DEPORTES NÁUTICOS, LAGO LLANQUIHUE, PUERTO VARAS

Fuente: www.visitpuertovaras.cl

La Costanera, es un paseo que bordea el Lago Llanquihue, cuenta con un muelle que sirve de mirador y resulta ser una pausa atractiva, dentro del recorrido del borde. A la costanera, se enfrentan algunos equipamientos antes mencionados, como por ejemplo el Casino de juegos, que ocupa un extremo de la costanera, también enfrentan el lago algunos restaurantes y hoteles, que aprovechan las vistas del escenario natural que ofrece el Lago.

Perteneciente a Puerto Varas, Camino Ensenada, se encuentra el Hotel Puerto Pilar, que cuenta además con cabañas y un restaurant y es considerado un Resort, que le ofrece al turista, poder disfrutar de las aguas del lago, se encuentra desconectado de la ciudad, favoreciendo al descanso y la desconexión. Su acceso directo al lago, permite el desarrollo de las actividades náuticas que el turista desee practicar.

PUERTO MONTT, REGIÓN DE LOS LAGOS



FOTOGRAFÍA 25: BORDE COSTERO PUERTO MONTT.

Fuente: www.plataformaurbana.cl

Es la ciudad capital de la Región de Los Lagos y de la Provincia de Llanquihue, que la forma junto a otras ocho comunas, siendo estas Puerto Varas, Cochamó, Calbuco, Maullín, Los Muermos, Fresia, Llanquihue y Frutillar. Puerto Montt, es una comuna históricamente de vocación costera y muy vinculada a sus cuencas, posee una ubicación geográfica muy estratégica, se encuentra al término de Chile Continental y al inicio, del Chile Insular, patagónico y antártico, es el punto de partida hacia los terrenos más australes del país, siendo su puerto marítimo el más importante hacia la Patagonia chilena, continúa siendo el principal centro de negocios del Sur de Chile, heredero de un gran patrimonio cultural y principal conector de la ciudad con el resto de las regiones. La ciudad también cuenta con su Aeropuerto Internacional Base Aérea El Tepual, es el segundo en importancia del país, dado a su tráfico y posee los principales terminales aéreos de Chile.

Puerto Montt, según la proyección del INE 2013, posee 255.128 habitantes y según proyecciones para

el año 2020, según el INE, la ciudad contaría con una población de 298.617 habitantes. Su economía regional se destaca, entre otras actividades, por la mitilicultura (cultivo de mejillones o choros), algaicultura, agricultura, ganadería, silvicultura, artesanía, construcción y armado naval, inmobiliaria, molinera, comercio (la ciudad cuenta con dos malls o centros comerciales con restaurantes y multitiendas, etc.) servicios financieros, universidades e institutos (UACH, ULA, USS, UST, Inacap, etc.), el desarrollo de la actividad aeroportuaria, generada por El Tepual, la actividad portuaria, industria y por el desarrollo creciente del turismo, que se ha ido incrementando a través de la conformación complementaria de la industria hotelera y actividades vinculadas al entorno natural que rodea la ciudad. Esta, posee una moderna infraestructura de servicios orientados al turismo, que incluye gastronomía y hotelería, que ofrece altos estándares de calidad para los visitantes, el turismo en general y para la realización de congresos, que son parte de la concurrencia masiva de visitantes.



FOTOGRAFÍA 26: COSTANERA PUERTO MONTT, SECTOR MALL COSTANERA.

Fuente: www.plataformaurbana.cl

Algunos de los lugares más representativos del centro de la ciudad son; su Catedral (como el edificio más antiguo de la ciudad), la Plaza de Armas, sus museos y su paseo junto al mar, son estos los que permiten ir descubriendo su historia y disfrutar de Puerto Montt, considerada como una de las ciudades más importantes de la zona austral de Chile. La ciudad enfrenta el Seno de Reloncaví (Golfo), se encuentra en la forma de una bahía protegida del mar. Su **Borde Costero definido en el actual Plan Regulador Comunal, es definido por varios tramos**, incluyendo a balnearios y caletas. Dentro de lo que esta ordenanza local, permite desarrollar, se encuentran las siguientes actividades, deportivas principalmente vinculadas a los deportes náuticos, actividades e implementación de un equipamiento cultural, turístico, de esparcimiento, educación, y comercial, pero esta última a menor escala, mercado, restaurantes y actividades vinculadas a la industria portuaria, a modo de complementar lo existente, lo residencial, se permite en condición de hospedajes vinculados al turismo.

Como parte del recorrido, se encuentra el **Mall Costanera**, que se construyó en parte del Borde Costero de la ciudad, conformado por dos torres de 8 pisos de altura que enfrentan el mar, ofreciendo servicios, oficinas y restaurantes, esto apoyado por su Plan Regulador, como obra privada, cuyo fin se declara para potenciar el auge comercial de la ciudad.

