4.4. Territorio regulado; instrumentos de planificación territorial vigentes en la región

La Región de Los ríos cuenta con un vasto territorio, misceláneo en sus ecosistemas y con potencial desde lo paisajístico por la presencia de ríos y lagos que cubren gran parte de la superficie regional. Geográficamente, presenta cualidades que la hacen única en el arrea costera del pacifico sur; siendo una zona con salida al mar desde el interior de la región a través de anchos ríos que posibilitan a embarcaciones mayores, insertarse al interior del territorio en corrientes de aguas dulces y en relación a áreas urbanas. Características como estas hacen del territorio una plataforma con óptimas condiciones para albergar actividades de carácter náutico, donde el agua dulce de sus lagos y ríos, son elementos primordiales en cuanto a la relación que tiene con las áreas urbanas aledañas a estos. No obstante, el territorio es una región nueva, que desde el 2007, ha desarrollado nuevas políticas que impulsen un desarrollo a una escala supra-comunal y también con estrategias de alcance regional que apuntan a líneas de un desarrollo cohesionado que aproveche de manera adecuada y sustentable los recursos que la región dispone, pudiendo generar lineamientos de desarrollo en función del turismo, la valoración del patrimonio cultural y natural y por sobre todo, la distinción del territorio en donde la "diferencia", sea la principal potencialidad y ventaja, realizando ofertas, que nadie más puede hacer con la misma calidad, oportunidad o viabilidad.[49]

En este acápite de darán a conocer las estrategias públicas que rigen al actual territorio de la región, exponiendo las principales características en la regulación de suelo desde la escala comunal hasta instrumentos de alcance intercomunal o supra-comunal, abordando planes que definen uso y áreas e instrumentos indicativos que establecen lineamientos y estrategias de coordinación de los organismos para la gestión proyectos a iniciativas de desarrollo.

En primer lugar se darán a conocer las estrategias e instrumentos que influyen a una escala intercomunal, separándolos en como abordan la regulación del territorio, desde una estrategia de zonificación o como lineamientos o instrumentos indicativos. A su vez, existen otras áreas de escala supra-comunal que determinan ciertas condiciones en el territorio, como es el caso de las áreas protegidas por condiciones naturales o ecosistemas significativos, como parques y reservas nacionales o santuarios de la naturaleza. No obstante, a estos se suman algunas normativas que influyen en los usos que pueden determinar algunos instrumentos. Tal es el caso de las concesiones marítimas que se deben solicitar para hacer uso de un área aledaña a algún cuerpo de agua o leyes referidas a pueblos originarios que determinar ciertas maneras de posicionarse en dicho territorio que tenga influencia.

Se reconocieron una serie de instrumentos, estudios y estrategias que abordan distintas variables a escala regional, desde la regulación de los usos de suelo en el territorio, valoración del patrimonio, estrategias para potenciar el turismo y planes de infraestructura, para lo cual se ordenaron en la siguiente gráfica:

49 FLORES GARCIA. Iván. Discurso introductorio, Estrategia regional de desarrollo, Región de Los Ríos. 2009

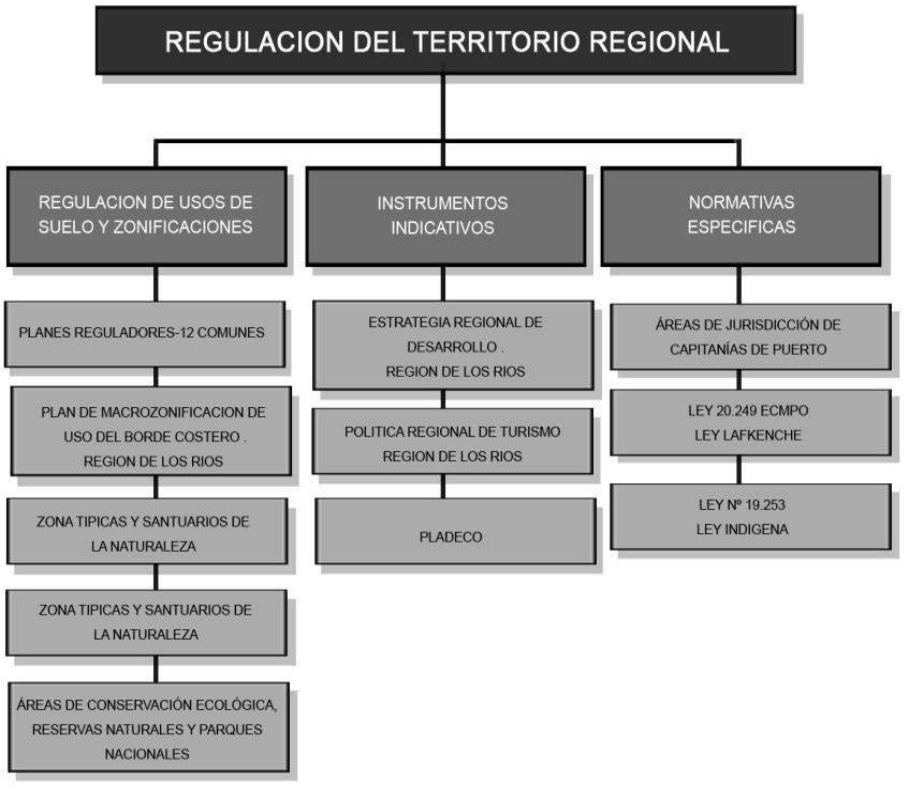


DIAGRAMA 17: ESQUEMA DE INSTRUMENTOS, ESTRATEGIAS Y NORMAS QUE RIGEN EL TERRITORIO REGIONAL.
Fuente: Elaboración propia.

4.4.1. Alcance nacional y regional; SNASPE, ERD

El territorio se ha desarrollado junto a instrumentos que rigen principalmente las zonas urbanas de la región, a través de planes reguladores comunales, referidos a las 12 comunas[50]. Si bien, la mayoría de estas comunas presenta dentro o cercano a sus límites, algún río, lago o borde costero, no siempre corresponden a cuerpos de aguas navegables reconocidos por las gobernaciones marítimas respectivas. No obstante, y desde la consolidación como un territorio de administración independiente desde 2007, la nueva Región de Los ríos – en aquel entonces – puso en marcha una serie de estrategias que posibilitaran un desarrollo ordenado y estratégico apuntando al correcto uso de los recursos, junto con políticas de escala regional que lo faciliten. Así se han definido planes estratégicos y nuevos instrumentos de escala supra-comunal que posibiliten regular los usos de suelo de la región o una porción especifica del territorio.

50 Los 12 planes reguladores comunales son Valdivia, Lanco, Panguipulli, San José de la Mariquina, Máfil, Futrono, Corral, Los Lagos, Paillaco, La unión, Lago Ranco y Río Bueno.

Dentro de la regulación del territorio, existen poblados que mantiene una estrecha relación de sus áreas urbanas junto a cuerpos de agua (sea estos lacustres, ribereños o marítimos). Es relevante para el estudio, dar a conocer las consideraciones y usos que cada comuna dispone hacia sus cuerpos de agua, ya que esto dará cuenta de las distintas políticas que se manejan en la región para normar la interfaz agua-tierra en las comunas de la región.

En este sub-acápite se hará mención a los instrumentos reguladores en sobreposición con zonificaciones de escala intercomunal en las zonas que se presenten, pudiendo obtener las consideraciones que se tienes desde ambas visiones; viendo en primera instancia, una escala comunal hacia una intercomunal, para posteriormente sobreponer las consideraciones y usos que se han planteado en dichos espacios, enfocándonos en las áreas que mantienen relación hacia cuerpos de agua y por ende son de interés náutico para nuestro estudio.

REGULACIÓN DEL TERRITORIO NÁUTICO REGIONAL EN RELACIÓN A NORMATIVAS GENERALES

El territorio regional específicamente en las zonas en donde las superficies rurales no presentan regulación por un instrumento regulador comunal, son regulados por la Ley General de Urbanismo y Construcciones **(LGUC)** y la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones **(OGUC)**. No obstante estos también disponen normativas genéricas para todo instrumento regulador.

Desde el punto de vista náutico, lo que compete para este estudio es la mención hacia los espacios de borde y lo referido a la definición de zonas para las infraestructuras y espacio público que puedan ayudar – con su estratégica disposición en el territorio – a potenciar la actividad en el territorio. Es así como en su Artículo 2.1.24, el cual define:

> *Corresponde a los Instrumentos de Planificación Territorial, en el ámbito de acción que les es propio, definir los usos de suelo de cada zona.*

Para los usos de suelo propuestos, se clasificarán en seis tipos de uso, susceptibles de emplazarse simultáneamente en la misma zona, para lo cual el PRC deberá disponer una ordenanza que defina los usos de cada zona y compatibilizar los efectos de unos y otros:

- Residencial
- Equipamiento
- Actividades Productivas
- Infraestructura
- Espacio Público
- Área Verde

Referido a ello, la OGUC en su título 2 “De la planificación urbana regional”, define en su Artículo 2.1.5, orientará el desarrollo de los centros urbanos de las regiones a través de un Plan Regional de Desarrollo Urbano que estará conformado por una memoria explicativa y “lineamientos” de desarrollo urbano regional. Estos se refiere entre otros a, en su punto letra “c”:

> *c) Dotación de vías de comunicación terrestre, especialmente los caminos nacionales y las vías expresas, las vías ferroviarias, los puertos aéreos, marítimos, terrestres y los pasos fronterizos.*

Esto da cuenta de que las infraestructuras portuarias de uso público deben contar con una buena dotación de vías que posibiliten el libre acceso y uso de ellas.

En su artículo 2.1.29, define que el tipo de uso “Infraestructura”, se refiere a las edificaciones o instalaciones y a las redes o trazados, en ella define a la Infraestructura de transporte, tales como, vías y estaciones ferroviarias, terminales de transporte

terrestre, **recintos marítimos o portuarios**, instalaciones o recintos aeroportuarios, etc.

En complemento a ello, el espacio público que puede acompañar a un borde marítimo, lacustre o ribereño, como lo define el artículo 2.1.30, el tipo de uso "espacio público", se refiere al sistema vial, a las plazas, parques y áreas verdes públicas, en su calidad de bienes nacionales de uso público.

1°. Se trate de edificaciones con destinos complementarios al área verde o destinada a equipamiento,
2°. El área destinada a estos usos no sea superior al 5% del total del área verde o parque, y
3°. Se ejecuten o garanticen las obras paisajísticas que establezca la respectiva Municipalidad, incluyendo la mantención de las mismas.

Esto puede ser una norma que favorezca la instalación y disposición en el plan regulador de espacio público en áreas de borde, ya que el complemento de infraestructuras que potencien la actividad náutica con espacios públicos pueden generar un mejor uso y goce de dichos espacios, siempre y cuando se establezca de una manera estratégica por el instrumento regulador.

Sin embargo, las áreas de borde son susceptibles – dependiendo de las condiciones geográficas del lugar – a ser "zonas no edificables" debido a la condición de **riesgos** del sector. Según las disposiciones generales de título 2, de la planificación en el capítulo 1 de la OGUC, el artículo 2.1.17, define que "en los planes reguladores podrán definirse áreas restringidas al desarrollo urbano, por constituir un peligro potencial para los asentamientos humanos."

Por "zonas no edificables", se entenderán aquéllas que por su especial naturaleza y ubicación no son susceptibles de edificación, en virtud de lo preceptuado en el inciso primero del artículo 60° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones. En estas áreas sólo se aceptará la ubicación de actividades transitorias.
Por "áreas de riesgo", se entenderán aquellos territorios en los cuales, previo estudio fundado, se limite determinado tipo de construcciones por razones de seguridad contra desastres naturales u otros semejantes, que requieran para su utilización la incorporación de obras de ingeniería o de otra índole suficientes para subsanar o mitigar tales efectos.

La norma define a las "zonas no edificables" a aquellas franjas o radios de protección de obras de infraestructura peligrosa, tales como aeropuertos, helipuertos, torres de alta tensión, embalses, acueductos, oleoductos, gaseoductos, u otras similares, establecidas por el ordenamiento jurídico vigente.

Las "áreas de riesgo" se determinarán en base a las siguientes características:

1. Zonas inundables o potencialmente inundables, debido entre otras causas a maremotos o tsunamis, a la proximidad de lagos, ríos, esteros, quebradas, cursos de agua no canalizados, napas freáticas o pantanos.
2. Zonas propensas a avalanchas, rodados, aluviones o erosiones acentuadas.
3. Zonas con peligro de ser afectadas por actividad volcánica, ríos de lava o fallas geológicas.
4. Zonas o terrenos con riesgos generados por la actividad o intervención humana.

Estas disposiciones pueden afectar a los asentamientos urbanos y con ello los usos de los bordes de cuerpos navegables en donde se puede desarrollar la actividad. Los instrumentos reguladores vistos anteriormente y en relación a las áreas protegidas dispuestas en el territorio, la Ordenanza General de Urbanismo y construcciones establece en sus Disposiciones complementarias; el artículo 2.1.18 determina que Los instrumentos de planificación territorial deberán reconocer las áreas de protección de recursos de valor natural, así como definir o reconocer, según corresponda, áreas de protección de recursos de valor patrimonial cultural

Esta normativa da a entender por "áreas de protección de recursos de valor natural" a todas aquellas donde existan zonas o elementos naturales protegidos por el ordenamiento jurídico vigente, tales como: bordes costeros marítimos, lacustres o fluviales, parques nacionales, reservas nacionales y monumentos naturales.

Con ello, el PRC respectivo podrá establecer las condiciones urbanísticas para las edificaciones que se pretendan emplazar en los espacios delimitados, siendo estas compatibles con la protección y conservación de las mismas. Para efectos de este caso, normativa define:

Se entenderán por "áreas de protección de recursos de valor patrimonial cultural" aquellas zonas o inmuebles de conservación histórica que defina el plan regulador comunal e inmuebles declarados monumentos nacionales en sus distintas categorías, los cuales deberán ser reconocidos por el instrumento de planificación territorial que corresponda.

Para las áreas de protección de recursos de valor patrimonial cultural, los PRC deberán establecer las normas urbanísticas aplicables que rijan las ampliaciones, reparaciones, alteraciones u obras menores que se realicen en las edificaciones existentes, así como las aplicables a las nuevas edificaciones que se ejecuten en inmuebles que correspondan a esta categoría, cuando corresponda. Estas normas deberán ser compatibles con la protección oficialmente establecida para dichas áreas, siendo aplicables también en los espacios urbanos respectivos. Las disposiciones aquí dispuestas podrán ser evaluadas por el organismo respectivo, tratándose del consejo de monumentos nacionales referido a las áreas de conservación patrimonial o santuarios de la naturaleza, comisiones de turismo para zonas de iteres turístico o de organismos que rijan sobre zonas protegidas sean estas públicas o privadas, como CONAF, ministerio del medio ambiente o secretarias de agricultura o pesca, cuando corresponda.

SNASPE

En la región existen zonas delimitadas en función de ecosistemas singulares siendo un sistema natural terrestre conformado por Parques Nacionales, Reservas Nacionales y Monumentos Naturales, que abarca 14,1 millones de Has, lo cual corresponde al 19% de la superficie del país. Su disposición establecida en 1984, contempla hoy en día 94 unidades a proteger y conservarlas como muestras representativas del patrimonio natural y cultural de Chile. Las definidas en sigla como SNASPE, son aquellas áreas que resguarda la **Ley Nº18.362** correspondiente al Sistema Nacional de Áreas Protegidas del Estado, que busca la conservación y preservación de sistemas naturales de valor Nacional.

El Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado estará integrado por las siguientes categorías de manejo:

- Reservas de Regiones Vírgenes
- Parques Nacionales
- Monumentos Naturales
- Reservas Nacionales

El Estado administrará[51] un Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas, que incluirá los parques y reservas marinas, con objeto de asegurar la diversidad biológica, tutelar la preservación de la naturaleza y conservar el patrimonio ambiental. El SNASPE se encuentra bajo la competencia legal y administrativa de CONAF, dependiente del Ministerio de Agricultura, y tiene como objetivo:

- Mantener áreas de carácter único representativas de la diversidad ecológica natural del país o lugares con comunidades animales o vegetales, paisajes o formaciones geológicas naturales, a fin de posibilitar la educación e investigación y de asegurar la continuidad de los procesos evolutivos, las migraciones animales, los patrones de flujo genético y la regulación del medio ambiente.
- Mantener y mejorar recursos de la flora y la fauna silvestres y racionalizar su utilización.
- Mantener la capacidad productiva de los suelos y restaurar aquellos que se encuentren en peligro o en erosión.
- Mantener y mejorar los sistemas hidrológicos naturales.
- Preservar y mejorar los recursos escénicos naturales y los elementos culturales ligados a un ambiente natural.
- Mantener y mejorar los sistemas hidrológicos naturales.
- Preservar y mejorar los recursos escénicos naturales y los elementos culturales ligados a un ambiente natural.

La región presenta una amplia oferta de zonas protegidas, entre áreas protegidas por el estado y otras superficies protegidas de índole privada, las cuales se reparte en tres macro-zonas de desarrollo (identificadas también como zonas destinos turísticos), (I) sector Valdivia-Corral, (II) SieteLagos en la Comuna de Panguipulli y (III) Lago Ranco.

En la zona poniente de la región, entre las comunas de La Unión, Corral, Valdivia, y Mariquina, se presenta la más amplia oferta de áreas protegidas de la región, destacando el Parque Nacional Alerce Costero cercano a la ciudad de La Unión (2010) y el Santuario de la Naturaleza[52] que se extiende entre las comunas de Mariquina y Valdivia por el rio Cruces. También cuenta con áreas protegidas privadas como reserva costera Valdiviana, Parque Oncol, el fundo Llancahue o los predios Pilunkura, Llenehue, Alto Cutipay y Santa Elvira-El Mirador[53]. En la misma ciudad de Valdivia, la red de reservas naturales urbanas que incluye el Parque Urbano el Bosque o el Arboretum de la Universidad Austral de Chile.

En la zona norte de la región, el Destino SieteLagos, en la comuna de Panguipulli, es una vasta zona lacustre con buena conectividad que enlazan los lagos – incluso desde la región de la Araucanía – complementariamente a la Red Interlagos conectando las principales localidades del destino (Panguipulli, Coñaripe, Liquiñe, Neltume, Puerto Fuy y Choshuenco). Dentro de ella está la conexión hacia la República Argentina a través del paso internacional Hua-Hum, que conecta con la ciudad de San Martín de Los Andes por un recorrido obligado por el ferry por el lago Pirehueico, trayendo consigo un atractivo náutico en el sector. Dentro de sus límites se pueden encontrar distintas zonas, como el Parque Nacional Villarrica y la Reserva Nacional Mocho Choshuenco como principales áreas protegidas oficiales, y otras superficies protegidas por particulares, incluyendo la Reserva Huilo-Huilo, el predio San Pablo de Tregua, el Parque Linoico o la parcela El Rincón, entre otros.

51 Bajo la Ley 19.300 en su Artículo 34

52 Santuario de la Naturaleza Carlos Anwandter. Declarado Santuario de la Naturaleza en 1981, y el mismo año, ingresó a la nómina de la "Convención sobre los Humedales de Importancia Internacional". Se formó tras el terremoto que asoló la zona en 1960, hundiendo zonas agrícolas que quedaron sumergidas entre uno y dos metros y que luego fue colonizada por especies vegetales que abrieron espacio para la vida de fauna, en especial, aves acuáticas.

53 Estos últimos, integrados en la primera asociación regional de áreas protegidas privadas del país

La zona del Lago Ranco hacia el sector sur-oriente de la región, en la cuenca del Lago Ranco y hasta el río Bueno y su desembocadura, comprende zonas protegidas dispuestas entre las comunas de Futrono, Lago Ranco, Río Bueno, Paillaco y La Unión. Donde se puede complementar con recorridos por los lagos Maihue y Ranco y por el río Bueno.

La principal área de conservación pública es el Parque Nacional Puyehue – que también comparte con la Región de Los Lagos – que en la Región de Los Ríos posee un 43% de su superficie total (lo que equivale a 46.010 Has. de las 106.772 ha totales), donde su atractivo principal más allá de los cuerpos de agua, es la gran diversidad de Flora, siendo una de las áreas de mayor relevancia para su conservación y protección. Junto a esta área también están el Parque Nacional Puyehue están las Áreas Protegidas Privadas APP Futangue y áreas a proteger por la Biodiversidad de Caunahue.

ÁREAS SILVESTRES PROTEGIDAS PRIVADAS

Otros predios protegidos son administrados por organización sin fines de lucro que buscan la conservación de un sector singular en donde se encuentres ecosistemas relevantes para el funcionamiento natural de los hábitats. Estos son de índole privada, donde en algunos casos suelen ser de centros de investigación que contribuyen a la conservación de ciertas áreas para su estudio.

Dentro de su regulación, el territorio de las áreas protegidas y así lo especifica la ley que regula a dichas zonas, debe contar con una estrategia que permite fijar parámetros para su mantenimiento y conservación, lo que recibe el nombre de "**Plan de Manejo**" el cual detalla que la institución encargada de su elaboración deberá contar con una gestión a través de un plan de manejo para cada unidad en concordancia con las definiciones y objetivos señalados para la categoría de manejo respectiva.

El Reglamento fijará las normas generales para cada categoría de manejo y establecerá, asimismo, las materias y actividades que deberán contemplar tales planes.[54] Con ello y de manera genérica establece actividades que tiene prohibición de realizarse dentro de los límites de dichas áreas. Tales actividades se detallan en al artículo 25 sobre las prohibiciones[55], de las sanciones y del procedimiento, definiendo:

- Causar deterioro en las instalaciones existentes.
- Vaciar o depositar basuras, productos químicos, desperdicios o desechos de cualquier naturaleza o volumen en los sistemas hídricos o en lugares no habilitados para el efecto.
- Ingresar a ellas sin autorización o sin haber pagado el derecho a ingreso.
- Pernoctar, merendar, encender fuego o transitar en los lugares o sitios que no se encuentren expresamente habilitados o autorizados para ello.
- Destruir o dañar bienes culturales, así como su transporte, tenencia y comercialización.
- Ejecutar cualquier otra acción contraria a los objetivos de la categoría o unidad de manejo respectiva.
- Remover o extraer suelo, hojarasca, humus, turba, arena, ripio, rocas o tierra.
- Intimidar, capturar, sacar o dar muerte a ejemplares de la fauna.
- Cortar, arrancar, sacar, extraer o mutilar ejemplares de la flora.

54 Artículo 13. Ley 18.362, crea un sistema nacional de áreas silvestres protegidas del estado

55 Sin embargo, en las Reservas Nacionales podrán ejecutarse aquellas acciones de las señaladas en las letras g) a la m) que el plan de manejo contemple para el cumplimiento de los fines propios de la unidad.

- Destruir nidos, lugares de reproducción o crianza o ejecutar acciones que interfieran o impidan el cumplimiento del ciclo de reproducción de las especies de fauna.
- Recolectar huevos, semillas o frutos.
- Introducir ejemplares de flora y fauna ajenos al manejo de la unidad respectiva.
- Provocar contaminación acústica o visual.

Sistema / Marco Regulatorio	Entidad Reguladora o Administradora	Definición u Objeto del Sistema o Marco Regulatorio	Tipos de Figura (o categoría de manejo)
Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE), la Ley 18.362/84 que establece el SNASPE no ha entrado en vigencia. Sin embargo el Sistema constituye una realidad administrativa que agrupa diferentes tipos de unidades, establecidas a partir de decretos de los Ministerios de Relaciones Exteriores (Convención de Washington), de Agricultura y de Bienes Nacionales	Corporación Nacional Forestal (CONAF)	Mantener áreas de carácter único representativas de la diversidad ecológica del país, o lugares con comunidades animales o vegetales, paisajes o formaciones geológicas naturales, a fin de posibilitar la educación e investigación y de asegurar la continuidad de los procesos evolutivos, las migraciones animales, los patrones de flujo genético y la regulación del medio ambiente.	Parque Nacional Área generalmente extensa, donde existen diversos ambientes únicos o representativos de la diversidad ecológica natural del país, no alterados significativamente por la acción humana, capaces de auto-perpetuarse
			Monumento Natural Área destinada a la preservación de muestras de ambientes naturales y de rasgos culturales y escénicos asociados a ellos, y, en la medida compatible con esto, la realización de actividades de educación, investigación o recreación
			Reserva Nacional Área de conservación y protección del recurso suelo y de las especies amenazadas de fauna y flora silvestres, la mantención o mejoramiento de la producción hídrica, y el desarrollo y aplicación de tecnologías de aprovechamiento racional de la flora y la fauna

TABLA 40: TABLA RESUMEN DE SNASPE.
Fuente: CONAF, CODEFF Y ley 18.362.

No obstante a lo establecido, la Corporación a cargo, podrá autorizar la realización de actividades de carácter científico y de aquellas destinadas a la protección y vigilancia de las unidades o a la habilitación de lugares para la educación o la recreación, siempre y cuando se acojan a lo establecido en los planes de manejo respectivos. Cuando estos parámetros se cumplan y enmarque dentro de lo establecido; en una segunda instancia, la Corporación determinará las normas técnicas pertinentes para reducir al mínimo el grado de intervención sobre los recursos.

Por otro lado y relevante para la regulación del territorio y la proyección, como se detalla en el artículo 32, en las zonas definidas no se podrán ejecutar obras, programas o actividades distintas de las contempladas en los respectivos planes de manejo (exceptuando las detalladas anteriormente como científicas).

Para los efectos de una instalación o proyecto dentro de los límites de estas zonas, se requerirá un estudio de impacto ambiental que, en cuanto a su elaboración, se ajustará a las normas del plan de manejo dispuesto para cada área protegida. Se exceptúan de lo anterior los trabajos de investigación relacionados con los objetivos de la categoría o unidad de manejo respectiva, los que podrán ser autorizados directamente por la Corporación[56].

56 El Ministerio podrá revocar la autorización otorgada en caso de incumplimiento de las normas fijadas o cuando la ejecución de las obras, programas o actividades ocasione alteraciones del medio ambiente que no pudieron preverse al momento de la autorización

Las zonas relevadas como protegidas forman parte esencial del sistema natural de la región y su conservación y mantenimiento son de real importancia, desde el punto de vista náutico, no se establecen grandes nexos. No obstante, las áreas a estudiar están obligadamente asociadas a un cuerpo lacustre o rivereño que puede ser complementario al establecer relación con los tramos navegables. Claro es que los SNASPE, representan una amplia superficie de la Región de Los ríos – al igual que los Lagos – lo que da mayores posibilidades para generar vínculos y ampliar la oferta atractiva con actividades náuticas que a su vez, resguarden el entorno y ofrezcan un servicio de manera pasiva.

SANTUARIO DE LA NATURALEZA

En la zona costera del sector Valdivia- Corral, que se extiende a lo largo de todo el borde costero y fluvial del estuario del río Valdivia y la Bahía de Corral, prolongándose hacia el litoral de las comunas de La Unión y Mariquina, y hacia el interior de la cordillera de la costa, donde se mantienen las últimas muestras de la Selva Valdiviana Costera, presenta buena conectividad, oferte de servicio y equipamientos – por la cercanía con la ciudad de Valdivia – siendo un área que puede complementar la oferta de zonas protegidas con recorridos náuticos a través de su red fluvial, por el **Santuario de la Naturaleza del río Cruces**, la isla de Mancera, la Península San Ramón y otros puntos de interés para el turismo fluvial que conectan las localidades de Niebla y Corral.

Respecto al río cruces corresponde a una extensa superficie de humedales que forman parte del santuario de la naturaleza. Estos corresponden a todos aquellos sitios terrestres o marinos que ofrezcan posibilidades especiales para estudios e investigaciones geológicas, paleontológicas, zoológicas, botánicas o de ecología, o que posean formaciones naturales, cuya conservación sea de interés para la ciencia o para el Estado[57]. El denominado Santuario de la Naturaleza Carlos Anwandter[58], presenta también una distinción como sitio Ramsar[59], como uno de los humedales con importancia internacional para la conservación del ecosistema de las aves acústicas, el cual también es administrado por CONAF. El objetivo de la delimitación a la zona del río Cruces y Chorocamayo la conservación y el uso racional de los humedales mediante acciones locales, regionales y nacionales y gracias a la cooperación internacional, como contribución al logro de un desarrollo sostenible en todo el mundo.

Para efectos de su intervención o iniciar en ellos trabajos de construcción de una infraestructura en beneficio de una actividad náutica o excavación, se deberá contar con la autorización previa del Servicio de Consejo de Monumentos Nacionales, ni no se podrán desarrollar actividades como pesca, caza, explotación rural o cualquiera otra actividad que pudiera alterar su estado natural. Si estos sitios estuvieren situados en terrenos particulares, sus dueños deberán velar por su debida protección denunciando ante el Servicio los daños que por causas ajenas a su voluntad se hubieren producido en ellos, debiendo someterse al sistema de evaluación de impacto ambiental.[60]

57 Artículo 31. Título VII. De los De los Santuarios de la Naturaleza e Investigaciones Científicas. Definición de santuarios de la naturaleza.

58 Según el decreto que lo declara, firmado el 3 de junio de 1981, comprende desde el extremo norte de la isla teja por el sur y dos kilómetros al norte del castillo San Luis del Alba por el norte, contemplando una superficie total de 4.877 ha

59 Convenio de Ramsar, firmado en la ciudad de Ramsar (Irak) por la Convención Relativa a los Humedales de Importancia Internacional especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas, entrando en vigencia el 21 de diciembre de 1975.

60 Artículo 10. Ingreso al SEIA. De la Ley de Bases Generales del Medio Ambiente. Ley Nº 19.300, de 1994: sobre Bases Generales del Medio Ambiente.

