

# ESTRATEGIA TERRITORIAL PRODUCTIVA PARA EL CORREDOR TURÍSTICO VALDIVIA – LOS LAGOS COMO LÍNEA BASE PARA SU PUESTA EN VALOR



Propuesta de diseño para el corredor turístico  
Valdivia-Los Lagos



# Región de Los Ríos

## GOBIERNO REGIONAL

---

### Corporación Regional de Desarrollo Productivo

Estudio ejecutado por: **Proyectaustral Ltda.**  
Equipo Técnico:  
Coordinador **Alejandro Rojas Verdugo**  
Equipo Técnico **Rudy Ramírez Sánchez**  
**Marcos González Mora**  
**Maritza Coña Curihuentro**  
**Juan Pablo Hermosilla Betancourt**



# INDICE

<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	4
<b>FASE I: PROSPECCIÓN DEL TERRITORIO</b> .....	6
Mapa N°1 Ubicación Geográfica del Corredor Turístico Valdivia - Los Lagos .....	7
<b>FASE II: IDENTIFICACIÓN DE RECURSOS, ATRACTIVOS TURÍSTICOS Y OFERTA DE PRODUCTOS TURÍSTICOS ACTUALES Y POTENCIALES</b> .....	10
Tabla N°1 Categorías de recursos y atractivos.....	11
Tabla N°2 Categorías de ofertas actual y potencial .....	11
2.1 Recursos Turísticos del Área de Estudio.....	12
Tabla N°3 Catastro de atractivos y recursos según categorías .....	12
2.2 Oferta de productos turísticos .....	16
Tabla N°4 Catastro de Oferta y Productos turísticos según categorías .....	16
Fichas iniciativas .....	18
2.3 Infraestructura y servicios complementarios .....	30
Tabla N° 5 Infraestructura y Servicios Complementarios.....	30
Mapa N°2 – Oferta de servicios “Ruta del Vapor” .....	31
<b>FASE III: DEFINICIÓN DE MAPA DE ACTORES Y CREACIO DE MESA DE TRABAJO LOCAL</b> .....	32
3.1 Definición de mapa de actores .....	32
Tabla N°6 Organismos Públicos .....	34
Tabla N°7 Organismos Privados.....	36
3.2 Construcción del Mapa de actores .....	38
Tabla N°8 Niveles de Influencia y Vinculación.....	39
Tabla N°9 Evaluación de Actores .....	40
Figura N°1 Mapa de Actores.....	41

<b>FASE IV: ANÁLISIS DE LIMITANTES Y POTENCIALIDADES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES TURÍSTICAS</b> .....	42
Tabla N°10 Matriz de Potencialidades, Limitaciones y Problemas .....	44
<b>FASE V: DETERMINACIÓN DE MODELO INSTITUCIONAL DE NEGOCIOS Y PLAN DE TRABAJO PARA RUTA DEL VAPOR</b> .....	48
5.1 Definición de modelo institucional .....	48
Figura N°2 Actores propuestos para conformación de mesa de trabajo corredor turístico Valdivia - Los Lagos .....	49
Tabla N°11 – Plan de Trabajo Mesa de Trabajo Local 2014-2015 .....	50
5.2 Estrategia de desarrollo turístico corredor Valdivia - Los Lagos.....	54
Tabla N°12 Estrategia de desarrollo turístico corredor Valdivia - Los Lagos .....	55
<b>FASE VI: ELABORACIÓN DE MATERIAL PROMOCIONAL Y SOCIALIZACIÓN DE RESULTADOS</b> .....	62
6.1 Elaboración de material promocional .....	62
6.2 Socialización de resultados .....	68
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	69
<b>ANEXOS</b> .....	70

# INTRODUCCIÓN

Durante los últimos años, la industria del turismo ha experimentado la aparición de nuevas formas de actividades de ocio y recreación. Un claro ejemplo de ello es el turismo de intereses especiales, el cual bajo distintas modalidades componen una forma de utilizar los recursos existentes en el medio natural y rural por parte de una demanda insatisfecha del turismo tradicional.

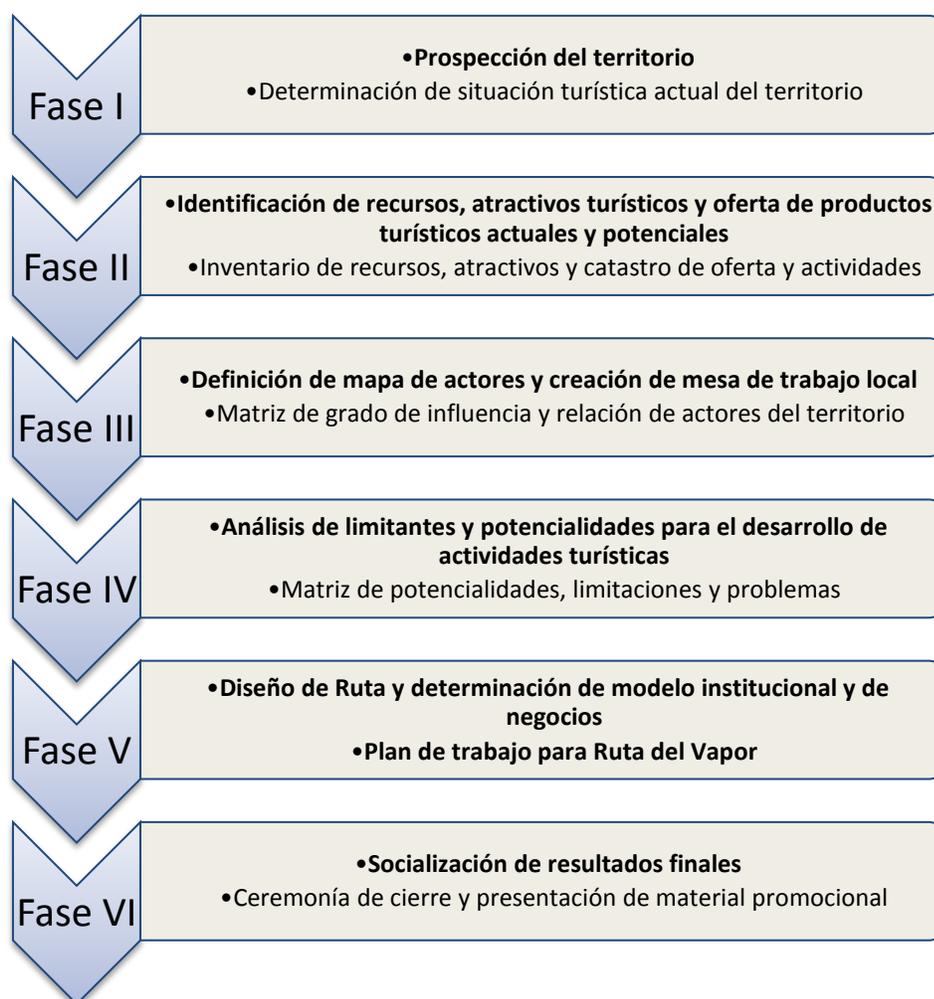
Nuestro país tiene un conjunto de condiciones favorables para este tipo de turismo, existiendo vastas áreas de naturaleza en estado prístino y comunidades con un rico patrimonio cultural, particularmente en nuestra Región de Los Ríos, que forman parte de la llamada Ecorregión Valdiviana.

La industria del turismo ha aportado al crecimiento económico y social en los territorios en que esta se ha desarrollado, sin embargo, para que el turismo sea cualitativamente y cuantitativamente un motor de progreso local y conservación, requiere incorporarse al mercado para generar los beneficios económicos esperados en las comunidades anfitrionas.

En este marco y en consideración a lo anteriormente planteado, surge la necesidad de crear elementos técnicos que promuevan el desarrollo turístico, bajo un modelo de gestión que permita desarrollar y potenciar realmente negocios en el área del Turismo. De esta manera este Producto que lleva por nombre **“Propuesta de diseño para el corredor turístico Valdivia - Los Lagos”** pretende desarrollar el territorio continuo a la denominada “Ruta del Vapor” comprendida de estas ciudades, y que contempla un ordenamiento de la oferta actual y potencial de productos y servicios, considerando para ello una serie de variables, información, trabajo en terreno y coordinaciones con actores claves, para determinar de manera adecuada y precisa la situación actual y potencial del Corredor turístico Valdivia-Los Lagos.

De esta manera, el siguiente Producto pretende ser un aporte real a potenciar y fomentar el desarrollo local del corredor Turístico Valdivia - Los Lagos y las comunidades que se encuentran insertas en la Ruta del Vapor. Para esto el siguiente documento ha sido preparado en base a la oferta actual y potencial de productos y servicios, todos los cuales componen el circuito turístico del mencionado territorio. De esta manera la **Propuesta de diseño para el corredor turístico Valdivia - Los Lagos** tiene una estructura de presentación contenida en un orden lógico y secuencial, que permitirá realizar una comprensión acabada de la situación actual y potencial del corredor los cuales serán presentados en base al siguiente diagrama y que serán abordadas en los próximos apartados del presente documento.

Figura N°1 Fases metodológicas del estudio.





# I. FASE I: PROSPECCIÓN DEL TERRITORIO.

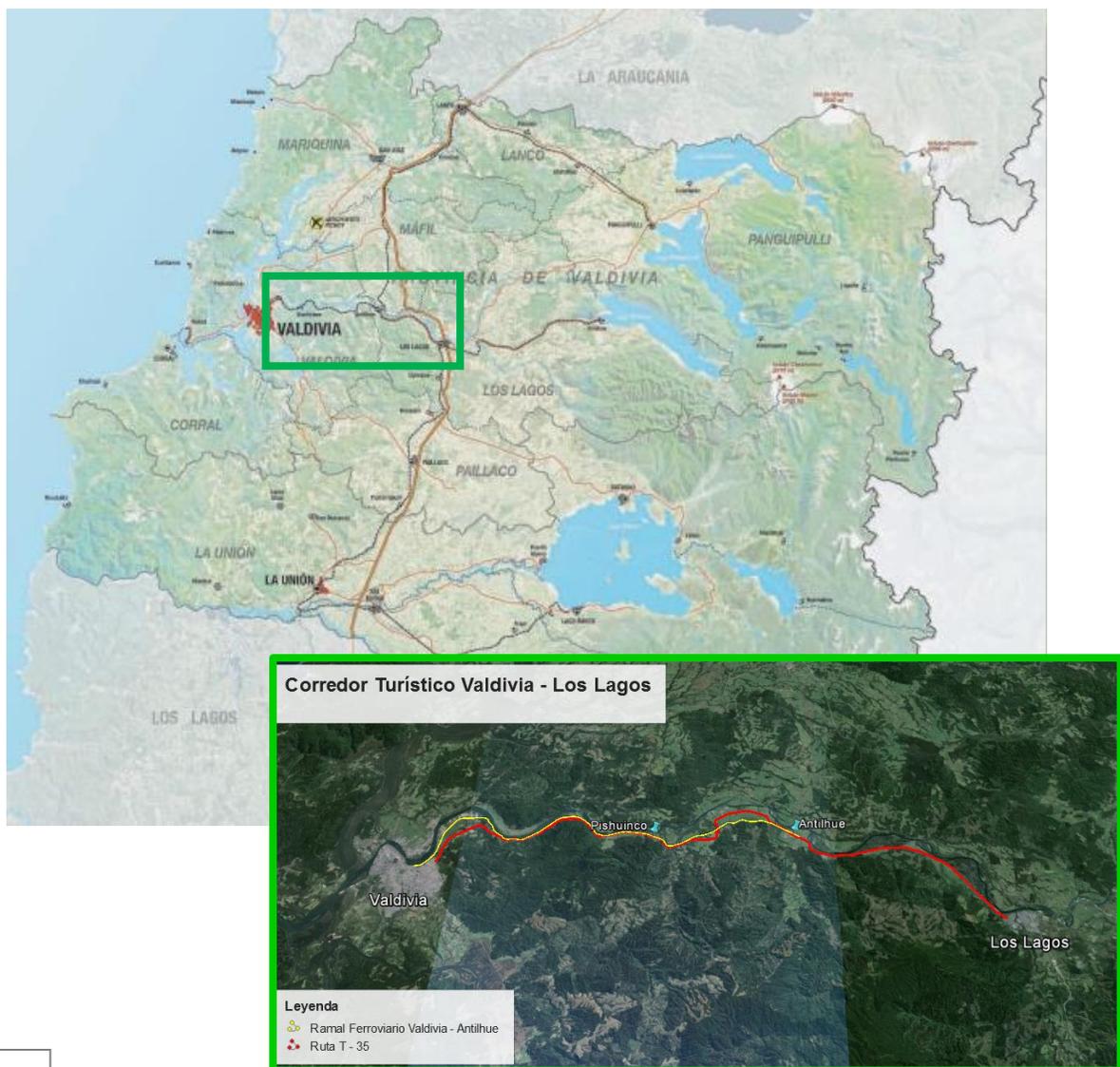
El objetivo de esta primera fase es establecer una primera radiografía del territorio y de su situación turística, de manera que se pueda identificar cuáles son las líneas generales del desarrollo turístico real y potencial de zona. Como proceso metodológico para el desarrollo de esta fase se realizara una revisión de fuentes primarias y secundarias, y se llevarán a cabo entrevistas a informantes calificados. Los resultados de esta fase corresponden a una colección de documentos y apuntes sobre el territorio y su relación con el turismo.

Para comenzar entenderemos la palabra prospección como una noción o prospecto de un terreno con el fin de conocer profundamente sus particularidades, características, delimitaciones y ubicación geográfica. En este sentido, el Corredor Turístico Valdivia - Los Lagos, se encuentra inserta en la Región de Los Ríos, la cual limita al norte con la Región de la Araucanía, al sur con la Región de Los Lagos, al este con la República Argentina y al oeste con el océano Pacífico. La Región de Los Ríos tiene una extensión de 18.429,5 km<sup>2</sup>, estando compuesta o dividida por la Provincia de Valdivia y la Provincia del Ranco, siendo capital regional la ciudad de Valdivia.

La Provincia de Valdivia se ubica en el extremo norte de la Región de Los Ríos, teniendo una extensión de 10.197,2 km<sup>2</sup>, con una población de 272,733 habitantes, la provincia está constituida por 8 comunas; Corral, Lanco, Mariquina, Máfil, Paillaco, Panguipulli, Los Lagos y Valdivia. Entre las cuales las últimas dos comunas mencionadas se ubica el corredor turístico.

El corredor comprende el área geográfica determinada por el cauce de los ríos San Pedro y Calle Calle entre las ciudades de Valdivia y los lagos, las que se encuentran conectadas por la carretera T 35, con una extensión de 43 km de camino asfaltado. Tal como se observa en el Mapa N°1 el corredor se encuentra adyacente al afluente del río San Pedro, que posteriormente pasa a denominarse río Calle Calle. En las riberas del río San Pedro existen numerosos poblados y asentamientos que otorgan una dinámica muy particular de uso y usufructo del cuerpo de agua. Los más importantes son: Antihue, Pishuenco y Huellehue a una distancia de 27, 15 y 9 km respectivamente de la ciudad de Valdivia.

Mapa N°1 - Ubicación geográfica del Corredor Turístico Valdivia – Los Lagos



La historia de este territorio está enmarcada con el desarrollo originado por el ramal ferroviario Valdivia - Antilhue, proyecto en cuya génesis tuvo la labor de mejorar la conectividad a Valdivia con otras localidades del país. El proyecto culminó en 1899 y comenzó su funcionamiento en los primeros años del siglo XX. La gran actividad ferroviaria generó un importante tráfico de personas, equipaje y encomiendas, que trajo gran auge a los sectores dónde se emplazaron las estaciones ferroviarias: Huellehue, Pishuinco y Antilhue, las cuales experimentaron y fueron testigo presencial del dinamismo y apogeo económico, cultural y social que trajo consigo la máquina a vapor.

En este sentido, la ruta cuenta con un patrimonio cultural, que queda en evidencia con la nostalgia impregnada de sus habitantes, llenas de historias, anécdotas y relatos, que son testimonio vivo de su íntima relación con el vapor. Al mismo tiempo la ruta cuenta con características paisajísticas inigualables, donde se mezclan y cohabitan la belleza escénica de la cuenca del río San Pedro, sus playas e islas fluviales y la inhóspita selva Valdiviana. En suma, todas estas particularidades, nos brindan un nicho particular para el desarrollo turístico, brindando oportunidades de negocio y preservación del patrimonio cultural. De esta manera la ruta provee de un espacio amplio y versátil para iniciativas turísticas que promuevan el progreso articulado del territorio.

Por otra parte, al observar la situación turística de la región y al analizar las preferencias de los visitantes de ésta, podremos señalar que entre los elementos que despiertan un mayor interés resalta el gusto por los paisajes, el entorno natural y las características propias de la biodiversidad, así también destacan la cultura, costumbres y tradiciones. En este sentido la Región de Los Ríos es un espacio fértil para desarrollar actividades productivas, emprendimientos o bien ideas de negocios basadas en la innovación, tanto en sus procesos como productos y servicios. Bajo este contexto es donde el turismo de intereses especiales se presenta como una de las actividades productivas prioritarias para la Región.

Los principales destinos turísticos identificados en la Región de Los Ríos, en torno a las cuales se organiza la actividad turística son: 1) Destino Sietelagos, que actualmente se encuentra en proceso de desarrollo emergente, 2) Destino Valdivia – Corral, cuyas condiciones lo califican como en estado consolidado. 3) Destino Cuenca del Ranco, que se distingue por su condición de avance incipiente. Físicamente, los dos primeros se ubican en la parte intermedia-alta y baja de la cuenca río Valdivia, respectivamente y el terreno en la vertiente norte de la cuenca del río Bueno.

El análisis técnico e integrado de la oferta y demanda de los recursos y atractivos turísticos, realizado por la Agrupación Eco-Región Los Lagos Sustentables (“Diseño y Elaboración de la Política Regional de Turismo 2010-2014) muestra que de 91 atractivos existentes en la región, 17,6% se encuentran como resultados altamente consolidados, 44% medianamente consolidados y 1,1% a débilmente consolidados. El 37,4% restante corresponde a atractivos no constituidos en recursos turísticos, ya sea por no contar con actividades, algún tipo de servicio o ambos.

De esta manera, en base a los resultados se puede observar un porcentaje relativamente bajo de los atractivos presentes en el territorio están siendo utilizados y aprovechados en forma óptima, mientras que su distribución territorial muestra un alto grado de concentración en la zona turística Valdivia – Corral (87,5%).

En este escenario de cierta concentración de oferta y demanda turística de destinos consolidados que se encuentra inserto el Corredor Valdivia – Los Lagos, encontrándose adyacente al mayor destino turístico de la región la cual se presenta como una oportunidad clara de desarrollo al poseer elementos únicos que pueden llevar a la ejecución de actividades, productos y oferta turística alternativa para la gran masa de turistas que visitan la ciudad de Valdivia. En este marco referencial, el Corredor Turístico Valdivia – Los Lagos tiene abierta la opción de posicionarse como una alternativa legítima, entregando versatilidad a la oferta turística de la zona.



## FASE II: IDENTIFICACIÓN DE RECURSOS, ATRACTIVOS TURÍSTICOS Y OFERTA DE PRODUCTOS TURÍSTICOS ACTUALES Y POTENCIALES.

Para lograr una acabada comprensión de los recursos, atractivos y productos turísticos es necesario realizar un acercamiento teórico respecto de estos conceptos. De esta manera podemos señalar tal como menciona Ramírez (2001) que un **Recurso Turístico** son aquellos elementos naturales, objetos culturales, o hechos sociales, que mediante una adecuada y racionada actividad humana pueden ser utilizados como causa suficiente para motivar el desplazamiento turístico. En este sentido, los recursos turísticos son un potencial o materia prima, que siendo factores naturales, culturales o sociales podría ofrecer un territorio en particular para el disfrute del hombre. A diferencia de un Recurso, un **Atractivo Turístico** son todos los elementos de la naturaleza con determinada atracción que motiva el sujeto a dejar su lugar de origen por un determinado tiempo, con la finalidad de satisfacer necesidades de recreación y esparcimiento. Mientras tanto que un **Producto Turístico** desde el punto de vista conceptual, es un conjunto de prestaciones, materiales e inmateriales, que se ofrecen con el propósito de satisfacer los deseos o las expectativas del turista... Es en realidad, un producto compuesto que puede ser analizado en función de los componentes básicos que lo integran: atractivos, facilidades y acceso” (Acerenza M, 1993).

Respecto de la metodología utilizada es posible señalar que estuvo compuesta en una primera instancia por un trabajo de gabinete en el que se recopiló información acerca de los recursos, atractivos y oferta actual, la cual fue posteriormente contrastada en terreno, de manera de verificar los antecedentes reunidos, posteriormente se realizó un análisis acabada de toda la información

recogida, tanto en la primera etapa como en el trabajo en terreno. De manera de organizar y presentar de forma detallada la identificación y clasificación de los recursos y atractivos existen en el territorio comprendido, se confeccionaron dos instrumentos; **Ficha de identificación de recursos y atractivos** y **Ficha de identificación de productos turísticos**. Dentro de la información contenida en cada instrumento se encuentra información general y una descripción de recurso u atractivo según corresponda. Para facilitar la clasificación de la información la **Ficha de identificación de recursos y atractivos** fueron agrupados en cinco categorías, las cuales quedan expresadas en la siguiente tabla:

Tabla N°1 Categorías de recursos y atractivos.