Hace unos años ganándole terreno al mar, se creó la Costanera de Puerto Montt, que se ha transformado en un espacio de contemplación al mar, posee un muelle techado que posee fines turísticos, presenta a toda la bahía, permitiendo tener una visión completa de la costa, del volcán Calbuco, de las islas Huar, Maillén y Tenglo, y del Seno de Reloncaví, el cual como se dijo anteriormente, marca el inicio de la Patagonia chilena. Este espacio, permite que se practiquen algunas actividades deportivas, como ciclismo, skate, baby fútbol y patinaje. Dentro de este recorrido, se ha implementado como complemento al paseo, una serie de esculturas, que permiten recordar el patrimonio intangible de Puerto Montt, mostrando sus personajes emblemáticos que forman parte de la Historia de Chile, como lo son Bernardo O'Higgins, Dagoberto Godoy y José Miguel

Carrera. Junto a la Costanera se encuentra también el Museo Ferroviario, como un museo abierto. Además de estos equipamientos, Puerto Montt, cuenta en sus cercanías con un Balneario, llamado Pelluco, el cual se ha convertido en la mejor opción para bañarse y a él acude un importante número de turistas, al que le ofrecen restaurantes que enfrentan el mar y cabañas, para permanecer por más tiempo disfrutando de este. Como parte de finalización del recorrido Costero, la ciudad cuenta además, con un Mirador que se encuentra en el Barrio Mirador, nombre que obtuvo bajo un llamado a concurso público, como parte de la cultura local y desde el cual, se puede ver toda la zona sur de Puerto Montt y de Chile.

La ciudad, posee en su Borde Costero, como Concesión Marítima y como catalizador de la actividad náutica en la zona, el "Club Náutico Reloncaví", que está ubicado en aguas al sur poniente del Canal Tenglo, a 7 km de Puerto Montt, siguiendo el camino costero a Chinchihue. Este Club fue creado, por un grupo de personas, pertenecientes a la zona, con el fin de apoyar, practicar y fomentar, el desarrollo de los deportes del mar. Es una sociedad, compuesta por 28 fundadores, que bajo su constitución, han podido disponer de instalaciones, equipamiento, patios, muelles y una marina, que ofrece todas las facilidades para los navegantes y sus embarcaciones, es de gran categoría y su desarrollo es activo de forma permanente. Congregan en las costas de Puerto Montt, a cientos de yates a vela y motor procedentes de diferentes países tan distantes, como Suecia, Francia, Inglaterra, Nueva Zelanda, Australia, Canadá, EEUU, Italia, España y Dinamarca, entre otros, que han recalado en el Club desde su fundación, por lo que la actividad náutica, le ha permitido a la ciudad y al país, mantener un reconocimiento a nivel internacional y convierten al Club en uno de los mejores de Sudamérica.

Como otra parte de la ocupación de su Borde Costero, Puerto Montt, posee dos Caletas; Angelmó y Anahuac, la Municipalidad, el Museo Municipal, el Terminal de Buses Municipal, el Restaurant Club De Yates, como concesión privada, también se encuentran las Ruinas del Muelle antiguo y el antes mencionado, Balneario Pelluco. Se puede apreciar

que la ciudad en la configuración y uso de su Borde Costero, ha priorizado la ubicación de actividades de uso público, por sobre las concesiones privadas, sin embargo, lo privado posee en muchos casos una

escala de mayor impacto a nivel urbano y por consiguiente, ha provocado la atracción de un nuevo polo comercial en el Borde Mar.

3.3.4. Conclusiones

Hoy la actividad náutica es un tema trascendente, no sólo de interés privado, se han desarrollado seminarios para discutir sobre la actividad náutica en Chile y se promueve bajo el lema de potenciar la “Actividad Náutica como Nueva Economía” y junto con esto, democratizarla para los distintos sectores socioeconómicos que posee el país, y así, que no solo resida como opción para un sector de la sociedad. Se piensa en ella como una apuesta estratégica para contribuir al desarrollo del país, buscando integrar el borde costero al desarrollo sostenible de las ciudades y que estas puedan aprovechar de sus cuerpos de aguas existentes, y no solo dejarlos como un escenario de contemplación cuyos atractivos son simplemente paisajísticos, sino que además aprovechar y explotar el recurso existente en las distintas variables que estos recursos permiten explorar.

Actualmente, podemos decir que con el desarrollo e implementación de la actividad náutica en los Borde Costeros, Bordes de Lagos y Ríos, se ve una incidencia directa, de la actividad náutica en la actividad turística en las ciudades, el desarrollo de esta, genera un incremento del turismo, permitiendo con ello la aparición de servicios complementarios que van generando diferentes polos de atracción, (potenciando los existentes o desarrollando nuevos), por lo que como resultado de este crecimiento mixto, en consecuencia, se ve fortalecida la economía de la comuna, esto a través de la imprescindible participación de las empresas privadas o sector privado, que en varios de los casos estudiados, ha tenido la iniciativa de implantar la actividad náutica en la ciudad, pero por otra parte, este desarrollo se ve potenciado por la existencia de concesiones marítimas, terrenos públicos cedidos a privados o por iniciativa de privados en terrenos privados, que permiten el aumento de las plusvalías

prediales aledañas al desarrollo de un Club Náutico en la zona, revitalizando áreas tanto próximas al centro de las conurbaciones como alejadas de estas.