FOTOGRAFÍA 55: SANTUARIO DE LA NATURALEZA CARLOS ANWANDTER, CISNES DE CUELLO NEGRO.
Fuente: Archivo fotográfico estudio de estudio de caracterización y fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos

Para los casos de áreas navegables que presenten protección ambiental, como es el caso del río Cruces y su área Ramsar; las intervenciones debe someterse a una evaluación por parte de la autoridad de medio ambientes, tal como lo detalla el artículo 3 del reglamento del sistema de evaluación de impacto ambiental:

> *Art. 3. Los proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualquiera de sus fases, que deberán someterse al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.*

Según el punto P de este artículo, la Ejecución de obras, programas o actividades en parques nacionales, reservas nacionales, monumentos naturales, reservas de zonas vírgenes, santuarios de la naturaleza, parques marinos, reservas marinas o en cualquier otra área colocada bajo protección oficial, en los casos en que la legislación respectiva lo permita, deberán contar con dicha aprobación para ser autorizados por la capitanía de puerto a dar una concesión y hacer uso de del espacio protegido.

En el Estudio o Declaración de Impacto Ambiental, según sea el caso, se deberá señalar las medidas apropiadas de protección y conservación del estado natural del Santuario de la Naturaleza, de acuerdo a[61]:

- Identificación del Santuario de la Naturaleza a intervenir, descripción detallada de las características por las cuales fue declarado Monumento Nacional.
- Descripción y localización de la zona del Santuario a intervenir, en un plano a escala adecuada, tal que permita observar dicha zona y las obras y acciones del proyecto o actividad.
- Identificación y detalle de las acciones y medidas apropiadas de protección y conservación del Santuario, que se pretende implementar.

Estas medidas obligan a considerar intervenciones de menor escala en dichos espacios, evitando alterar el ecosistema con infraestructuras que puedan perjudicar su desarrollo natural. El daño, obligaría a pagar multas y al retiro de la concesión otorgada por parte de la capitanía de puerto.

ZONAS DE INTERÉS TURÍSTICO - ZOIT

Es importante reconocer en el territorio algunos clústeres compuestos de una serie de variables como atractivos turísticos naturales, servicios y comercio relacionado, infraestructura adecuada y zonas urbanas que ayuden a soportar la demanda que estos espacios tienen. Dentro de este marco, la definición de estrategias y la coordinación entre los distintos agentes que influyen en dicho territorio, sean estos públicos o privados, constituye una línea a seguir para potenciar los espacios que presentes

61 Artículo 78. reglamento del sistema de evaluación de impacto ambiental. 2006. Pp 55.

dichas condiciones. Con ello, La Ley de Turismo N° 20.423, define las **Zonas de Interés Turístico** (ZOIT) como aquellos territorios comunales, intercomunales o determinada área dentro de éstos, que tengan condiciones especiales para la atracción turística y que requieren de una planificación integrada para promover las inversiones del sector privado[62].

Las Zonas de interés turístico (ZOIT) constituyen un área delimitada y aprobada como una zona donde se desarrollará un **Plan de Acción** para la gestión del turismo en un determinado espacio siendo fundamental para ello la delimitación de un área no tan extensa y de acuerdo a la vialidad existente; vías de accesos, caminos, infraestructura y equipamiento turístico como senderos u otros servicios relacionados al turismo[63]. Estas áreas son el resultado de un trabajo en conjunto de municipios, su gente e instituciones públicas y otras instituciones privadas como cámaras de turismo, para impulsar y proteger la actividad turística en un territorio determinado, a través de la elaboración participativa del Plan de Acción, lo que corresponde a una gestión público-privada donde se definirán los aspectos sustanciales para mejorar la actividad turística y potenciarla. El objetivo es establecer compromisos y plazos entre instituciones públicas, privadas y organizaciones de cualquier índole relacionada al turismo para llevar a cabo tareas que impulsen el desarrollo del turismo.

Como modelo de gestión a seguir, el organismo líder será el municipio, que estará acompañado técnicamente por SERNATUR y en donde pueden participar distintas instituciones públicas, privadas, organizaciones y cualquiera institución que desee fomentar el turismo de forma sustentable en su territorio.

El objetivo de esta acápite es entender como el plan de acción de las ZOIT, que como instrumento que en concordancia con los lineamientos, directrices y pautas establecidos en la Planificación de Desarrollo Turístico Regional, propone iniciativas específicas a implementar en la Zona de Interés Turístico que pueden incidir en el desarrollo de un territorio particular y orientarlo al desarrollo sustentable del turismo y promoción de la inversión en la misma. Dicho plan será agenciado y monitorizado por una entidad gestora, la cual puede determinar los lineamientos a seguir en torno a una idea base, que para los efectos de este estudio se podría orientar hacia actividades náuticas y complementar dichas zonas con gestiones que potencien este rubro en la región.

En lo que respecta a la planificación y regulación, las zonas son legisladas y definidas a través de la ley 20.42364, especifica, que las zonas que tengan condiciones especiales para la atracción turística y que requieran medidas de conservación y una planificación integrada para promover las inversiones del sector privado, podrán ser declarados Zonas de Interés Turístico. En ellas, se adoptará un carácter prioritario para la ejecución de programas y proyectos públicos de fomento al desarrollo de esta actividad, como asimismo para la asignación de recursos destinados a obras de infraestructura y equipamiento necesarios.

En la Región de Los ríos, existen tres macro zonas – de alcanza supra-comunal – que delimitan zonas de interés turístico. Estas son:

- **Panguipulli**. Comuna de Panguipulli.
- **Lago Ranco.** Comunas de Futrono y Lago Ranco.
- **Valdivia - Corral.** Comunas de Valdivia y Corral.

Como se puede visualizar, las ZOIT son coincidentes con los atractivos naturales establecidos en la región y se centran en los principales lagos y centros urbanos. Estas pueden definir parámetros similares

62 http://www.subturismo.gob.cl/zoit/preguntas-frecuentes/
63 Guía para la definición Zonas de Interés Turístico (ZOIT). Documento N°2. Subsecretaría de Turismo, SERNATUR. 2014
64 Ley 20.432, del sistema institucional para el desarrollo del turismo. Promulgada el 4 de febrero de 2010

a los instrumentos reguladores comunales, sin embargo su relevancia se dará con mayor relevancia en las zonas fuera de los límites urbanos que se establezcan dentro de la ZOIT.

La propuesta de Planificación turística, es un instrumento de apoyo a la protección de espacios turísticos singulares que se desarrolla en conformidad a lo establecido en el Decreto Ley Nº 1.224, de 1975. Las disposiciones definidas en los Instrumentos de Planificación existentes en las distintas zonas que conforman el Plan, tales como Planes Reguladores Comunales, Planes Seccionales y Límites Urbanos, tendrán plena vigencia. Así como la ordenanza de una ZOIT para los territorios que estén fuera de los límites urbanos que rigen los instrumentos reguladores establecidos dentro de la zona. No obstante a ello, la ZOIT define zonas de desarrollo turístico por sobre otras teologías (ZDT), lo que la establece como un instrumento regulador relevante a la hora de proyectar inversión, proyectos o iniciativas desde el sector que vengan, ya que se debe considerar el complemento de la actividades o proyecto en función del turismo y el resguardo del entorno y su mantenimiento.

La zona actualmente en vigencia y aprobación, corresponde a la zona de Panguipulli[65], siendo una de las tres declaradas a principio del año 2014 – junto con otras dos zonas de Casablanca y Lago Rapel – dejando como entidad gestora a la "corporación de turismo Destino SieteLagos de Panguipulli.

Dentro de los principales lineamientos a seguir de dicha zona, esta define un límite en torno a la vialidad estructurante de la comuna de Panguipulli y la red "SieteLagos", para la cual establece zonas de usos, riesgos, amortiguación y de iteres turístico, siendo 4 zonas dentro del límite definido. Estas zonas más bien son indicativas y disponen usos de suelo y escalas del equipamiento y la infraestructura en 4 macro-zonas. Así también, restringe el desarrollo de actividades productivas dentro del área delimitada como zona de interés turístico, siempre y cuando puedan afectar el desarrollo de otras actividades turísticas o el entorno.

La zona de Lago Ranco y Futrono[66] declarada ZOIT en 2009, pudo ser aprobaba bajo los parámetros de la Ley del Sistema Institucional para el Desarrollo del Turismo N° 20.423 del año 2010, que obligo a su actualización, siendo declarada a mediados de 2014 – norma por la cual se autorizó la declaración de la ZOIT de Panguipulli – y bajo el reglamento que fija el procedimiento de declaración ZOIT, N° 172 (2012). Esta se centra en torno al borde del lago Ranco he incluye las comunas de Futrono y Lago Ranco y el sector cordillerano de ambas comunas. Por otro lado, la zona de Valdivia-Corral[67], es una ZOIT declarada en 17 de diciembre de 2009 y actualmente se encuentra en proceso de actualización y reajuste de sus límites en función de la nueva normativa.

Las ZOIT pueden también estar en relación a áreas protegidas por el estado (SNASPE) ya que estas también son áreas atrayentes de público especifico, para lo cual se consideran como un complemento o en algunos casos – particularmente en la ZOIT de Valdivia – como eje primordial para la declaración de la zona, ya que a su vez estas apelan a su conservación y relevancia para el sistema natural del sector.

ZONAS TÍPICAS

65 ZOIT de 127. 965 ha de superficie
66 ZOIT de 300.920 ha de superficie
67 ZOIT de 45.651,6 ha de superficie

A una escala más pequeña, en la región se presentan cinco puntos con una singularidad en su arquitectura, historia, entorno y configuración.

En 2003 el Consejo de Monumentos Nacionales publicó la Ley Nº 17.288; Ley de Monumentos Nacionales y normas relacionadas, siendo un instrumento fundamental para la gestión y conservación del patrimonio monumental. En esta ley se detallan los punto a considerar a la hora de definir una "**Zona Típica**" la cual puede delimitar un área específica que contenga predios, inmuebles – sean dentro o fuera de los limites urbanos establecidos por el plan regulador – que sea singular y constituya una tipología representativa y parte de la historia y patrimonio del sector.

FOTOGRAFÍA 56: CALLE GENERAL LAGOS. VALDIVIA. TIPO: ÁREA URBANA Y CONJUNTO
Fuente: panoramio.com/

En su definición por el consejo de monumentos nacionales, una zona típica se trata de agrupaciones de bienes inmuebles urbanos o rurales, que constituyen una unidad de asentamiento representativo de la evolución de la comunidad humana, y que destacan por su unidad estilística, su materialidad o técnicas constructivas.[68] En general corresponden al entorno de un Monumento Histórico. Todos estos valores conforman un carácter ambiental propio en ciertas poblaciones o lugares: paisajes, formas de vida, etc., siendo de interés público su mantención en el escenario urbano o en el paisaje a fin de preservar esas características ambientales. Dentro de estas, existen distintas tipologías de Zona típica: (I) pueblo tradicional, (II) centro histórico, (III) entorno de MH y (IV) área y conjunto[69]. Dentro del CMN la unidad encargada de tramitar solicitudes de declaratorias y de intervención de bienes en categoría de Zona típica y de Monumento histórico (inmueble), es la Comisión de Patrimonio Arquitectónico y Urbano, la cual velara por la conservación del sector y se encargará de revisar cualquier intervención, modificación o alteración de los inmuebles, predios o entorno involucrados dentro de la zona típica definida.

FOTOGRAFÍA 57: FERIA FLUVIAL DE VALDIVIA Y SU ENTORNO. VALDIVIA. TIPO: ÁREA URBANA Y CONJUNTO
Fuente: panoramio.com/

Dentro de la región se encuentran 5 áreas definidas como zona típica:

- Calle General Lagos. Valdivia. Comuna de Valdivia
- Feria Fluvial de Valdivia y su entorno. Valdivia. Comuna de Valdivia.
- Isla de Mancera. Corral. Comuna de Corral
- Entorno del Castillo de San Sebastián de la Cruz. Corral. Comuna de Corral
- Conjunto Ferroviario de Collielfu. Los Lagos. Comuna de Los Lagos

68 Definición de "Zona Típica". http://www.monumentos.cl/consejo/

69 Estos bienes son declarados por decreto supremo del Ministerio de Educación, generalmente en respuesta a una solicitud de personas, comunidades u organizaciones, previo acuerdo del CMN.

Como se detalla en el título VI, De la Conservación de los Caracteres Ambientales; en su artículo 29, explica que el objetivo de mantener el carácter ambiental y propio de ciertas poblaciones o lugares donde existieren ruinas arqueológicas, o ruinas y edificios declarados Monumentos Históricos, el Consejo de Monumentos Nacionales podrá solicitar se declare de interés público la protección y conservación del aspecto típico y pintoresco de dichas poblaciones o lugares o de determinadas zonas de ellas[70].

FOTOGRAFÍA 58: CONJUNTO FERROVIARIO DE COLLIELFU. LOS LAGOS. TIPO: ÁREA URBANA Y CONJUNTO
Fuente:.panoramio.com/

Respecto a la intervención dentro de los límites de estas zonas, se hará por medio de decreto y sus efectos serán los siguientes[71]:

- Para hacer construcciones nuevas en una zona declarada típica o pintoresca, o para ejecutar obras de reconstrucción o de mera conservación, se requerirá la autorización previa del Consejo de Monumentos Nacionales, la que sólo se concederá cuando la obra guarde relación con el estilo arquitectónico general de dicha zona, de acuerdo a los proyectos presentados.
- En las zonas declaradas típicas o pintorescas se sujetarán al Reglamento de esta ley los anuncios, avisos o carteles, los estacionamientos de automóviles y expendio de gasolina y lubricantes, los hilos telegráficos o telefónicos y, en general, las instalaciones eléctricas, los quioscos, postes, locales o cualesquiera otras construcciones, ya sean permanentes o provisionales.

FOTOGRAFÍA 59: ISLA DE MANCERA. CORRAL. COMUNA DE CORRAL. TIPO: ÁREA URBANA Y CONJUNTO
Fuente: panoramio.com

Desde el punto de vista náutico, las zonas típicas relevadas en la región presentan estrecha relación hacia áreas navegables – lo cual da cuenta de la relevancia de este aspecto en el territorio – de las cuales 4 lo presentan, siendo no relevante en esta caso, el Conjunto Ferroviario de Collielfu en Los Lagos. De los otros 4, el castillo de San Sebastián de la Cruz se considera como una zona típica del tipo entorno de monumento histórico. Los otros tres corresponden a la categoría de área urbana y conjunto, las cuales definen un espacio determinado y los delimita su alcance. Lo más influyente en estas zonas son las consideraciones que se toman para su conservación. Los principales parámetros van en función de la conservación y mantenimiento de los elementos de dicha zona, las cuales tiene incidencia directa a la hora de querer planificar o disponer ciertos usos o funciones dentro de los límites de una zona típica. Así lo determina el artículo 12º, el cual dispone que:

- Si el Monumento Histórico fuere un inmueble de propiedad particular, el

70 Artículo 29. Título VI. De los De la Conservación de los Caracteres Ambientales.
71 Artículo 30. Título VI. De los De la Conservación de los Caracteres Ambientales.

propietario deberá conservarlo debidamente; no podrá destruirlo, transformarlo o repararlo, ni hacer en sus alrededores construcción alguna, sin haber obtenido previamente autorización del Consejo de Monumentos Nacionales, el que determinará las normas a que deberán sujetarse las obras autorizadas.

- Si fuere un lugar o sitio eriazo, éste no podrá excavarse o edificarse, sin haber obtenido previamente autorización del Consejo de Monumentos Nacionales, como en los casos anteriores.

Estas consideraciones, restringen los espacios de borde para poder instalar de manera plena y según las necesidades y requerimientos de una actividad náutica, algún proyecto que pueda potenciar dicha actividad. Ya que en espacios como estos, se deben considerar variables que posibiliten generar una intervención sin dañar en entorno, dificulta el poder realizar proyectos de una manera más libre, ya que la intención primordial de esta política es conservar los espacios para resguardar la identidad que estos irradian y ponen en valor aspectos históricos, arqueológicos y arquitectónicos de un lugar. Por otro lado su presencia atrae u público especifico, que en complemento con la actividad náutica presente, pueden ampliar la demanda y generar mayores oportunidades para el desarrollo turístico, desde lo cultural hacia lo náutico.

FOTOGRAFÍA 60: ENTORNO DEL CASTILLO DE SAN SEBASTIÁN DE LA CRUZ. CORRAL. TIPO: ENTORNO DE MONUMENTO HISTÓRICO
Fuente: panoramio.com/

SUPERFICIES DE SUELO TERRITORIO INDÍGENA Y NORMAS INFLUYENTES EN EL TERRITORIO REGIONAL

Ley 19.253 - Ley Indígena

La ley indígena Nº 19.253, de 1993[72]: establece normas sobre protección, fomento y desarrollo de los indígenas y crea la Corporación Nacional de Desarrollo Indígena. (CONADI).

En su título II, del reconocimiento, protección y desarrollo de las tierras indígenas, detalla en su punto b, que serán tierras indígenas aquellos Títulos de merced de conformidad a las leyes de 4 de diciembre de 1866; de 4 de agosto de 1874, y de 20 de enero de 1883. Para lo cual detalla en su artículo 13:

> *Las tierras a que se refiere el artículo precedente, por exigirlo el interés nacional, gozarán de la protección de esta ley y no podrán ser enajenadas, embargadas, gravadas, ni adquiridas por prescripción, salvo entre comunidades o personas indígenas de una misma etnia.*

Esto determina áreas en el cual la instalación de una infraestructura o iniciativa que involucre un uso de algunos de estos terrenos, se verá limitado.

Referido a la actividad náutica o aspectos relacionados, la ley no menciona de manera explícita alguna relación hacia un cuerpo de agua. No obstante, en artículo 23, letra b, de esta ley dentro del título III, "del desarrollo indígena" expresa que se podrá:

> *Financiar la obtención de concesiones y autorizaciones de acuicultura y pesca, y la compra de utensilios de pesca artesanal.*

Para lo cual, la Ley de Presupuestos de cada año dispondrá anualmente de una suma destinada exclusivamente al Fondo de Desarrollo Indígena. Esta iniciativa puede facilitar la relación para la extracción de recursos bentónicos y puede ser complementaria a los espacios costeros marinos para pueblos originarios. La concreción de este punto en la ley, genera en dichos espacios una condición exclusiva para el uso de las comunidades y restringe el espacio útil para el desarrollo de actividades náutica, pero no así el tránsito de embarcaciones, las que aun con la limitación de hacer uso de este espacio, pueden circular libremente.

Por otro lado, la ley resguarda la cultura y educación indígena, incentivando la promoción de las expresiones artísticas, culturales y la protección del patrimonio arquitectónico, arqueológico cultural e histórico indígena. En ello, las áreas o puntos que colinden con bordes marítimos, lacustres o fluviales se verán restringidos a cuanto a su intervención para generar proyectos o iniciativas que puedan potenciar actividades en el cuerpo de agua. El artículo 29 del título IV, de la cultura y la educación indígena, detalla:

> *Con el objeto de proteger el patrimonio histórico delas culturas indígenas y los bienes culturales del país, se requerirá informe previo de la Corporación para:*

72 Publicada en el Diario Oficial el 5 de octubre de 1993

a) La venta, exportación o cualquier otra forma de enajenación al extranjero del patrimonio arqueológico, cultural o histórico de los indígenas de Chile.
b) La salida del territorio nacional de piezas, documentos y objetos de valor histórico con el propósito de ser exhibidos en el extranjero.
c) La excavación de cementerios históricos indígenas con fines científicos la que se ceñirá al procedimiento establecido en la ley Nº 17.288 y su reglamento, previo consentimiento de la comunidad involucrada.
d) La sustitución de topónimos indígenas.

Las consideraciones de esta ley, establece áreas sensibles para la intervención y limita los usos o espacios aprovechables para potenciar la actividad náutica en el territorio. Sin embargo, el buscar un complemento puede ser beneficioso para ambas partes, ya que el articular una actividad náutica en relación a otras actividades originarias e identitarios del sector, puede ser un conjunto potencial para al turismo en la región.

Ley 20.249 - Ley Lafquenche

Las demandas de espacios de borde costero han ido en aumento en los últimos años debido a la cantidad de recursos aprovechables para actividades productivas de índole privada o pública. Entre las actividades más solicitadas se destacan la construcción de puertos, astilleros, áreas de fondeo para embarcaciones pesqueras, artesanales e industriales, áreas de manejo de recursos bentónicos, parques y reservas marinas, recreación, acuicultura, deportes náuticos, turismo, y tracks de navegación, entre otros[73], lo cual limita la ocupación y complemento de las actividades que allí puedan gestarse. La diversidad de usos presente y el limitado espacio de borde costero en algunas regiones, he llevado a buscar mecanismos que permitan compatibilizar y priorizar los usos en función de un desarrollo sustentable y optimizando los recursos disponibles y compatibilizar con los usos específicos requeridos.

Dentro de las solicitadas destacan los “espacios costeros marinos para pueblos originarios” (ECMPO), los cuales a través de la Ley 20.249[74], pueden definir ciertos límites que posibiliten mantener áreas óptimas para el desarrollo de actividades indígenas. El objetivo de esta Ley es resguardar el ejercicio del uso consuetudinario[75] en espacios cuyas dimensiones sean las adecuadas para mantener las tradiciones y el uso de los recursos naturales por parte de las comunidades vinculadas al borde costero.

Para las comunidades indígenas aledañas a un borde costero, las actividades productivas, recreativas o de cualquier otra índole, pueden alterar el óptimo desarrollo de las actividades que ellos pueden desarrollar en estos espacios de borde. Su definición permitiría resguardar, mantener las tradiciones y uso habitual que los pueblos originarios hacen de los recursos naturales vinculados al borde costero, tales como la pesca, cultos religiosos, actividades recreativos y o por usos medicinales entre otros.

Para la aprobación del área para el uso indígena, debe pasar por un proceso de consulta y evaluación por parte de autoridades de CONADI, Subsecretaría de Pesca y la Comisión Regional de Uso del Borde Costero. Este último puede, aprobar, rechazar o proponer modificaciones fundadas al espacio costero marino solicitado, las que serán consideradas por la Subsecretaría. Los antecedentes deben ser presentados a la Subsecretaría de Marina

73 Guía para la Aplicación de la Ley de Espacios Costeros Marinos para Pueblos Originarios. Introducción. Pp 5
74 Ley N° 20.249, También conocida como “ley Lafquenche”, promulgada el 31 de Enero de 2008.
75 Para este caso la ley define como uso consuetudinario las prácticas o conductas realizadas por la generalidad de los integrantes de la asociación de comunidades o comunidad, de manera habitual y que sean parte de su cultura. Por ejemplo: usos religiosos, recreativos y medicinales. (Ley Fácil. Biblioteca nacional del congreso, Espacios Costeros Marinos para Pueblos Originarios)

del Ministerio de Defensa Nacional, la cual mediante decreto, podrá entregar en destinación el espacio costero marino solicitado a la Subsecretaría de Pesca.

La administración del espacio costero marino será entregada por la Subsecretaría de Pesca a la asociación de comunidades o la comunidad solicitante, presentando un plan de administración con los usos y las actividades que desarrollarán, el cual será aprobado o rechazado por una comisión intersectorial conformada por representantes del Ministerio de Planificación, de las Subsecretarías de Marina y de Pesca, de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante y de la CONADI. Una vez aprobado el plan de administración – o plan de manejo, en caso de que se exploten recursos marinos – la Subsecretaría de Pesca suscribe un convenio de uso con la asociación de comunidades o comunidad asignataria.

El plan de administración permite planificar cómo se administrará el espacio costero marino y para ello debe contener los siguientes contenidos:

- Los usos que tendrá el espacio costero marino.
- Los usuarios que no sean integrantes de la comunidad o asociación de comunidades asignatarias y cuyas actividades se encuentren contempladas en el plan de administración.
- Un plan de manejo en caso que se contemple la explotación de recursos hidrobiológicos.
- Los estatutos de la asociación de comunidades o comunidad asignataria.
- Los demás requisitos que establece el reglamento.

No obstante, la aprobación de los espacios costeros marinos para pueblos originarios solo limita la ocupación del área para la explotación de los recursos de dicha área o solicitud de una concesión marítima y no restringe a ninguna persona el acceso al espacio costero marino, el tránsito o la libre navegación.

Actualmente, dichas solicitudes y dadas las enormes proporciones de los espacios requeridos por las comunidades indígenas, se han denegado su aprobación por sobreponerse a zonas destinadas con otros usos. El caso particular de la solicitud de la comunidad indígena Antillanca, de 90.000 ha aproximadamente, para el espacio marítimo denominado “Huiro”, influye en áreas de pesca industrial, actividades extractivas de pesca artesanal y áreas aptas para la acuicultura[76], lo cual genera una instancia de conflicto entre los usos existentes, afectando el uso consuetudinario por el cual apela esta ley.[77]

ÁREAS DE MANEJO Y EXPLOTACIÓN DE RECURSOS BENTÓNICOS (AMERB)

En relación a esto, existen también gran proporción del borde costero marítimo en la Región de Los ríos, áreas de manejo y explotación de recursos bentónicos. Este régimen de acceso puede establecerse en el área de reserva para la pesca artesanal[78] (ARPA) y en las aguas terrestres (ríos y lagos) del territorio nacional.

76 Área AAA, específicamente en el sector de Morro Gonzalo

77 Resolución exenta 000728, del 23 de marzo de 2012. Pronunciamiento sobre solicitud espacios costeros marinos para pueblos originarios efectuada por las comunidades indígenas de Huiro y Antillanca.

78 La cual define una franja costera de cinco millas náuticas que se proyecta desde las líneas de base, entre el límite norte de la República y el sur de la Isla de Chiloé (43°25'45" L.S.), y alrededor de las islas oceánicas, pero también contempla la playa de mar y las aguas interiores del país (al interior de las líneas de base rectas, en la zona austral), De acuerdo a la Ley General de Pesca y Acuicultura (LGPA).

Hoy en día, la Región de Los ríos presenta definidas áreas de manejo casi exclusivamente en su borde marítimo y solo una zona en un área fluvial, específicamente en la desembocadura del río Chaihuín.

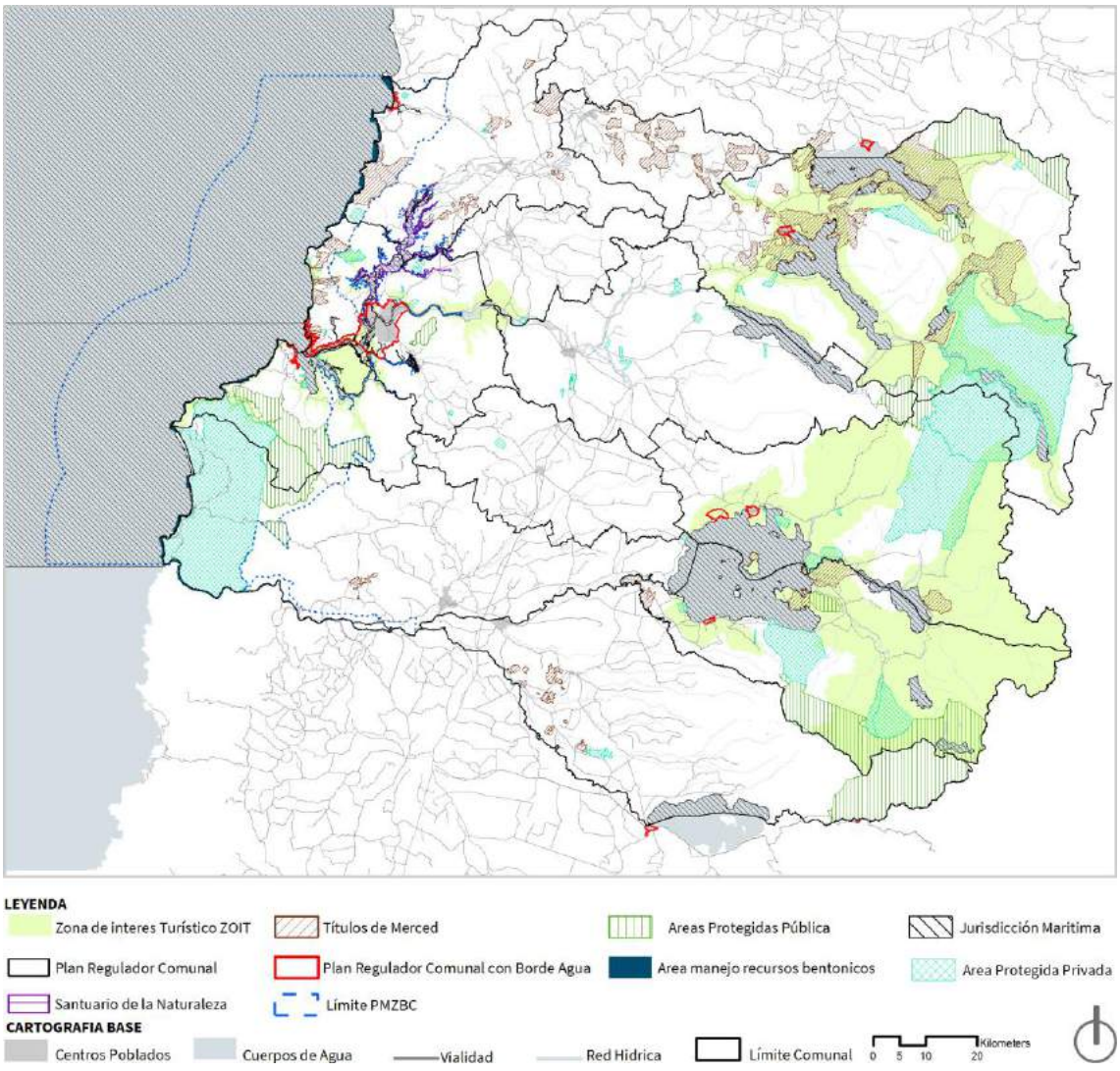
Para la creación de un sector AMERB se requiere de una propuesta inicial por parte de una organización de pescadores artesanales, quienes identifican el lugar de su interés en la costa, debiendo pasar por un proceso similar de evaluación y aprobación por organismos como

- SNPA (Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura)
- Capitanías de puerto (verificación de concesiones marítimas de todo tipo)
- Consejo Zonal de Pesca
- Subsecretaría para las Fuerzas Armadas
- Ministerio de Economía, Fomento y Turismo

Finalmente, el sector debe ser validado por parte del Ministerio de Defensa Nacional, a través del otorgamiento de una destinación marítima, en el mismo lugar, a nombre del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura. Estos espacios que son asignados bajo este régimen de acceso, se administran bajo un Plan de Manejo y Explotación del Área (PMEA)[79] el cual posterior aprobación por Sernapesca, da lugar a la organización de pescadores solicitante ser el titular del AMERB la cual debe propiciar mantener sustentabilidad al sistema biológico-productivo.