CATEGORÍAS DE RECURSOS Y ATRACTIVOS
1.- Atractivos Naturales
2.- Patrimonio Histórico y Museos
3.- Folklore y manifestaciones de la cultura tradicional como fiestas y ferias tradicionales con componente cultural
4.- Realizaciones técnicas o artísticas contemporáneas como artesanía u otras
5.- Acontecimientos programados y manifestaciones culturales contemporáneas

De la misma manera para facilitar el análisis la **Ficha identificación de productos turísticos** fue construida en base a seis categorías, las cuales se especifican en la tabla N°2

Tabla N°2 Categorías de ofertas actual y potencial

CATEGORÍAS DE OFERTAS ACTUAL Y POTENCIAL
1.- Establecimiento de Alojamiento
2.- Establecimiento Gastronómicos
3.- Actividades deportivas u ocio
4.- Agencias de viaje o Tour operadores
5.- Centros culturales o artesanales
6.- Servicio complementarios

## 2.1 Recursos Turísticos del Área de Estudio

Los resultados de la investigación en lo referente a la identificación de atractivos y recursos, es expuesta en forma de catastro en la siguiente tabla:

Tabla N°3 – Catastro de atractivos y recursos según categorías

CATEGORÍA	ATRATIVOS	RECURSOS	DESCRIPCIÓN
<b>1.- Atractivos Naturales</b>	- Cuenca ríos San Pedro y Calle - Calle	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Miradores</li> <li>- Playas</li> <li>- Islas fluviales</li> <li>- Cauce navegable</li> <li>- Flora</li> <li>- Fauna</li> </ul>	La presencia de los ríos San Pedro y Calle Calle que bordean todo el corredor turístico esta visible en todo el corredor, sin duda como el elemento natural de mayor relevancia. Su cuenca genera de por si un atractivo para todo aquel visitante que recorre la ruta, y sus particularidades geográficas aportan con un importante número de recursos para el desarrollo de actividades turísticas.
	-Bosque Valdiviano	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bosque nativo</li> <li>- Miradores naturales</li> <li>- Flora</li> <li>- Fauna</li> </ul>	La presencia del bosque valdiviano en prácticamente toda la ruta genera un atractivo más de la belleza paisajística del territorio. Los bosques nativos y miradores naturales generan un recurso potencial para la realización de actividades outdoors como senderismo, mountain bike y cabalgatas.
			

CATEGORÍA	ATRATIVOS	RECURSOS	DESCRIPCIÓN
<p><b>2.- Patrimonio Histórico y Museos</b></p>	<p>-Ramal ferroviario Valdivia - Antilhue</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Estación Valdivia</li> <li>- Estación Arique</li> <li>- Estación Pishuenco</li> <li>- Estación Huellehue</li> <li>- Estación Antilhue</li> </ul>	<p>Sin duda la presencia del ramal ferroviario Valdivia – Antilhue significó por muchos años el mayor atractivo turístico del territorio en estudio. De hecho el origen del corredor viene dado por la posibilidad de potenciar la denominada “Ruta del Vapor”.</p> <p>Su importancia histórica y social para el territorio esta vivenciada por el crecimiento de las localidades pertenecientes a la ruta que vieron crecimiento ligado al pasado del esplendoroso ramal.</p> <p>Hoy, ante la incertidumbre del futuro de su producto estrella, los viajes en el Tren el Valdiviano, sus estaciones y vías férreas adquieren relevancia como recursos patrimoniales para el desarrollo de múltiples actividades que van desde muestras costumbristas adyacentes a las antiguas estaciones como iniciativas de actividades outdoor.</p>
			

CATEGORÍA	ATRATIVOS	RECURSOS	DESCRIPCIÓN
<b>3.- Folklore y manifestaciones de la cultura tradicional como fiestas y ferias tradicionales con componente cultural</b>	-Ferias costumbristas -Carreras a la Chilena	- Feria costumbrista de Pishuinco - Feria costumbrista de Antilhue - Cancha de carrera a la chilena de Antilhue	El atractivo de estas manifestaciones tradicionales radica en la posibilidad de movilizar tanto turistas como población local. Las ferias costumbristas están en proceso incipiente aun, tomando en cuenta que la ruta T-35 está completamente habilitada desde mediados del año 2013 por lo cual para estos eventos esta se vuelve su primera temporada estival. En lo que respecta a las carreras a la chilena, el recurso aún se trabaja de forma local y tradicionalmente aun sin una visión turística.
			
<b>4.- Realizaciones técnicas o artísticas contemporáneas como artesanía u otras</b>	- Artesanas en lana de oveja y madera nativa	- Productos artesanales en lana de oveja	Las manifestaciones de productos artesanales en lana y madera pensadas para la comercialización como oferta de la actividad turística aún se encuentran en etapas incipientes, pero sin duda el desarrollo de estas se convierte en un recurso más para complementar la oferta potencial de productos turísticos.

CATEGORÍA	ATRATIVOS	RECURSOS	DESCRIPCION
<p>4.- Realizaciones técnicas o artísticas contemporáneas como artesanía u otras</p>	<p>- Elaboración de cecinas artesanales</p>	<p>- Fabrica de cecinas artesanales</p>	<p>La elaboración y comercialización de productos alimenticios bajo técnicas artesanales constituyen un atractivo para los visitantes que desean degustar y admirar el proceso. El contar con una fábrica artesanal constituye un recurso más para ampliar la oferta de actividades turísticas del corredor.</p>
			
<p>5.- Acontecimientos programados y manifestaciones culturales contemporáneas</p>	<p>- Viajes en Tren a vapor</p>	<p>- Viaje del Tren El Valdiviano</p>	<p>Los viajes programados del Tren El Valdiviano, que se originaban esporádicamente durante la época de verano y en ocasiones en fechas festivas durante el año, se consideran dentro de la categoría de acontecimientos programados. El atractivo propio de un viaje en tren a vapor realizado por la locomotora N°620 o “El Valdiviano”, sin duda se convierte en el recurso consolidado y a la vez con mayor potencial del área.</p>
			

## 2.2 Oferta de productos turísticos

Los resultados referentes a la identificación de oferta existen en el territorio será presentada en un tabla resumen que da cuenta del catastro de la oferta y productos turísticos según las categorías previamente definidas. Posteriormente se exponen las fichas de identificación de productos turísticos individualizadas para cada iniciativa identificada.

Tabla N°4 – Catastro de Oferta y productos turísticos según categorías

CATEGORÍA	OFERTA	DESCRIPCIÓN
<b>1.- Establecimientos de Alojamiento</b>	- Camping	Se identificaron solo 3 alternativas de alojamiento en el corredor: camping, hospedaje y cabañas. En el caso de camping se observa la presencia de 3 establecimientos claramente identificables: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Camping La Ruca Km 12, sector Huellehue</li> <li>- Camping La Chechi, Km 15, sector Pishuinco</li> <li>- Camping municipal, Km25, sector balseo San Javier</li> </ul>
	-- Cabañas y hospedaje	En lo que respecta a este tipo de establecimientos se cuenta con una iniciativa que ofrece estas alternativas. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hospedaje y cabañas de Duby Poblete, Antilhue.</li> </ul>
<b>2.- Establecimiento Gastronómicos</b>	- Locales de ferias Costumbristas de Pishuinco y Antilhue	Las principales ofertas gastronómicas del área se dan cita en las ferias costumbristas de las localidades de Pishuinco y Antilhue. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Feria costumbrista de Pishuinco: en esta muestra está compuesta por 21 stand, en donde se ofrece diversos productos gastronómicos locales. Esta feria es coordinada por la junta de vecinos del sector.</li> <li>- Feria costumbrista de Antilhue: en esta muestra, compuesta por 36 stand que ofrecen variados productos elaborados por los integrantes de la</li> </ul>

		organización Agrupación de amigos del Tren de Antilhue.
	- Fábrica de cecinas artesanales	En el Km 10 de la ruta nos encontramos con la fábrica de cecinas artesanales “Cecinas Grau” la cual ofrece una variedad de embutidos caseros hechos con altos estándares de calidad. Ofrece productos del campo desarrollados mediante procesos completamente naturales de calidad gourmet para que puedan adquirir los visitantes. Cuenta con una sala de venta donde puede degustar los productos y optar por desayunos u onces.
<b>3.- Actividades Deportivas u ocio</b>	- Paseos en bote	Existen varias ideas de negocio en donde se ofrecen excursiones en bote a remo y realización de actividades de pesca deportiva por el rio San Pedro desde la localidad de Antilhue. La duración de la actividad varía según los requerimientos de los clientes. El servicio incluye guiado histórico y natural del territorio.
	- Pesca deportiva	
	- Arriendo de Kayak	La actividad de arriendo y paseos guiados en kayak es desarrollada por empresarios del territorio, los cuales son servicio de guiado y travesía en kayak por el rio San Pedro desde la localidad de Antilhue y arriendo de kayaks en el sector del balseo de San Javier.
<b>4.- Agencias de viaje o Tour operadores</b>	- Travesías en Kayak	Desde Valdivia , el tour operador «Pueblito Expediciones», ofrece la dos productos de travesía en kayak para el territorio en estudio: - Antilhue a Valdivia - Los Lagos Valdivia
<b>5.- Centros culturales o artesanales</b>	- Cancha de carrera a la chilena de Antilhue	El establecimiento a cargo de la junta de vecinos, desarrolla continuamente carreras a la chilena durante época estival. Esta actividad despierta un gran interés de la población local y con el tiempo ha adquirió mayor presencia de visitantes y turistas de otras localidades.

A continuación se procede a describir las iniciativas de negocios identificadas, que forman parte actual de la oferta turística. Las cuáles serán presentadas en orden de ubicación según la orientación Valdivia – Los Lagos del territorio de estudio:

a) Valdivia - Antilhue

Ficha N° 1 Tren “El Valdiviano”

<b>Identificación de la iniciativa</b>				
Nombre Iniciativa	Locomotora N° 620 o Tren El Valdiviano.			
Persona Responsable	EFE – Asociación de Cultura y Turismo del Patrimonio Ferroviario de Valdivia			
Estado iniciativa	Actual	X	Potencial	
Servido ofrecido	Viajes turísticos			
<b>Caracterización de la iniciativa</b>				
Inicio de actividades	Si	X	No	
Cuenta con los permisos para poder funcionar correctamente				
Experiencia				
8 años				
Empleados				
Si	X	Cuantos	S/I	No
<b>Caracterización de la oferta</b>				
Tipo de Servicio	Viaje turístico y transporte de pasajeros.			
Descripción del proceso				
La 620 fue la última locomotora a vapor que se usó en la red sur previo al trabajo de electrificación de la vía. Éste proyecto se concretó en 1899 con la apertura de un ramal hasta Antilhue (ruta actual del tren El Valdiviano). Su uso original fue de carga, aunque se usó indistintamente para trenes de pasajeros, carga o mixtos, sobre todo en los ramales. Actualmente, los pasajes para esta excursión se adquieren en la misma estación de Valdivia con un valor aproximado de \$ 6.000 por persona ida y vuelta. Este itinerario se realiza sólo durante la temporada de verano, comenzando a principios de enero y terminando en la primera semana de marzo con viajes programados o especiales.				
Canales de comercialización				
Notas de prensa, facebook y de forma presencial en la estación ferroviaria.				

### Descripción y Observaciones generales

El Tren El Valdiviano, compuesto por la Locomotora a Vapor 620 Monumento Nacional y un conjunto de coches patrimoniales, busca revivir el tradicional viaje entre Valdivia y Antilhue, que bordea el río Calle Calle, dándole vida al tradicional ramal, que unía a Valdivia con el resto del país.

Con la un viaje caracterizado por la presencia de paisajes maravillosos, con vistas sobre el río y los renovales y bosques circundantes, son parte de la magia del viaje en una locomotora a vapor, que además se complementa con la presencia de muestras costumbristas que salen al paso en las localidades de Huellehue, Pishuinco y Antilhue.

### Fotografías



b) Sector Huellehue.

Ficha N° 2: Cecinas Grau.

Identificación de la iniciativa			
Nombre Iniciativa	Cecinas Grau		
Persona Responsable	Marisa Navarro Grau		
Estado iniciativa	Actual	X	Potencial
Servido ofrecido	Productos del campo como Longanizas, patés, prietas, arrollados, ahumados.		
Caracterización de la iniciativa			
Inicio de actividades	Si	X	No
Cuenta con los permisos para poder funcionar correctamente			
Experiencia			
7 años			
Capacitaciones y/o certificaciones			
Capacitación en higiene en alimentos, marketing, comercialización.			

Empleados					
Si	X	Cuantos	3	No	
Nivel de estudios, experiencias y competencias					
Capacitaciones entregadas por SERCOTEC en gestión empresarial..					
<b>Caracterización del equipamiento y servicios turísticos</b>					
Infraestructura	Cuarto de proceso de elaboración de embutidos, sala de venta, comedor				
Equipamiento	Máquinas para Moledora de carne, máquina de frio, mesones.				
Características	Moledora de carne para procesar y elaborar productos, máquina de frio para conservación de los productos, además de 3 mesones.				
<b>Caracterización de la oferta</b>					
Tipo de Alimentación	Fiambres y embutidos				
Descripción del proceso y técnica					
Productos del campo elaborados artesanalmente en conjunto con procedimientos técnicos y desarrollados en plantas certificadas, lo cual garantiza al consumidor un producto que cumple con todas las normas sanitarias vigentes.					
Canales de comercialización					
La iniciativa cuenta con Página web, correo electrónico, teléfono de contacto, atención y promoción en el centro de ventas.					
<b>Descripción y Observaciones generales</b>					
La idea de negocios de Cecinas Grau, consistió en generar una fábrica de producción y elaboración de fiambres y embutidos artesanales, con identidad propia y trabajando conjuntamente con la comunidad local, buscando generar desarrollo y oportunidades en la comunidad y el sector. Conjuntamente con potencial la comercialización de sus embutidos, busca desarrollar la línea de negocio dedicada a la oferta gastronómica con un salón de té para ofrecer desayunos y onces.					
<b>Fotografías</b>					
					

Ficha N° 3: Camping La Ruca.

<b>Identificación de la iniciativa</b>				
Nombre Iniciativa	Camping La Ruca			
Persona Responsable	Cristina Matus			
Estado iniciativa	Actual	X	Potencial	
Servido ofrecido	Camping			
<b>Caracterización de la iniciativa</b>				
Inicio de actividades	Si		No	X
No cuenta con los permisos para poder funcionar correctamente				
<b>Experiencia</b>				
38 años				
<b>Capacitaciones y/o certificaciones</b>				
La hija de la propietaria es profesional en Administración de Hoteles y Restaurant				
<b>Empleados</b>				
Si	X	Cuantos	2	No
<b>Nivel de estudios, experiencias y competencias</b>				
No se cuenta con estudios y competencias relacionadas a la actividad turística.				
<b>Caracterización del equipamiento y servicios turísticos</b>				
Infraestructura	Sitios de camping, Quincho, piscina.			
Equipamiento	Fogones, mesas y bancos para asiento			
Características	4 baños (2 de mujeres y 2 de hombres), 2 baños con ducha,			
<b>Caracterización de la oferta</b>				
Tipo de Servicio	Camping			
<b>Canales de comercialización</b>				
Actualmente la iniciativa solo posee con un letrero en la ruta que da cuenta de su presencia. Ante esto, el camping ha funcionado por el sistema de promoción de boca en boca				

### Descripción y observaciones generales

La Sra. Matus posee un camping el cual tiene habilitado 5 sitios con espacio para fogón, mesones y bancos para asiento. Posee acceso a corriente eléctrica, baños con ducha y sin ducha, y lavaderos para loza. Adicionalmente, en sus instalaciones ofrece quincho y piscina para sus clientes.

El camping se encuentra ubicado en el kilómetro 11 de la ruta T35 en las cercanías de la localidad de Huellehue, a orillas del río Calle Calle, ofreciendo un entorno paisajístico de gran belleza.

### Fotografías



c) Sector Pishuinco.

Ficha N° 4: Camping La Chechi.

Identificación de la iniciativa			
Nombre Iniciativa	Camping La Chechi		
Persona Responsable	Cecilia Valverde.		
Estado iniciativa	Actual	X	Potencial
Servido ofrecido	Camping		
Caracterización de la iniciativa			
Inicio de actividades	Si	X	No
Cuenta con los permisos para poder funcionar correctamente			
Experiencia			
16 años.			
Capacitaciones y/o certificaciones			
No posee			

Empleados					
Si		Cuantos		No	X
Nivel de estudios, experiencias y competencias					
No posee					
<b>Caracterización del equipamiento y servicios turísticos</b>					
Infraestructura	Sitios de camping, Quincho				
Equipamiento	Consta de total equipamiento para servicio, incluye calefón.				
Características	El quincho consta de un fogón, luz de emergencia en caso de corte, extintores.				
<b>Caracterización de la oferta</b>					
Tipo de Servicios	Camping				
Canales de comercialización					
Página web, correo electrónico, teléfono.					
<b>Descripción y Observaciones generales</b>					
Camping la Chechi nace de la creciente solicitud de turistas de paso que deseaban apreciar la belleza del lugar. El servicio turístico prestado es continuo, los 365 días, ofreciendo naturaleza, calidad de servicio, cercanía y calidez humana. Además de ofrecer los sitios de camping, se cuenta con invernadero, corderos del lugar, borderío y servicios higiénicos con cerámica y baldosa, los cuales además constan de ducha.					
<b>Fotografías</b>					
					

d) Localidad de Antilhue.

Ficha N° 4: Clara Hafemann.

<b>Identificación de la iniciativa</b>				
Nombre Iniciativa	Granja Expediciones			
Persona Responsable	Clara Hafemann			
Estado iniciativa	Actual	X	Potencial	
Servido ofrecido	Agroturismo, granja educativa			
<b>Caracterización de la iniciativa</b>				
Inicio de actividades	Si	X	No	
Cuenta con los permisos para poder funcionar correctamente				
Experiencia				
8 meses				
Capacitaciones y/o certificaciones				
No cuenta				
Empleados				
Si		Cuantos	No	X
Nivel de estudios, experiencias y competencias				
Técnico agrícola.				
<b>Caracterización del equipamiento y servicios turísticos</b>				
Actualmente la iniciativa cuenta con instalaciones tradicionales de granja (establos, gallineros, bodegas), los cuales no están completamente habilitados para un uso turístico.				
<b>Caraterización de la oferta.</b>				
Tipo de Servicio	<b>Venta de Terneros y ovejas.</b>			
Descripción del proceso y técnica				
Visitas guiadas a las dependencias de la granja sumada a la realización de actividades prácticas y educativas				
Canales de comercialización				
Teléfono, letrero al pie de la carretera.				

### Descripción y Observaciones generales

La iniciativa de la Sra. Clara Hafemann consiste en una granja educativa que de a conocer la vida de campo a sus visitantes, por intermedio de actividades recreativas y guiados educativos. Adicionalmente, cuenta con el apoyo cooperativo de su hijo quien cuenta con equipos de kayak para realizar actividades de navegación y excursión en el río san Pedro.

### Fotografía



Ficha N° 5: Wolfgang Rochow.

### Identificación de la iniciativa

Nombre Iniciativa	Arriendo de Kayak		
Persona Responsable	Wolfgang Rochow		
Estado iniciativa	Actual	Potencial	X
Servido ofrecido	Recorridos en kayak		

### Caracterización de la iniciativa

Inicio de actividades	Si	X	No
Cuenta con los permisos para poder funcionar correctamente			
Experiencia			
8 meses			
Capacitaciones y/o certificaciones			
No existe información al respecto.			

Empleados					
Si		Cuantos		No	X
Nivel de estudios, experiencias y competencias					
Sin certificaciones					
<b>Caracterización del equipamiento y servicios turísticos</b>					
Bodega de almacenamiento, 4 kayaks dobles y 2 singles					
<b>Caracterización de la oferta</b>					
Tipo de Servicio			Actividades de turismo outdoor.		
Descripción del proceso y técnica					
Se trabaja en conjunto con la empresa "Pueblito Expediciones" quienes realizan todo el trabajo operativo y gestión de pasajeros, además de ser los responsables de llevar y coordinar los grupos de visitantes.					
Canales de comercialización					
Teléfono, página web					
<b>Descripción y Observaciones generales</b>					
La idea de negocio consiste en la realización de viajes en kayak por el cauce del río Calle Calle y San Pedro asociados con la empresa "Pueblito Expediciones". Actualmente cuenta con 6 kayak, en donde se pretende adquirir algunas unidades más, además se proyecta crear rutas de navegación, así mismo existe la intención asociarse con granja expediciones y crear paquete turísticos.					
<b>Fotografía</b>					
					

<b>Identificación de la iniciativa</b>					
Nombre Iniciativa	Hospedaje y cabañas Antilhue				
Persona Responsable	Dubi Poblete				
Estado iniciativa	Actual	X	Potencial		
Servido ofrecido	Servicios de alojamiento				
<b>Caracterización de la iniciativa</b>					
Inicio de actividades	Si	X	No		
Cuenta con los permisos para poder funcionar correctamente					
Experiencia					
2 años					
Capacitaciones y/o certificaciones					
No se cuenta con capacitaciones y/o certificaciones.					
Empleados					
Si		Cuantos		No	X
Nivel de estudios, experiencias y competencias					
No se presentan estudios y competencias relacionadas a la actividad de bicicletas recreativas, ciclismo u otro relacionado.					
<b>Caracterización del equipamiento y servicios turísticos</b>					
No posee equipamiento ni infraestructura turística.					
<b>Caracterización de la oferta</b>					
Tipo de Servicio	Arriendo de bicicletas.				
Descripción del proceso y técnica					
Se arriendan las bicicletas solo a personas que llegan a hospedarse en el hospedaje, se entrega una boleta como medida de respaldo. Actualmente no existe un circuito elaborado para el recorrido de los ciclistas.					
Canales de comercialización					
Teléfono y Facebook					

### Descripción y Observaciones generales

El hospedaje y cabañas Antilhue es una iniciativa consistente en el servicio de alojamiento en la nombrada localidad. El negocio ha ido en crecimiento y los resultados se han traducido en mejoras en infraestructura y equipamiento orientadas a la mejora de la capacidad de operación actual. Conjuntamente, mantiene un proyecto de arriendo de bicicletas que busca por objetivo crear una asociatividad con la Granja Educativa de la Sra. Clara Hafemann, en donde a medida que lleguen turistas a hospedarse al hospedaje se les ofrece un tour guiado hacia las dependencias.

### Fotografías



Ficha N° 9: Asociación amigos del tren.