Actualmente el modelo de Gestión con el que cuentan los Bordes Costeros de Chile, se basa en el orden que presenta el organigrama, definido principalmente en la Legislación Chilena actual; el Estado o Gobierno, a través del Ministerio de Defensa Nacional, es quien ha dispuesto la Política Nacional de Uso del Borde Costero del Litoral de la República (PNUBC), en conjunto con la Comisión que lleva el mismo nombre, la cual es la encargada de entregar las primeras herramientas para definir usos y limitaciones del manejo de los bordes y declara el suelo costero, como propiedad fiscal de uso público, posterior a eso los Municipios, poseen la facultad de disponer y crear un nuevo Instrumento de Planificación Comunal o Intercomunal, que define lo que se permite desarrollar en ese territorio, usos con fines turísticos principalmente. De forma paralela el Estado, faculta a la Armada y a través de DIRECTEMAR, van definiendo y regulando las concesiones marítimas, desde su jurisdicción, albergadas por el suelo costero, sin ser propietarios de dicho suelo, siendo participantes en esto también las Capitanías de Puerto, cuya labor es regular el tráfico, como entrada y salida de los botes en el agua.

Regulación Bordes Costeros en Chile**DIAGRAMA 16: REGULACIÓN BORDES COSTEROS EN CHILE.**

Fuente Elaboración Propia.

Nuestro Casos de Estudio, se han regido bajo el modelo de gestión antes descrito, derivados posteriormente a la aparición de concesiones marítimas, es decir, estos Club Náuticos o Club de Yates, presentes en las ciudades estudiadas, han nacido en su mayoría, por iniciativa privada, tanto en terrenos concesionados, como en terrenos privados, teniendo como factor común su regulación, a pesar de diferenciarse en su escala. En algunos casos, no solo desarrolla la actividad náutica en su área, sino que además, el privado crea en su entorno y en base a esta actividad un complejo turístico, deportivo y o de carácter residencial, siendo el principal catalizador, el atractivo que genera la práctica de la actividad náutica y por consiguiente, la ubicación privilegiada que posee en función de su paisaje. Junto con esto, a partir de los casos estudiados, cabe mencionar que existen variados beneficios con el desarrollo y la práctica de la actividad náutica, generada en nuestras ciudades, bajo la presencia de cuerpos de agua, algunos de estos beneficios son; que permite un reconocimiento de las ciudades tanto a nivel nacional como internacional, que el desarrollo de la actividad, ofrece la posibilidad de desarrollo de la industria del turismo, generando un incremento en el ámbito comercial y un crecimiento en la economía local, lo que desemboca en un aumento en la calidad de vida de sus habitantes, mejorando y ofreciendo una mayor oferta laboral a

sus habitantes. Y las ciudades se identifican como potencias turísticas gracias a la existencia de atractivos recursos naturales como fuente del desarrollo turístico, para actividades deportivas y recreacionales, dado a que se encuentran en superficies de atractivos naturales o zonas con diversidad paisajística, que permiten generar y desarrollar actividades en las diferentes estaciones del año, principalmente en verano y en invierno, manteniendo el atractivo y favoreciendo la incrementación de la economía local.

Cabe declarar, que como parte de la expectativa a seguir de la actividad en el país, se ha discutido intensamente bajo el nombre de “Administración del Borde Costero y Concesiones Marítimas” a cargo del Ministerio de Bienes Nacionales, en algunas reuniones de trabajo, bajo la participación distintas entidades, entre ellas la Cámara Chilena de la Construcción, que una manera de continuar hacia un desarrollo sostenible en la actividad económica, es de alguna manera, potenciando la actividad náutica y para eso se ha concluido que prioritariamente se requiere que el Gobierno designe una Autoridad a cargo de una “Comisión Nacional para Desarrollo de Puertos Turísticos” (Dirección de Turismo, DIRECTEMAR, CHILEDEPORTE, INNOVA CORFO, MOP), esto, acompañado de la creación de un “Plan Estratégico para el Desarrollo del Turismo Náutico” con Planes de acción tanto a corto, como mediano y largo plazo, este, como instrumento independiente que regule la actividad. En conjunto con esto, otra idea que surge en una visión complementaria, es la incrementación de un equipamiento adecuado para el desarrollo de esta en nuestros cuerpos de agua, creación de puertos turísticos o deportivos para las actividades náuticas, conociendo el estado del arte actual a escala nacional de la actividad y definir terrenos en los bordes, de manera de lograr una mayor mixtura de usos, lo que permitiría que la actividad pueda generar más espacio en la extensión de los bordes de agua y no solo que esta responsabilidad quede a la espera de la iniciativa privada, como inversión desarrollada por esta, sino que pueda aparecer como interés de ambos sectores, tanto público como privado.