Con esto se logra, por un lado, regular el acceso a las pesquerías bentónicas y propender a la conservación de estos recursos; y por otro, se fomenta la consolidación de las organizaciones de pescadores y su capacidad de gestión, logrando que se recuperen los niveles de producción de las áreas entregadas, así como también, que los pescadores mejoren sus beneficios a través de una gestión comercial organizada (el manejo, explotación y comercialización del recurso es responsabilidad de la organización).

79 Presentado por las organizaciones, con la asesoría técnica de una institución ligada a las ciencias del mar (universidad, instituto o consultora)



CARTOGRAFÍA 35: ÁREAS REGULADAS EN EL TERRITORIO.
Fuente: Elaboración propia

Por la existencia de estas áreas, cualquier iniciativa náutica debe tener conocimiento de los espacios solicitados o ya aprobados para su explotación, buscando no interferir en los usos consuetudinarios de comunidades o afectando las áreas de extracción artesanal. No obstante, estas áreas no impiden el libre tránsito por los espacios marinos, pero limita la autorización para algunos tipos de concesiones marítimas e instalación de infraestructuras que puedan alterar los ecosistemas y perjudicar las actividades allí autorizadas.

4.4.2. Jurisdicción intercomunal

Esta parte del estudio, tiene como finalidad mostrar las zonas influyentes en cuanto las áreas que son de interés náutico en la región. En primera instancia, se debe dar cuanta de los espacios navegables que puede acoger actividades de este tipo. Como es sabido, la XIV Región de Los Ríos – como su nombre o indica – es una vasta zona hidrográfica compuesta por extensos cuerpos lacustres, lagunas y ríos, donde estos últimos y como característica principal conforman un sistema navegable que alcanza un área relevante y de considerables proporciones y en relación a zonas urbanas que se ven favorecidas en términos de conectividad, transporte, turismo y por sobre todo una relación que otorga "identidad", cualidad que puede potenciar y ser un aliado a la hora de generar polos atractivos de carácter náutico.

JURISDICCIONES MARÍTIMAS

El territorio en cuestión, presenta variados instrumentos de regulación – tanto en zonificación como indicativos – para lo cual se hace indispensable conocer las áreas relevantes náuticamente. Por un lado, el territorio en su condición terrestre, presenta instrumentos de escala comunal, supra-comunales, regionales y nacionales, no obstante el territorio hidrográfico (refiriéndose a los cuerpos de agua existentes) no presenta una regulación de zonificación de su superficie, refiriéndose solo a una regulación indicativa. Con ello, podemos discriminar las consideraciones que se están teniendo en la combinación de estas dos condiciones, de aras reguladas terrestremente y la relación en los espacios de borde hacia cuerpos de agua navegables. Por ello, el vasto territorio hidrográfico de la región presenta un seccionamiento en su regulación, determinando los bordes costeros, tramos de ríos navegables y lagos a 4 jurisdicciones distintas, las cuales son administradas por la gobernación marítima respectiva[80]. Estos 4 territorios corresponden a las capitanías de puertos, las cuales son (i) Valdivia, (ii) Corral, (iii) Lago Ranco y (iv) Panguipulli – lo cual no es coincidente con la división comunal de la región, sino más bien corresponde a zonas supra-comunales enfocadas en los cuerpos de agua navegables principalmente, inclusive teniendo en algunas partes alcances supra-regionales, refiriéndose a cuerpos navegables – principalmente lagos – que sobrepasan los límites regionales.

Detallando las áreas de navegabilidad correspondientes a cada jurisdicción, en el caso de la jurisdicción de la capitanía de puerto de Valdivia, esta se enfoca principalmente en los ríos del área poniente de la región; ríos Valdivia, Calle-Calle hasta sector Pishuinco, Cruces Tornagaleones y los afluentes de los ya mencionados, además del el litoral costero desde la boca norte de la desembocadura del río Valdivia hasta el límite regional norte (área de Mehuín). La zona de jurisdicción de la capitanía de Corral corresponde al área de la bahía de Corral y en el litoral costero, desde la boca sur de la desembocadura del río Valdivia hasta el límite regional sur considerando el tramo navegable del río Bueno (en la comuna de La Unión), área que alcanza desde la desembocadura hasta el sector de Trumao. Para la capitanía de Panguipulli se rige principalmente en los grandes lagos del sector norte cordillerano de la región; Panguipulli, Calafquén (incluyendo la parte norte del lago que administra la región de la Araucanía) Neltume, Riñihue, Pirehueico y Pellaifa. La capitanía

80 Existen actualmente 16 gobernaciones en el territorio chileno: Arica, Iquique, Antofagasta, Caldera, Hanga Roa, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano, Valdivia, Puerto Montt, Castro, Aysén, Punta Arenas, Puerto Williams y Antártica Chilena

de lago Ranco tiene dentro de su jurisdicción, los cuerpos navegables de las comunas de Futrono y Lago Ranco, refiriéndose principalmente a los lagos Ranco, Maihue, Huishue y Gris. No obstante, dentro de la comuna de Lago Ranco existe una porción del lago Puyehue, pero esta no está considerada dentro de la jurisdicción de esta capitanía de puerto, siendo parte de la capitanía de puerto de Puerto Varas.

Los 4 territorios administrativos de las capitanías rigen los espacios de borde de los cuerpos de agua dentro de su jurisdicción. Este sistema permite facilitar la administración de las concesiones marítimas que se deben solicitar al querer hacer uso de un espacio que limita con algún cuerpo de agua referido a una de las capitanías. Para ello se definen tipo o estratos de terreno que se refieren a diferentes consideraciones legales. El terreno de playa, la playa, el fondo de mar y las porciones de agua, son bienes nacionales de uso público, y pueden ser entregados en concesión a personas que lo soliciten a través de la propuesta de un proyecto o iniciativa. Esto debe contar previamente con una autorización otorgada por el Ministerio de Defensa Nacional por medio de la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas, la cual dará el visto bueno para la ocupación de dicha porción de terreno. En la siguiente grafica aclaratoria se puede visualizar los elementos dentro de cada jurisdicción y las áreas urbanas en relación a ellos que presentan un instrumento de regulación territorial en relación a los cuerpos de agua:

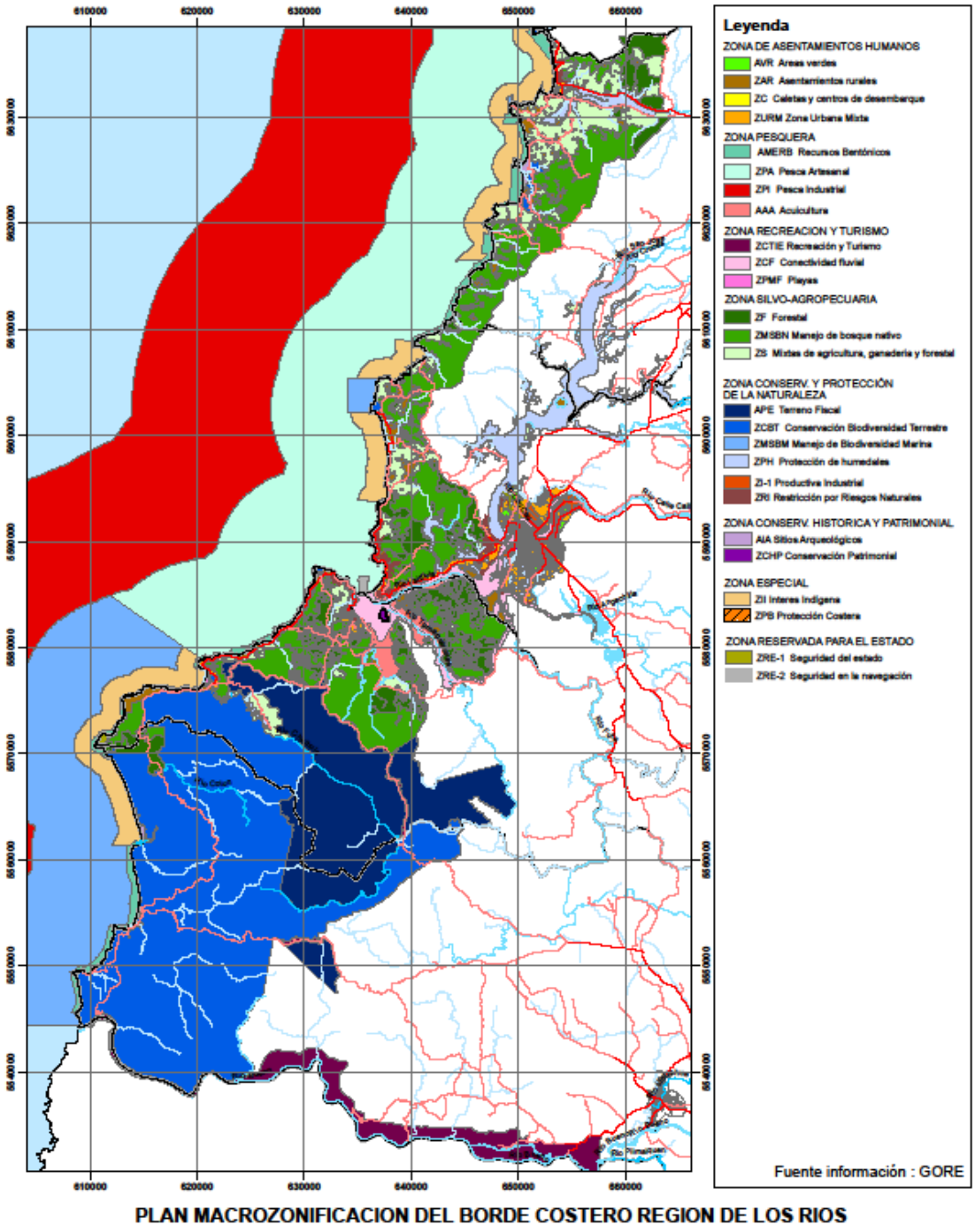
Esta condición entrega una condición adicional a la regulación del territorio, ya que las concesiones marítimas regulan no solo una porción terrestre del territorio, sino también se refiere a espacios dentro de cuerpos de agua, lo que en complemento con una regulación territorial acorde a usos que favorezcan y potencien el desarrollo – en este caso de actividades de carácter náutico – puede ser una estrategia que alimente por un lado la identidad de un sector y entregue lineamientos y mayores facilidades para le inversión y generación de actividades náuticas.

MACROZONIFICACIÓN DE USOS DEL BORDE COSTERO Y SU DEFINICIÓN HACIA ÁREAS DE INTERÉS NÁUTICO

Los 184km de costa administrados por las provincias de Valdivia y Ranco en la Región de Los ríos, forman parte del litoral chileno, el cual en la cual la Política Nacional de Uso del Borde Costero del Litoral de la República[81] estableció un nuevos parámetros para la planificación y gestión de las áreas costeras y marítimas[82], al determinar a través de instrumentos de carácter indicativo, lineamientos que posibiliten mejoras la gestión de dicho espacio, planteando la necesidad de compatibilizar los usos y actividades, tomando en consideración los elementos geográficos del territorio, favoreciendo la conservación de sus recursos, el equilibro medioambiental y social, y propiciando mejores instancias para la inversión pública y privada, siendo un escenario de equilibrado y óptimo para el desarrollo de diferentes actividades. En este marco se inserta el desarrollo de la Macrozonificación de usos del borde costero de la Región de Los Ríos que tiene como objetivo la definición de zonas en la cual se disponen usos de carácter preferente.

81 Aprobada por Decreto Supremo N° 475 de 1994

82 Proceso desarrollado por en el marco del Convenio de Cooperación entre la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (SUBDERE), la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas y el Gobierno Regional de Los Ríos en la división de Planificación y Desarrollo del Gobierno Regional.



CARTOGRAFÍA 36: PLAN MACROZONIFICACIÓN DEL BORDE COSTERO REGIÓN DE LOS RÍOS
Fuente GORE los Ríos.

Si bien este instrumento está en proceso de elaboración[83], es de suma importancia contar con los estudios base[84] como sustento para el desarrollo de actividades náuticas, más aun cuando su área de influencia se ve beneficiada por una regulación que complementará los futuros usos y actividades. De esta manera, el propósito de este acápite es poder visualizar las disposiciones de este instrumento y considerar las nuevas políticas en el territorio.

De manera preliminar – ya que este instrumento se mantiene en inicios de 2015 en instancias de aprobación – la Macrozonificación zonifica el territorio costero de la Región de Los ríos y comprende un área que abarca desde 10 millas en altamar, hacia el interior de la región a través de los ríos navegables, las áreas de bosque nativo y las áreas de conservación de biodiversidad terrestre. No obstante según las bases técnicas de la normalización de la cartografía para las propuestas de zonificación de uso del borde costero del año 2008, las zonas a definir presentan "usos preferenciales" la cual corresponde a aquella zona orientada a cumplir una o varias funciones u objetivos de desarrollo territorial superpuestos o contiguos, siempre que estos no resulten incompatibles y se resguarde la función preferente determinada. Por ende es excluyente para otras funciones (lo que posibilita un complemento con los instrumentos de planificación comunales de las comunas costeras de la región). Esto indica que los otros usos y/o actividades, deben desarrollarse de tal manera que no pongan en riesgo el objetivo prioritario[85] y ser orientadas a cumplir una función territorial, que debe ser conservada y desarrollada en el tiempo.

En el desarrollo de las áreas propuestas, la zonificación del borde costero corresponde a un proceso de ordenamiento territorial participativo entre actores públicos y privados, que dirimen para definir y proponer de acuerdo a las actividades que se realizan e interés específicos de los consultados[86], los usos preferentes para cada unidad geográfica de la costa y hacia las zonas interiores. Esta estrategia posibilita definir de manera consensuada los usos de cada zona y con ello disponer las actividades según una matriz de compatibilidad, discriminando en actividades compatibilidad, semi-compatibilidad e incompatibilidad.

Para efectos de la representación gráfica, se ha particionado la zonificación del borde para detallar de mejor manera las áreas y mejorar la visualización:

De manera general, las áreas urbanas y bordes de cuerpos de agua – en el territorio terrestre regulado – presentan una zonificación de zona de asentamientos urbanos (de condición mixta) la cual tiene compatibilidad con Áreas verdes y espacios públicos; Asentamientos rurales; Asentamientos urbanos; Equipamiento (de todo tipo), la cual presenta una condición compatible con los instrumentos reguladores de cada comuna a la cual influye esta zonificación. No obstante, para algunas zonas de condiciones específicas se tomaron consideraciones del plan regulador establecido, tales como las áreas productivas (enfocadas a zonas de puertos e industrias), Zona de Restricción por Inestabilidad de Laderas y a la zona de la calle Gral. Lagos – por su condición de "zona típica" – como zona de conservación histórica y patrimonial, la cual está conformada por uno o más conjuntos de inmuebles de alto valor cultural, con características patrimoniales y de conservación histórica asociados a fuertes y castillos españoles como arquitectónico, tal como la isla Mancera y sectores donde se ubica el castillo San Juan del Alba, al norte del río Cruces, y

83 Durante el periodo 2009-2010, todas las regiones terminaron la etapa de diagnóstico y concretaron en más de un 80% la etapa de ejecución, quedando solo la última fase dentro del programa.

84 Informe diagnóstico de Macrozonificación de uso de borde costero

85 Documento de trabajo de Macrozonificación de usos del borde costero. Conceptos claves y categorías de usos preferentes

86 Durante el periodo 2009-2011, el elevado número de solicitudes de Espacios Marinos de Pueblos Originarios (ECMPO), han complejizado el avance del proceso, sin embargo, con la incorporación de los actores y representantes indígenas locales al proceso participativo, se ha logrado un avance sustancial en la materialización de acuerdos

los fuertes de Niebla y Corral, pudiendo ser áreas complementarias a actividades náuticas a potenciar beneficiándose mutuamente a través del turismo al tener relación directa con espacios navegables.

- **Zona de conservación histórica y patrimonial (ZCHP)**

Áreas verdes y espacios públicos; ECMPO; Equipamiento (científico, comercio minorista, culto y cultura, educación, esparcimiento y turismo, salud, servicios públicos y artesanales); Infraestructura turística; Patrimonio cultural subacuático; Seguridad marítima; Sitios de interés histórico y patrimonial; Turismo de naturaleza y/o de intereses especiales; Turismo de playa y recreativa

Por otro lado, algunas zonas señaladas como zonas de riesgo – por su condición de humedales – se extienden hacia espacios no terrestres y se indican en esta zonificación como:

- **Zona de Protección de Humedales (ZPH):**

Áreas verdes y espacios públicos; ECMPO; Investigación científica; Patrimonio cultural subacuático; Seguridad marítima; Sitios de interés histórico y patrimonial; Turismo de naturaleza y/o de intereses especiales, dejando en una condición de semi-compatibilidad a los usos de Agricultura; Deportes motorizados náuticos; Deportes náuticos no motorizados; Drenaje de praderas y/o humedales; Ganadería; Infraestructura de defensa costera; Infraestructura y mantenimiento de caminos; Infraestructura marina; Infraestructura turística; Navegación y transporte marítimo.

Estas zonas se referencian a todos los sectores de humedales del río Cruces y sus afluentes, lo que puede limitar los usos y proyecciones en las áreas navegables del río, al dejar en un segundo plano las actividades náuticas, destinándolas a los tramos del río Valdivia, Tornagaleones y Calle-Calle.

También dentro del territorio terrestre regulado se presentan Zona de Restricción por Inestabilidad de Ladera, la cual no presenta usos compatibles y más bien presenta restricciones para los usos Asentamientos rurales; Asentamientos urbanos; Equipamiento; Exploración y explotación de combustibles; Exploración y/o explotación de materiales de construcción; Exploración y/o explotación de metales; Industria, talleres, almacenamiento y/o bodegaje (de tipo inofensivo, molesto, contaminante y peligrosos, lo cual limita la ocupación de estos espacios de borde. No obstante estas zonas se disponen en áreas de quebradas y laderas muy pronunciadas, las cuales no se encuentran en las cercanías de las áreas urbanas – a excepción de la zona de Niebla – siendo áreas más bien retiradas para las cuales se deben tener consideraciones a la hora de disponer proyectos o planificar actividades en las áreas aledañas.

Por otro lado, dentro de las consideraciones más relevantes que se plantean en el plan de Macrozonificación del borde costero, es la zonificación de los espacios navegables para los cuales define usos según compatibilidad. De las cuales se detallan los usos compatibles en cada una:

- **Zona de Acuicultura (AAA):** Cultivos de algas; Cultivos de mitlidos; Fondeadero; Patrimonio cultural subacuático; Seguridad marítima; Sitios de interés histórico y patrimonial.
- **Zona de conectividad Fluvial (ZCF):** Navegación y transporte marítimo, Deportes motorizados náuticos, Deportes náuticos no motorizados, Patrimonio cultural subacuático, Seguridad marítima, Sitios de interés histórico y patrimonial.
- **Zona de Pesca Artesanal (ZPA):** Artes de pesca artesanal, ECMPO, Infraestructura de defensa costera, Infraestructura marina, Investigación científica, Manejo de recursos hidrobiológicos, Patrimonio cultural subacuático, Turismo de playa y recreativo.
- **Zona de Pesca Industrial (ZPI):** Artes de pesca industrial, Deportes motorizados náuticos, Deportes náuticos no motorizados, Investigación científica, Navegación y transporte marítimo.
- **Área de Manejo y Explotación de Recursos Bentónicos (AMERB):** Artes de pesca artesanal (algas y crustáceos), Cultivos de algas, Cultivos de mitílidos, ECMPO, Investigación científica, Manejo de recursos hidrobiológicos, Patrimonio

cultural subacuático, Sitios de interés histórico y patrimonial, Turismo de naturaleza y/o de intereses especiales, Turismo de playa y recreativo.

Esta última zona (AMERB), se dispone en su mayoritariamente bordeando las áreas del litoral costero – interrumpiéndose en los sectores de playa Colún y Curiñanco - la cual determina con un nivel de semi-compatibilidad a las actividades náuticas.

No obstante, existe una consideración especial para algunas superficies de mar que presentan una zona de interés especial denominada "zona de interés indígena[87]" la cual corresponde a espacios territoriales habitados ancestralmente por pueblos mapuche lafqueches, con alta densidad de población indígena[88], que promuevan el uso racional de los recursos naturales, económicos, culturales y ceremoniales en armonía con los otros usos preferentes definidos en la zona costera regional. Por ello son áreas que consideran el reconocimiento y conservación de la cultura e identidad de los pueblos indígenas. Esta zona se referencia a una porción de terreno en el litoral costero y se extiende su límite en 1 milla náutica marina en extensión mar adentro[89]. Esta zona presenta usos compatibles con Artes de pesca artesanal; ECMPO; Infraestructura de defensa costera; Infraestructura marina; Investigación científica; Manejo de recursos hidrobiológicos; Patrimonio cultural subacuático; Seguridad marítima; Turismo de naturaleza y/o de intereses especiales; Turismo de playa y recreativo y también limita la ocupación de estos espacios para actividades de carácter náutico, beneficiando la conservación de estos espacios.

En otros espacios, existen zonas dispuestas como ZCTIE, que presentas los siguientes usos como compatibles:

- **Zona de Conservación y Turismo de Intereses Especiales (ZCTIE):** Apicultura; Asentamientos rurales; ECMPO; Equipamiento; Ganadería; Infraestructura turística; Investigación científica; Manejo de recursos forestales nativos; Manejo de recursos hidrobiológicos; Patrimonio cultural subacuático; Seguridad marítima; Silvicultura; Sitios de interés histórico y patrimonial; Turismo de naturaleza y/o de intereses especiales; Turismo de playa y recreativo.

Estas zonas se distribuyen principalmente a lo largo de esteros y afluentes y que alimentan los ríos más importantes, prevaleciendo normativamente condiciones para la conservación de estos espacios, pero también se presenta dentro de la zonificación de este instrumento; el río Bueno desde su desembocadura hasta el sector de Trumao – tramo navegable del río – no obstante, deja en una condición de semi-compatibilidad a las actividades de desarrollo náutico, pero restringe a las actividades portuarias o industriales que pueden limitar el complemento con estas actividades.

En términos generales, la zonificación da cuenta de los usos compatibles en cada zona, de las cuales se han detallado las que son de mayor influencia para las actividades náuticas que se quieren proyectar. En ello, se deben tomar consideraciones a la hora de poder potenciar algunos sectores, sobretodo en algunos en donde existen limitaciones para generar actividades náuticas. Los espacios que colindan con áreas que presentan como prioridad por ser elementos relevantes para la conservación de la biodiversidad dada sus características ecológicas, botánicas, zoológicas, e hidrológicas (tal como las áreas de protección a humedales) o donde se consideran áreas para el reconocimiento y conservación de la cultura e identidad de los pueblos indígenas (áreas de interés indígena);

87 Documento de trabajo de Macrozonificación usos del borde costero. Conceptos claves y categorías de usos preferentes. Zona de interés indígena. Pp 33.

88 Específicamente se presentan en sector Curiñanco, Chaihuín, Playa Colún, Playa Pilolcura, Mehuín, Llenehue y Playa Chanchan.

89 Definido por la superficie que asegura el desarrollo de estas actividades, tales como la pesca artesanal, y recolección de mariscos y algas

siendo zonas más bien sensibles para intervenir y poder desarrollar a cabalidad una actividad.

Desde los espacios marítimos regulados, la actividad náutica puede desarrollarse tomando en cuenta los usos prioritario de los espacios que se acercan a los bordes del litoral, por como ya se ha mencionado algunos presentan limitaciones en la compatibilidad de uso priorizando su conservación, no obstante existen otros sectores como la zona de Pesca Industria que posibilita el desarrollo tal de las actividad pero la desplaza hacia áreas distante de os bordes. Por ello el mar se presenta como un área de compatibilidad media para las actividades náuticas. Sin embargo esta condición se puede paliar con un complemento con algunas zonas que si se pueden desarrollar estas actividades de dicha índole, como son las zonas de playa (ZPM) o las Zonas de Conservación y Turismo de Intereses Especiales (presente en torno a ríos afluentes y en gran medida en el tramo navegable del río Bueno, por ser una zonas que por vocación y aptitudes naturales han sido destinadas para el desarrollo de actividades turísticas con criterios de conservación, cuyo valor agregado está en su alto valor natural y calidad del paisaje, lo que puede favorecer a la actividad náutica en escalas menores.

Por otro lado, los espacios navegables interiores – específicamente a través del río Valdivia, Tornagaleones y Calle-Calle, se disponen como espacios con compatibilidad con actividades náuticas y pueden ser espacios indicados para desarrollar la actividad a cabalidad. Esto se ve potenciado a su vez por la cercanía de asentamientos urbanos – ciudad de Valdivia y sectores de Niebla y Corral – que pueden acoger los equipamientos que posibiliten un mayor desarrollo de la actividad. No obstante se deben tener ciertas consideraciones con algunos espacios de borde, en los cuales se detalla una intención de conservación o usos prioritarios para actividades específicas, tales como la pesca artesanal en el sector de Corral o los bordes de usos bentónicos o zonas de acuicultura por el río Valdivia.

A manera de resumen, la Macrozonificación nos indica a los ríos Valdivia, Tornagaleones y Calle-Calle además de las 8 millas mar adentro, como **zonas óptimas para el desarrollo de actividades náuticas**, pudiendo complementarlas con atractivos culturales y naturales existentes además de la inmediata relación con los asentamientos urbanos, siempre y cuando la actividad propuesta tenga la capacidad de resguardar las zonas sensibles y propiciar su conservación. Por otro lado, zonas del litoral costero, ríos Cruces y afluentes además del río Bueno al sur de la región, presentan usos de conservación de su entorno, áreas enfocadas a potenciar en turismo de intereses específicos y para actividades productivas como la pesca y la acuicultura, siendo áreas que puede acoger la actividad náutica pero en menor medida; como actividad de semi-compatibilidad.

PLAN REGULADOR INTERCOMUNAL BORDE COSTERO Y SISTEMA FLUVIAL DE LA REGIÓN DE LOS RÍOS

La formulación de un instrumento regulador de escala intercomunal para la Región de los Ríos, se concretó a mediados de 2015, donde se publicó el expediente del Plan Regulador Intercomunal Borde Costero y Sistema Fluvial Región de Los Ríos. El objetivo de este instrumento cuando entre en vigencia, será fundamental para establecer lineamientos sobre el territorio costero de la región y regular su uso. No obstante, su función corresponde al de planificar una porción del territorio regional sobre en la que actualmente, no recae normativa de planificación de escala comunal, intercomunal o regional.

La definición del área de regulación de este instrumento[90] recae en el funcionamiento de un determinado territorio en donde espacios urbanos y áreas rurales forman parte de un sistema que más bien puede definirse como una unidad urbana. Así se detalla en la introducción de la memoria explicativa del instrumento.

El desarrollo del Plan Regulador Intercomunal Borde Costero y Sistema Fluvial de los Ríos, concluyó que el territorio de la provincia de Valdivia, integrado por las comunas de Marquina, Valdivia y Corral, junto con la comuna de La Unión (Provincia del Ranco), forman parte del territorio sujeto a planificación en su totalidad.

El plan incorpora a 4 comunas en su área de acción, la cual y para los efectos de este estudio, la implicancia del instrumento sobre el territorio náutico costero es de vital importancia, pudiendo detallar las consideraciones que se tienen en torno a las áreas navegables y las zonas que sus bordes disponen. Como parte de los objetivos iniciales de la propuesta del Plan Regulador Intercomunal (PRI), podemos detallar 3 puntos que son fundamentales en la formulación del plan:

- Establecer el borde costero marítimo y fluvial como elemento estructurante del desarrollo urbano y territorial, procurando conjugar nuevas áreas urbanas y de extensión urbana, en estrecha relación física y espacial con el borde costero tanto marítimo como fluvial, manteniendo el patrimonio paisajístico y ambiental.
- Dar protección al territorio en el área rural intercomunal con la definición de zonas de usos de suelo que resguarden el entorno.
- La necesaria articulación técnica entre los distintos Instrumentos de Ordenamiento del Territorio Intercomunal de la nueva Región de Los Ríos.