Identificación de la iniciativa				
Nombre Iniciativa	Asociación de amigos del tren.			
Persona Responsable	Hilda González			
Estado iniciativa	Actual	X	Potencial	
Servido ofrecido	Gestión de actividades en relación al tren.			
Caracterización de la iniciativa				
Inicio de actividades	Si		No	X
No cuenta con los permisos para poder funcionar correctamente				
Experiencia				
12 años.				
Capacitaciones y/o certificaciones				
No aplica.				
Empleados				
Si	x	Cuantos	38	No

### Nivel de estudios, experiencias y competencias

Formación básica en manejo de negocios y proyectos de acuerdo a programa especial de FOSIS y SERCOTEC.

### Caracterización del equipamiento y servicios turísticos

La agrupación cuenta con equipamiento para montaje de feria, en lo referente a las estructuras de los 36 puestos de stand para ventas.

### Caracterización de la oferta

Tipo de Servicio

Agrupación orientada a servicios gastronómicos.

### Descripción del proceso y técnica

El grupo se organiza en torno a reuniones planificadas por una directiva, en las cuales abordan temas en relación a las diferentes actividades relacionadas al tren.

### Canales de comercialización

No existen canales de comercialización.

### Descripción y Observaciones generales

A través de la agrupación de amigos del tren, se busca preservar el patrimonio ferroviario del territorio, así como la locomotora a vapor N° 620. Ésta agrupación consta de alrededor de 30 miembros activos, los cuales a través de reuniones coordinadas, gestionan el devenir de las actividades relacionadas al tren, el cual es un importante plus para la localidad. La agrupación de amigos del tren realiza actividades durante el verano, las cuales se proyectan a través de la feria gastronómica o muestra costumbrista de Antilhue en donde ofrecen distintos productos elaborados con materia prima de la zona

### Fotografías



### 2.3 Infraestructura y servicios complementarios

Dentro del área de estudio se identifican una red de carreteras y caminos en buen estado de conservación, tal como la ruta T-35 que une Valdivia y Los Lagos, su renovación trajo consigo un elevado flujo de vehículos que circulan diariamente por la carretera, lo cual repercute en los emprendedores que se encuentran presentes en el corredor turístico. Además se cuenta con una red de servicios básicos dentro del territorio, los cuales permiten a la comunidad un tratamiento expedito a sus necesidades, se pueden encontrar Servicios de salud, Carabineros, entre otros.

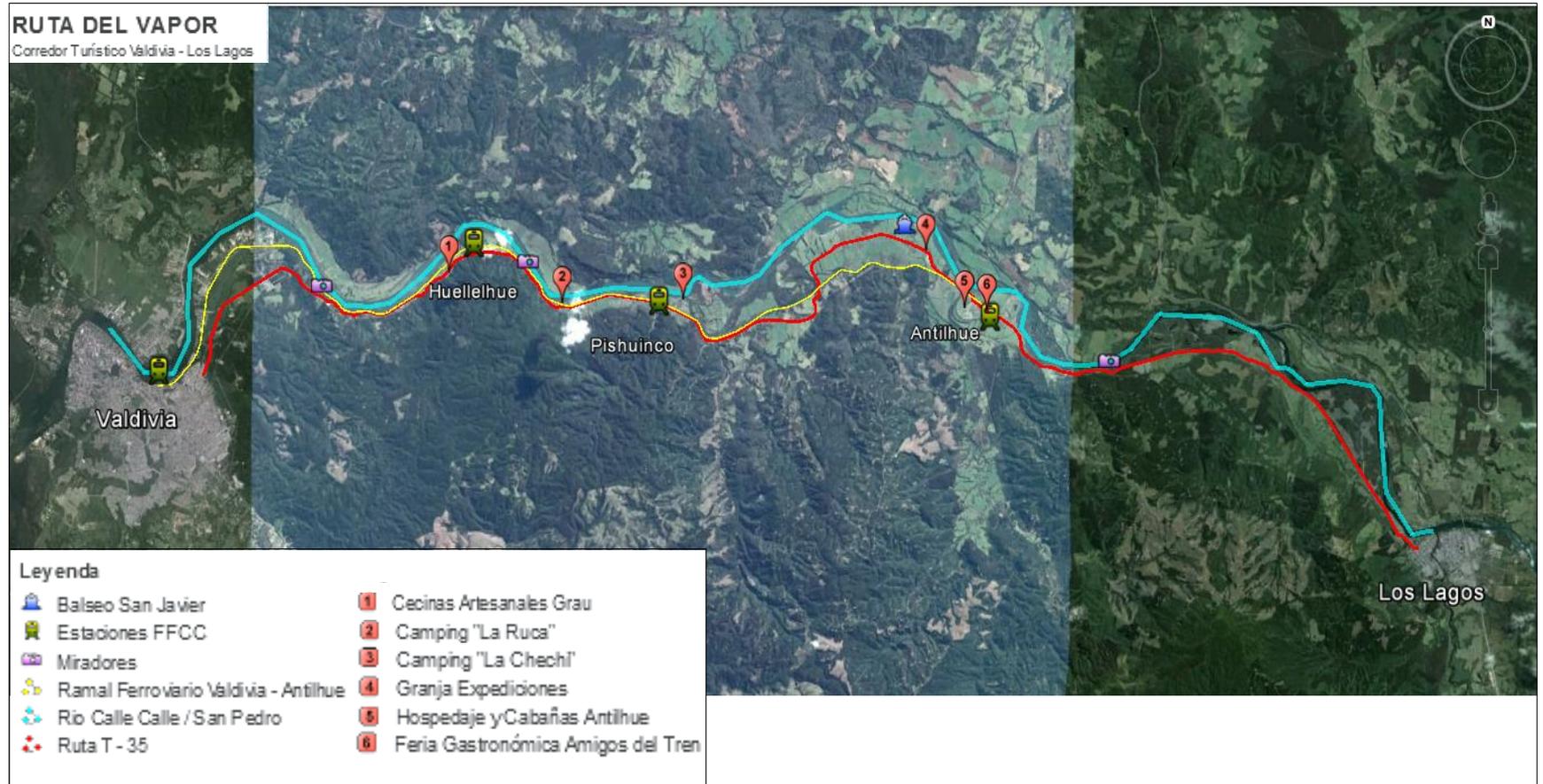
A continuación se exponen los diferentes elementos correspondientes a la identificación de infraestructura y servicios complementarios del área de estudio:

Tabla N° 5 Infraestructura y Servicios Complementarios.

<b>Infraestructura y Servicios Complementarios.</b>	- Balseo San Javier	El servicio de Balseo del río San Pedro, en el sector de San Javier tiene un horario de funcionamiento de 07am a 21pm y el costo por vehículo es de \$600.- pesos. La duración es de aproximadamente 8 min.
	- Miradores en ruta	Existen 3 miradores señalizados en la ruta estos están ubicados en: <ul style="list-style-type: none"><li>- Km 5, sector cuesta Soto</li><li>- Km 11, sector Huellélhue</li><li>- Km 33, sector Santa Isabel</li></ul>
	- Oficinas de Turismo	Actualmente no existe una oficina de turismo en la ruta, está en construcción una unidad dependiente del municipio de Los Lagos en la localidad de Antilhue.
	- Servicios de salud	En la ruta no existen hospitales, estos están en las ciudades de Valdivia y Los Lagos. Pero cuentan con servicios básicos de urgencia en: <ul style="list-style-type: none"><li>- Posta de Salud Rural Antilhue</li><li>- Posta de Salud Rural Huellélhue</li></ul>
	- Carabineros	La institución tiene comisarias en la ciudad de Valdivia y Los Lagos. En lo que respecta la ruta tiene presencia con retenes en las localidades de Antilhue y Huellélhue.
	- Conectividad	El corredor turístico Valdivia – Los Lagos, actualmente cuenta con 2 rutas de transporte, la T-35 la cual está asfaltada y habilitada desde mediados del 2013. Además se cuenta con la T-301, por la ribera norte del cauce de los ríos Calle Calle y San Pedro, la cual es un camino de ripio en buen estado.

A continuación y a modo de resumen se presenta un mapa generalizado del área incorporando la oferta identificada

Mapa N°2 – Oferta de servicios “Ruta del Vapor”





### 3.1 Definición de mapa de actores

Un mapa de actores es una herramienta que permite identificar a todas las personas, instituciones u organizaciones que pueden ser importantes para la ejecución de iniciativas vinculadas con el producto o bien, servir de base para futuras acciones y/o responsabilidades de colaboración con el territorio de estudio. Esta técnica permitirá recopilar de forma sistemática, ordenada y actualizada la información clave para llevar de manera adecuada y eficiente los acuerdos del proyecto, identificando y valorando aquellos actores que pueden colaborar y a los que sean de relevancia considerar para evitar conflictos en los procesos de planificación y toma de decisiones. Esta información contribuirá al análisis de actores en base a las dimensiones y características técnicas, sociales, ambientales y económicas específicas de la consultoría, y en consecuencia tendrá las adecuaciones, alcances y límites que los responsables de su ejecución consideren y determinen como necesarias.

Realizando un primer alcance conceptual, entenderemos como actores claves a aquellos individuos o colectividades cuya participación es indispensable y obligada para el logro del propósito, objetivos y metas del proyecto en cuestión. De esta forma ellos tienen el poder, la capacidad y los medios para decidir e influir en campos vitales que permitan o no el desarrollo del proyecto. En algunos casos, pueden manifestar un interés directo, explícito y comprometido con los

objetivos y propósitos del mismo. Algunas de las características que presentan los actores claves son:

- Forman parte de la sociedad asentada en el área de implantación del proyecto y representan intereses legítimos del grupo.
- Tienen funciones y atribuciones en relación directa con los objetivos del proyecto
- Disponen de capacidades, habilidades, conocimiento, infraestructura y recursos para proponer, atender y solventar problemas científico – técnicos.
- Cuentan con mecanismo de financiamiento o donación de recursos.
- Tienen capacidad de gestión y negociación con los diversos agentes y/o niveles gubernamentales que permiten construir consensos y acuerdos.

Durante esta fase nuestro objetivo es reconocer las principales funciones de los actores claves en la propuesta de intervención; así como identificar las eventuales acciones que podrían desarrollar en las potencialidades redes y alianzas en el corto, mediano y largo plazo. A partir de esta instancia se realizó un trabajo tanto de campo como de gabinete para establecer acercamientos iniciales y de entrevistas que nos permitan identificar los niveles de influencia en el territorio, tanto regional, comunal, como sus funciones, atribuciones e intereses respecto las características propias del presente estudio. Es por ello que para su identificación consideraremos a toda organización, grupo o institución que cuente a su haber con las siguientes características:

- Están siendo o podrían verse afectados por el proyecto y sus intervenciones.
- No están siendo directamente afectados pero podrían tener un interés en el proyecto.
- Poseen información, experiencia o recursos necesarios para formular aportes a “Desarrollar el diseño de la Ruta Turística Valdivia – Los Lagos”.
- Tienen vinculación directa con el área de estudio.

- Consideran que tiene derecho a estar involucrados en las decisiones relacionadas con el proyecto.
- Son partícipes del núcleo empresarial del área de estudio.
- Conforman la institucionalidad gubernamental del territorio.
- Pertenecen a pueblos originarios del sector a intervenir.
- Organizaciones sociales con interés de participar.

Los actores claves son aquellos individuos o colectividades cuya participación es indispensable y obligada para el logro del propósito, objetivos y metas del proyecto en cuestión. Tienen el poder, la capacidad y los medios para decidir e influir en campos vitales que permitan o no el desarrollo del proyecto. En algunos casos, pueden manifestar un interés directo, explícito y comprometido con los objetivos y propósitos del mismo. En donde podemos identificar en las siguientes tablas la distribución de los actores públicos y privados.

Tabla N° 6 Organismos Públicos.

Nivel	Categoría	Actores	Datos de contacto	Descripción
<b>Regional</b>	Gubernamental	GORE	Dirección: O'Higgins # 543, Valdivia. Teléfono: (63)2284300	Entidad encargada del desarrollo armónico y equitativo del territorio, tanto en aspectos de desarrollo económico, como social y cultural. En la ejecución de sus funciones se inspirara en los principios de equidad, eficiencia y eficacia en la asignación y utilización de recursos públicos y en la prestación de servicios. Además, estimula y asegura la efectiva participación de la comunidad regional y la preservación y mejoramiento del medio ambiente.

Nivel	Categoría	Actores	Datos de contacto	Descripción
<b>Regional</b>	Gubernamental	SERCOTEC	Dirección: Carlos Anwandter #441 Valdivia. Teléfono: (63) 2215005	Encargada de promover y apoyar iniciativas de mejoramiento de la competitividad de las micro y pequeñas empresas y fortalecer el desarrollo de la capacidad de gestión de sus empresarios.
<b>Regional</b>	Gubernamental	CORFO	Dirección: O'Higgins 190, Valdivia. Teléfono: (63) 22362150	Organismo ejecutor de las políticas gubernamentales en el ámbito del emprendimiento y la innovación, a través de herramientas e instrumentos compatibles con los lineamientos centrales de una economía social de mercado, creando las condiciones para lograr construir una sociedad de oportunidades.
<b>Regional/ Provincial</b>	Gubernamental	SERNATUR	Dirección: Avenida Prat 675. Valdivia Teléfono: (63) 2239317	Organismo público encargado de promover y difundir el desarrollo de la actividad turística de Chile
<b>Regional</b>	Gubernamental	MOP	Dirección: Yungay #621, Valdivia. Teléfono: (63) 2332592	Institución encargada de Impulsar el desarrollo económico del país a través de la infraestructura con visión territorial integradora. Impulsar el desarrollo social y cultural a través de la infraestructura, mejorando la calidad de vida de las personas. Contribuir a la gestión sustentable del medioambiente, del recurso hídrico y de los ecosistemas. Alcanzar el nivel de eficiencia definido en el uso de los recursos.
<b>Regional</b>	Gubernamental	Consejo de la Cultura	Dirección: General Lagos #1234, Valdivia. Teléfono: 063- 2239254	Organismo del estado encargado de implementar las políticas públicas para el desarrollo cultural.

Nivel	Categoría	Actores	Datos de contacto	Descripción
<b>Regional</b>	Gubernamental	Consejo Regional de Monumentos Nacionales	Dirección: Los Laureles S/N, Isla Teja, Valdivia. Teléfono: (63) 2205364	Organismo técnico del Estado de Chile, encargado de otorgar protección oficial a bienes de patrimonio cultural por medio de declaratorias de Monumentos Nacionales, las cuales son gestionadas y supervisadas por su comité técnico.
<b>Comunal</b>	Gubernamental	Ilustre Municipalidad de Valdivia	Dirección: Independencia #455, Valdivia. Teléfono: (63) 2212151	La municipalidad de Valdivia es una corporación autónoma de derecho público con personalidad jurídica y patrimonio propio, a quien corresponde la administración de su territorio y cuya finalidad es satisfacer las necesidades de la comunidad local y asegurar su participación en el progreso económico, social y cultural.
<b>Comunal</b>	Gubernamental	Ilustre Municipalidad de Los Lagos	Dirección: San Martín N° 1, Los Lagos. Teléfono: (63) 2461271	La municipalidad de Los Lagos es una corporación autónoma de derecho público con personalidad jurídica y patrimonio propio, a quien corresponde la administración de su territorio y cuya finalidad es satisfacer las necesidades de la comunidad local y asegurar su participación en el progreso económico, social y cultural.

Tabla N° 7 Organismos privados.

Nivel	Categoría	Actores	Datos de contacto	Descripción
<b>Regional</b>	Privado/Gubernamental	Corporación Regional de Desarrollo Productivo	Dirección: Esmeralda #643, Valdivia. Teléfono: (63) 2239326	Institución encargada de formular, implementar y ejecutar, estudios, programas y proyectos estratégicos que favorezcan la consolidación de la Región de Los Ríos como la Nueva Región y a la construcción de un tejido empresarial vigoroso que fortalezca el desarrollo económico local.

Nivel	Categoría	Actores	Datos de contacto	Descripción
<b>Regional</b>	Asociación	Asociación de Cultura y Turismo del Patrimonio Ferroviario de Valdivia		Asociación cuyo objetivo es el resguardo del material patrimonial perteneciente al antiguo ramal ferroviario Valdivia – Los Lagos, en consecución de la gestión de la iniciativa denominada Tren turístico “El Valdiviano”
<b>Comunal</b>	Social/Comunitario	Agrupación amigos de la 620	Dirección: Pishuinco S/N Teléfono: 98372364	Agrupación constituida desarrollar acciones conjuntas para potenciar el turismo desarrollado a partir de los viajes del tren turístico “El Valdiviano, como de la zona de Pishuinco, de manera de mejorar sus procesos y comercializar sus productos.
<b>Comunal</b>	Social/Comunitario	Agrupación Amigos del Tren	Dirección: Antilhue, S/N. Teléfono: 92338706	Agrupación actualmente de 38 miembros constituida a desarrollar acciones conjuntas para potenciar el turismo, tanto del Tren, como de la zona de Antilhue, de manera de mejorar sus procesos y comercializar sus productos.
<b>Comunal</b>	Social/Comunitario	Junta de Vecinos	Dirección: Antilhue S/N Pishuinco S/N Huellehue S/N	Agrupación de carácter social cuyo fin es velar por los intereses de la comunidad del territorio donde se encuentran insertas, que varían desde levantar necesidades sociales, económicas y culturales, entre otras.  Estas organizaciones poseen comunicación directa con los gobiernos locales, con quienes buscan lograr un trabajo consensuado.

### 3.2 Construcción del Mapa de actores

Al establecer el modelo a utilizar en el mapa de actores lo primero es identificar las características propias del proyecto, es por ello que a partir de la instancia que nos convoca adoptaremos los criterios de “Nivel de influencia” y “Vinculación”, ya que de esta forma podremos señalar Quién, cómo, y en qué medida los actores involucrados pueden ser parte o colaborar en el desarrollo turístico del Corredor Turístico Valdivia – Los Lagos y sus alrededores.

Esta técnica permite organizar a los actores según sus propios intereses y su capacidad de incidir en la adopción de los lineamientos futuros a seguir, es decir, formular convenios, mesas de apoyo, entre otros. De esta manera, estaremos en condiciones de identificar cuál o cuáles son los actores relevantes de contactar y de consolidar trabajos en conjunto, ya sea para la etapa de estudio y/o consultoría o para la implementación de programas de continuidad.

En relación a lo anterior, y habiendo clarificado nuestros objetivos, procederemos a presentar una tabla respecto a las ponderaciones de evaluación, según los criterios de: Influencia y Vinculación:

Tabla N° 8 Niveles de Influencia y Vinculación.

Niveles/ Descripción	Influencia	Indicadores	Vinculación	Indicadores
	Capacidad del actor de limitar o facilitar las acciones.		Se define como las relaciones de afinidad y compromiso respecto al proyecto.	
1	<b>Alto</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Su participación es primordial para el cumplimiento de los objetivos y las actividades a desarrollar</li> <li>- Sus decisiones inciden directamente en el éxito del proyecto.</li> <li>- Sus políticas, programas, y objetivos institucionales se alinean directamente con el desarrollo económico del área de estudio.</li> </ul>	<b>Comprometido</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Participa activamente de las mesas de trabajo</li> <li>- Destina esfuerzos financieros y de gestión para el desarrollo del proyecto</li> <li>- Realiza convenios de cooperación para la consecución de objetivos del programa.</li> </ul>
2	<b>Mediano</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Su participación es importante, primordial para el cumplimiento de los objetivos y las actividades a desarrollar</li> <li>- Sus decisiones son importantes para el éxito de algunas actividades del proyecto.</li> <li>- Sus políticas, programas, y objetivos institucionales se alinean directamente con el desarrollo económico del área de estudio, pero no son diseñados específicamente para el territorio.</li> </ul>	<b>Medio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Participa esporádicamente de las mesas de trabajo</li> <li>- Destina escasamente esfuerzos financieros y de gestión para el desarrollo del proyecto</li> <li>- Realiza convenios de cooperación para la consecución de objetivos del programa.</li> </ul>
3	<b>Bajo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es bueno contar con su participación, pero no es relevante para el cumplimiento de los objetivos y las actividades a desarrollar</li> <li>- Sus decisiones no logran influir para el éxito o fracaso del proyecto de algunas actividades del proyecto.</li> <li>- Sus políticas, programas, y objetivos institucionales se alinean indirectamente con el desarrollo económico social del sector.</li> </ul>	<b>Desinteresado</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- No participa de las mesas de trabajo</li> <li>- No Destina esfuerzos financieros y de gestión para el desarrollo del proyecto.</li> <li>- No Realiza convenios de cooperación para la consecución de objetivos del programa.</li> </ul>

Elaboración Propia

Posterior a ello, estamos en condiciones de evaluar cada uno de los actores identificados y su relación con el proyecto, situación que nos permitirá posicionar a cada uno de ellos en nuestro *Mapa de Actores*. La citada evaluación es presentada en la siguiente tabla:

Tabla N° 9 Evaluación de Actores.

Nivel Alto.

Actores	Influencia o Poder	Vinculación
<b>GORE</b>	Alto	Comprometido
<b>Corporación Regional de Desarrollo Productivo</b>	Alto	Comprometido
<b>Ilustre Municipalidad de Valdivia</b>	Alto	Comprometido
<b>Ilustre Municipalidad de Los Lagos</b>	Alto	Comprometido
<b>EFE</b>	Alto	Medio

Nivel Medio

Actores	Influencia o Poder	Vinculación
<b>SERCOTEC</b>	Mediano	Medio
<b>CORFO</b>	Mediano	Medio
<b>SERNATUR</b>	Mediano	Medio
<b>MOP</b>	Mediano	Medio
<b>FOSIS</b>	Mediano	Medio
<b>Consejo de la Cultura</b>	Mediano	Medio
<b>Asociación de Cultura y Turismo del Patrimonio Ferroviario de Valdivia</b>	Mediano	Comprometido
<b>Consejo de Monumentos Nacionales</b>	Mediano	Comprometido

Nivel Bajo.

Actores	Influencia o Poder	Vinculación
<b>Agrupación de amigos del tren de Antilhue</b>	Bajo	Comprometido
<b>Agrupación de amigos de la 620</b>	Bajo	Comprometido
<b>Junta de Vecinos</b>	Bajo	Comprometido

Figura N° 1 Mapa de Actores.