Para la elaboración se este instrumento se consideraron las zonas urbanas existentes y no considerando los espacios ya regulados por los instrumentos vigentes que establecen límites urbanos en las localidades que alcanza este plan, dentro de las cuales se encuentran:

Comuna	Superficie Total (Ha)	%
Mariquina	106,8	1,4
Valdivia	6.504,8	84,3
Corral	167,5	2,2
La Unión	938,0	12,2
Total	7.717,0	100,0

TABLA 41: PLANES REGULADORES VIGENTES EN ÁREA DE REGULACIÓN INTERCOMUNAL
Fuente: Plan Regulador Intercomunal Borde Costero y Sistema Fluvial Región De Los Ríos. Resumen ejecutivo. Definición del límite de extensión urbana

Siendo así los espacios urbanos en directa relación con las áreas navegables presentes en el borde

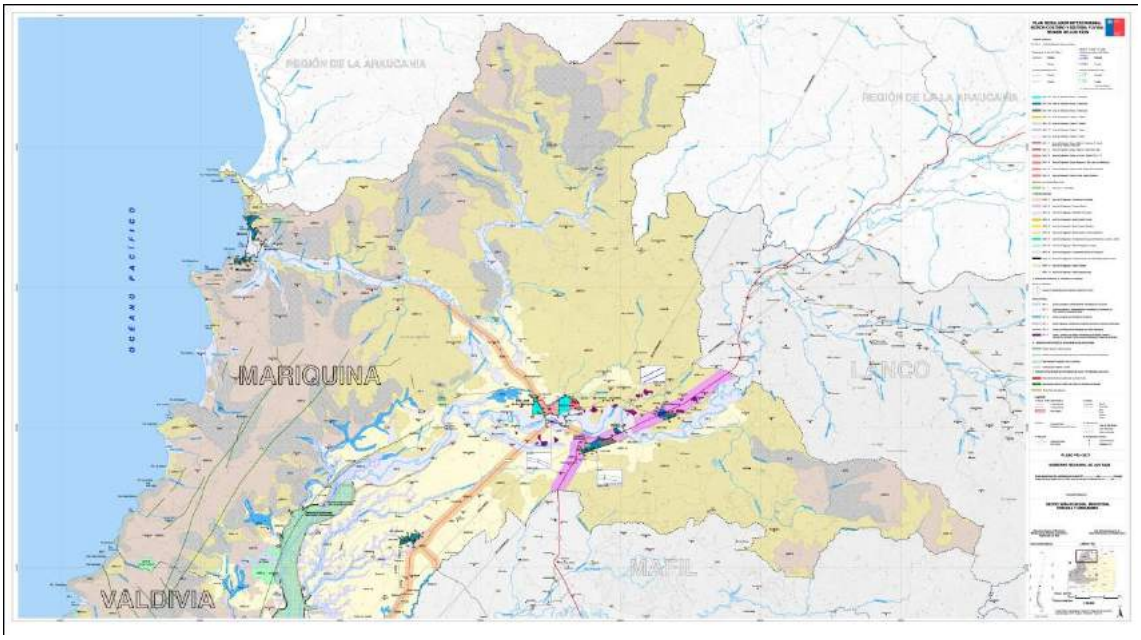
90 Plan Regulador Intercomunal Borde Costero y Sistema Fluvial Región De Los Ríos. Resumen ejecutivo, Introducción

costero de la Región de los Ríos, se encuentran analizados en su propio merito en cuanto exista directa relación con un borde navegable en la región; como es en este caso, los planes reguladores de:

- Valdivia.
- Corral.
- Mariquina (sector de Mehuín)

Para los efectos de este estudio, son relevantes las áreas que este instrumento dispone hacia los espacios navegables en el borde costero y la red fluvial, para lo cual se hará un barrido general de norte a sur, detallando las consideraciones de las zonas involucradas que se han dispuesto hacia las áreas de borde.

La zona norte del plan intercomunal presenta predominantemente la zona ARR-11 (Área Rural Regulada - Aptitud forestal), dada la gran cantidad de suelo forestal en la comuna de Mariquina hacia el interior, dentro de la cual se permiten una variedad de equipamientos, además de actividades productivas industriales, del tipo inofensivas, molestas y contaminantes . No obstante hacia la costa se encuentra mayoritariamente la zona ARR-9 (Área Rural Regulada - Complemento áreas de protección). Ambas zonas disponen la mayoría de los equipamientos, a diferencia de posibilitar industrias de los tipos inofensivas, molestas y contaminantes en la zona forestal, la cual hacia el borde costero, se dispone en áreas específicas como playa Cheuque en Mehuín, playa Alepué, Punta Chancan y Punta La Iglesia, siendo espacios en directa relación con el mar.



CARTOGRAFÍA 37: PLAN REGULADOR INTERCOMUNAL BORDE COSTERO Y SISTEMA FLUVIAL REGIÓN DE LOS RÍOS, LAMINA 1, ZONA NORTE COMUNA DE MARIQUINA.
Fuente: http://pri-bc-losrios.blogspot.com/

La principal zona náutica de la zona norte del instrumento corresponde a la localidad de Mehuín, la cual destaca como un importante balneario. El sector presenta una zonificación que delimita áreas de extensión urbana (Área de Extensión Urbana 2 Mariquina), la cual restringe usos que afecten el uso habitacional, tales como industria molesta o contaminante, talleres insalubres o infraestructura sanitaria. Esto establece buenas condiciones para la consolidación de áreas rurales en el sector costero de Mehuín.

El espacio navegable del Rio Lingue en Mehuín se presenta como una zona vulnerable, zonificada con

la zona ZR-2 (Zonas Inundables o potencialmente inundables por proximidad a ríos, esteros y cuerpos de agua), la cual limita el desarrollo náutico al restringir los usos de suelo para infraestructura (también restringe industria molesta y contaminante) no obstante hacia los espacios de costa, las fuertes pendientes son zonificadas con ZR-4 (Zonas propensas a rodados o deslizamientos) y ZR-1 (Zonas Inundables o potencialmente inundables por tsunami), las cuales también restringen los usos para la infraestructura.

Hacia la parte central del espacio regulado, el instrumento alcanza las comunas de Valdivia y Corral. Es la zona más densa en cuanto a zonificación dada que contiene el área urbana más amplia en la región. Desde el interés náutico la zona central presenta una red fluvial extensa que se nutre por el norte por el rio Cruces y desde el oriente por el rio Calle-Calle. En esta zona predominan las zonas ARR-11 hacia el interior y ARR-9 hacia la costa. Hacia la parte central, la ciudad de Valdivia está zonificada a través del límite urbano definido en el plan regulador comunal[91] quedando en un centro la zona urbana de la ciudad de Valdivia. Fuera de lo que delimita el PRC el instrumento define hacia espacios navegables la zona ARR-4 (Área Rural Regulada - Borde Costero Fluvial) para la cual no restringe equipamientos y limita la instalación de industria del tipo molestas y contaminantes y en contraparte dispone facilidades al turismo con usos para balneario o campamento turístico y Construcciones que favorezcan el Turismo. Estas áreas se disponen en algunos tramos de la ribera norte del rio Calle-Calle, en sectores como Quitacalzón, los Manantiales, Los Coihues, Santa Laura y Junco. Por otro lado, esta misma zonificación se da en la ribera sur del rio Tornagaleones a través de la ruta T-450, vía terrestre que conecta a la ciudad de Corral con la vía de acceso sur de Valdivia (ruta T-60), que bordea el rio Futa y Tornagaleones hasta llegar por la caleta San Juan hasta Corral y posteriormente a la localidad costera de Chaihuín.

Dentro de otro sector de extensión urbana de la ciudad de Valdivia, las áreas dispuestas hacia el sur hasta tener contacto con el rio Angachilla, se presentan paños con ARR-4 la cual de demarca a través de la calle Schneider hasta el rio, además de áreas ZR-3 (Zonas inundables por subsidencia tectónica) la cual se establece sobre áreas de humedales y restringe los usos de suelo. Posterior a esto, hacia la ribera norte del rio Angachilla, se establecen un gran paño zonificado con AEU-1 (Área de Extensión Urbana Valdivia - Sectores El Arenal, Santa Rosa, Paillao y Ruta 204) llegando a tener relación directa con el rio en los sectores de Las Gaviotas y Las Parras. Esta área limita la ocupación de suelo para actividades Productivas de Impacto Intercomunal como:

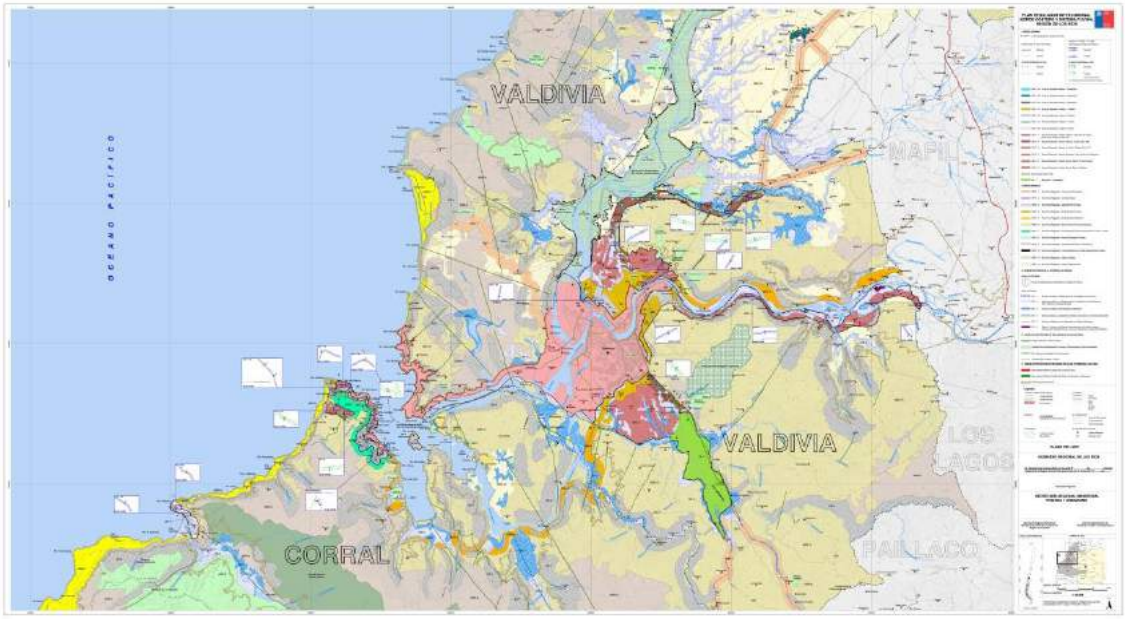
- Industrias del tipo molestas, peligrosas, contaminantes o insalubres
- Talleres: del tipo molestos, peligrosos, contaminantes o insalubres
- Almacenamientos: del tipo molestos, peligrosos, contaminantes o insalubres

Esto denota la importancia del sector de zonificado como AEU-1 al ser un sector en proceso de densificación – que en su condición rural, aun se dispone una superficie predial mínima de 2.500 m^2 y una densidad de 40 habitantes por hectárea- y ser un futuro sector de relación directa hacia un cuerpo de agua navegable, pudiendo consolidar este borde como otro limite urbano frente a un rio. No obstante el plan no dispone una zona que restrinja la ocupación directa de sus bordes en caso de tener predios privados.

Otro de los espacios relevantes para el desarrollo náutico, es el rio Cruces y el Santuario de la Naturaleza, zonificación que se mantiene a partir de la punta norte de la isla Teja hasta 2 km hacia el norte del castillo San Luis de Alba. No obstante, el instrumento dispone usos de suelo relevantes en los bordes dentro de las cuales se destaca el área ARR-12 (Área Rural Regulada - Aptitud agropecuaria) que

91 Instrumento en proceso de actualización y aprobación, formulado desde 2009

por un lado posibilita usos para actividades productivas aledañas al santuario, pero restringe la actividad contaminante. En virtud de ello posibilita usos para el desarrollo turístico, pudiendo implementarse usos para balneario o campamento turístico y Construcciones de Turismo, que posibilitaría más oportunidades para disfrutar de la belleza del santuario Carlos Andwanter, el cual se considera como una zona de navegación para grandes embarcaciones.



CARTOGRAFÍA 38: PLAN REGULADOR INTERCOMUNAL BORDE COSTERO Y SISTEMA FLUVIAL REGIÓN DE LOS RÍOS, LAMINA 2, ZONA CENTRO. COMUNAS DE VALDIVIA Y CORRAL.
Fuente: http://pri-bc-losrios.blogspot.com/

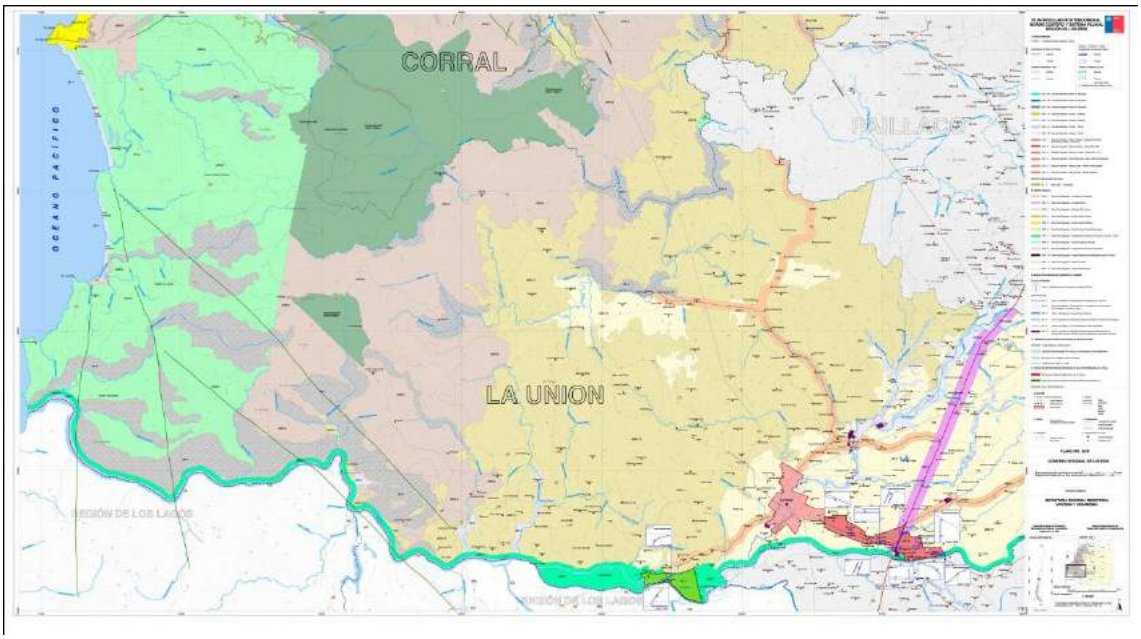
En muchos de estos espacios de borde, se encuentran fuertes pendientes que pueden limitar la manera de emplazarse o también de generar conectividad; para lo cual se ha dispuesto una zona ZR-4 (Zonas propensas a rodados o deslizamientos) identificando las zonas con mayor pendiente y riesgo hacia los bordes de agua. Esto puede relejarse en el sector el molino en rio Cruces, en la ribera sur del rio Valdivia en la isla del Rey y en la ribera sur del rio Tornagaleones en el sector de Las Pozas.

Hacia las zonas de costa, tanto el sector de niebla como Corral mantienen lo dispuesto según (PRC vigente). No obstante el borde costero presenta la zona ARR-5 (Área Rural Regulada - Borde Costero Marítimo) en donde favorece a la mayoría de los equipamientos pero restringe el uso de suelo para actividades productivas del tipo molestas, peligrosas, contaminantes o insalubres, procurando mantener un uso sustentable de los bordes costeros de la región[92] . En esta parte el sector de Chaihuín destaca como la localidad a consolidar. No obstante presenta sectores de riesgo con ZR-1 (Zonas Inundables o potencialmente inundables por tsunami) la cual solo dispone usos de suelo para equipamientos de tipo científico, comercio y deporte y ZR-2 (Zonas Inundables o potencialmente inundables por proximidad a ríos, esteros y cuerpos

92 La amplitud de los paños de ARR-11 hacia el interior de la región, posibilitan la instalación de industrias, dejando estas instalaciones en sectores no dispuestos a tener mayor relación con zonas con potencial turístico o en contacto con áreas consolidadas o de extensión urbana.

de agua). Ambas zonas limitan el desarrollo del sector, pero demarcan las vulnerabilidades presentes y con ello los riesgos que conlleva la ocupación de estos espacios de costa.

La parte sur de lo regulado por el instrumento, llega hasta el límite regional en la desembocadura del rio Bueno, donde predominan las zonas ARR-8 (Área Rural Regulada- Áreas Protegidas Privadas) y ARR-9 (Área Rural Regulada - Complemento áreas de protección), áreas que solo posibilitan a la industria inofensiva y favorecen los usos de suelo en función del turismo.



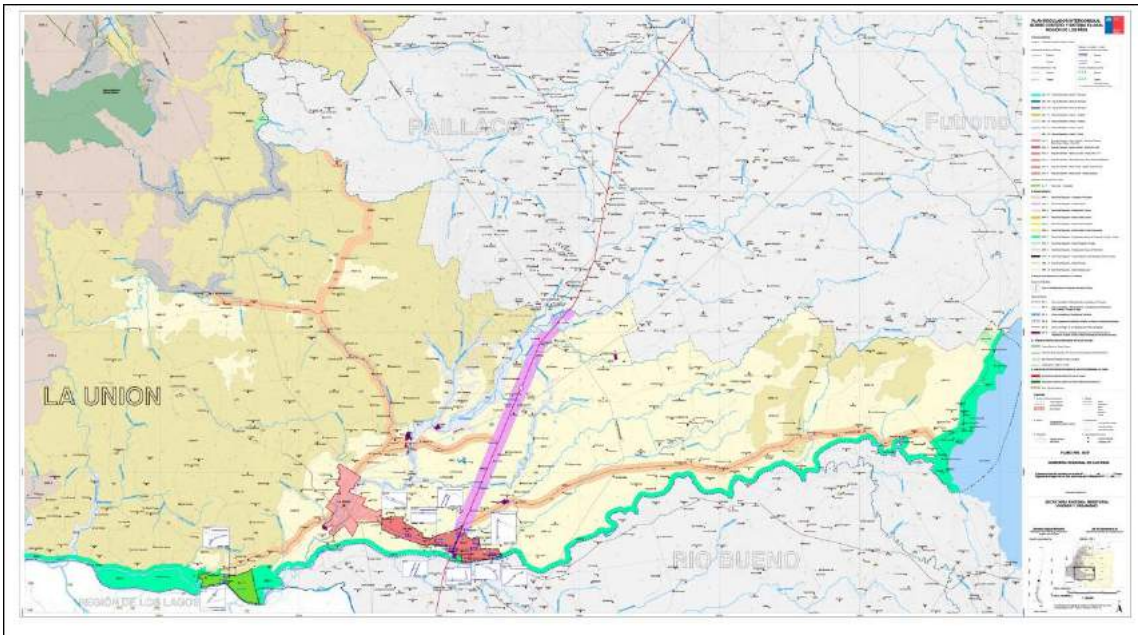
CARTOGRAFÍA 39: PLAN REGULADOR INTERCOMUNAL BORDE COSTERO Y SISTEMA FLUVIAL REGIÓN DE LOS RÍOS, LAMINA 3, ZONA SUR COMUNAS DE CORRA Y LA UNIÓN.
Fuente: http://pri-bc-losrios.blogspot.com/

Hacia el interior, se establecen grandes paños zonificados con ARR-11 (Área Rural Regulada - Aptitud forestal), la cual si posibilita actividades industriales nocivas. También se zonificó el Parque nacional Alerce Costero que integra áreas protegidas de las comunas de Corral y La Unión.

Al ser un rio de buenas condiciones para la navegabilidad para embarcaciones mayores a 100 toneladas, es relevante para este estudio destacar las zonas aledañas al rio que este instrumento dispone. Cabe destacar la zona ARR-7 (que bordea la ribera norte del rio bueno en su totalidad) con una zona de buffer entre espacios de fuerte pendiente – zonificada con ZR-4 – y el borde del rio. Esta zona solo posibilita los usos de suelo del tipo científico, comercio, culto-cultura y deporte, favoreciendo la ocupación del borde del rio con usos para Balneario o campamento turístico y Construcciones de Turismo (siendo una zona que dispone facilidades para la ocupación de los bordes fluviales y limitando su deterioro con usos que perjudique el goce de sus bordes). Esta zona se extiende desde la desembocadura en el sector de Venecia y hasta interrumpirse en el sector de Trumao (posterior a la isla Momberg).

El sector de Trumao es uno de los más importantes y consolidados para el aprovechamiento del rio, dada la presencia de infraestructura náutica. El sector se zonifico con la zona AL-1 definida como un uso para área verde (Área Libre destinada a Área Verde Humedal Trumao) no definiendo usos de suelo para este sector. Posterior a este, la zona ARR-7 continúa bordeando la ribera norte del rio bueno hasta alcanzar al lago Ranco, tal como se detalla en la lámina 4. Aquí el rio pasa también a formar parte de la Comuna de Rio Bueno en su ribera sur, sin

embargo no se definen usos de suelo o zonificación al no formar parte de las comunas costeras de la región.



CARTOGRAFÍA 40: PLAN REGULADOR INTERCOMUNAL BORDE COSTERO Y SISTEMA FLUVIAL REGIÓN DE LOS RÍOS, LAMINA 4, ZONA SUR INTERIOR, COMUNA DE LA UNIÓN.
Fuente: http://pri-bc-losrios.blogspot.com

En la parte sur interior la zona Arr-7 borde el rio en su totalidad y zonifica también la parte de borde lago perteneciente a la comuna de La Unión en el sector de Puerto Nuevo, manteniendo las mismas consideraciones para el aprovechamientos de los bordes y con ello preocupar un mejor uso en función del turismo.

A manera de síntesis, el desarrollo náutico puede verse favorecido al detallar que las zonas involucradas hacías los cuerpos de agua navegables, presentan consideraciones favorables para el turismo y un uso más sustentable de los bordes. Cabe destacar las zonas de extensión urbana que pueden ser a futuro espacio urbanos planificados desde una mirada que considere al desarrollo náutico como una característica que singularice la consolidación de dicho sector, pudiendo potenciar los bordes con los usos propuestos para favorecer el turismo y la infraestructura para su soporte. Por otro lado la consolidación de espacio de relación en la interfaz agua-tierra puede consolidarse en la medida que se aprovechen las instancias de generar balnearios y llegadas publicas aquí propuestas, pudiendo establecer nexos con otros usos de suelo y equipamientos que favorezcas esta actividad.

La condición favorable de establecer usos de suelo nocivos alejados de los bordes de agua, es una postura que favorece al aprovechamiento de los bordes, procurando mantener la sustentabilidad de los espacios de borde, libre de usos que perjudiquen su ecosistema y entorno.

No obstante, la región en su territorio costero presenta varias zonas de riesgo, en las que destacan las zonas propensas a rodados o deslizamientos, Inundables o potencialmente inundables por proximidad a ríos, esteros y cuerpos de agua y las zonas Inundables o potencialmente inundables por tsunami, siendo espacios zonificados constantemente en espacios de borde de cuerpos navegables.

El Plan Regulador Intercomunal Borde Costero y Sistema Fluvial Región De Los Ríos, dispone en su amplia zonificación, usos que pueden favorecer el desarrollo náutico y proyectar la futura expansión de la ciudad en directa relación del desarrollo náutico y la buena ocupación de los bordes de agua navegables.

PLAN DE INFRAESTRUCTURA PARA EL RÍO BUENO

Dentro del desarrollo náutico de la Región de los Ríos, la propuesta para potenciar el aprovechamiento de los cuerpos de agua es una oportunidad que puede beneficiar a más de una comuna o región. El caso particular del "Plan de infraestructura del Rio Bueno" que busca poner en valor del rio bueno en función del esparcimiento de las comunidades aledañas, potenciar las actividades asociadas al sector turístico y a través del rio, mejorar la conectividad de los habitantes de las localidades ribereñas, iniciativa impulsada por solicitud de la ciudadanía y de las autoridades de la zona, teniendo al turismo como uno de los alicientes principales que puedan valorizar el rio. En función de ello, en plan pretende acercar a ciudadanía y visitantes del río al goce de éste, buscando establecer balnearios seguros, y dotar de infraestructuras como muelles miradores, rampas botadero para embarcaciones menores que posibiliten mejor conectividad y oportunidades para el esparcimiento.

El plan se orienta a poner en valor puntos de interés turístico relacionados con la historia del rio Bueno[93] y revitalizar la identidad del rio Bueno como un rio que entrega conectividad que les permitiría un embarque y desembarque seguro para los habitantes de sus riberas a través de infraestructura náutica, facilidades para el deporte náutico y oportunidades para el turismo.

93 A principios del siglo XX, el río Bueno tuvo un auge económico relevante, con el tránsito de vapores hasta la Villa de Río Bueno, principalmente para el movimiento y trasporte de sus productos, siendo considerado una de las mayores vías fluviales de Chile para la navegación interior, entrando desde la desembocadura hasta el lago Ranco.

1. Balneario Municipal de Río Bueno 2. Balneario Cocule 3. Puerto Viejo Trumao ribera norte protección balneario y costanera peatonal 4. Puerto Viejo Trumao ribera sur cruce balsa 5. Conserv. muelles Trumao 6. Sector Puerto Ulloa 7. Sector Puerto Carrasco 8. Sector Los Juncos (1 embarcadero en ribera sur) Espejo de Ulloa 9. Construcción Infraestructura Portuarias en Quilacahuín 10. Sector Cofalmo (1 embarcadero en ribera sur) 11. Llancacura (ribera opuesta al existente) 12. Conserv. muelles Llancacura 13. Conserv. Sector La Barra.

CARTOGRAFÍA 41: PUNTOS RELEVANTES DE INTERVENCIÓN EN EL RIO BUENO.
Fuente: Minuta Plan de infraestructura para el río Bueno 2015.

El plan contempla intervenciones en una escala intercomunal y en varias comunas – alcanzando una escala supra-regional – en la Comuna de Rio Bueno y La Unión en la Región de los Ríos y en las comunas de San Pablo y San Juan de la Costa en la Región de los Lagos.

El plan incorpora en los puntos señalados algunas intervenciones estratégicas que pueda poner el valor las cualidades del rio y generar un beneficio a la comunidad en las líneas antes detalladas, en las cuales se incorpora incorporan obras de mejoramiento de balnearios junto con la incorporación de mobiliario urbano, bajadas a la playa con uso universal, nuevas veredas o senderos con áreas verdes y en la infraestructura náutica, muelles tipo miradores, rampas botadero para embarcaciones menores, señalética de información turística y dragado de prueba para el track de navegación desde el sector de Puerto Nuevo de Trumao hasta el embarcadero actual de Trumao[94]. Estas intervenciones son parciales y se irán concretando entre los años 2014 y 2019, periodo en el cual ya están en funcionamiento obras en la Región de los Ríos como la conservación del muelle de Trumao y la conservación del muelle Llancacura.

Para la región de los Ríos, el plan trae consigo importantes consideraciones para la valorización de las localidades aledañas y con ello el mejorar la conectividad de estas. Dentro de los puntos más importantes se encuentra el puerto de Trumao en la Comuna de La Unión, que hoy cuenta con nueva infraestructura náutica en su ribera norte – embarcadero y rampa – y buena accesibilidad que posibilita el goce del rio y realización de actividades recreativas. Por otro lado, dentro de la planificación de la estrategia, se considera la puesta en valor del antiguas localidades y puntos de conexión con en rio, siendo relevante la consolidación de balnearios, como es el caso del balneario de Rio Bueno y el balneario del sector Cocule, ambos en la Comuna de Rio Bueno.

El Plan considera la intervención en distintos sectores del cauce, con 16 proyectos más un estudio básico sobre las condiciones naturales del río. De los

94 Intervenciones en el rio Bueno. Minuta Plan de infraestructura para el río Bueno 2015.

cuales 11 tienen exclusivo lugar en la región de Los Ríos.

Este plan estratégico aún se encuentra en desarrollo y desde el punto de vista náutico, otorga mayores posibilidades como un elemento que atrae turismo y beneficios a la comunidad. La reutilización de este cuerpo de agua en complemento con infraestructura que atraiga y de soporte a las actividades, se presenta como una oportunidad que brindaría beneficios tanto a la población ribereña, como a los visitantes. Hacia ellos, se otorgaría mayores posibilidades de conectividad a través del rio desde las localidades presentes, para lo cual el contarán con la infraestructura náutica que lo posibilite. Así también el rio figura como un área de esparcimiento a consolidar donde la consolidación de los antiguos balnearios daría más espacios de aprovechamiento de las riberas y generando oportunidades para el deporte náutico y recreativo.

La estrategia del Plan de Infraestructura para el Río Bueno, significa un aporte al desarrollo comunitario desde lo náutico, en donde la reconvención funcional y reutilización de los recursos en servicio del turismo, el esparcimiento y la conectividad fluvial, marca líneas de desarrollo claras de como poder gestionar iniciativas y recoger desde lo existente en el lugar y los requerimientos de la comunidad, programas de intervención que posibiliten mayores desarrollo en lo náutico y lo social.

La incorporación del turismo como un punto relevante en la consolidación de estas intervenciones brinda una mayor plusvalía a los sectores estratégicos, que aprovechando el interés y goce de un público por las actividades náuticas, permitirá generar nexos y actividades complementarias que soporten el desarrollo.

4.4.3. Comunales, PRC, Seccionales, PLADECOS y plan estratégico

La regulación territorial de la región es amplia, presentando 12 planes reguladores comunales desarrollados en las principales áreas pobladas de la región siendo la más importante la ciudad de Valdivia (capital regional). No obstante, lo relevante en este punto es hacer mención a aquellas áreas urbanas que mantienen una regulación en relación a cuerpos de agua navegables[95], con el objetivo de visualizar y conocer las consideraciones que el poder administrativo de la comuna determina hacia dichos espacios y que relevancia se le da a las áreas de borde o usos de suelo que posibiliten actividades, intervenciones o proyectos de carácter náutico. En este marco, el análisis se centrará en 4 áreas; (I) Valdivia-Niebla y Corral, (II) Lago Ranco, (III) Lago Panguipulli y (IV) Borde costero de Mehuín (comuna de San José de la Mariquina), analizando los PRC de Valdivia, Corral, Lago Ranco, Futrono y sector bahía Coique, Panguipulli y Mehuín.

Como metodología de análisis, se homologaron las zonas que son de usos similares o se presentan con zonas de proyección de un mismo uso; vale decir, se graficaron zonas con los usos genéricos[96], manteniendo las zonas que son relevantes para el análisis enfocándonos especialmente en las áreas de borde hacia los cuerpos de agua, haciendo mención a las zonas en relación a lo náutico.

95 Los cuerpos de agua navegables se detallan en la gráfica, siendo la mayoría de los lagos de la región y tramos cercanos a las desembocaduras de los ríos en el sector Este de la región. Sin embrago no todos estos presentan áreas urbanas normadas por un instrumento regulador.

96 Los usos genéricos son los cuales se determinan en la mayoría de los PRC consultados, dejando zonas habitacionales, áreas verdes, equipamientos específicos o zonas con un uso particular que pueda ser relevada en relación a actividades de interés náutico.

PLADECO Y ENFOQUES O RELACIÓN HACIA ACTIVIDADES NÁUTICAS

La revisión de los planes de desarrollo comunales (PLADECO), dispuestos en las comunas de la Región de Los Ríos nos permitirá saber las consideraciones que se tienen o no, referidas al fomento del desarrollo náutico.

Si bien estos instrumentos son indicativos y de escala comunal; los aspectos que puedan potenciar la actividad en cada comuna podrán ser un foco de atención a considerar dentro de una mirada regional, orientándolos a generar una red de una escala superior y posibiliten un desarrollo integral.

Cada municipio debe tener un PLADECO actualizado y vigente, según la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades y debe orientar el desarrollo de la comuna.

El objetivo del instrumento es orientar las lineamientos que debe seguir la comuna para lograr el desarrollo, desde el punto de vista económico, social, educacional, salud, cultural, medioambiental, de seguridad ciudadana, entre otros.

En ellos nos centraremos en las consideraciones que se tienen respecto a un territorio náutico y los aspectos relevados que puedan potenciarlo.

Las comunas relevadas son en las cuales el PLADECO hace mención de lo náutico referido al desarrollo de la infraestructura, el trismo, el medio ambiente o el deporte, relevando aquellos que presentas dichas consideraciones. En este barrido, las comunas de Valdivia, Panguipulli, Futrono, Río Bueno y La Unión, son las que presentan algunas iniciativas relevantes para considerar en este estudio, dejando de lado los otros instrumentos de las comunas que no consideraron aspectos de índole náutica en su desarrollo comunal.

PLADECO COMUNA DE FUTRONO

El instrumento en Futrono, (vigente en el periodo 2012 – 2016) no declara explícitamente alguna iniciativa de carácter náutico, sino más bien se refiere de manera genérica a aspectos relacionados que pueden potenciarlo, como las áreas de conservación, el turismo y sus lineamiento de desarrollo y la infraestructura vial.

Respecto al turismo en la comuna, el instrumento detalla un importante aumento en el flujo de turistas principalmente nacionales, siendo uno de los ámbitos que más es nombrado por la comunidad; planteando ideas como la creación de una cámara de turismo, playas más limpias y con más actividades para los turistas en época estival. Con ello el aprovechamiento de las zonas protegidas como un atractivo en la comuna es el Parque Botánico Futronhue, ubicado a orillas del Lago Ranco y muy cercano al centro de Futrono. Se destaca por su avifauna que está compuesta por queltehues, tiuques y bandurrias. Es un lugar ideal para realizar tranquilas caminatas, y disfrutar de la belleza del paisaje. Estos elementos son relevados por el instrumento como atractivos turísticos que pueden potenciar la actividad, en el cual el turismo:

… surge como el principal rubro que permitirá potenciar un desarrollo de la comuna, principalmente asociado al aumento de ingresos y movilidad de otros rubros asociados. Uno de los efectos positivos que se visualizan es la posibilidad de disponer de fuentes de generación de autoempleo, lo que trae consigo un elemento significativo de incentivo a la generación de emprendimientos, principalmente de la población joven de la comuna.

Sin embargo, el diagnostico da cuenta que actualmente la actividad turística de la comuna se focaliza sólo en los meses de verano. Para lo cual da cuenta de iniciativas enfocadas en realzar el potencial turístico de la cuenca del Lago Ranco, lo que beneficia directamente a la comuna de Futrono, y en un segundo plano, facilitar el tránsito entre el Lago Panguipulli y el Lago Ranco y generar retro-alimentación de visitantes. Por otro lado pone énfasis en las rutas patrimoniales, culturales y rurales que se pueden estructurar en la comuna, complementando una serie de atractivos de diferente índole junto con el aumento del número de servicios de alimentación, buses de turismo (transfer) y alojamiento.

Metodológicamente, el instrumento desarrolla escenarios tendenciales que plantean hipótesis de desarrollo al plantar situaciones favorables y desfavorables. De estos se desprenden algunos aspectos relevantes hacia lo náutico, los cuales de no ser solucionados se presentarían como inconvenientes a la hora de querer plantear un plan de fomento para el desarrollo de la actividad: estos elementos son: la estacionalidad (como limitante del desarrollo comunal por la poca demanda el resto del año), escases de oferta turística (dada por el no aprovechamiento de sus recursos y su articulación y potenciado por el desconocimiento o falta de herramientas de gestión de pequeños empresarios y emprendedores, relacionados con el rubro del turismo rural) y la falta de infraestructura (que posibilite articular de mejor manera los atractivos presentes).

En este último punto y de relevancia hacia lo náutico, la comuna propone el desarrollo de una costanera en el lago Ranco (como un proyecto que puede potenciar directamente a la actividad náutica a fomentar), la cual habilitaría el acceso de la ciudadanía hacia el lago y el acceso a los balnearios que dispone Futrono, reforzando el vínculo entre la población y el lago. Además esto mejora el acceso a los balnearios que dispone Futrono.

PLADECO COMUNA DE PANGUIPULLI

El plan de desarrollo comunal de Panguipulli, hace un énfasis genérico en el turismo como un eje importante para la comuna dentro del cual se enmarca la mayoría de aspectos relevantes para el desarrollo náutico a potenciar. El instrumento separa los lineamientos y objetivos para el desarrollo comunal en **programas** de desarrollo, **sub-planes** y distintos **ámbitos** de desarrollo, dentro de los cuales se desprenden en primer lugar, objetivos y subprogramas destacando los de índole náutica, y por otro lado, objetivos, programas o instrumentos que apuntan a aspectos más específicos en el territorio

En el instrumento se destacan **cuatro programas**, los cuales en su complemento, pueden fomentar la actividad náutica. En primer lugar, el "programa de clasificación turística" con el objetivo de generar una gama de acciones tendientes a promover los atractivos naturales y culturales de la comuna, los productos turísticos existentes y el equipamiento en aquellos mercados objetivos tanto nacionales como internacionales. En segundo lugar el "programa desarrollo de productos" plantea algunas rutas turísticas y el mejoramiento de espacios públicos en torno a los cuerpos lacustres presentes, **en sus playas y el mejoramiento y habilitación de muelles**, miradores y mejor señalización turística. El "programa de apoyo al sector transporte y

comunicación" plantea generar un transporte lacustre a través de sus principales lagos y por último el "programa de apoyo a la actividad deportiva" con un énfasis especial en los nuevos deportes náuticos en ríos y lagos.

Dentro de los **Sub-planes** propuestos en el instrumento, el F – y también enfocado al turismo – "Plan de Desarrollo Turístico de servicios y actividades asociadas", plantea dentro de los proyectos, programas o instrumentos a incluir, y en relación a iniciativas que pueden potenciar a un territorio náutico, se destacan los siguientes elementos:

- PTI Turismo Siete-lagos.
- ZOIT (como zonificación indicativa y de fomento a iniciativas turísticas)
- Construcción Infraestructura Muelle Turístico Municipal.
- Construcción de Servicios Públicos Balneario Municipal de Panguipulli.
- Construcción de Botadero Lanchas en Choshuenco y Coñaripe.
- Programa de Desarrollo de Productos Turísticos Tradicionales e Intereses Especiales. (el cual se enmarca dentro de los interese de la Política regional de turismo)
- Subprograma Desarrollo Pesca Recreativa.
- Subprograma Región de Los Ríos complemento precordillerano con cuenca Lago Ranco, Paso Hua-Hum y Valdivia.
- Subprograma Binacional, Cuenca lacar Valdivia y paso Hua-Hum y Carirriñe.
- Subprograma Comité de Pesca Comunal.

Los aspectos relevados y de interés hacia un territorio náutico, son 3: (I) Desarrollo Económico Local Sustentable, en el cual destaca el proyecto para habilitar el eje Lanco-Panguipulli para el uso turístico, (II) Desarrollo Turístico, de servicios y actividades complementarias, donde el Incorporar un programa de difusión Inter.-regional de la oferta turística de Panguipulli y sus alrededores, destaca como una iniciativa que puede potenciar el turismo y con ello la actividad náutica relacionada y (III) Conectividad, Infraestructura y Servicios, donde ampliar e Integrar la ruta Coñaripe - Liquiñe a la ruta inter-lagos y habilitar y mejorar el acceso a los principales atractivos naturales presentes, como Volcán, **orillas de playa**, senderos, etc.

A manera de síntesis, Panguipulli dispone de los recursos naturales para poder potenciar a la actividad náutica y establecerla dentro de sus consideraciones para el turismo y el deporte. Se deben buscar las correctas instancias de participación del ente privado y público para concretar los proyectos antes detallados, los cuales se centran en desenvolver la actividad náutica mayormente en los cuerpos lacustres con la implementación de infraestructuras y el deporte.

PLADECO COMUNA DE RÍO BUENO

La comuna de Río Bueno, presenta solo algunas consideraciones como actividades náuticas – dado por su condición de ciudad central – el enfoque que se da, es deportivo y referido a actividades en el río.

Dentro de lo destacado, la infraestructura deportiva y recreacional propuesta en el instrumento, busca ampliar la inversión en los sectores rurales y se potenciar la gama de actividades deportivas mediante la instrucción de otras especialidades deportivas y relacionarlas en torno al río Bueno. Para ello, el ítem de "desarrollo económico" dispone en su 4° programa "Potenciar a la comuna como un destino turístico sustentable y vinculado a los recursos naturales y culturales del territorio", donde uno de los objetivos es Incluir las potencialidades del río en proyectos turísticos que se desarrollen en la comuna.

Los planes de acción considerados, disponen Lineamientos que apuntan a un desarrollo más específico de un aspecto relevante en la comuna; se estos se desprende la idea de "Instalar al ámbito del desarrollo económico como uno de pilares

estratégicos de la gestión municipal" donde el objetivo se centra en Definir una política para el desarrollo del sector turismo con identidad y acorde al desarrollo sustentable – lo cual tiene relación con la política regional de turismo vigente – para lo cual se plantea elaborar plan de desarrollo del turismo de Río Bueno, donde la inclusión del borde fluvial para el desarrollo de las actividades toma mayor realce. Otro de los planes apunta a "Fomentar, en los diversos grupos etarios, la vida sana y el respeto por el medioambiente mediante uso de los recursos disponibles en el territorio" donde las principales acciones son Proveer de monitores deportivos de diversas disciplinas para la práctica del deporte y esparcimiento, incluyendo actividades guiadas en el río y presentar proyectos de recuperación o construcción de nueva infraestructura deportiva y recreativa.

La comuna busca con ello dotar a su borde fluvial de un rol turístico y deportivo que pueda servir como espacio público y para el esparcimiento de la comunidad, donde el río pueda adquirir mayor relevancia y ser un elemento icónico que participe del quehacer cotidiano y transfórmalo hacia futuro como con eje propulsor de inversión y polo turístico que se articules con las política regionales a través del desarrollo territorial integrado y sustentable con la Implementación de un plan integral de recuperación de circuitos fluviales en los que el río Bueno sea una de las rutas consideradas importantes en la región.

PLADECO COMUNA DE VALDIVIA

El instrumento de Valdivia, es el más amplio de la región vigente en el periodo 2011 – 2014. Yendo específicamente hacia aspectos vinculados hacia el desarrollo náutico en la comuna, el diagnostico local lo define en su parte de "Economía Local" al Turismo como uno de los ámbitos o eje importante en el desarrollo comunal en el cual:

> *…destacan los negocios vinculados al turismo fluvial-lacustre, náutico, de naturaleza (Selva Valdiviana y cuencas, etc.), de congresos, negocios e incentivos, pesca recreativa, turismo aventura, etc., la gastronomía (asociada al turismo, productos agrícolas y pesqueros locales), turismo rural (agroturismo), cultural y patrimonial, rutas especiales, etc.*

Por otro lado, se presentan ejes relevantes desde el punto de vista náutico, dentro d los cuales los "Ámbitos de desarrollo económico local", como turismo de Intereses especiales (turismo ligado a la Naturaleza, el sello fluvial y cultural de la Región. Su trayectoria se basa en tres destinos: Panguipulli, la Cuenca del Ranco y Valdivia – Corral) y la industria naval y metalmecánica (actividad es muy especializada y de alta tecnología, involucra grandes inversiones y competencias calificadas en recursos humanos, que se traducen en estándares productivos de elevada calidad, reconocidos a nivel internacional. La actividad se localiza principalmente en la ciudad de Valdivia, y no se integra regionalmente en forma potente a una cadena productiva) figuran como los más relevantes y relacionados con una estrategia para potenciar un territorio náutico.

Respecto al deporte, el diagnostico presenta buenos indicadores en términos de equipamientos en relación a los habitantes, siendo como nuevo propósito la implementación de fondos para lograr "especificidad" de las actividades deportivas, dentro de las cuales la actividad de Remo figura como una de las más relevantes, donde proyectos como Mejoramiento Infraestructura Escuela de Remo Valdivia. Y el CAR náutico (actualmente construido), son iniciativas propulsoras del desarrollo náutico en Valdivia

El diagnóstico del medioambiente y en relación al desarrollo náutico, reconoce las zonas de

preservación ecológica, las zonas protegidas, las áreas de riesgo ambiental, la situación ambiental de los principales ecosistemas naturales y los ecosistemas acuáticos, donde destaca la presencia del Santuario de la Naturaleza Río Cruces (Carlos Anwandter): el cual corresponde al humedal formado por el hundimiento de terrenos agrícolas debido al terremoto de 1960 y su posterior anegamiento con las aguas de los ríos Cruces y Chorocamayo. Esta condición configuró un ecosistema único en la zona el cual fue colonizado por plantas acuáticas creando este ecosistema que sirve de refugio a numerosas especies especialmente aves acuáticas. Su condición de conservación limita la ocupación plena de las aguas del río, debiendo considerar intervenciones de muy bajo impacto para poder articular una iniciativa que beneficie y fomente su visita desde la actividad náutica. Tomando este mismo parámetro, los ecosistemas acústicos presentes como los humedales en torno a los diferentes ríos de la zona, espacios que limitan la intervención pero pueden complementar a través de su valor paisajístico con la actividad náutica a potenciar.

De acuerdo con este diagnóstico, el instrumento considera desde el punto de vista socio-espacial a Valdivia como un complejo urbano, social, cultural, medioambiental y económico identificado con las grandes ciudades, de ahí la importancia de definir una visión de futuro vinculada al desarrollo de la ciudad, o más concretamente a un modelo de ciudad y de sociedad.[97]

La visión a futuro definida por el instrumento ha sido expresada de la siguiente manera:

> *Comuna respetuosa de sus tradiciones, preocupada del medioambiente y recursos naturales renovables, promotora de la calidad de vida de sus habitantes, proveedora eficiente de productos y servicios a la región e interesada en el desarrollo de la ciudad a escala humana.*

Esta fue validada por representes de las organizaciones comunitarias, arrojado los como los más altos aspectos a considerar: (I) identidad propia, respetuosa de su tradición histórica, cultural y arquitectónica y (II) conservar la belleza del paisaje natural, proteger el mar ríos y playas, bisques y medio ambiente.

De estos aspectos se debelan algunas ideas-fuerza, dentro de las cuales el no diluir su identidad en lo regional, ni en lo nacional donde Valdivia sea reconocida como una ciudad de gran belleza paisajística y con actividades colectivas identitarios únicas. Se valora la existencia de símbolos urbanos claros y convocantes, que junto a los elementos naturales y distintivos del paisaje como la trama fluvial, fortalezcan la identidad comunal y la identificación del ciudadano. Otra de las ideas fuerza destacadas hacia lo náutico es la mantención, cuidado y protección de un medioambiente equilibrado y sano. La ciudad debe desarrollarse en forma armónica con el medioambiente, lo cual implica crecer pero mitigando el impacto que se tiene sobre el paisaje natural de la zona, haciendo énfasis en las zonas del santuario de la naturaleza y los humedales, espacios “náuticos” que deben ser respetados y complementar con el fomento de la actividad.

Como resultado de esto; la sumatoria de las distintas variables y consideraciones por parte de la comunidad de cuenta del Turismo como el eje central y de mayor relevancia para el desarrollo comunal, dentro del cual se inserta la actividad

97 Prospectiva. PLADECO comuna de Valdivia, 2011-2014. pp 287

náutica a fomentar como una de las líneas a seguir para concretar y potenciar este aspecto. Este resultado se puede ver en la siguiente gráfica:

GRÁFICO 12: VALORACIÓN ÁMBITOS ECONÓMICOS PARA EL DESARROLLO. PLADECO, PROSPECTIVA COMUNAL. 2011-2014
Fuente: Elaboración Propia

Considerando estos aspectos como los más incidentes para desarrollar la actividad náutica de mejor manera, el instrumento desarrolló escenarios prospectivos en tres líneas, en donde el escenario más optimista deja a la actividad náutica más relacionada a servir como alternativa de conectividad por las principales vías fluviales de la zona y la conexión con el extranjero, dejando el turismo de lado y concentrándola más bien en una nueva ruta de transporte.

Por último, el instrumento define desafíos estratégicos de la visión de futuro, obteniendo 6 líneas de competitividad, las cuales contienen algunos aspectos relevantes para poder fomentar la actividad náutica a futuro. En primer lugar la "Competitividad territorial-urbana" plantea como línea de desarrollo dar valor a las ventajas competitivas estáticas de la ciudad y el territorio, tales como la localización, la aglomeración, la red de servicios, el transporte público, fluvial, estándares medio-ambientales aceptables.

Por otra línea de competitividad "social y cultural", plantea a Valdivia con un carácter pluricultural y cosmopolita de ciudad, valorando la identidad y preservando el patrimonio natural histórico y cultural de ser una ciudad con una impronta fluvial, turística y silvo-agropecuaria en el sur de Chile. En resumen una ciudad moderna, sustentable, pero con identidad propia y un profundo sentido de pertenencia de sus habitantes.

En la Competitividad "económica y productiva", pone al turismo como una actividad que dinamiza el desarrollo comunal como una industria capaz de crear links hacia adelante y hacia atrás. Plantea elevar la oferta local para el ocio y la recreación, fijando estándares de calidad más elevados y transversales a la industria, complementado con el ornato, el aseo, la mantención del patrimonio público y privado, el hermoseamiento de los espacios públicos, limpieza de escombros y desechos voluminosos en algunos sectores de la ciudad, siendo indispensable en el turismo del área fluvial y sus bordes. Este desafío apunta a que Valdivia disponga de más servicios y más producción con alto impacto en el empleo.

Por último, la Competitividad "eco-ambiental", plantea la aplicación de políticas de protección que controlen tanto la acción en el medioambiente como en los ecosistemas, para mantener la capacidad de carga de estos (capacidad de la naturaleza para absorber y recomponerse de la acción antrópica), ello potenciaría la actividad náutica, al mantener un equilibrio que beneficie la actividad en relación a los ecosistemas en los cuales se desarrolla.

El reconocimiento de estos elementos permitió desarrollar "lineamentos estratégicos" que guíen el desarrollo de la comuna en una línea específica, que en complemento con los demás enfoques, logran un desarrollo integral. No obstante los aspectos aquí relevados tienen incidencia en las áreas del transporte y el turismo fluvial, y los espacios públicos que dan hacia el río, siendo estos los elementos que mayor incidencia tienen desde el punto de vista náutico.

Dentro de estos el Lineamiento Estratégico 1: "La habitabilidad, calidad y gestión de los espacios públicos", hace mención a una serie de aspectos a los que la comuna puede apuntar para generar un desarrollo más acucioso que apunte a solucionar inconvenientes urbanos y requerimientos sociales como prioridad. Uno de los elementos a los que apunta es el transporte, planteando evaluar al

transporte Fluvial como una real alternativa para la ciudad y no solo como un complemento o actividad más ligada al turismo. Para ello una de las iniciativas es evaluar los puntos intermodales que pueden ser áreas en donde los circuitos de transporte público se complementes y amplíen la red de conectividad que hoy existe en Valdivia. Por otro lado y vinculado a los espacio públicos, uno de los lugares de mayor relación con el río es el Balneario de Collíco, el cual se pretende recuperar y potenciar con el desarrollo de proyectos de pavimentación y mobiliarios que hermoseen el borde fluvial. Con ello se pretende reforzar la relación con el río y consolidar espacios relevantes para la identidad de la comuna y esparcimiento de su gente.

Otro de los Lineamientos presentes en el instrumento como Economía y Productividad Local con Generación de Empleos, plantea al turismo fluvial, cultural y gastronómico como una actividad que "marca el sello de Valdivia", la cual debe ser potenciada a través de la capacitación de personal, lo cual generaría empleos en una línea de mayor productividad y rentabilidad para el turismo.

A manera de síntesis, el PLADECO de la comuna de Valdivia desde el punto de vista náutico, da como a la actividad Turística como la más relevante – y desde el punto de vista de la comunidad – siendo el eje central del desarrollo. En esta línea el turismo de intereses especiales es un aspecto a desarrollar con lo cual también se pueden potenciar servicios complementarios.

La red fluvial presente en la zona, es una de las potencialidades que favorecen al turismo. Así también actividades y áreas específicas como el deporte náutico – específicamente el remo – y espacios como el Santuario de la Naturaleza, se presentan como elementos relevantes en el desarrollo de la actividad fluvial, que pueden potenciar la actividad náutica y el turismo y complementar en líneas del turismo especifico que se busca desarrollar, procurando un complemento con normas que resguarden las zonas y se dispongan áreas óptimas para el desarrollo de las actividades.

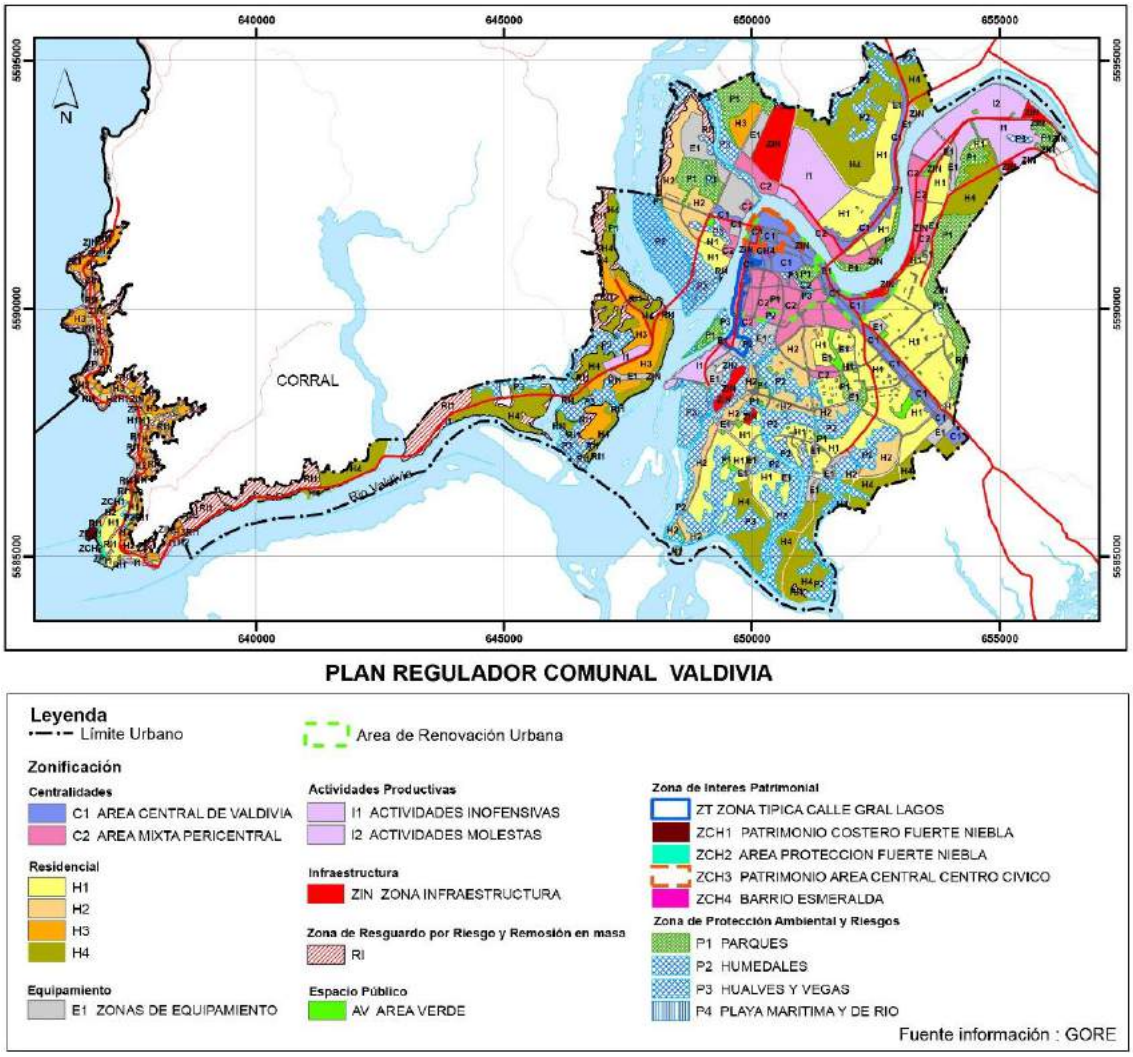
Para ello, los esfuerzos del instrumento se plantean en dos líneas principales, el transporte y el turismo, siendo las alternativas que dan los ríos las que se pretenden aprovechar. Los lineamientos que plantean se orientan a poder generar alternativas de transporte en torno a ellos y recuperar los bordes fluviales con espacio públicos así como también la recuperación de espacios como balnearios. Por otro lado, los lineamientos del turismo, plantean un mayor desarrollo del turismo fluvial, donde pueden generarse actividades productivas y fuentes laborales nuevas, que amplíen la oferta con personal capacitado.

El PLADECO dispone estas dos líneas como las principales para potenciar la actividad náutica, sin embargo esta no se presenta como uno de los aspectos relevantes tácitamente, sino más bien como una línea de las tantas que puede beneficiar al turismo. No obstante la relevancia de la trama fluvial es un elemento importante, y como uno de los espacios en donde el turismo, el transporte fluvial – como alternativa a evaluar – y los proyectos de espacio público se disponen a generar un espacio de uso público que realce la presencia de los ríos como elementos significativos y parte de la identidad de la comuna.

PRC Y SECCIONALES

VALDIVIA Y SECTOR NIEBLA

El área urbana más extensa de la región corresponde a la ciudad de Valdivia, alcanzando una regulación hasta el sector de Niebla en la boca norte de la desembocadura del río Valdivia. Su plan regulador vigente y publicado en Noviembre de 1988, mantiene dentro de su límite urbano el área centro de la ciudad, la isla Teja, el sector Collíco y Corvi por en oriente, por el sur hasta el sector de Angachilla y Guacamayo, por el norte hasta el sector de Las Animas y hasta el sector de Niebla en el Poniente incluyendo la rivera norte del río Valdivia.



CARTOGRAFÍA 42: PLANO DE ÁREAS REGULADAS EN SECTOR I, INSTRUMENTO REGULADOR DE LA COMUNA DE VALDIVIA HASTA SECTOR NIEBLA.
Fuente: Elaboración propia

Principalmente el casco antiguo de la ciudad y su área pericentral (C-1 y C-2 respectivamente) presentan hacia el borde una franja de "renovación urbana" haciendo mención a los espacios de costanera hacia el río Calle-Calle y Valdivia, lo cual restringe la ocupación de los espacios con edificación y mantiene un borde público hacia los ríos, no obstante da lugar a infraestructuras e instalaciones que fomenten actividades recreativas. Esta franja se extiende desde la antigua Estación de Trenes bordeando el casco urbano hasta la calle Bueras, pasando por la zona típica de Gral. Lagos – la cual resguarda su condición original y restringe intervenciones en la zona delimitada como tal, lo cual puede limitar las posibilidades de instalar infraestructura que escape a los parámetros arquitectónicos definidos. Esta franja no se presenta en el sector sur-oriente de la isla Teja (hacia el río Valdivia) donde las zonas de centralidades, habitacionales y de equipamientos se vuelcan directamente hacia el río.