## FASE IV: ANÁLISIS DE LIMITANTES Y POTENCIALIDADES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES TURÍSTICAS

Para la definición de las actividades y productos turísticos en el área de estudio se vuelve necesario analizar las condiciones favorables y desfavorables para el desarrollo turístico en el territorio. Para ello se realizó una sesión de trabajo con una mesa local de trabajo compuesta con actores presentes en el territorio, con los cuales se realiza un análisis en conjunto para la determinación de potencialidades y limitaciones de acuerdo a ciertos ámbitos o áreas temáticas relevantes para el crecimiento de la actividad turística.

Como alcance conceptual, llamaremos mesa de trabajo a la instancia de reunión entre los actores públicos y privados cuyo fin sea el trabajo participativo en la determinación de acciones concretas en beneficio para el desarrollo de una temática en particular, en este caso el desarrollo del “Corredor turístico Valdivia – Los Lagos”.

La mesa de trabajo realizada tuvo lugar en la Sede Comunitaria de Antilhue, el día Lunes 10 de Febrero, y contó con la presencia de los siguientes actores públicos:

- Nombre	Empresa o Institución	Cargo
Cristian Naglieri	I. Municipalidad de Los Lagos	Encargado Fomento Productivo.
Leonel Morales	CORFO	Ejecutivo Desarrollo Empresarial
Marcos Gómez	SERNATUR	Ejecutivo Política Regional
Paola Vásquez	FOSIS	Encargada línea Emprendimiento
Vanessa Ortiz	Corporación Regional de Desarrollo Productivo	Ejecutiva de Apoyo Unidad de Atracción de Inversiones

Conjuntamente con la presencia de los citados actores públicos, se contó con la presencia de 25 personas del sector, conformadas por empresarios y emprendedores pertenecientes en su gran mayoría a la Agrupación Amigos del Tren de Antilhue, cuya representante es la Sra. Hilda González.



La reunión de trabajo tuvo una duración aproximada de 4 horas, realizó un análisis de cinco áreas temáticas vinculadas al desarrollo de la actividad turística:

- Desarrollo de la oferta Turística
- Infraestructura y conectividad
- Medio Ambiente y cultura
- Competencias y formación empresarial
- Apoyo institucional y trabajo en redes

Los resultados del trabajo realizado con la mesa de actores locales sobre análisis de limitantes y potencialidades del territorio queda de manifiesto en la siguiente matriz:

Tabla N°10 - Matriz de Potencialidades, Limitaciones y Problemas.

Área temática	Potencialidades	Limitaciones	Problemas
<b>Desarrollo de la oferta Turística</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En el territorio se cuenta con vasta riqueza natural, para realizar actividades de agroturismo, observación de flora y fauna, avistamiento de avifauna, treeking. Además de un potencial mirador a 3 kms desde Antilhue y varias playas pequeñas en la rivera de algunos terrenos de personas que residen en Antilhue.</li> <li>- Se aprecia un potencial en el río, el cual puede generar oportunidades para desarrollar actividades de Turismo aventura, ya que posee un carácter navegable para sólo embarcaciones pequeñas de bajo calaje, ya sean botes, lanchas, kayak.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Existe una importante brecha en relación a temas como abastecimiento de agua potable y una implementación de una red de alcantarillados y agua potable, así mismo el tema de conexiones eléctricas para desarrollar las actividades turísticas durante la temporada.</li> <li>- En el territorio se puede identificar una escasa formación y capacitación en temas de idioma extranjero, el cual dentro de la industria turística es fundamental.</li> <li>- Se considera que no hay información suficiente, y a su vez difusión que permita potenciar más las actividades del territorio,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- No existen medios a disposición de la población local para acceder a información respecto a demanda, instrumentos de apoyo y mercado del TIE.</li> <li>- Aún no existe asociatividad entre todos los emprendedores de diferentes localidades del corredor turístico.</li> <li>- Escasa infraestructura turística instalada en el corredor.</li> <li>- Gestión insuficiente de parte de autoridades para el traslado de la basura desde los contenedores instalados en el territorio.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El capital social y humano del territorio en estudio cuenta con gran disposición para desarrollar trabajo participativo y asociativo, ya sea en las ferias gastronómicas costumbristas y carreras a la Chilena.</li> <li>- La gran apuesta del territorio es el tren El Valdiviano y sus estaciones ferroviarias.</li> </ul>	<p>sumado a la falta de definición de identidad local, escasa integración del territorio en estrategias promocionales regionales, conectividad vial en sectores aledaños.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Débil inyección de recursos económicos para inversiones y desarrollo turístico.</li> </ul>	
<p><b>Infraestructura y Conectividad</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En el corredor turístico se identifica una red de carretera y caminos interiores en buen estado de conservación, siendo la creación de la ruta T-35 un significativo adelanto en el desarrollo del territorio.</li> <li>- Existen puentes que se han renovado y algunos que se pretenden construir para mejorar la conectividad entre los pobladores del corredor con las localidades aledañas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Falta de alcantarillado público en algunos sectores de la ruta.</li> <li>- Falta plan estratégico de aseo y ornato, existen casas deshabitadas en donde se transforman focos de plagas.</li> <li>- Centro de salud debería funcionar de lunes a domingo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Consultorio solo funciona de lunes a viernes.</li> <li>- Sólo hay señal telefónica de la empresa Entel y casi nula conectividad para compañías Claro, Movistar.</li> </ul>

<p><b>Medio Ambiente y Cultura.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En el área de estudio se identifica interés de las personas por mantener su patrimonio cultural y natural vivo e intacto.</li> <li>- Se considera un sector que cuenta con seguridad.</li> <li>- Ruta de gran belleza paisajística, gracias a la presencia del río Calle Calle/San Pedro</li> <li>- Existe cercanía hacia los productos naturales, los cuales se ven reflejados en la elaboración de gastronomía.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Escasa promoción de la comunidad por medio de un relato, acerca de su legado histórico cultural en torno al pasado ferroviario</li> <li>- Poco cuidado del entorno por parte de la comunidad.</li> <li>- Falta que autoridades y municipios actúen como ente fiscalizador con las actividades que se desarrollan en el entorno.</li> <li>- Existe poco abastecimiento de personal de carabineros en todo el corredor.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Débil conocimiento consensuado de la información histórica del territorio por parte de la comunidad.</li> <li>- Existe un elevado nivel de perros vagos o callejeros, lo cual genera un impacto negativo en el territorio.</li> <li>- Las personas emigran hacia otras localidades en busca de mejores oportunidades en el territorio.</li> </ul>
<p><b>Competencias y Formación Empresarial.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se observa un elevado interés y compromiso por parte de la comunidad local en participar de programas de capacitación y formación.</li> <li>- Existen competencias presentes en algunos emprendedores que se asocian a actividades de</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Falta recurso humano calificado y especializado, ya que el nivel de estudio de la comunidad no alcanza a ser suficiente para desarrollar actividades turísticas cualificadas.</li> <li>- No se cuenta con conocimiento de</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La información turística del área que ofrecen los emprendedores turísticos es escasa.</li> <li>- Falta de recurso humano calificado para el desarrollo de labores asociadas al turismo.</li> </ul>

	<p>producción de alimentos artesanales y tradicionales de la zona, producción de repostería, conservas y mermeladas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se consideró un potencial la creación y renovación del colegio e internado.</li> </ul>	<p>herramientas computacionales, redes sociales.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Falta financiamiento para máquinas, tener un lugar permanente en las ferias gastronómicas y difusión de las actividades.</li> </ul>	
<p><b>Apoyo Institucional y Trabajo en redes.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Existencia de instituciones dispuestas a apoyar a la comunidad y a su vez el interés de las personas a participar en los programas.</li> <li>- A nivel comunal la relación es mucho más cercana y fluida, lo cual permite mantener comunicación y apoyo.</li> <li>- Han existido diferentes iniciativas de apoyo a emprendedores asociados al tren turístico, provenientes de diferentes organismos públicos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Falta de conocimiento de la comunidad local en cuanto a los recursos y programas disponibles.</li> <li>- El mantenimiento de la sede social en un buen estado, ya que no se puede utilizar el agua potable de la llave al estar ésta en mal estado.</li> <li>- No existe un trabajo en conjunto de los gobiernos locales para potenciar la ruta.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A pesar de contar con un futuro Plan de Desarrollo Turístico de la Municipalidad de Los Lagos, en la actualidad no existen instrumentos de planificación local asociados a este ámbito dentro del territorio.</li> <li>- Carencia de un ente mixto de actores del territorio que trabajen en el objetivo de desarrollar turísticamente el corredor.</li> </ul>

# FASE V: DETERMINACIÓN DE MODELO INSTITUCIONAL DE NEGOCIOS Y PLAN DE TRABAJO PARA RUTA DEL VAPOR

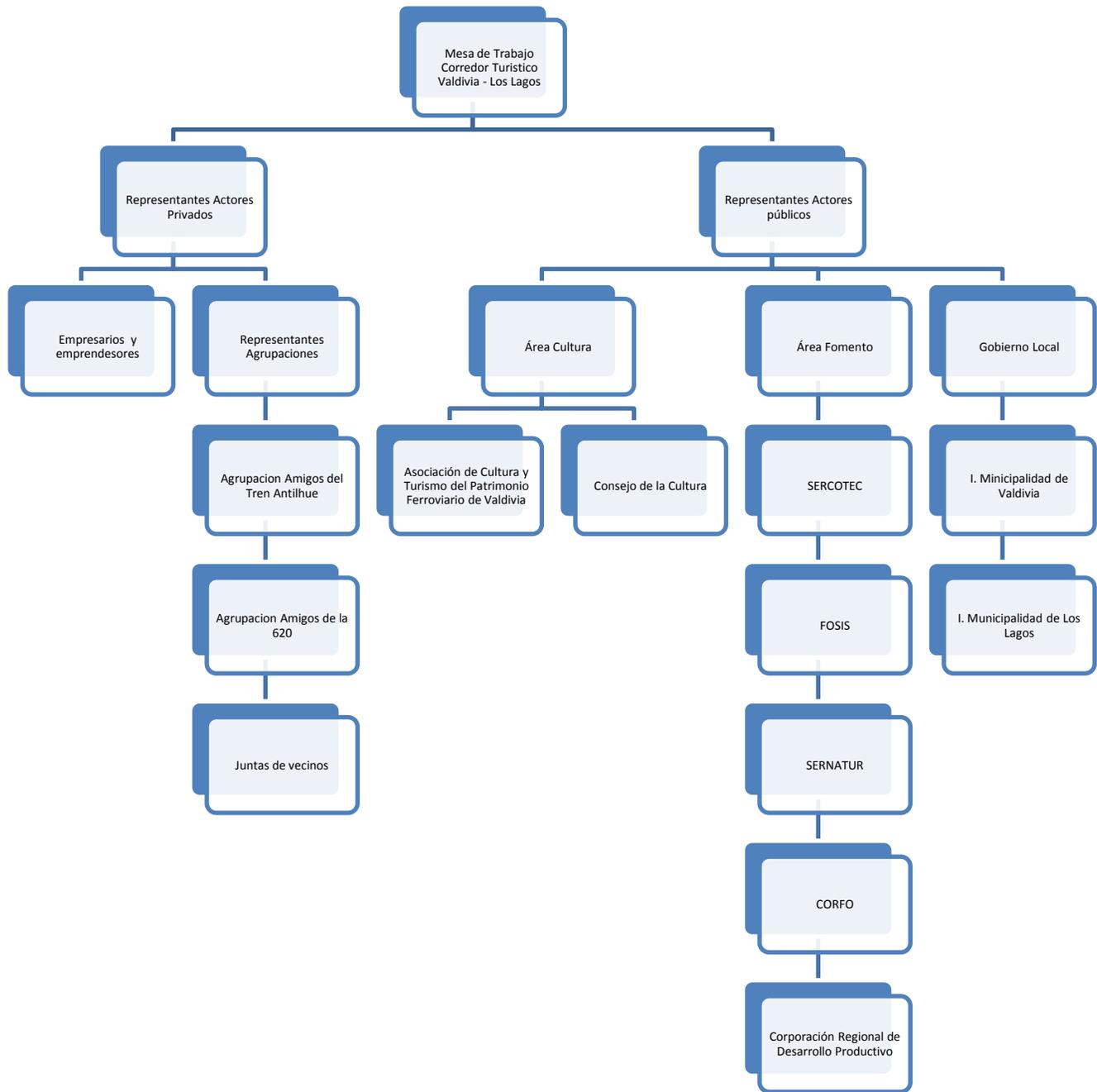
## 5.1 Definición de modelo institucional

Como consecuencia del presente estudio fue necesario conformar una mesa de trabajo local con actores del territorio, la cual incorporar de manera inclusiva a todos los actores del territorio que cuenten con deseo de participar y puedan generar aportes de relevancia para el desarrollo sustentable del área de intervención.

Esta mesa de trabajo, cuyas características inclusivas y representativas tanto de actores públicos y privados, puede convertirse en modelo institucional de gestión del territorio. De esta forma, el lograr establecer de forma continua una instancia de trabajo participativo en los cuales sus objetivos sean la correcta definición de criterios técnicos de apoyo y la generación de consensos para cualquier toma de decisiones de índole territorial y/o sectorial, puede convertirse en un mecanismo óptimo para impulsar acciones conducentes al desarrollo del territorio y la actividad turística.

Tomando en cuenta que la relevancia de la participación de los diferentes actores es variable, es necesario revisar el grado de influencia y compromiso de estos, con el fin de hacer partícipe a todos aquellos que son y puedan ser en real aporte a los objetivos de una mesa de trabajo. En base esto, y considerando el análisis del mapa actores realizados en el presente estudio, se determina como propuesta la participación de los siguientes actores fundamentales para la consecución de los objetivos propuestos, agrupados según su ámbito de acción:

Figura N°2 – Actores propuestos para conformación de Mesa de Trabajo Corredor Turístico Valdivia – Los Lagos



Una vez hecho las orientaciones sobre quienes deberá conformar este grupo de trabajo, y en tenor de generar futuras líneas de acción, estableceremos una propuesta de plan de trabajo que permita dar continuidad a la información recabada en el presente estudio. Las actividades son determinadas al periodo de un año, para ser asumidas por los integrantes de la mesa de trabajo, quienes también deberán incorporar nuevas tareas según sea la situación puntual de los momentos que viva el territorio de intervención y que aporten compromisos secuenciales a las reuniones que se deriven de estas instancias.

Tabla N°11 – Plan de Trabajo 2014-2015 Mesa de Trabajo Local

PLAN DE TRABAJO 2014-2015						
OBJETIVO	LÍNEA DE ACCIÓN	RESULTADOS ESPERADOS	RESPONSABLES	PLAZOS	INDICADOR	OBSERVACIONES
<b>Socialización de modelo organizacional y generación de compromisos.</b>	Socialización de resultados del presente estudio con los diferentes actores públicos y privados del territorio.	Entregar información oportuna, que sirva de línea base para la conformación de la mesa.	Corporación de Desarrollo Productivo Los Ríos	Marzo – Abril 2014	Correos electrónicos	El objetivo es entregar información de los resultados finales del estudio, para el conocimiento de los actores locales y la socialización de las líneas futuras de trabajo planteadas.
	Reunión de invitación para definición de compromisos de actores públicos	Generación de compromisos de trabajo para conformación de mesa de trabajo.	Corporación de Desarrollo Productivo Los Ríos, Instituciones sector público y gobiernos locales	Abril - 2014	Acta de reunión y firma de compromisos institucionales.	La actividad tiene como objetivo lograr reunir a los actores públicos involucrados en el desarrollo territorial con el fin de socializar los objetivos de la conformación de la mesa y generar compromisos de trabajo.

<b>Organización y Elección directiva Mesa de Trabajo</b>	Reunión para conformación de directiva y acuerdos de compromisos por parte de los integrantes de la mesa de trabajo	Organigrama de la Mesa y determinación de funciones. Programación de reuniones.	A definir según opiniones de Comité técnico.	Abril – Mayo 2014	Acta Reunión y Organigrama de Funciones Calendario de reuniones	Las responsabilidades de trabajo serán determinadas para su discusión a partir de la determinación de una directiva que coordine las próximas sesiones de encuentro
<b>Acciones de Apoyo a la oferta turística actual y potencial</b>	Planteamiento de necesidades de la oferta actual y potencial	Discusión sobre problemáticas y necesidades de la oferta y actual y potencial	Directiva y representantes de área fomento	Junio 2014	Acuerdos considerados y Acta de Reunión	Las temáticas de trabajo en esta sesión considera que cada actor participante considere al menos un punto de discusión o problema a intervenir referente a la realidad de oferta turística.
	Apoyo al desarrollo de productos turísticos para el corredor turístico.	Programa de apoyo a las diferentes iniciativas de desarrollo de oferta.	Todos los actores de la mesa de trabajo	Junio – Diciembre 2014	Acta y documentos de apoyo	A partir de esta reunión se debe establecer acciones concretas que busquen potenciar la oferta turística actual; y desarrollar iniciativas emprendedoras en el territorio.
<b>Comercialización y Promoción</b>	Calendarizar las fechas de operación del tren turístico “El Valdiviano”	Buscar establecer Fechas para la operación del tren turístico	Asociación de Cultura y Turismo del Patrimonio Ferroviario de Valdivia	Mayo 2014	Calendario con fechas determinadas y Acta de Reunión	Una óptima planificación de las próximas salidas del tren turístico, permitirá un trabajo en conjunto de promoción y comercialización de este a través de los diferentes actores.

	Posicionamiento de la marca Ruta del Vapor	Desarrollo de un plan promocional de la marca concepto "Ruta del Vapor"	Todos los actores de la mesa	Mayo-Diciembre 2014	Acta de acuerdo de acciones de desarrollo del concepto	Para posicionar al corredor en su conjunto es necesario desarrollar el concepto de "Ruta del Vapor" como marca del territorio, de modo que sea fácilmente identificable dentro de la oferta de productos de región.
	Acuerdos de promoción y comercialización conjunta del territorio	Programa de comercialización del corredor turístico	Todos los actores de la mesa	Julio 2014	Acta de acuerdo y métodos de comercialización	Generar acuerdos de promoción y comercialización conjunta entre los diferentes actores es una tarea relevante para un trabajo coordinado del territorio, que busquen consolidar un espacio único. La promoción bajo el concepto de ruta del vapor es una de las temáticas a abordar.
	Gestionar Notas de Prensa y reportajes sobre turismo	Generar instancias de información y promoción de las actividades del corredor turístico	Actores públicos	Todo el año	Notas de prensa y reportajes	La gestión de difusión debe ser constante a lo largo del tiempo, sin embargo se sugiere poner énfasis en los hitos relevantes del periodo.
<b>Competencias y formación empresarial</b>	Ejecución de Talleres asociados a instrumentos de Fomento disponibles	Acceso a información de programas y concursos de la red de fomento	Actores públicos del área fomento	Todo el año	Acta de Talleres y material informativo	Se recomienda generar de manera continua, conjunta y programada talleres informativos de la disponibilidad de instrumentos de fomento disponibles, para orientar y apoyar el desarrollo de proyectos turísticos en el área

	Gestión de Charlas y/o Seminarios con instituciones de Apoyo vinculadas con actividades del sector	Cursos o Charlas Impartidas	Actores públicos	Todo el año	Acta de Reuniones, Lista de Asistencia, Fotografías	Se deberá gestionar periódicamente instancias de transferencias de conocimientos de acuerdo a la oferta disponible de las diferentes instituciones pertenecientes a la mesa de trabajo o aquellas otras con oferta atingente a las necesidades de los emprendedores del territorio.
<b>Medio Ambiente y Cultura</b>	Apoyo a declaratoria de monumento nacional ramal ferroviario	Declaratoria de monumento nacional de ramal ferroviario	Consejo de la cultura Asociación de Cultura y Turismo del Patrimonio Ferroviario de Valdivia	Abril – Junio 2014	Acta de reuniones	Se recomienda acciones conjuntas entre los diferentes actores de la mesa de trabajo para apoyar la posible declaratoria del ramal ferroviario Valdivia – Antilhue.
	Análisis de prácticas en manejos de residuos y basura en el territorio	Soluciones a retiro oportuno de basura en la ruta	Gobiernos locales	Todo el año	Acta de reunión y revisión de ruta de recolectores.	La mesa de trabajo deberá ser un ente mediador constante en las mejoras de gestiones referentes a malas prácticas relacionadas al resguardo medioambiental del territorio
	Creación de un relato histórico unificadores la historia local	Charlas y relato unificado de la historia local	Consejo de la cultura Asociación de Cultura y Turismo del Patrimonio Ferroviario de Valdivia	Agosto - Noviembre 2014	Acta de reuniones de participación de charlas	La creación de un relato histórico consensuado y socializado en la población del territorio aportara a generar una mayor identidad y rescate de la información patrimonial.

<b>Infraestructura y conectividad</b>	Dialogar sobre las prioridades de inversión en infraestructura turística y establecer posibles medios de financiamiento.	Plan estratégico de inversiones en infraestructura turística	Todos los actores de la mesa	Mayo – Octubre 2014	Acta de reuniones y Plan de inversiones	Lograr discutir en conjunto sobre la realidad de la infraestructura turística en el área y establecer acciones prioritarias, lograr establecer un insumo para las instituciones competentes en la toma de decisiones.
<b>Retroalimentación</b>	Revisión de acciones ejecutadas en el periodo y propuestas para el año siguiente.	Retroalimentación y plan de acción para el próximo año.	Todos los actores de la mesa	Marzo 2015	Acta de Reunión y documento con líneas futuras.	Finalizado el primer año de funcionamiento de la mesa es necesario formular un nuevo plan de trabajo para los periodos venideros

## 5.2 Estrategia de Desarrollo Turístico Corredor Valdivia – Los Lagos

Una estrategia muestra cómo una institución, organización o persona pretende alcanzar los objetivos trazados a partir de un horizonte temporal definido. Este término es utilizado para identificar las operaciones fundamentales tácticas del aparato estructural. Su adaptación a esquemas de planeación obedece a las necesidades de dirigir una conducta adecuada, en situaciones diferentes y hasta opuestas. En otras palabras, constituye la ruta a seguir por las grandes líneas de acción contenidas en los contextos actuales que permite alcanzar los propósitos, objetivos y metas planteados en el corto, mediano y largo plazos. “La dialéctica de la empresa con su entorno, Ansoff 1976”.