Desde el punto de vista náutico, los más relevantes son las áreas de borde río que este instrumento regula, contrastando con las posibilidades que este mismo brinda para el futuro desarrollo de la actividad. Los bordes regulados corresponden al río Valdivia y río Calle-Calle. A este último el plan regulador dispone en su ribera sur – específicamente en el sector de Collíco – zonas de desarrollo industrial que permite industrias molestas (específicamente usos como, industrias, almacenamiento, talleres y bodegaje) sin contar con un área buffer entre el río y dichas zonas. En primera instancia, esta condición se ve como una posición desfavorable hacia el río, ya que no proporciona mayores oportunidades de complementar actividades náuticas en función del deporte, el turismo y la identidad de la ciudad hacia el río. No obstante, puede ser un espacio apropiado para disponer armadurías y astilleros como industrias vinculadas hacia actividades náuticas productivas; que en relación a otros puntos geográficos, su desarrollo en aguas dulces son preferentes por sobre industrias que se desarrollan en agua salada. Así también las zonas I-1 que se vuelca hacia el río, en el sector de las Ánimas, Algunos puntos en el sector Niebla y la empresa Alwoplast S.A., en el sector de Puerto Pelicano, puedes ser áreas más bien relacionadas a lo náutico desde lo productivo.

Por otro lado, se reconocieron zonas en las cuales la condición del río se desea mantener y resguardar de otros usos, como lo son las áreas P-2, P-3 y P-4 (principalmente las vinculadas a los bordes de río y marítimo) donde los humedales existentes limitan la ocupación de los espacios de borde. Estos principalmente en los ríos Cruces, Cau-Cau y Valdivia en el sector Guacamayo

Generalizando, en puntos específicos, tanto hacia el río Calle-Calle (tramo norte de la ciudad) y en el río Valdivia y en el sector de Torobayo, hacia el río Valdivia, se dispone una zona de infraestructura para estación intermodal (Zin-1) que pueden ser áreas vinculantes desde el río hacia la ciudad, y conformar e integrar a la red de transportes urbanos. Los bordes en contacto con el río Valdivia en el sector Torobayo y el borde del sector Cutipay, presentan la zona H-4, que corresponde a una zona habitacional de baja densidad (siendo una zona que posibilita instalar infraestructuras de índole privada hacia el río, dentro de los parámetros normativos respectivos). Hacia el sector de camino a Niebla y se marcan franjas hacia el río Valdivia y las laderas de los cerros colindantes como zonas de riesgos de remoción en masa en tres escalas – Ri-1, Ri-2 y Ri-3 – limitando la ocupación de estos bordes; zonificación que se mantiene hasta llegar a la zona de Niebla, donde las laderas son menos pronunciadas y no presentan riesgos, siendo determinadas como zonas habitacionales H-1, H-2 y H-3. No obstante estas zonas se retiran de los bordes hacia el río Valdivia, al cual se destinan zonas industriales para las actividades portuarias, restringiendo los espacios de playa a pequeñas zonas. Ya hacia el norte de este sector la tendencia de laderas pronunciadas hacia el río se mantiene y alterna con zonas de playa lo cual llega hasta el sector de punta Loncoyen, donde ya corresponde a un borde marítimo.

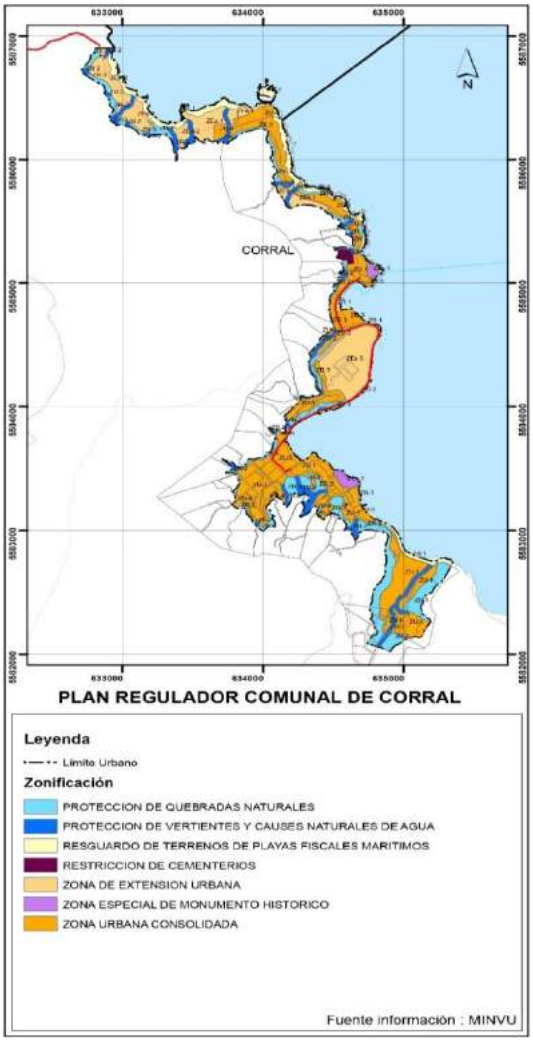
CORRAL

El sector de Corral corresponde a un asentamiento que se posiciona al borde sur de la desembocadura del río Calle-Calle, con una importante historia desde la colonización como un punto estratégico en el acceso al río y hacia el interior de Valdivia. Es una comuna desde el año 1995 contando con una regulación de su zona consolidada la cual zonifica espacios que limitan con el mar.

Dentro de sus consideraciones más relevantes son las zonas que posee en el borde marítimo indicadas como "zona especial de monumento histórico" la cual pretender preservar y resguardar de usos a los fuertes españoles que datan de mediados del siglo XVII.

Si bien es una zona costera, normativamente su espacio se ve condicionado a la geografía del borde marítimo y el cerro que contiene a la mancha urbana. En este espacio se dispone el asentamiento, dentro de las zonas ZU – 1, 2 y 3 no obstante esta zona tienen presenta relación directa con el borde costero solo en algunos tramos que por condición geográfica, las laderas se presentan como zona de riesgos y donde está presente, limita la relación de la zona urbana consolidada con el litoral costero. Cuando esto ocurre es por el desarrollo de actividades productiva en relación al mar como caletas de pescadores o puntos donde se constituye un área de playa. No obstante, las áreas residenciales que posibilitan vivienda se retiran hacia los espacios más cercanos al cerro, ya que la zona ZR-1 restringe usos residenciales en el borde por el peligro de las laderas hacia el mar y limita la proyección urbana en espacio de borde de mar, lo cual deja limitadas opciones de ocupación de este límite para las zonas residenciales y de expansión las cuales se distribuyen a lo largo de la comuna pero contenidas por las zonas que restringen la ocupación de las laderas.

Las zonas que posibilitan definir playas, se demarcan como resguardo de terrenos de playas fiscales marítimos, los que definen usos como equipamiento de: áreas verdes, jardines, juegos infantiles, quioscos, pérgolas, muelles y otras obras complementarias de esta naturaleza, restringiendo usos que produzcan efectos deteriorantes del tipo auditivo, visual, olfativo y contaminante, siendo espacio vinculantes con actividades náuticas locales como pesca artesanal y caletas de pescadores.



CARTOGRAFÍA 43: PLANO DE ÁREAS REGULADAS EN SECTOR I, DE BORDE LA DESEMBOCADURA DEL RÍO VALDIVIA, CON INSTRUMENTO REGULADOR DE LA COMUNA DE CORRAL.
Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, existen zonas destinadas a la conservación de los recintos considerados monumentos históricos definidos con la zona ZEs-1 correspondientes a los fuertes españoles del sector

de Amargos y el Castillo san Sebastián de la Cruz. Al ser zonas de conservación estos espacios son restrictivos y se rigen según la ordenanza bajo la ley 17.288/70 del ministerio de educación, sin embargo su presencia y conservación entregan identidad al sector; siendo una zona definida para su conservación, esta puede complementar actividades turísticas que puede ser vinculantes hacia actividades náuticas, generando una retroalimentación del público visitante.

LAGO RANCO

En el sector II, el lago Ranco (lago más extenso de la región y tercero a nivel nacional) presenta tres áreas urbanas[98] en sus espacios de borde: 1 – Futrono, 2 – Bahía Coique y 3 – Lago Ranco, siendo los dos primeros mencionados, parte de un mismo instrumento referido a la comuna de Futrono y el tercero perteneciente a la comuna de Lago Ranco.

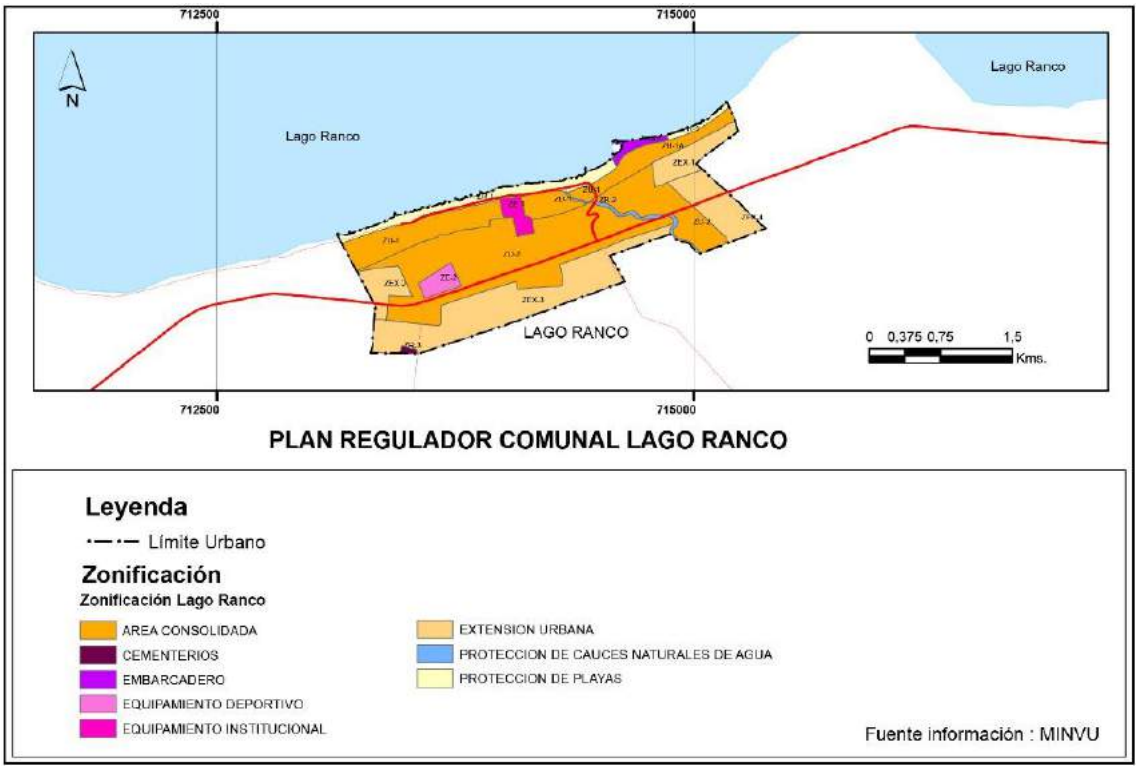
Estos planes reguladores se encuentran vigentes; en Lago Ranco desde publicado en diario oficial en el año 1996 y en Futrono desde 1997, el cual se está trabajando en un proyecto de actualización del instrumento regulador.

En la zona sur del lago, el sector urbano de Lago Ranco, las áreas consolidadas o de mayor densidad se concentran en el área central del área regulada, dejando hacia las áreas de borde de lago, zonas de protección de playa y una zona específica de "embarcadero":

- En el sector de borde lacustre se dispone una franja longitudinal al borde lacustre; al zona ZR-1, zona de protección de playas la que presenta usos de Equipamiento: Parques, Plazas, Miradores, Jardines, Juegos infantiles, Muelles de paseo, Ramblas y multicanchas al aire libre, quioscos y pérgolas, solo para venta de diarios y revistas, artesanías, suvenires, helados, bebidas, cigarrillos, galletas, caramelos, etc. restringiendo los usos aquí no mencionados. Esta disposición posibilita generar mejores instancias para actividades recreativas que puede ser de índole náutica.
- La zona de embarcadero ZE-4ª, presenta usos solo relacionados con la actividad propia del muelle, restringiendo los aquí no mencionados, dando cuenta de la relevancia de esta sector normativamente.

Las zonas mencionadas anteceden la relación directa de zonas consolidadas tales como ZU-1 y ZU1A las que presentan una condición más mixta en sus usos pero con la salvedad que los equipamientos aquí especificados se enfocan también hacia el turismo y esparcimiento – especificando una zona gastronómica en ZU-1 – dejando de lado los equipamientos de salud, educación y servicios. Esta condición favorece y potencia los usos detallados para los espacios de borde, siendo complementarias a la actividad que se pretende generar, lo cual crea un escenario normativamente favorable para la generación de un polo de atractivo náutico en la comuna de Lago Ranco y que acompañe al área urbana consolidada.

98 Cabe mencionar que dicha área presenta además otros sectores poblados de carácter más bien rural, los cuales no figuran como áreas urbanas reguladas por un instrumento planificador.



CARTOGRAFÍA 44: PLANO DE ÁREAS REGULADAS EN SECTOR II, DE BORDE DEL LAGO RANCO, CON LOS INSTRUMENTOS REGULADORES EN LAGO RANCO, FUTRONO Y BAHÍA COIQUE.
Fuente: Elaboración propia

FUTRONO Y BAHÍA COIQUE

Siguiendo por el borde norte del lago, la comuna de Futrono, se centra en el sector más poblado de la comuna y desarrolla un seccional para el sector de bahía Coique, que se ubica al sector oeste de Futrono.

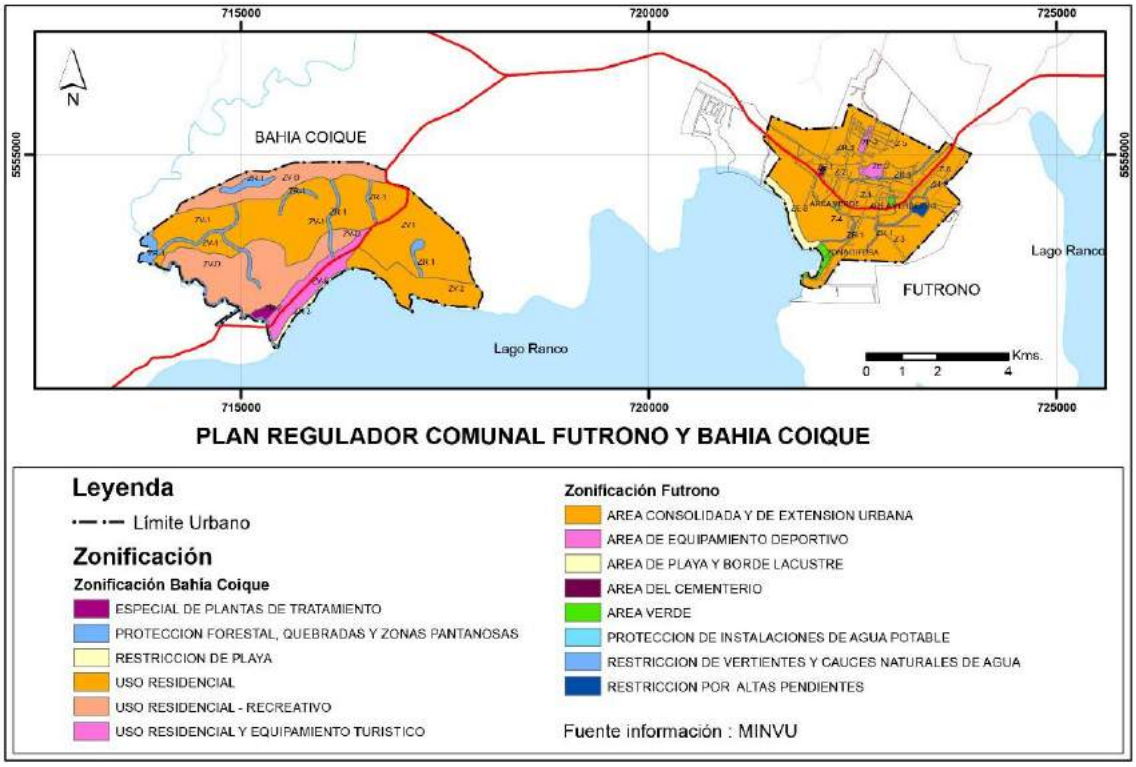
En mayor proporción, estas áreas urbanas muestran zonas de uso residencial o habitacional – determinada por una zona consolidada sumado a zonas de extensión de la misma – dejando pequeñas porciones de suelo para otros usos específicos. No obstante, en relación hacia los bordes de agua, ambos sectores presentan una zona de playa o borde lacustre como una delgada franja hacia el lago:

- El área de Futrono presenta la zona ZE-3, zona que comprende el borde lacustre y contempla usos permitidos de recreación y esparcimiento asimilándose a un "parque urbano". Con ello, restringe los usos no mencionados como permitidos.
- En el sector de bahía Coique, el espacio de playa – determinado como zona de restricción de playa – la zona ZR-3 presenta usos de Equipamiento a escala comunal de esparcimiento y turismo; deportes náuticos (marinas, muelles, embarcaderos), siendo una zona reglamentada que favorece usos de carácter náutico en el borde lacustre. Así también, esta zona antecede una de uso residencial e interés turístico, que si bien se rige más bien hacia la vialidad que lo conecta, es una zona complementaria a la del borde de lago, posibilitando en ella un uso mixto que alimente de residentes y

equipamiento que sirvan a la actividad náutica. Así, el área regulada por el instrumento se ve potenciada por los usos definidos en el borde del lago y posibilita mejores condiciones para la generación de actividades náuticas. No obstante, el sector de Bahía Coique mantiene un uso residencial – exclusivamente para viviendas – en el sector oeste de su bahía, siendo la única "zona residencial" que mantiene relación directa con el borde de agua. Si bien restringe los usos aquí no mencionados, el instrumento define que se consolide un área residencial pero en baja densidad, para lo cual dispone una superficie predial mínima de 5.000 m2 y con una vivienda por predio, limitando que se desarrolle como un espacio densificado y de mayor altura hacia el borde del lago.

En el caso del sector Futrono, presenta además un área verde que se extiende hacia la península la cual no presenta nomenclatura y queda como una zona difusa con un actual uso de parque. Sin embargo no presenta restricciones para su ocupación.

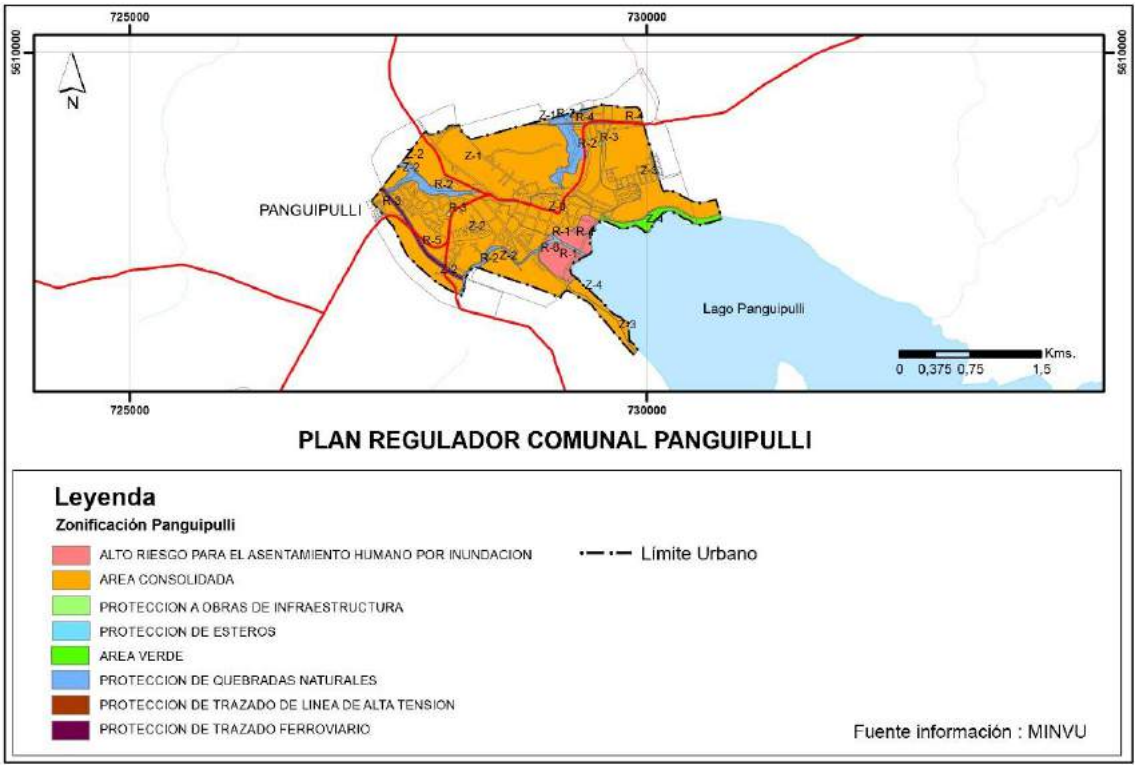
Para ambos sectores regulados, las áreas urbanas presentan otros usos hacia el lago, y contienen a la zona consolidada – o área de mayor densidad – lo cual restringe su relación directa con el cuerpo de agua y se rige a la zona urbanizada. Esta condición favorece usos de esparcimiento y recreación en los espacios de borde y genera mayores posibilidades para la generación de actividades náuticas. No obstante, no se debe dejar de lado la relación de estas zonas con las áreas urbanas existentes y propiciar una retroalimentación hacia estos espacios, ya que su mixtura de usos entrega espacios más ricos que pueden complementar estas actividades y presentar los equipamientos que potencien los usos náuticos.



CARTOGRAFÍA 45: PLANO EN DETALLE DE ÁREAS REGULADAS EN SECTOR II, DE BORDE DEL LAGO RANCO, ÁREA DE FUTRONO Y BAHÍA COIQUE.
Fuente: Elaboración propia

Ambas zonas hacia los bordes de agua del lago Ranco, las áreas urbanas reguladas mantienen mayoritariamente zonas que resguardan las playas y espacios específicos como áreas verdes o para infraestructuras como embarcaderos, limitando la relación directa de áreas consolidadas de usos residenciales, habitacionales o expansión de la misma hacia los espacios de borde lo cual posibilita proyectar el desarrollo urbano hacia áreas posteriores, siendo un escenario normativo que posibilita potenciar actividades para el esparcimiento por sobre otros usos en las áreas de borde

PANGUIPULLI



CARTOGRAFÍA 46: PLANO DE ÁREAS REGULADAS EN SECTOR III, DE BORDE DEL LAGO PANGUIPULLI, CON INSTRUMENTO REGULADOR DE LA COMUNA DE PANGUIPULLI.
Fuente: Elaboración propia

En el área 3, el lago Panguipulli presenta un área urbana hacia el sector oeste con la comuna del mismo nombre, con un plan regulador vigente desde 1990.

El sector urbano de Panguipulli, presenta mayoritariamente áreas residenciales, las cuales se dispersan hacia sectores interiores – dando cuenta que el desarrollo de la ciudad se da hacia su extremo norte – y no se relacionan directamente con el borde de lago. Para ello, se dispone la zona Z-4 que media entre área consolidada y el borde del lago:

- La zona consolidada Z-4, permite usos de Equipamiento: Esparcimiento y Turismo (excepción de quintas de recreo, hospederías y residenciales, Áreas Verde, restringiendo los usos aquí no mencionados. Esto deja una vasta zona óptima para el ocio y la generación de actividades en relación al lago, en donde

normativamente la actividad náutica puede ser favorecida como una actividad de esparcimiento y de desarrollo turístico. En contraposición a esto, el área aledaña hacia la zona consolidada, Z-3 posibilita vivienda pero en una condición de densidad media (con superficie predial mínima de 600 m2), lo cual puede beneficiar el desarrollo de un área de condición más mixta que permita usos y actividades complementarias a las áreas de esparcimientos dispuestas hacia el borde lacustre.

- Hacia el sector céntrico de la bahía hacia el sector urbano de Panguipulli, se dispone la zona de restricción R-1, Alto riesgo para el asentamiento humano por inundación – delimitada principalmente por las crecidas que puede tener el estero que desagua en el lago – para la cual se disponen usos para equipamiento de áreas verdes y deporte, restringiendo los aquí no mencionados.

Esta disposición, resguarda los usos de menor densidad en las áreas de borde y potencia los usos deportivos y de esparcimiento, retirando una ocupación de mayor densidad y consolidación en los espacios de borde y derivándola hacia sectores más retirados del borde, dando cuenta de que la ciudad pretende consolidar su borde lacustre con usos específicos, enfocados en el turismo, el deporte y el esparcimiento. Esto posibilita complementar las actividades que allí se desarrollan con el cuerpo de agua y poder así generar actividades de índole náutica.

MEHUÍN

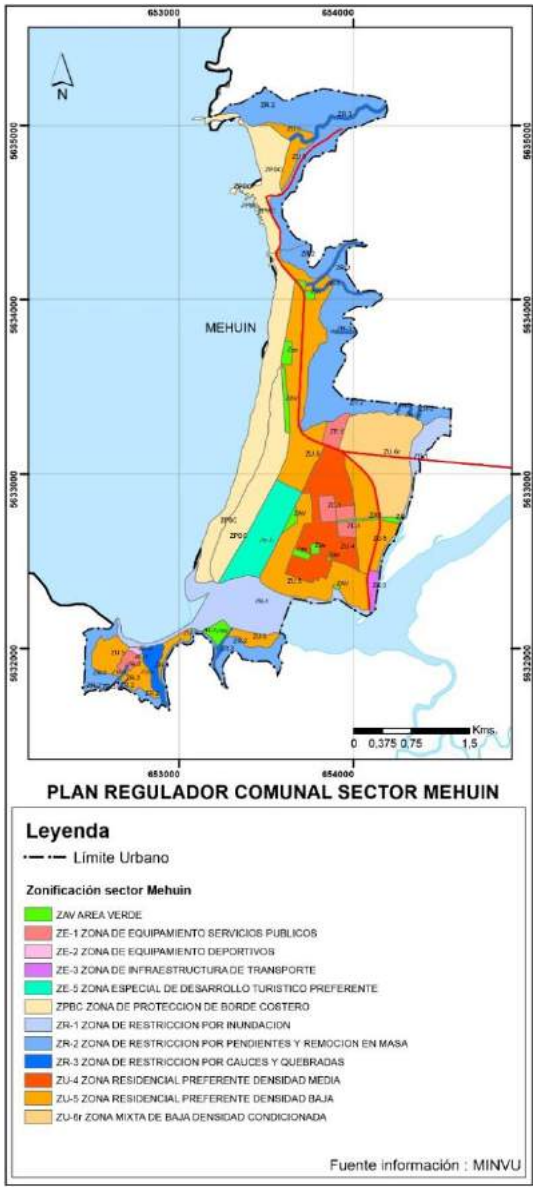
Dentro de la comuna de Mariquina, el sector de Mehuín en la comuna de San José de la Mariquina, es otro que mantiene un área regulada por un instrumento y referida hacia un borde marítimo. Ubicada en el sector norte en la desembocadura del río Lingue (o Mehuín), presenta un plan regulador vigente desde 2013 – antes de esto, la comuna de Mariquina contaba sólo con límites urbanos para su capital comunal; San José de la Mariquina y Mehuín, siendo la única comuna de los Ríos que no contaba con un plan regulador. El documento se trabajaba desde el año 2006, y considera una superficie total – entre los cinco sectores – de 848,2 hectáreas[99].

La zona urbana se concentra en el área norte de la desembocadura, delimitada por una extensa playa de norte a sur, la cual normativamente se determina como una "zona de protección de borde costero", con una superficies de 32.071 ha y alcanzando un ancho promedio de 200m desde la línea de borde de playa. Posterior a esta, se establecen zonas de desarrollo turístico y áreas verdes junto con zonas de uso residencial en baja densidad, dejando el desarrollo urbano más bien retirado del borde marítimo.

Hacia el sector sur del área regulada, se presenta una zona que regula el área de desembocadura del río Lingue, como una zona de restricción por inundación. No obstante, esta zona se extiende hacia la playa del lado sur de la limitando los usos y ocupación del espacio de borde para actividades de carácter náutico que puedan hacer uso del espacio de playa existente. Hoy en día se localiza la caleta de pescadores, la cual hace uso de este borde y antecede a la zona de residencial preferente de baja densidad. En este caso, la regulación pone como prioridad, el resguardo de las zonas naturales existentes y las zonas de riesgo, dejando a áreas más bien retiradas del borde para zonas residenciales y su expansión. Si bien las zonas residenciales pueden ofrecer una mayor mixtura en los usos hacia los espacios de borde, las eras protegidas como protección del borde costero potencian la playa

99 http://core.goredelosrios.cl Comuna de Mariquina cuenta con nuevo Plan Regulador. Junio 2013

como espacios para el esparcimiento y como un buffer entre las actividades que se relaciona directamente con el borde marítimo y el área urbana, pudiendo posibilitar equipamientos que complementen la actividad náutica y los usos del área consolidada.



CARTOGRAFÍA 47: ÁREAS REGULADAS EN SECTOR IV, CON INSTRUMENTO REGULADOR, SECTOR DE MEHUÍN.
Fuente: Elaboración propia

A manera de conclusión, pudimos apreciar que los instrumentos reguladores que se presentan en comunas con cuerpos navegables dentro de sus límites, toman como consideración – a manera general – conservar dichos espacios para usos de esparcimiento y equipamientos que complementen dichos usos y restringiendo los demás usos, detallando en algunos casos usos deportivos, recreativos o exclusivamente para algún tipo de infraestructura especifica de carácter náutico. Estos usos prevalecen por sobre áreas residenciales que pueden densificar los espacios de borde, lo que significa que la regulación favorecen el liberar esas áreas para poder generar espacios en donde la ciudad pueda volcarse para actividades de recreación y esparcimiento, sacando partido al potencial paisajístico que los cuerpos lacustres entregan. Esta condición se presenta como favorable normativamente si dicha zona resulta ser un polo atractivo para generar y desarrollar actividades náuticas ya que dichas áreas buffer entre lo urbano y el cuerpo de agua, son zonas vinculantes en donde se pueden llevar a cabo políticas de turismo que favorezcan la imagen de la ciudad y con ello posibilitar empleos, desarrollo de infraestructura, y relación entre actividades complementarias como el deporte y el esparcimiento.

ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO Y SU ENFOQUE HACIA UN TERRITORIO NÁUTICO

La Estrategia Regional de Desarrollo es un instrumento de acción para un Gobierno Regional y para todos aquellos que toman decisiones que afectan, de una manera u otra, a los asuntos colectivos o de interés general, como por ejemplo, las organizaciones sociales, las empresas y los sindicatos, entre otros.

El objetivo principal es focalizar y los esfuerzos y generar instancias estratégicas que fomenten el desarrollo regional en variadas escalas; más concretamente, el instrumento plantea el desarrollo regional como el resultante de la interacción de un conjunto de procesos más singulares, siendo cada uno una parte importante del engranaje económico, social, cultural y productivo de la región una condición. Para ello detalla que el desarrollo regional se centrara en seis aspectos:

- Una creciente autonomía decisoria
- Un proceso creciente de capacidad de captación y reinversión
- Una creciente inclusión social
- Una creciente conciencia ecológica
- Una creciente sincronía
- Una creciente percepción de pertenencia

Para este estudio es relevante el considerar la elección de estilos de desarrollo y la aplicación de los instrumentos correspondientes a ello, considerando una visión con responsabilidad colectiva con respecto al medio ambiente, calidad de vida y explotación de recursos, preservando el entorno y el medio natural regional. Esta política puede poner en valor el potencial marítimo, lacustre y fluvial de la región, formando parte del intangible colectivo y la identificación con su "ser" y con su "devenir", basada en la amplia historia náutica, su relevancia en el desarrollo y en la cristalización de un proyecto político regional, cohesionador y movilizador.

Si bien, el desarrollo deseado hacia el 2019, no detalla aspectos que se relacionen plenamente al desarrollo náutico, plantea aspectos que al ser potenciados pueden beneficiar esta actividad al generar una plataforma más amplia y consolidada para desarrollar las estrategias que permitan poner a la Región de Los ríos como un foco importante en el ámbito náutico nacional. Aspectos como:

- Un rol activo y modernizador de la institucionalidad pública regional, lo que derivó en una mayor efectividad de las administraciones locales, generando un sistema regional de centros poblados con tendencia a un mayor equilibrio territorial y funcional.
- Desarrollo regional sustentable, orientado a la puesta en valor y conservación de sus recursos naturales donde los cursos y cuerpos de agua de las cuencas de los ríos Valdivia y Bueno, el bosque nativo, tanto andino como la Selva Valdiviana, y el borde costero, se destacan como elementos ambientales distintivos de la Región,
- El trabajo asociativo entre el sector público, la sociedad civil y los centros generadores de conocimiento, articulados con el mundo productivo, generó una economía diversificada, eficiente y competitiva, con valor agregado y encadenamientos productivos.
- En el marco de la política internacional del país, la eficaz articulación de los actores regionales vinculados a la gestión y cooperación internacional fortaleció la capacidad de la Región de Los Ríos para interactuar, favorablemente, tanto en el entorno nacional como en el exterior.

Dentro de los lineamientos estratégicos[100] desarrollados en este instrumento presenta una serie de enfoques y objetivos estratégicos para el desarrollo regional; dese el punto de vista náutico podemos extraer a través de un barrido de los elementos que estratégicamente inciden de mayor manera en el desarrollo náutico a escala regional. Para ello se plantean algunas tendencias en torno a una línea de desarrollo específica, en la cual el "desarrollo territorial integrado y sustentable" plantea

> *El territorio regional estará plenamente integrado, conectado y comunicado. Los sectores rurales y centros urbanos se potenciarán equilibradamente en el territorio, contando con una mayor dotación de infraestructura, servicios y programas que los harán más funcionales para la población y el desarrollo local, fortaleciendo así las actividades productivas y de identidad regional. El uso de los recursos naturales responderá a consensos logrados dentro del ámbito de la conservación y donde el ordenamiento del territorio bajo un enfoque de sostenibilidad, permitirá una adecuada planificación y gestión de los recursos, en que la determinación y diversificación del potencial energético tendrá una alta prioridad para la Región.*

En él, el enfoque en desarrollar un sistema integrado de infraestructura potencia la actividad náutica y portuaria junto con el **aprovechamiento de los recursos naturales y a la hidrografía como un elemento importante en el sistema de conectividad regional**. Con la incorporación de criterios de sustentabilidad a los procesos de desarrollo en el ámbito territorial, apoyado con información actualizada y pertinente a la realidad regional, serán cada vez más pertinentes y necesarios para orientar las decisiones de inversión en la Región.

Desde el punto de vista estratégico y en relación a un territorio náutico, se plantean los siguientes objetivos:

5. Integrar a las zonas rurales con aptitudes turísticas y productivas ubicadas particularmente en el borde costero y en sectores andinos.
6. Dotar de recursos financieros, infraestructura y programas que aseguren la conectividad regional para el transporte de bienes y personas.
7. Articular y generar instrumentos de planificación y gestión territorial para inducir el adecuado manejo de los recursos naturales, promoviendo el bienestar de la ciudadanía y orientar las inversiones públicas y privadas.

En la línea de la economía regional; **el capital humano, asociatividad e innovación** plantea que:

100 Desarrollo territorial integrado y sustentable. Estrategia Regional de Desarrollo 2009-2019_Gobierno Regional de Los Ríos. Pp. 56

La Región de Los Ríos se distinguirá como un territorio que abordará eficazmente los requerimientos de la sociedad regional, nacional y global, en base al conocimiento, formación y desarrollo de las capacidades de su gente, innovación y construcción de eficientes redes sociales, tecnológicas y productivas, fomentando una cultura de la responsabilidad social y cooperación entre los actores regionales, y que enfatice la sustentabilidad del sistema económico regional. Se promoverán entornos favorables para el emprendimiento, la asociatividad y el encadenamiento de sus empresas de menor tamaño, logrando mayores grados de competitividad, diversificación, agregación de valor, calidad y excelencia reconocida y certificada en sus productos, servicios y procesos, lo que permitirá generar más y mejores fuentes laborales. Estos esfuerzos estarán concentrados principalmente en consolidar a la Región en el turismo de intereses especiales, en su producción primaria e industrial de los sectores agroalimentario, pesquero y forestal, en dar un salto cualitativo y reconocible en su industria creativa, de la cultura y el conocimiento y en potenciar su industria naval y servicios metalmecánicos asociados.

Esto se fundamenta este desarrollo en la base económica de la Región de Los Ríos está sustentada en sus ricos y diversos recursos naturales renovables (forestales, agropecuarios, hidrobiológicos y turísticos), y en su tradicional industria, que junto a la construcción naval, se caracteriza por tener empresas líderes a nivel nacional e internacional. Aquí la actividad de producción de infraestructura equipamiento náutico se destaca como representativo y forma parte del quehacer cotidiano regional, en donde su desarrollo puede significar una línea significativa para la identidad del territorio.

Como elementos estratégicos para el desarrollo se plantean:

- Aumentar la competitividad de las Empresas de Menor Tamaño (EMT) mediante el fortalecimiento de la asociatividad, encadenamiento, diversificación, agregación de valor y calidad, concentrando esfuerzos en los ejes económicos más promisorios para alcanzar los siguientes resultados:
  - Un sector de la pesca artesanal con sistemas de manejo basados en la diversidad y la sustentabilidad, que fortalezcan el encadenamiento productivo mediante la aplicación de estándares adecuados de calidad y seguridad alimentaria.
  - Una industria creativa, de cultura y conocimiento, con mejores herramientas para el desarrollo de negocios, con un alto componente de investigación y desarrollo e innovación empresarial.
  - Una industria naval y servicios metalmecánicos asociados, con un mayor encadenamiento empresarial, modernización tecnológica y formación de capital humano avanzado.

Dentro de las indicaciones más específicas, se definen **las líneas de acción y proyectos estratégicos**, las cuales se presentan dentro de variadas tendencias de desarrollo.

- **Desarrollo territorial integrado y sustentable**

LÍNEAS DE ACCIÓN	PROYECTOS ESTRATÉGICOS
OBJETIVO 1	Integrar a las zonas rurales con aptitudes turísticas y productivas ubicadas particularmente en el borde costero y en sectores andinos", para lo cual establece proyectos estratégicos repartidos en variados sectores del territorio dentro de una línea de acción específica
Plan integral para la conectividad y puesta en valor del sistema lacustre regional.	Red Interlagos, estructurada a partir del Circuito Panguipulli SieteLagos y del Circuito Lago Ranco, involucrando obras viales, portuarias, de borde lacustre e integración rural.
Integración del territorio costero regional.	Proyecto de construcción de la ruta costera a lo largo del territorio regional, potenciando la belleza escénica, circuitos turísticos e incorporando localidades rurales.
Implementar un plan integral de recuperación de circuitos fluviales.	Evaluación del circuito Lago Ranco - Río Bueno - La Barra: propuesta de rehabilitación. Potenciamiento de la red de circuitos fluviales del río Valdivia y sus afluentes para el turismo náutico y la industria naval.
Acción pública integrada, para dotar de infraestructura a territorios de mayor vulnerabilidad.	Plan Maihue. Plan Mehuín - Misisipi.
OBJETIVO 2	Dotar de recursos financieros, infraestructura y programas que aseguren la conectividad regional para el transporte de bienes y personas.
Fortalecer el Plan de Conectividad Austral para el transporte público lacustre – marítimo – fluvial en la Región.	Circuito de barcazas en Bahía de Corral (Niebla - Mancera - Corral), Lago Pirehueico (Puerto Fuy - Puerto Pirehueico) y Lago Ranco (Futrono - embarcadero Pichiquero en Isla Huapi - Puerto Sur en Isla Huapi). Reposición del terminal marítimo de pasajeros en Niebla. Mejoramiento de infraestructura de conectividad fluvial en localidades aisladas. Estudio de demanda para orientar el subsidio del transporte público en zonas rurales.
OBJETIVO 3	Estructurar un sistema de red de centros urbanos y localidades rurales que fomenten la integración y el equilibrio territorial promoviendo su desarrollo, la habitabilidad y la valoración de los espacios públicos.
Completar la interconexión pavimentada entre los 15 principales centros poblados de la Región.	Pavimentación tramo Panguipulli - Coñaripe - Liquiñe. Pavimentación tramo Valdivia - Corral. Pavimentación tramo Corral - La Unión. Pavimentación de tramo Máfil - Malihue (interconexión directa Máfil - Panguipulli). Pavimentación de tramo Panguipulli - Choshuenco. Pavimentación de tramo Los Lagos - Futrono (por Santa Laura). Pavimentación de tramo Futrono - Lago Ranco (circunvalación Lago Ranco).
OBJETIVO 4	Articular y generar instrumentos de planificación y gestión territorial para inducir el adecuado manejo de los recursos naturales, promoviendo el bienestar de la ciudadanía y orientar las inversiones públicas y privadas.
Implementar un sistema de Ordenamiento y gestión del territorio.	Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT) con capacidad de gestión, zonificación y coordinación del accionar público. Programa Zonificación de Uso del Borde Costero. Estudio territorial sobre los roles y aptitudes de las unidades que conforman el paisaje regional. Programa de apoyo a municipios para la formulación y aplicación de planes reguladores comunales. Fortalecimiento del plan de ordenamiento de zonas de interés turístico a través de directrices urbanísticas y constructivas que orienten la incorporación de materiales nobles de la Región.

- **Protección y promoción de la identidad patrimonial**

LÍNEAS DE ACCIÓN	PROYECTOS ESTRATÉGICOS
OBJETIVO 1	Descubrir y fortalecer la identidad local y regional para consolidar la diversidad cultural presente en el territorio, potenciando una plataforma virtual cultural.
Rescatar la identidad fluvial regional.	Construcción Bergantín Hermann. Identificación y evaluación de rutas fluviales navegables patrimoniales. Centro Náutico de Alto Rendimiento (CAR Náutico). Diseño e implementación de señalética fluvial regional. Creación del Museo del Agua.
OBJETIVO 2	Lograr el reconocimiento del patrimonio natural a través de la puesta en valor de los recursos naturales presentes en el territorio.
Identificar, recuperar y proteger la biodiversidad Regional (ecosistemas, flora y fauna) a través del fomento de buenas prácticas ambientales.	Catastro y clasificación de especies del patrimonio genético regional. Estudio de pre-factibilidad para la creación de áreas marinas protegidas. Plan de protección y conservación de humedales de alto valor biológico. Creación de unidades comunales de fiscalización y protección del medio ambiente. Programa educacional en prácticas medioambientales. Programa de implementación de equipamiento para el manejo de fuego y protección del bosque nativo.

- **Economía regional: capital humano, Asociatividad e innovación**

LÍNEAS DE ACCIÓN	PROYECTOS ESTRATÉGICOS
Eje de desarrollo económico 1	Turismo de intereses especiales
Potenciar una imagen turística y diversificar la oferta regional.	Plan maestro integral para los destinos turísticos de intereses especiales de la Región. Programa de apoyo al posicionamiento comercial de los Territorios Emprende. Fondo de fomento e integración comercial para proyectos turísticos con identidad local, cultural y ambiental. Programa de estímulo a la diversificación de la oferta del turismo regional. Programa de fomento al desarrollo y calidad de productos artesanales asociados a las identidades productivas locales.
Eje de desarrollo económico 5	Industria Naval y Metalmecánica
Formar recursos humanos de acuerdo a las necesidades empresariales.	Plan de desarrollo de modelos de competencias laborales basados en estándares exigidos internacionalmente. Plan de fortalecimiento de la red de liceos técnicos del área metalmecánica asociado a la industria naviera. Plan de promoción a la formación técnica de nivel superior para los requerimientos de la industria.
Fortalecer la diversificación y asociatividad de las empresas del sector.	Plan de diversificación e incentivo para el establecimiento de servicios tecnológicos de apoyo a la actividad productiva. Plan para el desarrollo y fortalecimiento de una red de insumos y servicios locales para el sector naval.
Mejorar la infraestructura de apoyo al sector.	Estudio de factibilidad para la creación de un parking boat para astilleros semi industriales.
Apoyar la comercialización y búsqueda de nuevos mercados.	Estudio sobre cumplimiento de estándares de calidad de la oferta exportable. Programa de apoyo a la prospección comercial para el sector naval.

La serie de proyectos destacados en las tablas anteriores, son iniciativas presentes en el instrumento y en función de fomentar el desarrollo regional; de ellas, se han seleccionado los vinculados al desarrollo náutico regional. En este barrido se destacan cinco líneas de desarrollo que se orientan al fomentar el desarrollo náutico: (I) **Conectividad en función del turismo**, en la cual se enmarcan proyectos como la red Interlagos, ruta costera y rutas fluviales y lacustres, (II) **Desarrollo de Infraestructura**, tanto terrestre como marítima, fluvial y lacustre para ampliar la conectividad regional, (III) **Fortalecimiento de la identidad náutica y su patrimonio natural** con el fomento de actividades y proyectos vinculados a ríos y lagos, (IV) **Turismo náutico**, apuntando también a los interese espaciales con un enfoque hacia la identidad local, cultural y ambiental y (V) **Producción local e industria Naval**, como una línea de fuente laboral representativa de la actividad productiva regional.

Los proyectos relevados establecen relación con más de una administración a la vez siendo muchas veces iniciativas a desarrollar en un mediano plazo, no obstante, el instrumento presenta una

separación por cada comuna, de la cual se han destacado algunas iniciativas que, siendo más finos en el análisis, se muestran aquellos que tiene alguna incidencia en el desarrollo náutico en cada una de ellas que lo presente:

- **Comuna de Corral**

LÍNEAS DE ACCIÓN	PROYECTOS ESTRATÉGICOS
Desarrollo Territorial Integrado y Sustentable	Programa de subsidio al transporte para habitantes de la Isla del Rey.
Protección y Promoción de la Identidad Patrimonial	Restauración y mantención del sistema de fortificaciones hispanas de la Bahía de Corral. Plan de recuperación de las ruinas de los Altos Hornos de Corral. Programa de capacitación en historia local a los tripulantes de embarcaciones menores. Programa caleta sustentable para la recuperación de la pesca artesanal como actividad tradicional local.
Economía Regional: Capital Humano Asociatividad e Innovación	Estudio de factibilidad para la creación de una infraestructura adecuada para el desarrollo de una red de mercados locales de productos regionales (carácter regional). Mejoramiento del estándar de servicios e infraestructura de los muelles de pasajeros de Niebla y Corral.

- **Comuna de Futrono**

LÍNEAS DE ACCIÓN	PROYECTOS ESTRATÉGICOS
Desarrollo Territorial Integrado y Sustentable	Plan de conectividad interna para Isla Huapi (plan de electrificación rural). Sistema de embarcaderos turísticos en la comuna de Futrono. Habilitación costanera peatonal y entorno muelle.
Protección y Promoción de la Identidad Patrimonial	Construcción y recuperación Ruta de Neruda. Construcción e implementación de la feria costumbrista. Creación de centro turístico-cultural en la Isla Huapi. Estudio para repoblamiento de especies piscícolas para la pesca deportiva.

- **Comuna de Lago Ranco**

LÍNEAS DE ACCIÓN	PROYECTOS ESTRATÉGICOS
Desarrollo Territorial Integrado y Sustentable	Habilitación integral de circunvalación pavimentada al Lago Ranco como parte de la Red Interlagos. Finalización de la implementación del Plan Maihue, modelo de gestión territorial integrada de proyectos. Sistema de embarcaderos turísticos. Ampliación y mejoramiento costanera y plaza histórica. Habilitación de una red céntrica de espacios públicos y conexión al lago.
Economía Regional: Capital Humano Asociatividad e Innovación	Estudio para la creación de un circuito turístico de la ruta desembocadura del Lago Ranco - Río Bueno - La Barra (carácter regional).

- **Comuna de La Unión**

LÍNEAS DE ACCIÓN	PROYECTOS ESTRATÉGICOS
Desarrollo Territorial Integrado y Sustentable	Mejoramiento del camino a Hueicolla para conformación de un circuito integrado a la Ruta Costera. Construcción de puente sobre el río Bueno en Puerto Lapi como parte de la Red Interlagos.
Economía Regional: Capital Humano Asociatividad e Innovación	Estudio para la creación de un circuito turístico de la ruta desembocadura del Lago Ranco - Río Bueno - La Barra (carácter regional).

- **Comuna de Los Lagos**

LÍNEAS DE ACCIÓN	PROYECTOS ESTRATÉGICOS
Desarrollo Territorial Integrado y Sustentable	Materialización del eje pavimentado Los Lagos - Valdivia, con una nueva vía urbana por la ciudad de Los Lagos. Reposición de conexión vial Riñihue - Enco - Mocho Choshuenco como parte de la Red Interlagos. Habilitación Parque Costanera río Collilelfu.
Protección y Promoción de la Identidad Patrimonial	Programa de capacitación en historia local y recursos naturales orientados a promover y fortalecer las actividades turísticas. Diseño y construcción del Parque Urbano Avenida Costanera en San Pedro.
Economía Regional: Capital Humano Asociatividad e Innovación	Estudio para la creación de un circuito turístico de la ruta desembocadura del Lago Ranco - Río Bueno - La Barra (carácter regional).

- **Comuna de Mariquina**

LÍNEAS DE ACCIÓN	PROYECTOS ESTRATÉGICOS
Desarrollo Territorial Integrado y Sustentable	Nuevo puente de acceso a San José de la Mariquina. Puente sobre el río Lingue en la Ruta Costera para unión de Mehuín con el sur. Doble vía de acceso norte entre Mariquina y Valdivia. Recuperación plaza acceso y borde río Cruces.

- **Comuna de Panguipulli**

LÍNEAS DE ACCIÓN	PROYECTOS ESTRATÉGICOS
Desarrollo Territorial Integrado y Sustentable	Habilitación muelle y paseo peatonal borde lago en Panguipulli. Recuperación urbana de redes céntricas y su conexión con el lago. Paseo peatonal Martínez de Rosas. Costanera Choshuenco. Costanera Puerto Fuy. Conectividad Panguipulli - Coñaripe - Liquiñe. Conectividad Choshuenco - Enco - Volcán Mocho Choshuenco.
Economía Regional: Capital Humano Asociatividad e Innovación	Programa de apoyo a la promoción y posicionamiento de la Ruta Interlagos.

- **Comuna Río Bueno**

LÍNEAS DE ACCIÓN	PROYECTOS ESTRATÉGICOS
Desarrollo Territorial Integrado y Sustentable	Nuevo puente y acceso a Río Bueno. Conformación de la Red Interlagos en los ejes viales comunales entre Crucero, Trapi, Chirre, Mantilhue y el límite regional sur. Recuperación borde fluvial.
Economía Regional: Capital Humano Asociatividad e Innovación	Estudio para la creación de un circuito turístico de la ruta desembocadura del Lago Ranco - Río Bueno - La Barra (carácter regional).

- **Comuna de Valdivia**

LÍNEAS DE ACCIÓN	PROYECTOS ESTRATÉGICOS
Desarrollo Territorial Integrado y Sustentable	Construcción segundo puente entre Valdivia e Isla Teja. Nuevo acceso norte a Valdivia por el sector Cabo Blanco - Las Marías y puente Cau Cau. Nueva circunvalación oriente a Valdivia con un nuevo puente sobre el río Calle-Calle en el sector Santa Elvira. Plan de recuperación urbana bordes norte y sur río Calle-Calle. Plan de recuperación de muelles fluviales comuna de Valdivia. Ampliación costanera y mejoramiento avenida Argentina. Implementación plan de ciclovías urbanas para Valdivia.
Protección y Promoción de la Identidad Patrimonial	Plan de recuperación de zona típica y patrimonio arquitectónico comunal. Desbancamiento y descontaminación del río Calle-Calle, recuperando el patrimonio natural de la comuna. Construcción del Museo del Vapor y recuperación de ferrocarriles históricos. Creación del Parque Llancahue. Recuperación de la playa sector Las Animas.
Economía Regional: Capital Humano Asociatividad e Innovación	Desarrollo de la industria naviera como producto turístico. Mejoramiento del estándar de servicios e infraestructura de los muelles de pasajeros de Niebla y Corral.

A manera de síntesis, las iniciativas a escala comunal relavadas anteriormente, se pueden graficar en la siguiente matriz que clasifica los proyectos, estudios o iniciativas dentro de las cinco líneas de desarrollo:

MATRIZ DE PROYECTOS COMUNALES SEGÚN LÍNEA DE TRABAJO	CORRAL	FUTRONO	LAGO RANCO	LA UNIÓN	LOS LAGOS	MARIQUINA	PANGUIPULLI	RIO BUENO	VALDIVIA
I. Conectividad en función del turismo	X	X	X	X	X		X		X
II. Desarrollo de infraestructura	X	X	X			X	X	X	X
III. Fortalecimiento de la identidad náutica y su patrimonio natural						X		X	X
IV. Turismo náutico		X	X	X	X				X
V. Producción local e industria naval	X								X

TABLA 42: PROYECTOS E INICIATIVAS COMUNALES SEGÚN LÍNEAS DE TRABAJO.
Fuente: elaboración propia.

Con ello se puede demostrar que los proyectos de conectividad e infraestructura, son los más presentes en las comunas que cuentan con iniciativas de interés náuticas. En una segunda línea, el turismo náutico se centra en las comunas lacustres y el río bueno fluvial del sector sur junto con Valdivia, siendo en esta última en donde la identidad fluvial se pretende realzar con proyectos vinculados hacia el río. Por último, el desarrollo de la actividad loca se centra en las comunas de Valdivia y Corral con un enfoque pesquero y Naval. En ello Valdivia es la comuna que presenta mayor presencia de iniciativas que puedan potenciar el desarrollo náutico, teniendo en segundo lugar a las comunas lacustres de la zona cordillerana, encontrado por ultimo algunas iniciativas en los ríos que atraviesan comunas de la zona central de la región.

El resultado de este instrumento es decantar las necesidades y requerimiento que posibiliten un mejor desarrollo y logren – dependiendo de los proyectos e iniciativas – en un corto y mediano plazo, en un instrumento indicativo que se establezca como una “política específicas” que se enfoquen en el fomentar iniciativas relacionadas hacia un sector de desarrollo especifico. Tales como la identidad regional, el turismo, la producción local, puesta en valor del patrimonio, etc. en lo que se detalla a continuación, se realzan los puntos que tiene relación con iniciativas que pueden potenciar el desarrollo náutico de la región.

POLÍTICA PÚBLICA - REGIONAL

La política pública es un instrumento de trabajo que pretende alcanzar, desde el Estado, ciertos objetivos de interés para el bienestar de la sociedad civil referida a orientar de la mejor manera la toma de decisiones, el establecimiento de prioridades y la asignación de recursos al ámbito público. Pero también, se puede entender por ella como una respuesta o solución a determinados inconvenientes en áreas o aspectos relevantes en la gestión territorial. Para ello, el instrumento separa esta política en diferentes líneas de gestión (I) Sociales, (II) Territoriales y (III) Económicas. Aquí se relevan algunas que siendo relevantes – desde un punto de vista náutico – pueden plantear lineamientos que puedan favorecer a la actividad náutica a potenciar:

- **Social - Política Regional de Desarrollo Cultural e Identidad Regional**

La región destaca en su identidad en el entorno natural, el legado patrimonial, la pluriculturalidad, la actividad artística creativa y la condición científico universitario de su capital regional. En este sentido, cobra relevancia la idea de construir esta política como una guía para orientar las acciones del sistema público y que debe vincularse con la sociedad civil y la institucionalidad cultural privada de la Región. Con el objetivo de generar sentido de pertenencia y sea un lineamiento promotor del desarrollo socio-económico y la innovación.

Su implementación favorecería la participación activa de los actores e instituciones vinculadas al quehacer cultural e identitario de este territorio. Lo que favorecería al instrumento fortalecer el sentido de pertenencia de sus habitantes, uniéndolos en torno a una historia y a un patrimonio cultural compartido.

- **Política Regional de deporte**

La importancia del deporte se potencia mediante la formulación de una Política Regional del Deporte como el principal instrumento que deberá entregar mejores oportunidades al desarrollo y gestión de la actividad deportiva regional. Enfocando sus esfuerzos en la creación de un polo de rango nacional y regional asociado al alto rendimiento; relevante para este estudio el caso del remo. Además, se buscará mejorar el diseño y la calidad de los servicios deportivos, a través de la construcción de nuevas instalaciones y la adecuación de las ya existentes, como también incrementar el número de profesionales calificados. Finalmente, se aspira a desarrollar, con mayores recursos económicos, una cultura deportiva orientada a construir una “Región saludable”.

- **Política Regional de Desarrollo Portuario, Infraestructura y Transporte**

El déficit regional en calidad y cantidad y de infraestructura, sobre todo en el borde costero y en la zona lacustre andina. Pero también en el ámbito urbano, existen deficiencias en los sistemas de transporte asociado a las principales ciudades de la Región.

Con ello, la generación de sistemas de transporte que resuelvan eficientemente las necesidades de movilidad de los habitantes tanto urbanos como rurales. Para que ello ocurra, es necesaria la existencia de infraestructura que facilite y baje los costos de acceso a los mercados, potenciando con ello pasos fronterizos, pudiendo también potenciar flujos turísticos y el puerto de Corral que favorece a actividades productivas y silvoagropecuarias en la exportación de productos locales. Esta política debe dimensionar y ordenar la inversión pública y privada en torno al desarrollo portuario, la infraestructura y el transporte, lo que permitirá dotar a la Región de reales y crecientes ventajas comparativas.

- **Política Regional de Medio Ambiente**

El patrimonio natural que posee la Región de Los Ríos se sustenta en la riqueza de sus ecosistemas y especies, presenta una red de áreas del Estado destinadas a la protección de la biodiversidad regional. Esta política pretende implementar la Estrategia Nacional de Biodiversidad que establecerá las prioridades y expectativas de la

sociedad regional para avanzar en la conservación y en el uso sostenible de la biodiversidad marina y terrestre. Por otro lado, se complementaría con importantes iniciativas privadas regionales de conservación.

En el contexto de la normativa vigente, la Región impulsará el desarrollo e implementación de instrumentos de gestión ambiental voluntarios para mejorar el control y la fiscalización de actividades. Esto posibilita reforzar en la prevención del deterioro ambiental por proyectos o actividades que amenacen la disponibilidad o la calidad de los recursos naturales existentes, es el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA). Este sistema intenta garantizar que las iniciativas del ámbito público y/o privado sean ambientalmente sustentables, como también certificar que ellas cumplan con todos los requisitos que la ley exige. Para ello, la implementación de una Política Regional del Medio Ambiente, validada y consensuada por los actores regionales, podría dar pautas específicas de acción para el desarrollo regional, potenciando el equilibrio territorial y anticipándose a eventuales conflictos.

- **Política Regional de turismo**

Un territorio rico en bellezas naturales y ecosistemas, una identidad donde el paisaje ha moldeado la historia y las costumbres de su gente. Estos se establecen como atractivos desde el punto de vista turístico, pudiendo ser al mismo tiempo, rasgos identitarios, cuyos atractivos se relacionan con elementos propios de la cultura mapuche, la marcada ruralidad y la presencia de colonos europeos, representadas en las fortificaciones históricas y en la arquitectura de sus casas tradicionales.