En nuestro caso de estudio, se consideraron cinco áreas prioritarias o ejes estratégicos, cuyas brechas o puntos críticos son resultantes del análisis efectuado a las potencialidades y limitaciones del área. Estos se listan a continuación:

- Desarrollo de la oferta turística
- Competencias y formación empresarial
- Infraestructura y conectividad
- Medio Ambiente y cultura
- Apoyo institucional y trabajo en redes

A las diferentes brechas o puntos críticos de área o ejes prioritarios se establecen de acciones de intervención para subsanar y superar estas limitantes. Conjuntamente de establecer plazos orientativos (corto plazo: 1 año; mediano: 1 a 3 años; y largo 5 años), posibles instrumentos para el desarrollo de las acciones y las entidades pertinentes que debieran de estar involucradas en la ejecución de este. Finalmente se agregan observaciones sobre el objetivo de desarrollar las acciones descritas con el fin de complementar la información proporcionada.

Por último, señalaremos la intención de empoderar a todas las personas que forman parte de la presente iniciativa, donde el éxito final de cada una de las acciones se logrará en la medida que cada actor o institución involucrada genere voluntades para participar activamente de los lineamientos establecidos en la estrategia en cuestión. A modo de sugerencia, se establece que el periodo propicio de implementación es un horizonte de 5 años, espacio donde finalizadas las acciones, es necesario ajustar metodologías de trabajo e incorporar nuevas instancias de apoyo e intervención

Tabla N°12 – Estrategia de Desarrollo Turístico Corredor Valdivia – Los Lagos

Áreas	Brechas y Puntos Críticos	Acciones de Intervención	Plazo			Instrumentos	Entidades Pertinentes	Observaciones
			C	M	L			
Desarrollo de oferta turística	1.- Falta de recursos para el desarrollo de iniciativas de oferta turísticas	Canalizar las diferentes iniciativas e ideas de negocios a la red de instrumentos de fomento público destinados a la creación de empresas y emprendimientos.	x			Programa de Emprendimientos Locales (PEL)	CORFO	Fomentar y canalizar las ideas de negocios existentes en el corredor turístico Valdivia – Los Lagos, constituye una acción conjunta de los actores del territorio con las instituciones de la red de fomento del estado. El conseguir financiar buenos proyectos de turismo aportara a dar valor a la oferta actual del territorio
			x			Iniciativas de Desarrollo de Mercado (IDM)	SERCOTEC	
			x			Iniciativas de Desarrollo Territorial	SERCOTEC	
			x			Capital Semilla Empeñe, Empresa y Abeja	SERCOTEC	
			x			Programa Yo Empeñe, en Comunidad y Semilla	FOSIS	
			x			Programa Turismo Rural	INDAP	

Desarrollo de oferta turística	2.- Débil trabajo sobre la puesta en valor de los recursos y productos existentes en el área para ser promocionados de forma conjunta por los actores de todo el territorio	Desarrollo de un plan promocional de la marca concepto "Ruta del Vapor"				Mesa de Trabajo Local	Gobiernos locales de Valdivia y Los Lagos, Instituciones de fomento productivo y cultura, empresarios y emprendedores del territorio	Para posicionar al corredor en su conjunto es necesario desarrollar el concepto de "Ruta del Vapor" como marca del territorio, de modo que sea fácilmente identificable dentro de la oferta de productos de región. tomando como punto fuerte el producto del tren turístico "El Valdiviano" como icono de la ruta en su conjunto.  Generar acuerdos de promoción y comercialización conjunta entre los diferentes actores es una tarea relevante para un trabajo coordinado del territorio, que busquen consolidar un espacio único.  La promoción bajo el concepto de ruta del vapor es una de las temáticas a abordar
		Programa de comercialización del corredor turístico	x	x				
		Posicionar el producto Tren Turístico "El Valdiviano" y Ruta del Vapor	x	x	X			

Áreas	Brechas y Puntos Críticos	Acciones de Intervención	Plazo			Instrumentos	Entidades Pertinentes	Observaciones
			C	M	L			
Competencias y formación empresarial	1.- Falta de competencias empresariales en turismo por parte de los emprendedores, lo que se traduce en una escasa oferta de actividades turísticas	Capacitación empresarial turística a través de cursos, seminarios, charlas, etc., sobre temas relacionados a formación empresarial, cambios de la actividad turística y productos emergentes, aportando de esta manera al mejoramiento de la calidad del producto turístico y su competitividad.	x	x		Charlas y Seminarios turísticos	SERNATUR	Se estima prioritario generar instancias de capacitaciones a empresarios y emprendedores para lograr el cierre de brechas asociadas. Es importante también orientar a los emprendedores sobre los alcances, objetivos y beneficios que otorgan los instrumentos aquí señalados para decidir cuál es el que se ajusta de mejor forma a sus requerimientos individuales. Las competencias prioritarias de apoyo e intervención son: desarrollo empresarial, competencias en uso de TIC's, trabajo en red, guiado, anfitriónaje y conciencia turística.
			x	x		Programa Portal de Capacitación Virtual	SERCOTEC	
			x	x		Programa Formación Empresarial	SERCOTEC	
			x	x		Programa Asesorías Empresariales	SERCOTEC	
			x	x		Talleres de Formación Turística	Gobiernos Locales	
					x	Asistencias Técnicas Programa de Emprendimientos Locales (PEL)	CORFO	
	2.- Falta de información en empresarios y emprendedores acerca la red de instrumentos de fomento productivo y formalización empresarial.	Generar instancias de entrega de información y apoyo para la postulación a instrumentos de fomento productivo y materia de formalización.	x	X		Taller de formalización microempresas	SII	La realización de talleres informativos referentes a los diferentes instrumentos de fomento productivo y tramites de formalización y permisos legales para la operación de una microempresa, lograran hacer entrega de información relevante para el desarrollo de las iniciativas turísticas en el área de estudio.
			x	x		Taller de resolución de sanitaria	Servicio de Salud	
			x	x		Taller de oferta de programas y concursos	SERCOTEC	
							CORFO	
							FOSIS	
							SERNATUR	

Áreas	Brechas y Puntos Críticos	Acciones de Intervención	Plazo			Instrumentos	Entidades Pertinentes	Observaciones
			C	M	L			
Infraestructura y conectividad	1.- Débil presencia de infraestructura turística en el área de estudio	Determinar las necesidades de inversión en infraestructura turística en la ruta	x	x		PLADETUR Plan estratégico de inversiones en infraestructura turística	Gobiernos locales de Valdivia y Los Lagos Mesa de Trabajo Local	Priorizar las inversiones de índole turísticas asociadas a la ruta del corredor turístico Valdivia – Los lagos  Canalizar fondos regionales o sectoriales del MOP para la habilitación de oficinas de información turística, miradores y señalética en ruta.
		Construcción, mejoramiento y habilitación de miradores en puntos estratégicos.		x		FNDR	GORE Gobiernos Locales MOP	
		Mejoramiento de señalética turística en la ruta		x				
		Construcción de oficinas de información turística		x				
	2.- Falta de inversiones en recuperación de patrimonio ferroviario y obras de interés turístico relacionado.	Mantenimiento y mejoramiento de estaciones y ramal ferroviario		x	X	Ley Transantiago FNDR Programa Desarrollo Cultural BID	GORE EFE Gobiernos Locales MOP Consejo de la Cultura y las Artes	Los altos costos involucrados en estas intervenciones sugieren posibles convenios de cooperación e interés de los actores identificados. Estos podrían buscar soporte por intermedio de los instrumentos mencionados u otros que puedan llegar a generar en conjunto.
		Promover la construcción de obras de interés turístico públicas relacionadas a la ruta, como el Museo del Vapor			X			

Áreas	Brechas y Puntos Críticos	Acciones de Intervención	Plazo			Instrumentos	Entidades Pertinentes	Observaciones
			C	M	L			
Medio Ambiente y Cultura	1.- Falta de gestión y fiscalización en manejo de residuos	Plan de aseo y ornato	x	x	X	PLADECO	Gobiernos locales de Valdivia y Los Lagos	Revisión y actualización de plan de aseo y ornato para las localidades del territorio en estudio, para una recalendarización de frecuencias de retiro de basuras y escombros en época estival.
	2.- Declaratoria de monumento nacional ramal ferroviario Valdivia – Antilhue.	Apoyo conjunto de actores de territorio en declaratoria de monumento nacional	x	x		Decreto Exento del Ministerio de Educación	Consejo de la cultura y las artes Asociación de Cultura y Turismo del Patrimonio Ferroviario de Valdivia Gobiernos locales Actores del territorio	La posibilidad de declaración de monumento nacional del ramal Valdivia - Los Lagos, constituye una instancia de valoración y resguardo del patrimonio ferroviario de la Región de Los Ríos y muestra una oportunidad para su correcta puesta en valor en el desarrollo turístico del territorio de estudio.
	3.- Falta de relato unificado del legado histórico y cultural del pasado ferroviario de las localidades adyacentes al corredor turístico	Investigación y redacción de relato consensuado del paso histórico de la ruta del vapor			x	Taller de construcción de relato histórico	Consejo de la cultura y las artes Asociación de Cultura y Turismo del Patrimonio Ferroviario de Valdivia	La realización de talleres informativos referentes a los diferentes instrumentos de fomento productivo y tramites de formalización y permisos legales para la operación de una microempresa, logran hacer entrega de información relevante para el desarrollo de las iniciativas turísticas en el área de estudio.

Áreas	Brechas y Puntos Críticos	Acciones de Intervención	Plazo			Instrumentos	Entidades Pertinentes	Observaciones	
			C	M	L				
Apoyo institucional y redes de apoyo	1.- Carencia de ente mixto de actores del territorio que vele por el desarrollo turístico del corredor	Conformación de mesa de trabajo local	x	x	x	Mesa de Trabajo Local	Gobiernos locales de Valdivia y Los Lagos Instituciones de Fomento y cultura, empresarios y emprenderos del área	La conformación de una mesa de trabajo local, con los actores públicos y privados de territorio, aportara al desarrollo de las diferentes acciones de intervención.	
	2.- Falta de coordinación entre actores del territorio	Plan de trabajo mesa de trabajo local	x	x		Plan de trabajo mesa de trabajo local	Gobiernos locales de Valdivia y Los Lagos Instituciones de Fomento y cultura, empresarios y emprenderos del área	El establecer un plan de trabajo para la mesa de actores locales, aportara a una mayor coordinación entre los diferentes actores del territorio.	
	3.- Falta de instrumentos de planificación territorial atingentes al desarrollo turístico de la ruta	Revisión de PLADETUR de gobiernos locales				x	x	PLADETUR	Gobiernos Locales de Valdivia y Los Lagos

	4.- Fomento al trabajo asociativo entre emprendimientos y actores del territorio	Generar acuerdos de cooperación entre los actores de las diferentes localidades del territorio			x	x	Mesa de trabajo local	Gobiernos locales de Valdivia y Los Lagos Instituciones de Fomento y cultura, empresarios y emprenderos del área	Se ha de generar acuerdos de cooperación conjunta entre los diferentes actores del territorio en materia de promoción y comercialización de la ruta en su conjunto. Conjuntamente a esta acción se ha de fomentar el trabajo asociativo mediante charlas y capacitaciones en el tema que busquen consolidar las agrupaciones de emprendedores existentes y el trabajo entre estos.
--	--	--	--	--	---	---	-----------------------	---	---

### 5.3 Presentación y evaluación de resultados en comité técnico.

El día 20 de Febrero se convocó a comité técnico para evaluación y validación de resultados del estudio. En dicha reunión se contó con presencia de representantes de la Corporación de Desarrollo Productivo de la Región de Los Ríos, SERNATUR y Consejo de monumentos Nacionales. Pese su confirmación previa no pudieron asistir representantes de Agrupación de amigos del tren de Antilhue, y de Ilustre Municipalidad de Valdivia.

El resultado de reunión genera una aprobación del trabajo propuesto y las apreciación de lograr generar en el corto plazo, compromisos de trabajo entre las instituciones citadas en el estudio como parte de la mesa de trabajo local. Para ello se estudia la posibilidad de generar la convocatoria por medio de la gestión de la Corporación de Desarrollo Productivo, quien asumiría un rol de mediador entre los diferentes actores previo a la conformación de la directiva definitiva de la mesa de trabajo.

# FASE VI: ELABORACIÓN DE MATERIAL PROMOCIONAL Y SOCIALIZACIÓN DE RESULTADOS



## 6.1 Elaboración de material promocional

Se elaboró material consistente en un tríptico y un video informativo de la ruta del vapor, estos elementos son insumos básicos que ayudan a promocionar las actividades desarrolladas en el Corredor Turístico.

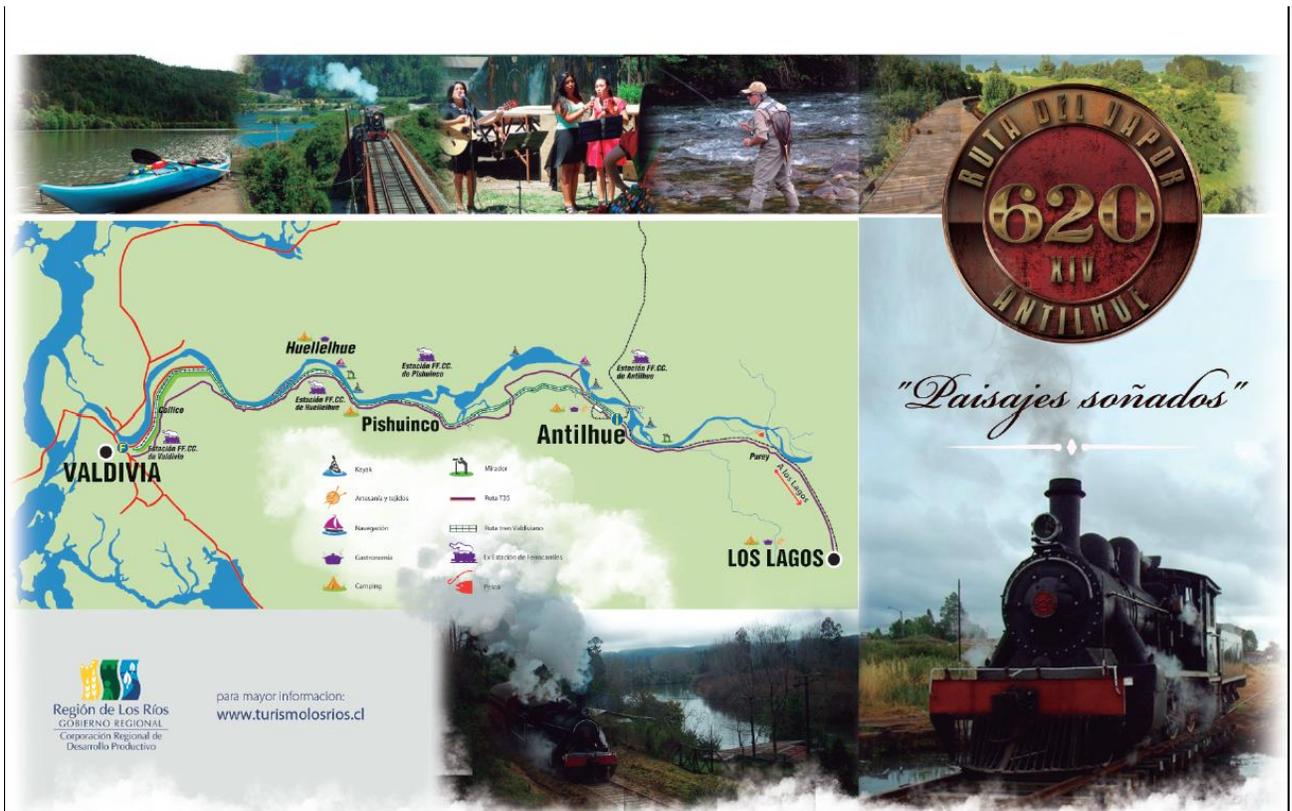
El material deberá ser incorporado dentro de las acciones conducentes al desarrollo de una estrategia de comercialización y promoción que busque posicionar al corredor turístico en su conjunto, potenciando el concepto de “Ruta del Vapor” como marca del territorio, de modo que sea fácilmente identificable dentro de la oferta de productos de región.

Estas acciones deberán de trabajarse de forma coordinada entre los diferentes actores presentes en el territorio, en especial los gobiernos locales, quienes deben establecer acuerdos de colaboración en materia de promoción y comercialización de las diferentes iniciativas presentes en el Corredor Turístico Valdivia – Los Lagos.

A continuación, se presentan los diseños elaborados para los productos finales del material promocional:

a) Tríptico Promocional

Objetivo		Diseñar material de difusión y promoción para la Ruta del Vapor del corredor turístico Valdivia - Los Lagos.
Detalle		Diseño y creación de un tríptico que contendrá infografía e información de los atractivos y actividades turísticas del área.
Especificaciones	Tríptico promocional e infografía	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Impresos en la superficie total</li> <li>➤ Formato digital editable y modificable.</li> <li>➤ Impresión 4/4 con papel couche opaco (doble cara).</li> <li>➤ Medidas de 21 cm x 29,7 cm.</li> <li>➤ Espesor de 130 grs.</li> <li>➤ 500 unidades impresas</li> </ul>
	Infografía e información	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Contenido: Descripción de las principales atractivos y actividades turísticas del área, acompañado de un Mapa Turístico.</li> </ul>



**RUTA DEL VAPOR**

La "Ruta del Vapor" nace del desarrollo de actividades turísticas en torno al ramal ferroviario Valdivia- Antilhue por intermedio de la iniciativa del Tren turístico "El Valdiviano". Acompaña el cauce de los ríos Calle Calle y San Pedro entre las ciudades de Valdivia y Los Lagos, las que se encuentran conectadas por la carretera T 35, con una extensión de 43 km de carretera asfaltada.

Esta ruta ofrece a sus visitantes la posibilidad de revivir la historia ferroviaria en un hermoso viaje en una locomotora a vapor, degustar de diversas delicias gastronómicas en sus diferentes muestras costumbristas, y disfrutar de una serie de actividades outdoors, contemplando la belleza natural del entorno con el legado cultural y patrimonial de su pasado histórico.

**TREN TURÍSTICO "EL VALDIVIANO"**

El Tren Turístico "El Valdiviano" nos invita a revivir el pasado junto a la locomotora a vapor N°620, Monumento Nacional, en un viaje único por el antiguo ramal ferroviario Valdivia - Antilhue. Durante su recorrido, el cual va bordeando los ríos Calle Calle y San Pedro, podrá admirar la belleza paisajista del entorno mágico de las antiguas estaciones, los campos, el cauce del río y la Selva Valdiviana.

El Tren está compuesto por la locomotora a vapor, cuatro coches y un coche conector, con una capacidad de 390 pasajeros. Su viaje tiene como punto de partida en la Estación Ferroviaria de Valdivia, y contempla un recorrido de 28 Km. de extensión por las vías del antiguo ramal, realizando paradas en las Estaciones de Huelmo, Pichuico y Antilhue, en donde podrá recordar épocas de antaño en que este medio de transporte era un verdadero símbolo de progreso para este territorio.

Las visitas a las antiguas estaciones permiten la posibilidad de degustar todas las exquisiteces de la gastronomía local que se instalan a un costado de las vías, cuyos productos son elaborados por los habitantes de las diferentes localidades desde los inicios de los recorridos en tren por esta ruta.

**GASTRONOMÍA LOCAL**

La gastronomía local ha estado presente desde siempre en la ruta, por medio de la venta de productos traídos desde los campos o aquellos elaborados por habitantes del sector. Es así como la llegada del tren a las estaciones provocaba todo un comercio de productos locales para los visitantes, actividad que hasta el día de hoy se puede observar durante las visitas del tren turístico.

Estas prácticas y sabores podrán ser apreciadas por los diferentes visitantes que recorran la ruta, al contar con la presencia de muestras gastronómicas en época estival en las localidades de Pichuico y Antilhue, las cuales día a día ofrecen todas las bondades del arte culinario del territorio acompañadas de diversas manifestaciones culturales que refuerzan la identidad local del área.

Famosas tortillas con longanizas, pan amasado, queso, empanadas, tortas, kuchen y cecinas artesanales son sólo una muestra de lo que se puede encontrar durante el viaje.

**ACTIVIDADES OUTDOORS**

La presencia de los ríos San Pedro y Calle Calle los cuales bordean y son visible durante prácticamente todo el recorrido de la ruta, nos permite el desarrollo de diversas actividades pensadas en la recreación y deporte aventura de los visitantes.

Las actividades posibles de realizar en la ruta involucran travesías en kayak desde Antilhue a Valdivia, en donde es posible apreciar la magnificencia del río y su entorno, visualizar el legado patrimonial del ferrocarril y la observación de flora y fauna nativa. Adicionalmente, la pesca recreativa en el río San Pedro en las cercanías de Los Lagos destaca como otra alternativa de deporte y recreación, con posibilidad de realizar la actividad desde orilla río o por medio de pasaje en bote en uno de los mejores de la región. Finalmente la ruta cuenta con iniciativas de arriendo de equipos para la realización de circuitos en bicicletas y en kayak, con servicio de guiado de la historia natural y cultural del área.

**ALOJAMIENTO**

El servicio de alojamiento en la ruta cuenta con la presencia de oferta para la modalidad camping ubicados en sectores a orilla del río en las localidades de Huelmo, Pichuico y Antilhue, mientras que a lo referente a hotelería, hospedajes y cabinas es posible encontrar oferta en de establecimientos en esta última localidad, además de las ciudades de Valdivia y Los Lagos que cuentan con una amplia oferta de este tipo de servicios.

## b) Video Promocional

El objetivo del video promocional es dar a conocer las diferentes actividades que se pueden realizar en a largo de la "Ruta del Vapor". Para conseguir esto, la idea del montaje consistió en el relato de las bondades de la ruta por parte de un "maquinista del tren", personaje que va narrando en voz en off las características de la ruta a medida que avanza el recorrido del tren, mostrando diferentes imágenes del recorrido y una voz cálida y narrativa.

El resultado final consiste en un DVD con un video de 4:05 minutos de duración donde se muestra las diferentes actividades a realizar en la ruta, potenciando el producto fuerte de la ruta, el tren "El Valdiviano".

A modo de graficar el trabajo realizado en el desarrollo del video promocional, se presenta a continuación la escaleta o guión de trabajo en conjunto con los resultados obtenidos, basándose en diferentes screenshot del video final:

Audio (voz en off)	Imagen resultante
<p>Señores, señoras, jóvenes y niños, sean todos bienvenidos al tren “El Valdiviano”.</p>	
<p>La locomotora a vapor número 620 con recorrido Valdivia – Antilhue, testigo de la historia que nos invita a poner en valor el patrimonio cultural de nuestra region.</p>	
<p>... permítanme hoy ser, además del maquinista de estos 4 vagones, un guía turístico para mostrarles los hermosos paisajes soñados de esta inolvidable ruta natural.</p>	
<p>Hoy, tenemos un gran día lleno de actividades. Además, les cuento que recorreremos 28 kilómetros con detenciones en las localidades de Huellehue, Pishuenco y finalmente Antilhue., les deseo un buen viaje.</p>	
<p>Este hermoso recorrido, conocido como la ruta del vapor, ofrece a sus visitantes la posibilidad de revivir nuestra historia ferroviaria, motor de desarrollo y crecimiento de las localidades aledañas a las diferentes estaciones ferroviarias.</p>	

<p>Las estaciones de Huellehue, Pishuinco y Antilhue nos invitan a ser testigos del patrimonio cultural y social heredado del paso de tren.</p>	
<p>Durante nuestro viaje podrán apreciar el hermoso escenario natural que nos rodea, junto al río Calle Calle y San Pedro, y el entorno verde que dan vida a nuestra privilegiada Selva Valdiviana.</p>	
<p>Uno de los mejores placeres de esta ruta, son las delicias que podrán degustar en todas las estaciones recorridas.</p>	
<p>La música en vivo de los artistas, son el complemento perfecto para brindarles a todos ustedes un ambiente agradable de cariño y amor por el escenario.</p>	
<p>El recorrido ofrece camping con áreas de recreación para los más pequeños.</p>	

A la orilla del río, se puede navegar en kayak, paseos en bote y practicar la pesca recreativa.



No puedo dejar de mencionar también todos los lugares llenos de historia. Construcciones históricas como casas patrimoniales, van dejando una huella en el recuerdo como podrán apreciar el día de hoy.



La carretera recién construida, permite una conectividad más rápida entre Valdivia y Los Lagos. Jóvenes ciclistas aprovechan, al igual que ustedes, todas las bondades del paisaje sureño



Expediciones y excursiones son panoramas interesantes y atractivos para los amantes del outdoor, quienes pueden disfrutar del verde de la zona en solitario o junto a la familia y amigos.



Casi al llegar a nuestra última estación, les recuerdo que la ruta del vapor es un panorama de ensueño. Lugares naturales, propios y característicos de la Región de los Ríos son una belleza a nuestros ojos.



Gracias por la atención a este humilde servidor, que se despide y los espera a su regreso... el maquinista del Tren... su tren: El Valdiviano.



## 6.2 Socialización de resultados

El día 04 de Marzo de 2014, se llevará a cabo la ceremonia de cierre del proyecto, ocasión en la que se presentará a la comunidad los hitos relevantes del proyecto como la propuesta de Plan de Trabajo para la mesa de trabajo como modelo organizacional del territorio y Estrategia de Desarrollo Turístico Corredor Valdivia – Los Lagos. Finalmente, se darán a conocer el material publicitario diseñado, consistente en el tríptico y el video promocional.

La ceremonia se llevara a cabo a las 15 hrs., en el salón de reuniones del centro de informaciones turísticas de la Municipalidad de Los Lagos, ubicada en calle Castro #47.

Para dicha ceremonia se espera contar con la presencia del gerente general de la Corporación Regional de Desarrollo Productivo de Los Ríos señor Daniel Saldívar, directores de instituciones regionales como SERCOTEC, FOSIS, SERNATUR, CORFO, representantes de los gobiernos locales de Valdivia y Los Lagos, invitados especiales, emprendedores del área y comunidad en general.

# REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Boullón, R. 1998. Planificación del espacio Turístico. Editorial Trillas, México.
- Centurión H., Alcalde J., Luna V. y Aquino A. "Gestión participativa para la implementación del plan de contingencia del Distrito de Morropon -Plura, PAEN, Gobierno Regional de Plura, GTZ, 2003.
- Chan, N. 2005. Circuitos Turísticos: Cotización y Programación. 2ª ed. Buenos Aires, Argentina. 315 p.
- Chias, J. 2005 "El Negocio de la Felicidad" Pearson Educación, S.A., Madrid.
- Delgado, C. 2010. Plan de Manejo de la Reserva Costera Valdiviana. The Nature Conservancy. 138 pp.
- Fayos et al, 1997. Ferias Internacionales de Turismo ¿Algo más que un instrumento comercial?
- Fondo de Protección Ambiental, Ministerio del Medio Ambiente. Serie Fauna Australis, Facultad de Agronomía e Ingeniería Forestal, Pontificia Universidad Católica de Chile. 113 pp.
- GORE Los Ríos, 2009. Estrategia Regional de Desarrollo, Región de Los Ríos 2009-2019.
- GORE Los Ríos, 2011. Política Regional de Turismo, Región de Los Ríos 2011-2014.
- Alonso, M. 2010. XI CONGRESO INTERNACIONAL DE REHABILITACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO Y EDIFICACIÓN "PUESTA EN VALOR DEL RAMAL FERROVIARIO TALCA-CONSTITUCIÓN DE CHILE. ESTRATEGIA Y METODOLOGÍA".

# ANEXOS

## FICHA DE IDENTIFICACIÓN DE RECURSOS Y ATRACTIVOS

Nombre Recurso			
Localización político administrativa			
Región		Provincia	
Comuna		Coordenadas GPS	
Administración del Lugar		Privada	
Accesibilidad			
Camino			
Distancia entre localidades principales			
Tiempo Aprox. De viaje			
Jerarquía		Categoría	
Tipo			
Descripción del Recurso o Atractivo			
Uso Turístico			
Equipamiento e instalaciones turísticas existentes			
Fotografías			

## FICHA DE IDENTIFICACIÓN DE PRODUCTOS TURÍSTICOS

Nombre Iniciativa			
Persona Responsable			
Estado iniciativa	Actual	Potencial	
Servido ofrecido			
Inicio de actividades	Si	No	
Experiencia			
Capacitaciones y/o certificaciones			
Empleados			
Si	Cuantos	No	
Con contrato			
Nivel de estudios, experiencias y competencias			
Infraestructura			
Equipamiento			
Características			
Tipo de Servicio			
Descripción del proceso y técnica			
Canales de comercialización			
Descripción y Observaciones generales			
Fotografías			





Región de Los Ríos  
GOBIERNO REGIONAL  

---

Corporación Regional de  
Desarrollo Productivo



**ESTRATEGIA TERRITORIAL PRODUCTIVA PARA EL CORREDOR  
TURÍSTICO VALDIVIA – LOS LAGOS COMO LÍNEA BASE PARA SU  
PUESTA EN VALOR**

**ESTUDIO DE MODELO DE GESTIÓN PARA MUSEO DEL VAPOR**



# Región de Los Ríos

## GOBIERNO REGIONAL

---

### Corporación Regional de Desarrollo Productivo

Estudio ejecutado por: **Proyectaustral Ltda.**  
Equipo Técnico:  
Coordinador **Alejandro Rojas Verdugo**  
Equipo Técnico **Rudy Ramírez Sánchez**  
**Marcos González Mora**  
**Maritza Coña Curihuentro**  
**Juan Pablo Hermosilla Betancourt**



# INDICE

Introducción .....	4
<b>I. Reseña histórica del ferrocarril en Chile .....</b>	<b>6</b>
<b>1.1 El primer ferrocarril chileno: de Caldera a Copiapó.....</b>	<b>6</b>
<b>1.2 Ferrocarril Santiago - Valparaíso .....</b>	<b>7</b>
<b>1.3 Red sur de Ferrocarriles .....</b>	<b>8</b>
<b>1.4 Llegada del Ferrocarril a Valdivia .....</b>	<b>9</b>
<b>II. Analisis situación actual del ferrocarril en Chile .....</b>	<b>13</b>
<b>III. Turismo Ferroviario .....</b>	<b>17</b>
<b>IV. Estudio de Casos de Turismo Ferroviario .....</b>	<b>21</b>
4.1 Fase I: Planificación .....	24
4.2 Fase II: Investigación.....	26
4.2.1 Casos Internacionales de Iniciativas de Turismo Ferroviario .....	27
4.2.2 Casos Nacionales de Turismo Ferroviario.....	48
4.3 Fase III: Análisis de resultados.....	69
4.3.1 Naturaleza del Negocio .....	69
4.3.2 Nivel de Desarrollo de las iniciativas .....	70
4.3.3 Análisis de ámbitos de gestión .....	72
<b>V. Determinación de Modelo Gestión Ruta del Vapor .....</b>	<b>93</b>
5.1 Antecedentes preliminares sobre la situación actual de Ferrocarril en Valdivia .....	93
5.2 Propuesta de Modelo de Gestión Museo y Ruta del Vapor Corredor Turístico Valdivia Los Lagos .....	96
Referencias Bibliográficas .....	104

# INTRODUCCIÓN

El desarrollo de actividades productivas ha estado históricamente ligado al crecimiento de pueblos y ciudades, aportando al legado e identidad de los territorios. Comunidades enteras han ido forjando su identidad en base a las labores de diversos rubros económicos, tales como la minería, industria, agricultura, maderera, pesca, entre muchos otros. Estas actividades se fomentan y desarrollan con la incorporación de avances tecnológicos que ayudan a potenciar la economía de los territorios, es así como encontramos la introducción del ferrocarril como un adelanto en transporte vital para el crecimiento de diferentes rubros productivos y señal de avance para las comunidades.

El ferrocarril significó progreso para territorios completos que antes estaban alejados de grandes urbes y que con su incorporación lograban conocer y darse a conocer al resto del mundo. El legado histórico y cultural generado a partir del paso del ferrocarril, está fundamentado por un estilo de vida arraigado al paso del tren y sus múltiples cargas y pasajeros dejados con el paso del año.

En la actualidad, este medio de transporte no vive su época dorada, explicado en gran parte por los mismos avances tecnológicos en medios de transporte que tiempo atrás dieron pie para su desarrollo. Sus vestigios patrimoniales de vías, estaciones, coches y locomotoras, que dan cuenta de aquellos tiempos de apogeo, son hoy un legado valioso de preservar y resguardar como testimonio de nuestra historia moderna.

Un mecanismo de resguardo y revalorización de este legado es el desarrollo de alternativas de turismo de interés especiales, en lo denominado turismo ferroviario. Este tipo de actividad turística busca generar una puesta en valor de aquellos elementos del patrimonio ferroviario por medio de diversas iniciativas orientadas al resguardo, mantención y revalorización ante las comunidades históricamente ligadas a este medio de transporte.

La actividad turística en su conjunto de modalidades, se ha ido convirtiendo un verdadero soporte para el desarrollado económico y social en los territorios, al poner en valor los diferentes recursos existentes y considerando su efecto multiplicador en las comunidades.

En el caso de la Región de Los Ríos, el turismo forma parte de una las actividades productivas de mayor potencial de desarrollo, en especial a lo referente al desarrollo de productos de intereses especiales para destinos consolidados, como es el caso del destino Valdivia – Corral.

Es en marco de la presente iniciativa denominada “Estrategia Territorial Productiva para El Corredor Turístico Valdivia – Los Lagos como Línea Base para su puesta en valor”, se busca establecer lineamientos claros para la ejecución de acciones concretas que ayuden a potenciar la actividad turística en el citado territorio.

La iniciativa está compuesto de dos apartados o productos específicos: 1) Estudio de Modelo de Gestión para Museo del Vapor; y 2) Propuesta de diseño para el Corredor turístico Valdivia-Los Lagos.

El presente documento muestra los resultados referentes al primer producto el cual se aborda la posibilidad de desarrollo de iniciativas de turismo ferroviario en la denominada “Ruta del Vapor”. Para ello, se realiza un marco introductorio referente a la historia ferroviaria en nuestro país y la relación actual con el turismo ferroviario, para dar paso al análisis de casos atinente a este tipo de turismo que puedan servir de ejemplo en el establecimiento de un modelo de gestión para el museo y ruta del vapor.



# I. Reseña histórica del ferrocarril en Chile

## 1.1 El primer ferrocarril chileno: de Caldera a Copiapó

El primer antecedente histórico del ferrocarril en nuestro país data de 1851, año en que se construye el primer tramo de vía férrea entre la ciudad de Caldera y Copiapó con la finalidad de servir para el transporte de los minerales extraído desde el yacimiento de plata Chañarcillo, en el interior de la región, y cuyo gran volumen de producción provoca la necesidad imperante de introducir avances en el traslado del material que por esos años solo se realizaba por medio de animales.

Ante esta necesidad surge la idea de introducir el ferrocarril a vapor como un medio de transporte que proporcionaría una reducción de costos y tiempo en el traslado de material y hombres, mejorando con ello la producción de tal importante yacimiento de mediados del siglo XIX.

El gestor de esta idea es Joan N. Mouat, empresario escocés con residencia en Valparaíso, quien obtiene por decreto supremo del gobierno de Manuel Bulnes la concesión para la construcción del ferrocarril el 9 de noviembre de 1848, pero al no contar con los recursos necesarios se ve obligado a abandonar la idea.

Posteriormente, en el año 1850 el norteamericano William Wheelwright, visionario ingeniero y empresario encargado de promover con éxito la fundación de una compañía de vapores en Chile, la Pacific Steam Navigation Company, decide comprar en \$30.000 la concesión dada por el Gobierno a Mouat. El como representante de la línea de vapores y accionista de la Compañía Anglo-Chilena de Minas en Copiapó comprendió la necesidad de

ubicar un mejor puerto para la ciudad y unirlos por medio de un ferrocarril. Éste atendería las necesidades de una región minera de gran importancia al darle salida por mar a los minerales, aprovisionar la zona de materiales y alimentos y trasladar pasajeros.

Es así como se crea la compañía del camino Ferro-Carril de Copiapó, empresa encargada de construir las primeras vías férreas en el territorio nacional y tercera en Sudamérica y donde su histórica locomotora “Copiapó” se convierte en la primera en recorrer vías nacionales.

Con el éxito de la empresa, Wheelwright había demostrado no sólo que era capaz de construir un ferrocarril, sino que también era posible formar una compañía ferroviaria con capitales chilenos. Las futuras necesidades mineras y la significativa contribución del ferrocarril determinaron, poco después, su prolongación por el valle de Copiapó hasta llegar a San Antonio, en 1855, con un tendido total de 151 kilómetros. Contó también con dos ramales: uno de 42 kilómetros hasta Chañarillo, y el otro, de 50, por la quebrada de Paipote, que terminaba en el paraje de Puquios.

Con la construcción del ferrocarril en Copiapó queda instalado este avante tecnológico signo de un desarrollo hacia la modernidad, lo cual genera admiración y atracción en diferentes partes del mundo y el país, con lo cual el gobierno se propone iniciar la construcción de un tendido entre Santiago y Valparaíso.

## 1.2 Ferrocarril Santiago - Valparaíso

Hacia 1840, el camino que unía Santiago con Valparaíso era la vía más importante del país; por ella circulaban no sólo los productos agrícolas del valle central, orientados al consumo interno, sino también todo el tráfico de productos destinados al comercio internacional. El importante desarrollo comercial que Valparaíso venía experimentando desde las primeras décadas del siglo XIX, hizo evidente para las autoridades de la época, la necesidad de buscar una alternativa de transporte entre la capital y el principal puerto del país. Surge así el sueño de un ferrocarril que uniría las dos ciudades.

En 1849 fue aprobado por el Congreso Nacional el proyecto para la construcción del nuevo ferrocarril. Su artífice fue William Wheelwright, quien también estuvo a cargo de la construcción del ferrocarril de Caldera a Copiapó. Para materializar este proyecto fue fundada la primera sociedad anónima chilena: la Compañía del Ferrocarril de Santiago a Valparaíso se formó en base a capitales mixtos con aportes estatales y privados.

En 1852 se dio comienzo a la construcción del ferrocarril; no obstante, dificultades impuestas por el terreno, la inexperiencia y falta de recursos técnicos provocaron una debacle económica al interior de la empresa cuando aún no se había completado ni siquiera un tercio del trayecto hasta Santiago. A raíz de ello, en 1857 el Estado chileno decidió asumir un papel más protagónico y comenzó a comprar las acciones de los particulares. De esta forma el proyecto, que había sido paralizado, fue reanudado el año 1861 y se define a cargo el ingeniero norteamericano Henry Meiggs.

Finalmente la inauguración oficial del ferrocarril de Valparaíso a Santiago se realizó el 14 de septiembre de 1863. Las principales autoridades del país salieron de Santiago y Valparaíso, a bordo de dos trenes prolijamente adornados. A mediodía, los trenes se encontraron en la ciudad de Llay-Llay, donde se efectuó la ceremonia de inauguración.

Este hecho marca un antes y un después en el desarrollo territorial de la zona centro sur del país, generando un enorme impulso al comercio entre las principales ciudades del país y generando un cambio sociodemográfico en las diferentes localidades y pueblos adyacentes al trazado de la vía férrea, trayendo consigo un progreso desde el ámbito rural al urbano.

### 1.3 Red Sur de Ferrocarriles

A poco tiempo de iniciarse los trabajos del ferrocarril entre Valparaíso y Santiago, en 1855, el ministro del interior recomienda la construcción de otra línea de ferrocarriles, esta vez de Santiago hacia el sur. Es así como el 9 de octubre de ese año gracias a la gestión del empresario minero José Tomás Urmeneta, se formó la Compañía del Ferrocarril del Sur con el objetivo de tender una vía ferroviaria entre la capital y la ciudad de Talca.

Al igual que la compañía de ferrocarril de Valparaíso - Santiago, la sociedad tuvo problemas en reunir el capital necesario para iniciar las obras, cosa que no se logró hasta enero de 1856, donde el primer tramo construido fue el que unió las ciudades de Santiago y Rancagua.

Hacia 1860, se habían levantado siete puentes sobre diversos flujos de agua y había comenzado la construcción de la Estación Central. Paralelamente a la construcción del ferrocarril al sur, se instauró en Santiago una red de "tranvías de sangre", que circulaban por distintos puntos de la ciudad, con el fin de trasladar pasajeros y mercancías desde y hacia la estación. Se construyó, también, una prolongación de la línea del ferrocarril, conocida como el

ramal de La Cañada, la cual transitaba por la Alameda, desde la Estación Central hasta la actual calle San Diego.

En 1884, fue creada la Empresa de los Ferrocarriles del Estado de Chile. La red quedó dividida en tres secciones: Valparaíso-Santiago, Santiago-Talca y Talca al sur. Ese mismo año se finalizó la construcción del puente ferroviario, viaducto del Malleco, a cuya inauguración asistió el presidente José Manuel Balmaceda.

En forma paralela, se fueron trazando una serie de ramales que conectaban los valles interiores de la zona central con la costa: el ferrocarril del Llano del Maipo, el ferrocarril a los balnearios de Cartagena y Lolleo y, por último, los ferrocarriles que transportaban cobre de la mina El Teniente hasta los puertos de San Antonio y Valparaíso.

La finalización de la red ferroviaria longitudinal -8.883 kilómetros de vía férrea- además de ser una de las más grandes obras de ingeniería construidas a la fecha en Chile, fomentó significativamente el desarrollo de los pueblos y ciudades del sur. En torno a las estaciones ferroviarias se conformaron focos comerciales y sociales, dando espacio a polos de encuentro y de desarrollo urbano. El ferrocarril contribuyó, además, a la comercialización segura y eficiente de los productos agrícolas, ganaderos y forestales y a la integración económica de las regiones más alejadas del país.

## 1.4 Llegada del Ferrocarril a Valdivia

La llegada de los colonos alemanes a la ciudad de Valdivia a mediados del siglo XIX trae consigo un impulso comercial e industrial importante en el territorio, que acciona y provoca un impulso económico excepcional en el sur del país que da muestra de la necesidad de conectividad existentes por aquellos años, ante las precarias vías de comunicación y transporte, tanto para conectarse con los poblados del sur, como para integrarse a todo el país.

Ante esta realidad y en base a los avances de construcción de líneas férreas en el centro – sur del país es que se ve la posibilidad de construir una vía que vinculara a Valdivia con el país, lo que traería beneficios para la ciudad y el territorio. Cabe señalar que por aquella época el transporte en ferrocarril es desconocido para la gran parte de la población, los viajeros de esos años debían de viajar en barco hasta Lota y posteriormente hasta Concepción y Santiago en tren, lo cual representaba un viaje además de extenso, con un costo bastante elevado.

En el año 1883 surge un proyecto para construir un ferrocarril en la región, gracias a una ley que permitía al valdiviano Germán Ebner el poder para formar una sociedad y así construir y explotar una línea férrea entre la ciudad de La Unión y Valdivia, con la posibilidad de extender las vías hacia el Puerto de Trumao y Osorno.

A pesar de todos los esfuerzos hechos por Ebner con sus trabajos, no dieron lugar a nada y se quedó solo con los estudios del posible trayecto quedando suspendido por algunos años.

Finalmente en el año 1892 se inicia la construcción del primer tramo del ferrocarril de Valdivia a Osorno que comprendía Valdivia hasta Pichirropulli, llegando a la ciudad de La Unión en 1896 y a Osorno en el año 1899. Por otra parte, la unión de la ciudad de Valdivia con la red ferroviaria nacional obliga a la construcción de un puente en el río Calle - Calle en la localidad de Antilhue con lo cual se inicia esta construcción.