Se puede potenciar un turismo de naturaleza y de intereses especiales, en relación a sus recursos naturales y patrimoniales, en una política que desarrolle el turismo en complemento con una infraestructura óptima para su soporte así como también una acción en conjunto de los actores públicos y privados relevantes en el territorio. Con ello la política deberá consolidar una imagen, delinear acciones para enfrentar las falencias, diversificar las actividades, promover el empleo y la riqueza de sus habitantes, con el objetivo de pasar de una Región con turistas a una Región Turística.

POLÍTICA REGIONAL DE TURISMO Y SU MIRADA DESDE LO NÁUTICO

La política regional de turismo es la primera en ser aprobada de las 19 políticas públicas que se desprenden de la estrategia regional de desarrollo 2009 – 2019, se aprobó el año 2011 y planteada según el instrumento mayor como un “eje prioritario para el desarrollo económico y social de la región”. Este instrumento de planificación y gestión, plantea lineamientos enfocados a potenciar el turismo como un elemento activo y no estacionario, planteado a ejecutarse y aprovechar a cabalidad la amplia oferte de recursos naturales, culturales y sociales de la región; así esta política recoge a cabalidad las prioridades turísticas nacionales y las hace vinculante con las necesidades regionales en materia turística.

Su manera de implementación requiere de una evaluación periódica por parte de las autoridades. Estas se encargaran de administrar las prioridades dispuestas para las iniciativas, las cuales, dentro del periodo de aprobación cuentan con recursos asociados para su concreción. Es importante señalar que se deberán presentar las iniciativas, cada año, a los Consejeros Regionales del GORE, cuando éstos correspondan a FNDR.

Dentro de su diagnóstico, la política define la situación objeto de la política regional, en las cuales de destacan la baja la vinculación de estudio y aplicación a la planificación del territorio, desvinculación de estos estudios en la toma de decisiones, mala implementación de la planificación en el turismo, atractivos no lo suficientemente relevados en el territorio, desarticulación de relación público-privada y planes que lo fomenten hacia las empresas turísticas, desconocimiento de los agentes

de mercado en el turismo y por ultimo habilidades emprendedoras y empresariales deficientes para la implementación del turismo. Con ello define la problemática del turismo en la región en:

> *La Región de Los Ríos no cuenta con un marco estratégico común para la planificación y gestión de un destino turístico sustentable, ni la investigación ambiental vinculante y suficiente, que soporte y potencie sus productos turísticos.*

En el instrumento, tanto la visión[101] definida, el fin el instrumento y la misión, ser refieren de manera genérica al territorio y las consideraciones de este para con el turismo, haciendo mención en la visión a futuro como una región como:

> *…un destino turístico de intereses especiales, innovador y sustentable fundamentado en un turismo de naturaleza y actividades náuticas con sello en la "selva valdiviana" a partir de criterios consensuados con la conservación y uso racional de los recursos naturales y la biodiversidad tales como ríos, lagos y bosque.*

Esto se debe potenciar a través de la implementación de la política y los principios de ésta, definidos en su marco estratégico, los cuales definen con conceptos genéricos, aspectos necesarios para potenciar de manera equitativa las iniciativas que se enmarcan dentro de esta política.

Como objetivo general de esta política se establece:

> *Fortalecer y potenciar los productos turísticos regionales de interese espaciales asociados a atractivos turísticos naturales y culturales sobre la base de un marco estratégico común e información relevante, que oriente la planificación y gestión de un destino turístico sustentable*

Dentro del cual, uno de los objetivos específicos detalla el "potenciar una oferta de productos turísticos sustentables y de calidad con capital social fortalecido, un mejor conocimiento del mercado y una promoción acorde". En ello presenta resultados hipotéticos, dentro de los cuales y en relación al fortalecimiento del ámbito náutico regional, da cuenta del aprovechamiento de los recursos, naturales y culturales integrados en un paquete turístico y el desarrollo de una gestión integral público-privada, como aspectos que podrán fortalecer el desarrollo náutico de la región. Estos resultados se presentan en relación a proyectos e iniciativas que logren concretarlos; desde el punto de vista del fomento náutico,

- Fondo regional de inversión local para implementar infraestructura y equipamiento turístico
- Estudio análisis de conectividad externa e interna de los atractivos turísticos y elaboración de pautas para estándar turístico vial.

Las prioridades territoriales del instrumento y la puesta en valor de loa atractivos turísticos, se separan en 8 líneas de desarrollo:

I. Fortalecimiento de la gestión turística público-privada.
II. Red e áreas silvestres protegidas públicas y privadas.
III. Conectividad lacustre-andina.
IV. Red costera regional.

101 Capítulo 3, Marco estratégico. Visión de la Política Regional de Turismo 2011-2014_Gobierno Regional de Los Ríos-SERNATUR. Los Ríos. 2011.

V. Navegabilidad marítima – fluvial – lacustre.
VI. Programa puesta en valor del patrimonio
VII. Mejoramiento de infraestructura para actividades

Desde y en relación al fomento náutico, las iniciativas asociadas se centran en los puntos II, III y V dentro de los cuales, la puesta en valor del santuario Carlos Anwandter, Red Interlagos y pasos fronterizos a desarrollar y potenciar el mejoramiento de la infraestructura náutica en función del turismo, son de mayor relevancia para el desarrollo de este estudio, como lineamientos a seguir y ayudar en el fomento de la actividad náutica regional.

4.4.4. Consideraciones finales del territorio regulado de la Región de Los Ríos

Análisis y relación de los instrumentos que rigen al territorio en sobreposición hacia zonas de interés náutico

En relación de las áreas revisadas anteriormente, tanto como los planes reguladores como la macrozonificación de usos del borde costero, disponen los equipamientos que pueden emplazarse en dicho espacio y por otro lado – y de manera indicativa – los usos específicos en función de una matriz de compatibilidad. Ambos instrumentos reglamentan en territorio y presentan zonas que se sobreponen en un mismo espacio. La idea de este acápite es contrastar las diferencias, similitudes y concluir en los complementos en la zonificación que pueden decantar en eventuales áreas para el desarrollo de actividades náuticas.

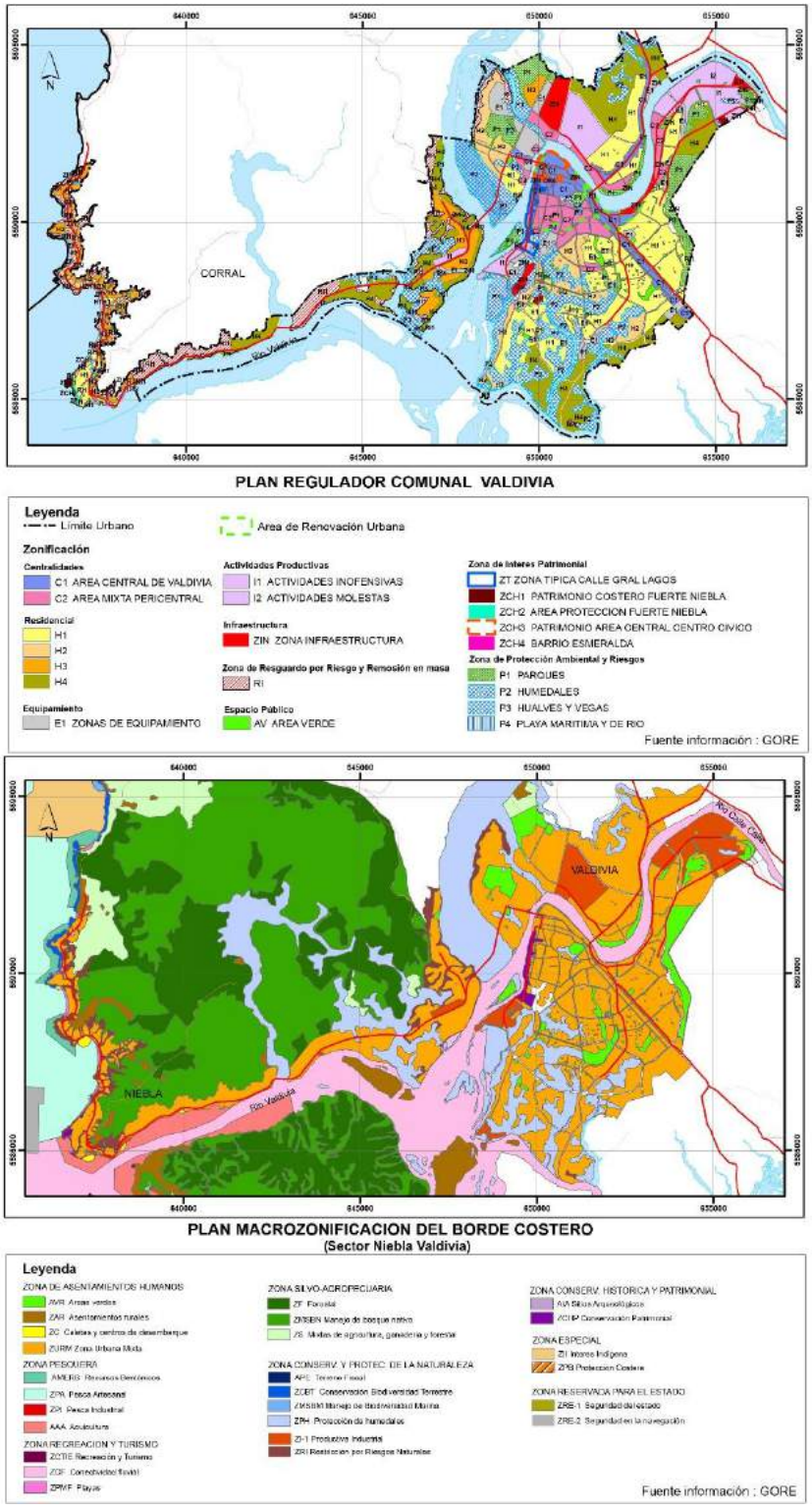
En el primer caso de la ciudad de Valdivia. Al ser instrumentos complementarios la macrozonificación mantiene usos similares a los dispuestos en el instrumento regulador – de una manera más genérica al ser un instrumento indicativo – considerando los espacios de costaneras en relación a bordes urbanos consolidados (centro de la ciudad) como espacios de áreas verdes y de que posibilitar usos de esparcimiento y espacio público. Se resguardan las zonas de humedales existentes y se mantienen las zonas industriales y productivas. Respecto a estas últimas y como un complemento a destacar, las zonas industriales dispuestas en el PRC específicamente en el sector hacia Niebla, presentan un buffer o área de acción inmediatamente posterior a la zonificación en el espacio de agua. Esto puede limitar el uso de ese espacio para actividades Náuticas en el caso que se dispongan zonas industriales en otros sectores, especificando un espacio de uso preferencial para dicha actividad productiva. En ambos casos las zonas urbanas posibilitan usos náuticos en las áreas de contacto hacia los cuerpos de agua y se mantienen las restricciones en las zonas que presentan riesgo – principalmente en ambos casos por remoción en masa y por laderas inestables o por ser zonas protegidas como humedales y parques.

Respecto a este último punto, las zonas de humedales del río Cruces y Caucau adquieren mayor relevancia en la macrozonificación al ser partes de la condición de “santuario de la naturaleza que mantienen dichos ríos, zonificando las zonas de terreno inundado y los espacios de agua. Hacia ellas, las zonas urbanas que tengan relación deben considerar intervenciones que no alteren los ecosistemas existentes, siendo preferentemente infraestructuras menores.

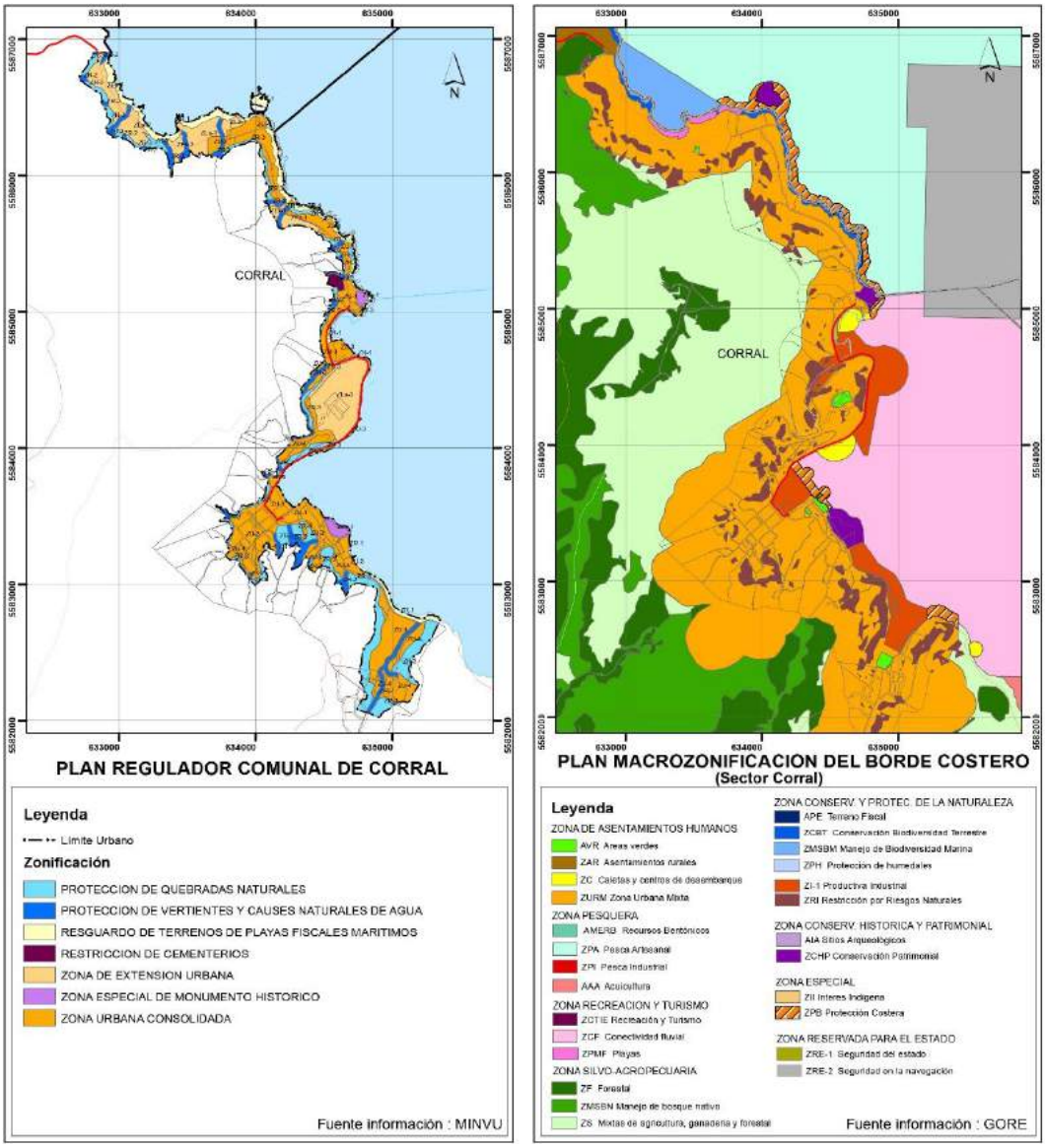
El sector de Corral se ve una diferencia en la extensión de las zonas habitacionales o urbanas hacia los cerros, marcando sobre las zonas delimitadas como quebradas naturales. Hacia los espacios en relación con el borde marítimo, las áreas productivas reconocidas solamente en la Macrozonificación, disponen indicativamente usos más restrictivos para esos sectores en relación a lo definido en el PRC, ya que solo las reconoce dentro de las zonas urbanas consolidadas o de resguardo de terrenos de playa. Además se identifican áreas de buffer sobre el espacio de agua para resguardar la ocupación preferente de ese espacio para la

actividad productiva por sobre otros usos, lo cual limita la ocupación de dichos espacios para actividades náuticas en los espacios de agua inmediatos a la zona productiva. Así también se define un buffer en torno a las áreas de conservación patrimonial – como lo son los fuertes y castillos – dejando preferentemente espacio de amortiguación que resguarden usos y determines actividades náuticas hacia espacios más retirados.

En Corral, se da prioridad al resguardo de los sectores productivos como industrias, puertos, caletas y por ultimo a lo patrimonial, considerando mantener esta zonificación además de áreas de amortiguación en los espacios de agua que limiten los usos cercanos a estos ellos.



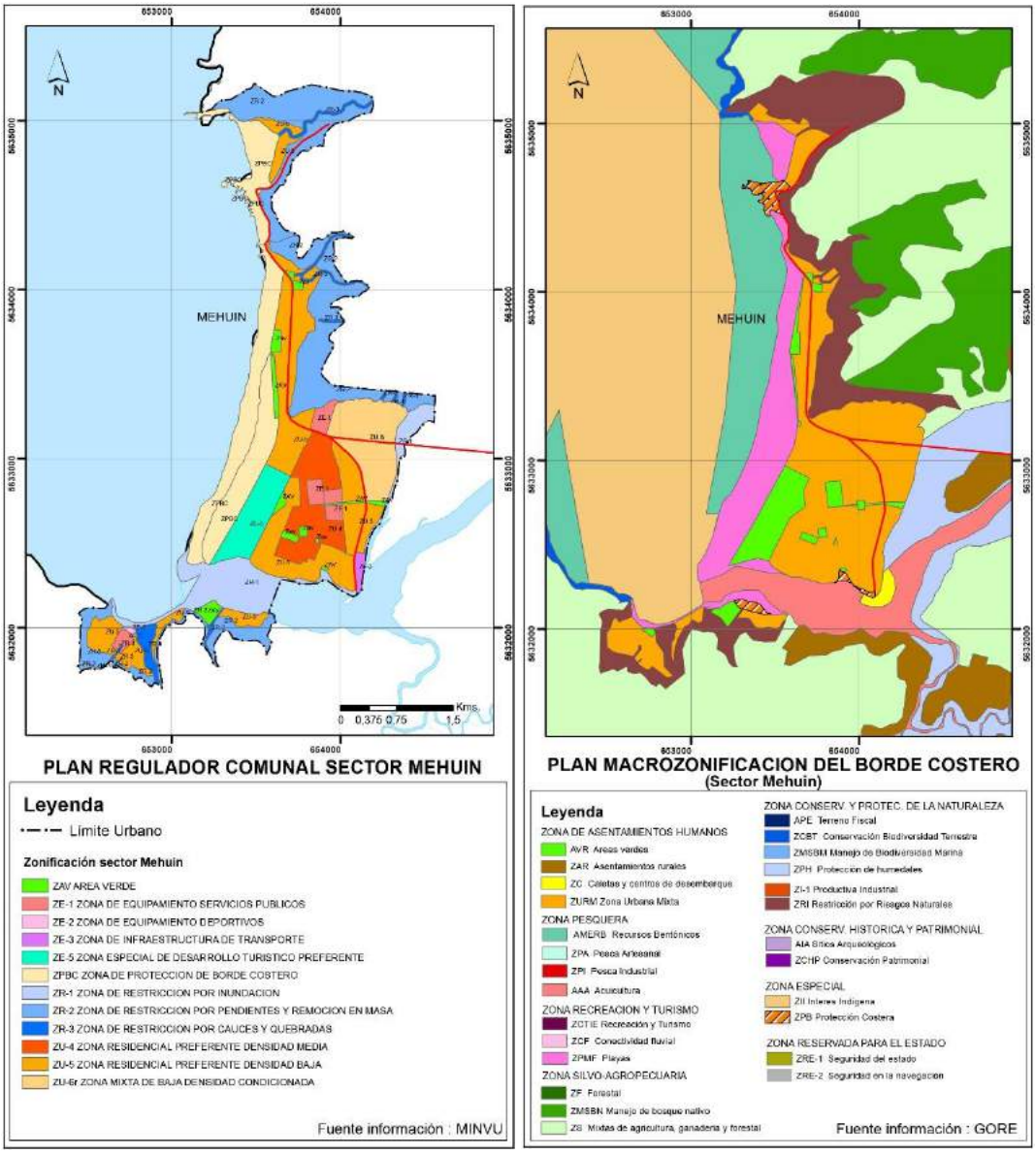
CARTOGRAFÍA 48: PLANO COMPARATIVO; PRC DE VALDIVIA Y MACROZONIFICACIÓN DE USOS DE BORDE COSTERO ÁREA VALDIVIA-NIEBLA.
Fuente: Elaboración propia



CARTOGRAFÍA 49: PLANO COMPARATIVO; PRC CORRAL Y MACROZONIFICACIÓN DE USOS DE BORDE COSTERO ÁREA
Fuente: Elaboración propia

En contraposición de ambos instrumentos, el PRC de Corral no delimita de manera taxativa los sectores que corresponden a industria o puertos que signifiquen un uso de suelo distinto al residencial o con algún estrato diferente. Esta diferencia se refleja en la macrozonificación, donde se reconocen usos de suelos diferentes que se relaciona de manera distinta al enfrentarse con un borde de agua. Así, caletas, puertos, industrias y áreas de descarga se distinguen de las zonas residenciales y presentan además un área de influencia sobre el espacio marítimo, lo que ayuda a mitigar – de manera indicativa – usos que limiten el correcto desarrollo de la actividad. La extensión de estas zonas, a través de un espacio buffer hacia posibilita resguardar estos espacios frente a otras actividades que pueden alteran el funcionamientos de las allí dispuestas o no ser actividades complementarias. Tal es el caso de la zona especial de monumento histórico (en el PRC) o las áreas de conservación patrimonial (en

Macrozonificación), las cuales se ven favorecidas al contar con un espacio marítimo que restringa usos y su ocupación, priorizando la conservación del contexto de dichas zonas. Por ello la actividad Náutica a potenciar debe complementarse en un espacio que no interfiera con dicha zonificación.



CARTOGRAFÍA 50: PLANO COMPARATIVO; PRC MEHUÍN Y MACROZONIFICACIÓN DE USOS DE BORDE COSTERO ÁREA
Fuente: Elaboración propia

Cabe destacar que ambos instrumentos mantienen las zonas de borde como espacios para mantener y conservar terrenos de playas fiscales, que posibilitan la instalación de infraestructuras como espacio público y muelles de libre acceso y equipamientos que potencien el esparcimiento. Para el sector de Mehuín, perteneciente a la comuna de Mariquina, las zonas de playa (macrozonificación) y de protección de borde costero, posibilitan usos para el esparcimiento y resguardan estas zonas como

públicas. No obstante, esta condición se restringe a las zonas de riesgo que se sobreponen en los espacios de playa y se detalla en el instrumento regulador, como las zonas de riesgo por inundación en donde existe restricción para generar edificaciones y condicionan al espacio público a dejar un área que posibilite su inundación.

La regulación de los espacios marítimos en Mehuín, a los cuales no alcanza la regulación comunal, determina una zonificación aledaña a la zona de protección de borde costero como zona de aprovechamiento de recursos bentónicos, y posterior a esta una zona marítima de interés indígena. Ambas dejas en semi-compatibilidad a la actividad náutica deportiva – sea motorizada o no – favoreciendo la conservación del espacio marítimo para el uso de la pesca artesanal, investigación, aprovechamiento de recursos hidrográficos y turismo de naturaleza y/o de intereses especiales; de playa y recreativo. Con ello la zona de Mehuín limita el uso de su espacio marítimo para embarcaciones, no obstante sus características como playa y borde marítimo, favorecen actividades específicas, tales como el surf o deportes náuticos de menor escala que aprovechen el oleaje del sector, dando cuenta del uso específico como un espacio de interés especial para desarrollar esta actividad.

Elementos conclusivos

Como consideraciones finales, el territorio se norma a través de zonificaciones de diferentes escalas, donde se pueden encontrar iguales consideraciones para algunas zonas o regulación de un área en la cual el instrumento de menor escala no alcanza a zonificar, siendo instrumentos complementarios que posibilitar regir de manera más completa los usos del territorio. En esta relación, las zonas de riesgo (sea en algunos casos por áreas inundables o por pendientes muy fuertes) que puedan estar presentes en cada instrumento, establecen restricciones a ciertos usos urbanos y determinan la exigencia de estudios y análisis para su desafectación o ejecución de obras que disminuyan los riesgos identificados. Por otro lado, en casos puntuales como algunas áreas reguladas de la comuna de Valdivia, o Futrono – en su seccional de Bahía Coique – áreas residenciales o habitacionales en directa relación con el borde de agua, permiten habilitar los bordes con espacios para infraestructuras, sin embargo la condición de privacidad que determina la zonificación, puede limitar el total goce de dichas instalaciones.

En relación a las áreas favorables, normativamente los casos vistos presentan áreas en la cual su zonificación determina espacios de uso público, para parques, playas, espacio público, etc., planteando las áreas que median entre lo urbano y el cuerpo de agua como espacios para el esparcimiento y goce de los bordes de agua, ya que al ser áreas de libre acceso y públicas, facilitan la relación del usuario hacia el agua y la infraestructura que pueda plantearse para desarrollar de mejor manera la actividad. Estas zonas también pueden complementar un diseño de espacio público que favorezca e integre a dicha infraestructura náutica al borde urbano en cuestión. Áreas como franjas de espacio público, costaneras, espacios de playa o de borde costero, que restrinjan usos que favorezcan la densidad de la zona, bloquen la visual, o sean usos molestos o simplemente favorezcan la conservación de dichos espacios, son zonas que potencian normativamente la relación de los bordes urbanos regulados hacia los cuerpos de agua respetivos.

El territorio regional de la Región de Los ríos, presenta una amplia gama de instrumentos – tanto indicativos como restrictivos – que rigen para mitigar los usos indebidos y favorecer los usos y ocupaciones del territorio según los lineamientos dispuestos en la planificación, la cual puede tener escalas nacionales, regional y comunal, siendo esta última las más acuciosa y fina la hora de definir los usos en el territorio.

Desde el punto de vista náutico, resulta imprescindible que la regulación de los bordes urbanos en los espacios navegables, delimiten zonas que puedan favorecer su desarrollo. Es así, como mayoritariamente, los planes reguladores analizados presentan diferentes pero favorables zonas en relación a los cuerpos de agua, al generar espacios de uso público que limitan la construcción en densidad, la subdivisión de la zona o condiciones que limiten o corten la visual en el borde,

presentando una regulación propicia para generar bordes acordes a una actividad náutica, al poder dotarlos de la infraestructura necesaria para su beneficio, pudiendo ser también una tractivo par visitantes a la comuna.

Las zonas en cuestión pueden ser franjas de espacio público, costaneras, espacios de playa o de borde costero, las que presentan áreas de uso público, en los cuales dispone usos para parques, playas, espacio público, etc., dejando estas áreas como espacios para el esparcimiento y goce de los bordes de agua, facilitando el libre acceso y la relación del usuario hacia el agua. Así también pueden favorecer la relación al poder generar infraestructuras que posibiliten desarrollar de mejor manera la actividad náutica con un carácter más público.

Por otro lado, los planes reguladores también disponen – en los casos que se presentan – zonas de riesgo, para las cuales la actividad debe tomar resguardo y orientar a los usos hacia espacio más favorables. En esta línea, la actividad náutica a potenciar debe considerar la conservación de los espacios definidos como sitios de conservación, particularmente los sitios marítimos y fluviales delimitados, tales como las áreas de Manejo y Explotación de Recursos Bentónicos o el sitio Ramsar del río Cruces y Chorocamayo, los cuales no restringen la circulación dentro de ellos pero si limitan la intervención de los lugares. Así también los espacios que se delimitan como zonas típicas, deben considerar intervenciones capaces de mantener el estilo que impera en dicho sector con intervenciones que no rompan la armonía del conjunto, siendo esta una condición de limita el generar proyectos que favorezcan la actividad y consideren dicha acción, una relación más directa hacia él.

En este análisis se dio cuenta de las zonas en las cuales los espacios de borde de agua y áreas navegables presentan limitaciones o usos en complementariedad media, tales como las zonas protegidas o a conservar su entorno, o con usos restringidos; estos parámetros normativos – o indicativos en algunos casos – presenta limitaciones para poder generar infraestructuras que fomenten el desarrollo de la actividad náutica, no obstante presentan una cualidad singular; dada su condición de conservación, son áreas de una belleza escénica que puede beneficiar la contemplación y visita a través de recorridos náuticos. Este aspecto tiene relación directamente con el turismo fluvial lineamiento que se presenta como uno de los principales eje de desarrollo de las comunas – aspecto que se desprende de los PLADECO analizados – en donde la actividad náutica no se declara de manera taxativa como un eje de desarrollo, sino más bien como una complementaria en función de recuperar y aprovechar la red fluvial existente – en el caso de Valdivia – y los lagos de la zona interior.

Dentro de la planificación las áreas favorables se orientan a favorecer el desarrollo de las comunas disponiendo usos hacia el esparcimiento y el turismo. Esta actividad es la que se presenta como el mayor aliado en cuanto a la planificación de espacios que pueden beneficiar en su normativa o usos propuestos para el fomento del desarrollo náutico. Mayoritariamente, las comunas en torno a un borde de agua navegable, disponen zonas que favorecen el uso público, para lo cual se opta por liberar el espacio o definir una baja densidad en beneficio de no obstaculizar visualmente y potenciar la belleza escénica de dichos espacios. Posibilitando mayores oportunidades a la generación de proyectos que puedan destinar un espacio a una infraestructura náutica que propicie un fomento de la actividad.

El turismo en función del desarrollo náutico puede ser una línea de acción para fomentar la actividad. En ello, las ZOIT, como áreas que potencien intervenciones que propicien el turismo en el sector – turismo náutico – zonas de esparcimiento hacia los bordes, playas o parques de borde y los usos complementarios que se puedan disponer en espacios acuáticos, son zonas en las cuales la actividad puede ser desarrollada con mayor libertad.