Luego de dos décadas en 1899 las líneas ferroviarias llegan a la ciudad de Valdivia, y así la ciudad queda conectada a la red del ramal Antilhue – Valdivia, un penúltimo paso en su integración con la red vial proveniente del norte a la espera de la construcción del puente sobre el río Calle – Calle. De esta forma con el funcionamiento del tramo Valdivia – Pichirropulli, el tren llega a la localidad de Antilhue en el año 1902.

Finalmente la obra se inaugura el 11 de abril de 1906, con la presencia del Presidente Federico Errázuriz en la locomotora 260. En las autoridades presentes se cuenta la presencia del ministro de Industria y Obras Públicas, Ramón Antonio Vergara Donoso y el de Relaciones Exteriores, Federico Puga Borne. Acude la gente en un tren especial; la bendición la efectúa el obispo Ramón Ángel Jara y el discurso inaugural Arturo Alessandri Palma.

La estación Valdivia se ubicó junto al río Cruces para poder movilizar la carga que se transportaba por la vía fluvial, pero esto representó alguna incomodidad para quienes se movilizaban hacia el centro de la ciudad, distante a 3 kilómetros de la estación.

Esta situación provocó la creación de servicios de carruajes y barcos a vapores que transportaban las mercaderías y pasajeros desde la Estación al muelle Prat, ofreciendo un espectáculo único de vida fluvial muy difícil de imaginar en nuestro presente. El famoso vapor “Collico”, pequeño barco armado en los astilleros de Dresden, Alemania, y traído a Valdivia por la familia Kunstmann, fue uno más de las embarcaciones que recorrían los ríos valdivianos como nave de cabotaje para remolcar lanchones de trigo hasta el molino de la famosa cerveza

Kunstmann y trasladar pasajeros ribereños e isleños tanto de la estación de ferrocarriles como del puerto de Corral.

Por otro lado, hasta Huellethue se internaban barcos de la empresa de Transportes Fluviales, trayendo cargamentos de yerba mate, oxígeno para fábricas de bebidas gaseosas, azúcar de Viña del Mar; productos que debían ser despachados desde Antilhue hacia Temuco y otras ciudades

En el caso de la estación de Antilhue, esta fue pensada desde un comienzo como cabeza del ramal a Valdivia, lo que significaba un punto de enlace con todos los trenes que venían del sur o del norte hacia Valdivia, o que venían desde Valdivia en dirección a Santiago o Puerto Montt debían pasar por Antilhue, lugar en que se hacían las maniobras para cambiar los trenes de línea, de manera que pudieran continuar viaje, o simplemente se hacía trasbordo de pasajeros hacia trenes que tenían el destino requerido.

Esta situación provoca un auge inusitado en la localidad que genera períodos de gran auge económico y movimiento de personas que hoy solo son parte de un recuerdo. Con un tránsito diario de 20 a 30 trenes diarios, entre trenes de carga y pasajeros, el movimiento empezaba a correr desde las siete y media de la mañana hasta las 9 y media de la noche. El Expreso Santiago-Osorno, el que iba de Valdivia a Osorno, el tren Valdivia-Talcahuano, la combinación con el ramal Panguipulli, eran algunos de los recorridos. Los lunes, miércoles y viernes pasaba el “Villarricano”, que llegaba a Antilhue en la mañana hacia Valdivia, y pasaba en la tarde, de vuelta a Villarrica. Los expresos que venían de Puerto Montt y Osorno hacia Santiago, todos tenían combinación a Valdivia.

El movimiento generado por la gran cantidad de pasajeros tanto en Antilhue como en Valdivia trae consigo un desarrollo del comercio, al instalarse puestos de venta de productos locales como tortillas de rescoldo con longanizas, pollos, huevos cocidos, chicha dulce de manzana de Calle Calle.; lo que los pasajeros aprovechaban para comprar y descansar, mientras se hacían los cambios de línea de los trenes que demoraban mínimo 20 minutos.

Igualmente un gran número de lugareños llegaban a los coches ofreciendo productos típicos como ramos de copihues, digueños, chupones, murtas, según fuera la época. De mismo modo jóvenes ofrecían sus servicios de portaequipajes, ayudando a los pasajeros a cargar sus bultos en los trasbordos, a cambio de una propina.

El tren era un verdadero suceso que generaba la admiración de pasajeros y habitantes de las diferentes estaciones, provocando un paseo obligado para cualquier familia. El movimiento de comercio, pasajeros y ambiente propio que generaba los ruidos del tren formaban una postal tradicional de aquella época.



## II. Análisis situación actual del ferrocarril en Chile.

El 4 de Enero de 1884 se crea La Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), unificando criterios en cuanto al material rodante que se utilizaban en las tres administraciones que existían hasta la fecha, fusionando los ferrocarriles de Valparaíso a Santiago, Santiago “al sur” y el de Chillán-Talcahuano-La Frontera.

El ferrocarril chileno construido inicialmente con un carácter netamente económico generó al poco tiempo un indiscutido rol en el desarrollo social y territorial, unificando el extenso espacio nacional desde Iquique hasta Puerto Montt, incluyendo a la Isla de Chiloé, y algunos ferrocarriles internacionales como el de Arica a La Paz o el Trasandino por Juncal.

La industria ferroviaria en el país trajo consigo múltiples efectos positivos, desde el desarrollo de actividades productivas conexas a las vías y estaciones, con base en el comercio local y productos rurales propios de los territorios; la movilización de pasajeros en una época donde los viajes eran un lujo o prácticamente algo inalcanzable; la incorporación “efectiva al control del Estado”, de las regiones del norte y la zona de la Frontera, en el sur; por sólo nombrar algunos.

Fueron muchas las estaciones y paradas normales de las locomotoras a vapor, que formaron incipientes asentamientos humanos, que posteriormente proliferarán hasta convertirse en ciudades en algunos casos. A su vez, en torno a las actividades ferroviarias, se desarrollará una importante industria, y por consiguiente, la aparición de las primeras organizaciones obreras de carácter nacional.

En el gran auge del ferrocarril sigue desarrollándose fuertemente durante la primera mitad del siglo XX, constituyéndose en una actividad casi monopólica en lo que respecta al transporte en el país, pero esta realidad fue cambiando paulatinamente en las décadas de los

60's y 70's por una crisis ocasionada por la falta de inversiones suficientes para la mantención de adecuados niveles de mantenimiento y reposición de equipos, tanto en el transporte de carga como en el de pasajeros.

Ésta falta de recursos repercutió fuertemente en la situación de los ramales en gran parte del territorio nacional, ya que muchos de ellos no eran rentables para EFE y sido construidos por el gobierno bajo el alero de los beneficios percibidos por los derechos de explotación del salitre. Esto significó que ante la escases de estos recursos fue prácticamente imposible la inversión de recursos que permitieran la operatividad de estos, sumado a la fuerte entrada de empresas de transportes de pasajeros gracias a las mejoras realizadas a la red de caminos y carreteras.

A pesar de la desaparición continua tráfico ferroviario, muchos ramales lograron seguir en operación, pese a los crecientes niveles de déficit presentados por EFE, pero tan solo hasta principios de los ochenta. Su paralización fue producto de dos sucesos: (i) la desregulación del transporte de pasajeros por caminos, que liberó una ola de nuevos competidores, como buses y taxis colectivos, sobre ejes donde antes había predominado el ferrocarril, y; (ii) la discontinuación de los subsidios anuales que tradicionalmente había recibido Ferrocarriles del Estado.

En el caso de las locomotoras a vapor, la flota de EFE llegó a su máximo alrededor del año 1950, cuando operaban 534 máquinas en la Red Sur y 119 en la Red Norte. En el Norte, la flota de locomotoras empezó a caer bruscamente a partir de esa fecha, debido a la adquisición de máquinas a diesel.

En el sur, la implantación de proyectos de electrificación en los años sesenta repercutió sobre la flota de locomotoras a vapor, la que ya estaba compitiendo con las a diesel, que llegaron a partir del año 1953. Además, la adquisición de automotores y autocarriles redujo la demanda por locomotoras en general, la que se vio afectada, también, por el abandono de ramales y la disminución de los volúmenes transportados.

Durante los años 80 no se adquirió equipo de ningún tipo. Sin embargo, la baja de la demanda permitió el retiro de servicio de las locomotoras a vapor. Aunque 81 locomotoras a vapor se incluían en la flota de equipo tractor de EFE a fines de 1983, ninguna de ellas quedaba en uso regular. La mayoría fueron retiradas, aunque aproximadamente 12, se rehabilitaron en la década de los 80 en la novena región para poder contribuir a la operación de un servicio de emergencia.

Con el objeto de revertir esta crisis progresiva el 3 de octubre de 1992 se promulgó la Ley N° 19.170, refundida posteriormente en el DFL N° 1 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones del 3 de agosto de 1993, que constituye la nueva Ley Orgánica de EFE. De esta forma en el año 1995 se crearon siete nuevas filiales para diferentes áreas de actividad, con el objeto de optimizar la explotación comercial de los activos ferroviarios, mediante la incorporación gradual de recursos y gestión privada.

En los últimos años, el sistema ferroviario ha recibido un fuerte impulso por parte del Estado, el que se ha traducido en la modernización del material rodante y la infraestructura existente entre Santiago y Temuco, lo que ha posibilitado el cumplimiento de nuevas metas de servicio hacia los usuarios. Al mismo tiempo, la creciente congestión de las carreteras ha ayudado a transformar el ferrocarril en una alternativa óptima, en lo que tiene relación con el transporte de cercanía en grandes ciudades.

Esta idea se ve reforzada en su Plan Trienal 2011 – 2013, que buscaba desarrollar una nueva modalidad en el transporte ferroviario de pasajeros, denominado “trenes de cercanía”, para la cual se están implementando los proyectos “Santiago - Nos” y “Santiago - Rancagua”, que incluye la ampliación de dos a cuatro vías en el tramo Alameda – Nos y el mejoramiento de las actuales condiciones hasta la capital de la Región de O’Higgins, lo que se traducirá en un aumento de las frecuencias de los servicios y una reducción en los tiempos de viajes, mejorando la calidad de vida de quienes utilizan el tren como medio de transporte. Ambos proyectos se encuentran en marcha blanca y esperan estar operativos comercialmente a partir del mes de abril del año 2014.

Sumado a lo anterior, el Presidente de la República Sebastián Piñera anunció durante el mes de mayo de 2013, la construcción de un nuevo servicio de trenes de cercanía que unirá Santiago y Melipilla, pasando por otras cuatro comunas y beneficiando anualmente a más de 30 millones de pasajeros de la Región Metropolitana y además, la extensión del servicio Biotrén hasta la comuna de Coronel, en la región del Bio Bio y que beneficiará a 5 millones de pasajeros, anualmente.

Como se puede apreciar las directrices de desarrollo actual de EFE son enfocadas en la creación y potenciar los servicios de trenes de cercanías o trenes urbanos especialmente en la Región Metropolitana y Región del Bio Bio. No existe un plan estratégico claro que involucre la recuperación del tren de pasajeros en la red norte y sur, y mucho menos un plan de desarrollo para la recuperación de ramales ferroviarios.

De esta forma y según los términos estipulados en la Ley de Administración de Ferrocarriles del Estado, de 1992, el gobierno no puede solicitar a EFE a proporcionar servicios deficitarios sin una debida compensación económica, lo que ha concedido, únicamente, hasta ahora, en el caso del ramal de Talca a Constitución, por razones sociales. EFE es una empresa bien financiada, mediante sus planes trienales, costeados por el Ministerio de Hacienda, pero los recursos asignados a dichos planes única y exclusivamente podrían destinarse a: (i) compensar los subsidios explícitos o implícitos que perciban otros modos de transporte terrestre; (ii) financiar inversiones en infraestructura y equipos, y; (iii) solventar el endeudamiento de arrastre vigente al publicarse esa ley. Por eso, no está en condiciones, por sí sola, de volver a operar trenes de pasajeros sobre ramales, que, efectivamente, son intrínsecamente deficitarios.

En el contexto regional, con la construcción finalizada del ramal Valdivia- Antilhue los viajes en tren hacia otros puntos del país se fueron masificando generando un gran flujo de pasajeros especialmente durante la primera década del siglo XX. De esta forma encontramos que hacia el año 1945, transitaban como mínimo 20 a 30 trenes diarios por Antilhue, incluyendo los de carga y pasajeros.

Trenes denominados expresos eran comunes en aquellos años, es así como se puede enumerar el Expreso Santiago-Osorno, Puerto Montt-Santiago, Valdivia-Talcahuano y el “Villarricano” entre los comúnmente solicitados. Pero el más demandado y recordado era el tren que regularmente hacía el recorrido de Santiago a Valdivia conocido como “El Valdiviano”, un símbolo de la creciente conectividad entre el sur y el resto del país.

El servicio del tren “El Valdiviano” funcionó regularmente hasta 1992, año en que cesan sus operaciones por su alto costo de mantenimiento y el auge de los buses interurbanos como alternativas de transportes de menor costo y duración de viaje. Con este hecho se pone término a una época en que los viajes en ferrocarril eran principal alternativa para transportes de pasajeros y carga en la región y el país.



### III. Turismo Ferroviario

A partir de los cambios en las políticas de inversión de EFE, a partir de los años 70's, se produce un progresivo deterioro del patrimonio ferroviario en el país producto del abandono y falta de mantención de diferentes vías y ramales que no eran rentables para la empresa. Esta situación provoca la venta de terrenos con cambio de uso de suelo a manos privadas y la comercialización de material ferroviario en calidad de “chatarra”.

Esta realidad no es un fenómeno exclusivo del contexto nacional, en diferentes regiones del planeta el ferrocarril fue quedando en el olvido ante los cambios en los sistemas de transporte y los altos costos de mantener tal tipo de empresa. Esta situación provoca una desaparición de un importante patrimonio histórico en las diversas naciones, tomando en consideración que el ferrocarril fue un verdadero símbolo de progreso y desarrollo de comunidades, ciudades y naciones enteras.

Pese a lo anterior, existen diferentes iniciativas que buscan resguardar aquella herencia patrimonial que se resiste a los pasos de los años y se mantiene en condiciones para darle un correcto uso y puesta en valor, es de esta forma que nacen los museos ferroviarios y los trenes turísticos, enmarcados en lo denominado turismo ferroviario.

Es innegable la estrecha relación existente entre los medios de transporte y la actividad turística, basta con señalar que a partir del desarrollo y avances de estos el hombre comienza a recorrer los diferentes territorios, inicialmente con un afán productivo hasta ir evolucionando a la realización de viajes motivados por el solo interés de conocer otros lugares.

En la actualidad para nadie es indiscutible el rol que cumple el transporte aéreo en el desarrollo de la actividad turística en el mundo, la posibilidad de permitir los traslados de viajes desde diferentes latitudes del mundo en tiempos reducidos ha sido fundamental para el crecimiento del rubro. Pero en el siglo XIX y parte del XX, muchos años antes del desarrollo de la industria aeronáutica comercial, el transporte marítimo y el ferrocarril fueron los principales medios de transportes que influenciaron el desarrollo de viajes de placer y por ende la industria turística.

Con estos antecedentes de relación entre turismo y transporte ferroviario, en nuestro presente se observa nuevas formas de sinergia al combinar y potenciar diferentes elementos históricos, culturales y naturales, por sólo nombrar algunos, que hacen que el desarrollo de museos y trenes turísticos sea una alternativa real de conservación y puesta en valor del patrimonio ferroviario de diferentes localidades y territorios.

Es necesario establecer una definición del concepto de trenes turísticos para determinar un marco teórico que sirva de lineamiento orientativo en la determinación de casos ejemplos para el presente estudio. De esta forma entenderemos como un tren turístico “aquel que por las características que posee, tiene la capacidad de generar turismo, ya sea por ser un tren con un diseño único, por realizar un recorrido singular o emblemático, por prestar un servicio exclusivo, o por cualquier otra cosa que lo distinga de otros trenes sin ninguna característica destacada.” (M. Ordoñez, 2013).

Los trenes turísticos forman parte de lo que se conoce como turismo ferroviario que según definición de la organización mundial del turismo OMT, “comprende a aquella actividad que involucra el uso de trenes para recorridos turísticos, principalmente en giras que rescatan el carácter histórico del trayecto”. (OMT, 1999).

Es importante notar que en la definición propuesta por la OMT, no se mencionan aquellas actividades turísticas asociadas al ferrocarril pero que no se efectúan a bordo de trenes en movimiento, tales como museos ferroviarios o visitas a instalaciones anexas (estaciones, puentes, etc.), pero en la mayoría de los casos estos elementos forman parte de circuitos turísticos junto a los trenes y rutas, incrementando la puesta en valor de las mismas.

El desarrollo del turismo ferroviario involucra la complementariedad de ciertas variables y/o elementos que ofrecen una experiencia única de viaje al turista. Estos elementos son componentes del paisaje natural, entorno socio-cultural y trenes e instalaciones anexas del patrimonio ferroviario. Cada uno de estos elementos puede atraer por sí mismo la visita de

turistas, pero la experiencia generada en la suma e interrelación de sus diferentes elementos de ningún modo se ve superada por la ofrecida de manera individual. (Godoy 2012).

Muchos servicios turísticos combinan atractivos de más de un elemento, para crear productos más elaborados e interesantes. De esta forma algunos servicios utilizan a sus equipos y parte de su infraestructura como parte del atractivo mismo, mientras suman la belleza paisajística de la ruta o las particularidades del contexto histórico y cultural.

En el caso de los trenes, un atractivo consiste en la utilización de equipos antiguos debidamente restaurados, sean coches o locomotoras, así como la utilización de réplicas de equipos (especialmente coches) clásicos de fabricación más reciente, principalmente para complementar equipos históricos y generar una ambientación propia de las locomotoras de época.

Es en este sentido donde las locomotoras a vapor requieren una especial atención, debido a que sus equipos tienen un especial atractivo tanto para aficionados como para el público general, el que incluso puede llamar la atención de las personas que se encuentran en los alrededores de las vías. Sin embargo, debido a su mayor costo de operación, sólo es factible ofrecer servicios a vapor para público general en recorridos de corta distancia.

En el caso de infraestructura, estaciones, túneles y puentes pueden formar parte del atractivo del servicio, esto en medida que tales obras tengan alguna característica especial, como trazado, extensión, altura o belleza arquitectónica. Aquí se puede mencionar, por ejemplo, el Viaducto de Malleco en la Región de la Araucanía.

La complementariedad con la belleza paisajística de la ruta viene dada por el atractivo propio del trazado que puede incluir elementos como ríos, lagos, campos de ganados, desiertos, entre otros; todos escenarios que generan una experiencia única al espectador.

Finalmente el atractivo propio de la historia de pueblos, localidades y el mismo tren se convierte en un elemento que genera encanto y motivo de viaje para turistas de diversas zonas geográficas interesados en recorrer y conocer en base a relatos la historia presente en los circuitos.

El desarrollo del turismo ferroviario en nuestro país ha sido complicado, ya que la conservación del patrimonio por sus especificaciones técnicas y alto valor económico se ha vuelto un tema bastante complejo. El grado de especialización que tienen las diferentes piezas

y elementos provocan que la mantención debe ser realizada por especialistas en el tema, los cuales son escasos al igual que los recursos financieros para invertir en reparaciones que puedan mantener a punto las diferentes estaciones y locomotoras.

El deterioro continuo del material ferroviario debido a la falta de mantención ha provocado una pérdida considerable del patrimonio nacional. A esta situación se ha tratado de poner freno al establecer Declaraciones de Monumento Nacional a diferentes locomotoras, estaciones y ramales, pero que ante la falta de recursos quedan en muchos casos solo resguardados en talleres sin generar una puesta en valor de su cuantía patrimonial.

Debido a los altos costos de mantener infraestructura y personal para conservación, el desarrollo de iniciativas turísticas en base a patrimonio ferroviario se ve fuertemente limitada por no ser considerada como un área de negocios para la empresa de ferrocarriles del estado. Pese a esto acciones como el día del patrimonio y el arriendo de vías y equipamiento ferroviario a terceros, evidencian una puesta en valor en marco de la responsabilidad social empresarial.

Pese a lo anteriormente señalado, existen iniciativas de turismo ferroviario en nuestro país que despiertan un interés de muchas personas que buscan recordar aquellos viajes de antaño. Estas iniciativas poseen divergentes características de concepción entre ellas, pero todas tienen el común denominador de rescatar y poner en valor patrimonio ferroviario chileno. Empresas como el Museo Nacional ferroviario Pablo Neruda o El Tren del Vino de Colchagua, pese a su incierto futuro, son algunos ejemplos que dan cuenta del potencial del turismo ferroviario en nuestro país.

En la caso de la Región de los Ríos, se cuenta con la iniciativa de turismo ferroviario que se busca potenciar el presente estudio, cuyo proyecto involucra la ejecución de dos componentes relacionados entre sí que forman un producto único: i) El tren turístico “El Valdiviano”, ii) “Museo del Vapor”; en lo denominado Ruta del Vapor, que se complementa con la oferta de actividades turísticas presentes en el Corredor Valdivia – Los Lagos.

Finalmente, cabe señalar que en la medida que las políticas públicas vayan desarrollando acciones concretas para la preservación y puesta en valor del patrimonio ferroviario; generando conciencia en las comunidades de la importancia y representatividad histórica del crecimiento y desarrollo de las diversas localidades, pueblos y ciudades que crecieron bajo el alero del ferrocarril; podremos dar cuenta de una visión de reconocimiento de la historia local que permita proyectarnos en el futuro con este tipo de iniciativas



## IV. Estudio de Casos de Turismo Ferroviario

El presente estudio busca desarrollar un modelo de gestión para la iniciativa de Turismo Ferroviario denominada la Ruta del Vapor y su producto Museo del Vapor como productos originados de estructura turística del antiguo ramal, en el marco de la iniciativa denominada “Estrategia Territorial Productiva para El Corredor Turístico Valdivia – Los Lagos como línea base para su puesta en valor”, el cual busca establecer lineamientos claros para la ejecución de acciones concretas que ayuden a potenciar la actividad turística en el citado territorio, complementando la oferta de servicios actuales con los productos originados del turismo ferroviario.

El estudio se orientó en la integración de los productos tren turístico y museo del vapor como un conjunto bajo una iniciativa completa de turismo ferroviario, realizando un análisis comparativo de diferentes iniciativas organizacionales, sea bien de carácter públicas o privadas, que desarrollen este modelo de negocio y cuya gestión sirva como ejemplo para la determinación de una línea base para el desarrollo de la idea del presente estudio, a través de la obtención de información relevante de diferentes ámbitos que por medio de marcos comparativos faciliten definir una estrategia de trabajo que permita ejecutar acciones de experiencias similares que puedan insertarse dentro del diseño del desarrollo territorial para el área de estudio.

Cabe mencionar como punto de partida que la idea del Museo del Vapor nace suscitada por la continua demanda de grupos de intereses relacionados al patrimonio ferroviario existente en la zona del antiguo ramal Valdivia – Antilhue. Estos grupos conformado por asociaciones y

agrupaciones comunitarias responden a diversos intereses en la preservación y puesta en valor del viaje en ferrocarril de la antigua locomotora a vapor N°620, conocida como el tren turístico “El Valdiviano”.

De esta forma debemos de entender que los intereses responden tanto a la conservación del ramal ferroviario y el desarrollo económico en base a la actividad turística generada por el recorrido en tren en las diferentes estaciones del mencionado ramal. Para ello, esperan llevar a cabo un conjunto de iniciativas en torno al legado histórico del ferrocarril en la zona, de esta forma podemos mencionar un conjunto de tres ideas fuerza: el Tren Cultural – Turístico El Valdiviano, Museo del Vapor y Centro Cultural Estación, todas enmarcadas de lo conocido como el circuito de la Ruta del Vapor que englobaría todas aquellas actividades turísticas presente en el territorio anexo a la vía férrea del ramal Valdivia – Antihue y complementado con la ruta terrestre T-35 y el cauce del río San Pedro/Calle Calle.

Estas ideas se ven reforzadas por los lineamientos de desarrollo de la Región de Los Ríos, al estar establecido en la Estrategia Regional de Desarrollo, en lo que corresponde al lineamiento de Protección y Promoción de la Identidad Patrimonial, en donde se instauro el objetivo de “Poner en valor las expresiones y manifestaciones culturales, históricas y actuales que den cuenta del patrimonio tangible e intangible de la Región” y que deriva que uno de los proyectos estratégicos para la ciudad de Valdivia figure la construcción del Museo del Vapor y recuperación de ferrocarriles históricos.

En base a estos antecedentes la Corporación Regional de Desarrollo Productivo desarrolla el presente estudio que busca la puesta en valor del Corredor turístico Valdivia – Los Lagos, el cual se visualiza estratégicamente como una red que permite articular proyectos en cartera priorizados a través de distintos lineamientos territoriales, así como la Estrategia Regional de Desarrollo, la Política Regional de Turismo, el Plan Regional de Inversiones, etc. Quedando cada uno de ellos como vértice y/o polo de desarrollo complementario entre sí, entregando la posibilidad de generar una ruta estratégica que une la Región de mar a cordillera, conjugando una serie de iniciativas de envergadura, tales como la puesta en valor de la Reserva Nacional Mocho Choshuenco, la futura reestructuración del Puerto de Corral para la recepción de cruceros turísticos, entre otros proyectos actuales y potenciales dentro de la ruta en cuestión.

Del mismo modo se busca recuperar el patrimonio ferroviario en torno a la “Ruta del Vapor” incluido patrimonio tangible e intangible, junto a un desarrollo económico local que

entregue mejor condiciones para el emprendimiento, y de este modo un desarrollo económico social y cultural.

Esta ruta turística, al contar con un patrimonio ferroviario en movimiento, espera posicionarse como un importante atractivo turístico de la Región de Los Ríos, el que beneficie tanto a Valdivia como a las localidades aledañas de Antilhue, Huellethue, Pishuinco, Arique y otras.

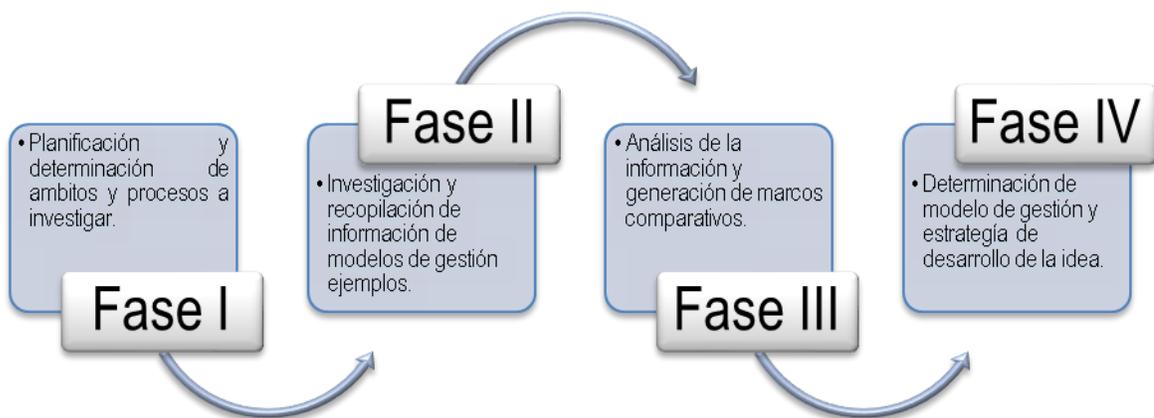
Método:

Para llevar a cabo el desarrollo de un modelo de gestión de turismo ferroviario para el Museo del vapor se establece trabajar bajo la metodología de benchmarking, cuya definición general es la siguiente:

*“Un proceso sistemático y continuo para evaluar los productos, servicios y procesos de trabajo de las organizaciones que son reconocidas como representantes de las mejores prácticas, con el propósito de realizar mejoras organizacionales. (Michael J. Spendolini)”*

Para conseguir esto se establece la realización de una investigación compuesta en fases de trabajo, las cuales persiguen un orden lógico de consecución de actividades: según puede apreciar en la siguiente figura:

Figura N°1 – Esquema metodológico definición modelo de gestión.



## 4.1 Fase I: Planificación

El objetivo de esta primera fase consistió en un trabajo de planificación del trabajo de investigación estableciendo los mecanismos para identificar fuentes de información, herramientas para clasificación de información y determinación de ámbitos de gestión sujetos de análisis; acciones que se detallan a continuación:

i) Identificación de Fuentes de información: Se determinó la utilización tanto de fuentes primarias y secundarias para la obtención de información.

a) Fuentes primarias: En lo que respecta a este tipo de fuente de información se determinó la realización de entrevistas en terreno a diferentes actores relacionados al estudio, especialmente en los relacionados a información de la realidad local de la idea del museo.

El listado de actores entrevistados es el siguiente:

- Enrique Rivera, Presidente Asociación de Cultura y Turismo del Patrimonio Ferroviario de Valdivia
- Sandra Ranz, Coordinadora Comisión Asesora de Monumentos Nacionales Región de Los Ríos
- Lilian Pino, Encargada Departamento de Turismo Municipalidad de Los Lagos
- Cristian Naglieri, Encargado de Fomento Productivo Municipalidad de Los Lagos
- Marisiel Perez, Profesional Política Regional de Turismo Sernatur
- Angel Beroizza, Director Sernatur del Ranco
- Hilda Gonzalez, Presidenta Agrupación Amigos del Tren
- Cristobal Bentez, Profesional Dirección regional del Maule Sernatur
- Scarlett Carter, Encargada del Museo Nacional Ferroviario Pablo Neruda

b) Fuentes secundarias: Las fuentes secundarias constituyeron un aporte fundamental para realizar un marco introductorio a la temática del turismo ferroviario como en la búsqueda de información de estudios y casos de investigación relacionados con el estudio.

ii) Herramientas para clasificación de información: Con el fin de poder clasificar la información recabada por medio de las diferentes fuentes, se desarrollan una serie de herramientas destinadas a establecer un orden de los datos y generar una fácil

interpretación para su análisis. De esta forma se crean fichas para la recopilación de información de entrevistas y análisis de los casos de estudio de benchmarking.

- iii) Determinación de ámbitos de gestión sujetos de análisis: el análisis de casos bajo la metodología benchmarking induce a preguntarse qué es lo que se desea investigar al momento de investigar. Es así como para el presente estudio se determina el estudio de la gestión de Museos basándose para ello en el análisis de diferentes ámbitos o áreas de negocio de los diferentes casos identificados y analizados.

Estos ámbitos son determinados bajo generalidades presentadas en el análisis de los diferentes casos de estudios, y están compuestos por cinco aspectos comunes en la gestión que permiten formar un marco comparativo de los mismos, permitiendo establecer un modelo de negocio cercano al idóneo para la investigación en curso.

Siete son los ámbitos de estudio para los diferentes casos de estudios son los siguientes:

Ámbito	Descripción
Investigación	<p>El ámbito de investigación hace referencia a todas las gestiones y acciones realizadas referentes al fomento, realización y uso de investigaciones en beneficio de las iniciativas, ya sea de carácter técnico o recopilaciones históricas.</p> <p>El análisis de este ámbito nos permitirá definir el nivel de desarrollo idóneo para la propuesta del presente estudio</p> <p>.</p>
Promoción	<p>Entenderemos este ámbito, como el detalle de las múltiples actividades y acciones realizadas con el fin de promocionar las diferentes iniciativas de estudio</p> <p>El conocer los diferentes medios utilizados en iniciativas de turismo ferroviario aportará a establecer los más eficaces para el objeto del estudio.</p>
Comercialización	<p>El ámbito de comercialización nos aporta información referente a los canales utilizados por las diferentes iniciativas, así como una orientación tarifaria para la propuesta a elaborar.</p>

Extensión	La extensión será interpretada por todas aquellas actividades complementarias a la naturaleza propia de las iniciativas de estudio. Conocer la forma de aborda y desarrollar este ámbito permitirá determinar qué modelo es más propicio de aplicar.
Tipo de Administración	El ámbito de administración hace referencia al modelo de gestión administrativa desarrollado por cada iniciativa, que aportaran a analizar las diferentes opciones con sus ventajas y desventajas para la determinación del modelo más idóneo a la realidad de caso de estudio.
Gestión Financiera	Gestión financiera es el ámbito relacionado a aportar información referente a la obtención de recursos para llevar a cabo las diferentes iniciativas. El análisis de los resultados permitirá identificar aquellos casos más representativos para el caso de estudio.
Articulación y redes	Este ámbito de gestión hace referencia a la capacidad de consensuar un trabajo articulado y en redes con actores del territorio, según el objetivo o naturaleza de esta acción.

Los resultados generados por la investigación de los casos son clasificados en fichas con antecedentes de cada iniciativa estudiada, la cual es parte de los resultados de la fase de investigación.

## 4.2 Fase II: Investigación

El objetivo de esta fase consistió en la investigación de modelos de gestión de museos, por medio del estudio de casos y entrevistas con gestores culturales y actores claves del territorio, con la finalidad de obtener información relevante de diversas fuentes que nos permitan medir los ámbitos de gestión determinados en la etapa anterior y de esta forma establecer un marco comparativo para cada uno de estos.

En la trabajo de investigación y búsqueda de casos se observa la relación intrínseca que tienen los museos ferroviarios con la actividad de trenes turísticos en lo que se denomina turismo ferroviario. Encontramos que estos elementos forman en la gran mayoría de los casos

una sola entidad complementada, la cual es gestionada como un todo en marco de las diferentes iniciativas que fueron analizadas.

De esta forma se toman en cuenta el análisis de 11 iniciativas a nivel internacional (6) y nacional (5) en marco de existencias de productos de lo denominado turismo ferroviario, es decir el conjunto de actividades y servicios complementados en torno al desarrollo de un circuito o ruta turística resultante de los viajes de trenes turísticos. Este espectro más amplio de análisis permite la búsqueda de diversidad de casos de interesante desarrollo que pueden servir como marco comparativo para generar una línea base para la iniciativa Museo y ruta del vapor Valdivia – Los Lagos.

La presentación de los resultados de los casos de estudio será en base a alcances territoriales, es decir se citaran los casos a nivel internacional como primera instancia para seguir con las iniciativas desarrolladas en el territorio nacional. De este modo procederemos posteriormente a realizar marcos comparativos de acuerdo a los ámbitos de gestión previamente definidos y con ello generar un modelo que cumpla con los objetivos propuestos en el presente estudio.

#### 4.2.1 Casos Internacionales de Iniciativas de Turismo Ferroviario

A continuación se presentan los casos de estudio de turismo ferroviario a nivel internacional. En primer lugar se presenta una descripción de cada uno y luego se presenta una tabla resumen con las principales características de los ámbitos en estudio.

##### a) Tren del Fin del Mundo

ANTECEDENTES GENERALES	
NOMBRE INSTITUCIÓN	Tren del Fin del Mundo
DIRECCIÓN	Estación del Fin del Mundo, Ruta 3 Km. 3065, Ushuaia, Argentina
SITIO WEB	<a href="http://www.trendelfindelmundo.com.ar">www.trendelfindelmundo.com.ar</a>
CORREO ELECTRÓNICO	<a href="mailto:comercial@trendelfindelmundo.com.ar">comercial@trendelfindelmundo.com.ar</a>
TELÉFONO	(+54 2901) 431 600

## DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INSTITUCIÓN

Esta iniciativa argentina, si bien no cuenta con una muestra ni instalaciones catalogadas como museo, si posee un interesante trabajo con su circuito de tren turístico.

La historia del tren nos sitúa en la austral ciudad de Ushuaia, Tierra del Fuego. En estos territorios debido al intenso frío de la zona, es imprescindible



que los habitantes de la zona consuman mucha leña para sobrevivir, y el bosque andino patagónico con sus lengas, ñires y coihues la provee. Pero a en el siglo XIX a medida que se consumía la leña había que ir a buscarla más lejos, por tal motivo se colocaron vías de trocha angosta.

Este tren también conocido como “El Tren del Presidio” es una recreación de la cruda historia que vivieron los presidiarios de la zona, ya que funciono desde sus orígenes y hasta 1947 para transportar a los presos que estaban alojados en la cárcel de Ushuaia, trasladándolos para realizar la tala de árboles, transportando luego los troncos hasta el aserradero de la prisión.

La línea fue abandonada a principios de la década de 1950, luego del cierre de la prisión. En la década de 1990, se reconstruyó un tramo de 8 km (de los 25 km originales) para el uso turístico y se adquirieron los equipos.



En la actualidad, el tren circula en un bonito paseo y posee una parada didáctica que reproduce chozas de los indios yámanas, debajo de la

cascada de La Macarena, que atraviesa zonas pantanosas y zonas de árboles talados por aquellos presos.



El viaje parte diariamente de la Estación del Fin del Mundo ubicada a 8 km. al oeste de la ciudad de Ushuaia y realiza un recorrido paralelo a la Ruta N° 3 hasta el Parque Nacional Tierra del Fuego.

ANÁLISIS POR AMBITO DE GESTIÓN	
A. INVESTIGACIÓN	DESCRIPCIÓN
	<p>La iniciativa al no poseer las características de museo no cuenta con departamento especializado ni convenios con otras instituciones para la ejecución de estudios en materia ferroviaria. Pese a ello se aprecian la realización de Estudios de Impacto Ambiental a fin de determinar la conveniencia de las obras en un medio sumamente protegido como lo es el "Parque Nacional Tierra del Fuego".</p> <p>Estos estudios evaluados por la Administración Central de Parques Nacionales, consistían en generar precauciones para el tendido férreo con el fin de no dañar el suelo del bosque. Sin importar el estado o condición del terreno, el recorrido del ferrocarril afecta únicamente un par de rieles de acero que a lo sumo deben ser reemplazados por otros para mantener la seguridad y confort durante el paseo sin necesidad de intervenir de una manera drástica en el entorno.</p>
B. PROMOCIÓN	DESCRIPCIÓN
	<p>El Tren turístico del Fin del Mundo presenta un desarrollo potente de imagen bajo el concepto de marca, el cual se ve reflejado en material informativo, artículos promocionales (merchandising) y desarrollo de mapas temáticos de la ruta.</p> <p>Estos elementos son insumos necesarios para promocionar la ruta tanto en la estación como en oficinas de información turística en la ciudad de Ushuaia.</p> <p>Otro canal de promoción, quizás el de mayor relevancia, es su sitio web (<a href="http://www.trendelfindelmundo.com.ar">www.trendelfindelmundo.com.ar</a>), el cual presenta una completa información sobre los servicios, historia, recorridos, horarios, valores y contacto; todos elementos de gran ayuda para el potencial viajero.</p>
C. COMERCIALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN
	<p>Este ámbito se desarrolla por medio de canales de venta presencial en las boleterías de misma estación del fin del mundo. A eso se suma la comercialización por medio de agencias de viajes que generan paquetes turísticos dentro de la oferta de productos de la ciudad de Ushuaia, generando el nexo con la visita al Parque Nacional Tierra del Fuego. Adicionalmente por medio de página web es posible realizar generar contacto para cotizaciones de servicios especiales como el vieja en servicio charter.</p> <p>El precio varían según servicio, con valores que van desde los \$20.500 a \$75.500<sup>1</sup>.- para un adulto en un viaje de ida y vuelta. Además cuenta con tarifa especial para jóvenes y mayores de 65 años.</p>

<sup>1</sup> Valor de \$290.- pesos argentinos, con tipo de cambio de \$70,6 pesos chilenos al 17/02/2014 según Banco Central.

<b>D. EXTENSIÓN</b>	<p><b>DESCRIPCIÓN</b></p> <p>Como se señaló anteriormente, esta iniciativa no cuenta con instalaciones de un museo, por ende no posee galerías ni salones para realización de actividades de extensión.</p>
<b>E. TIPO DE ADMINISTRACIÓN</b>	<p><b>DESCRIPCIÓN</b></p> <p>La administración del Tren del Fin del Mundo o Tren del presidio, corresponde a una administración privada por medio de consorcio de empresarios turísticos de la región de Tierra del Fuego, quienes por medio de concesión cedida por el gobierno local.</p> <p>Los inversionistas ven la idea de generar un tren que conectara al Parque Nacional Tierra del Fuego por medio de las antiguas vías del tren utilizado para la extracción de madera para la ciudad Ushuaia. El trazado original fue modificado en varias secciones para evitar generar altos impactos sobre la ecología del territorio.</p> <p>Actualmente, tanto la administración como la gestión de material rodante y vías son por medio del consorcio privado, quienes mantienen relaciones de cooperación con el gobierno local y la Administración de Parques nacionales de la Argentina.</p>
<b>F.GESTION FINANCIERA</b>	<p>El tren del fin del mundo al ser una iniciativa de carácter privada, es financiada completamente por los empresarios inversores de la empresa Tranex Turismo S.A.</p>
<b>G.ARTICULACIÓN Y REDES</b>	<p>El trabajo de articulación y redes de apoyo generado por esta iniciativa cuenta con el desarrollo de acciones conjuntas con el gobierno local de Ushuaia, a través de su agencia de promoción turística y la administración del Parque Nacional Tierra del Fuego, para la coordinación de visitas.</p>

b) Viejo Expreso Patagónico: “La Trochita”

ANTECEDENTES GENERALES	
NOMBRE INSTITUCIÓN	Viejo Expreso Patagónico: “La Trochita”
DIRECCIÓN	El Maitén, Provincia de Chubut, Argentina.
SITIO WEB	<a href="http://www.latrochitaweb.com.ar">www.latrochitaweb.com.ar</a>
CORREO ELECTRÓNICO	<a href="mailto:turismo_elmaiten@yahoo.com.ar">turismo_elmaiten@yahoo.com.ar</a>
TELÉFONO	(+54 2945) 49 5016

## DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INSTITUCIÓN

La Trochita, conocida oficialmente como Viejo Expreso Patagónico, es el nombre coloquial dado a una línea de ferrocarril que une las provincias de Río Negro y Chubut de la Patagonia argentina. Planeado como parte de una red ferroviaria más amplia que uniría gran parte del sur argentino, pertenece



administrativamente a la traza del Ferrocarril General Roca de la red ferroviaria argentina.

Con los años, la línea se ha convertido en un atractivo turístico a causa de su trocha económica de 750 mm. y las locomotoras a vapor que recorren sus 402 km de longitud entre las localidades de Ingeniero Jacobacci y Esquel,

recorriendo vastas zonas praderas propias del paisaje de la Patagonia argentina, adornada con múltiple presencia de ovejas y algunas cauces de río.

Este servicio se hizo de interés para los turistas internacionales a fines de la década de 1970 cuando Paul Theroux lo describió en el libro *The Old Patagonian Express*, en donde se describe la historia del ferrocarril anunciándolo como uno de los ferrocarriles en funcionamiento más australes del mundo.



Debido a una iniciativa de la Comisión Nacional de Museos y Lugares Históricos, el Viejo Expreso Patagónico fue declarado Monumento Histórico Nacional por decreto presidencial en el año 1998. Esto implica que este tren turístico recibirá una protección especial, en cuanto a su

infraestructura como a su material rodante y sus estaciones.

La Trochita tiene dos museos; uno en la estación de El Maitén, junto a los talleres generales y el otro en la estación de Esquel, que conservan una gran cantidad de piezas mecánicas, herramientas, elementos de oficina y boletos de época.

En El Maitén también es posible visitar los "Talleres de reparación general de La Trochita" en donde los mecánicos realizan el mantenimiento del tren. El interior del enorme galpón, capaz de alojar varias locomotoras y vagones en 3 filas de vías alineadas en forma paralela



"La Trochita" celebra una fiesta que se realiza todos los años el segundo fin de semana de febrero en la localidad del El Maitén, Provincia de Chubut. Lleva por nombre de "Fiesta Nacional del Tren a Vapor" y durante 3 días reúne a gente de toda la Comarca Andina, turistas, ferroviarios, extranjeros y entusiastas del

tren.

Durante el evento hay salidas especiales de "La Trochita", se puede visitar el museo de El Maitén, los talleres de reparación, degustar comidas regionales, visitar el pueblo y zonas de influencia, recorrer una feria artesanal y disfrutar de los espectáculos que se presentan en el escenario de la plaza principal frente a la estación, acompañados de un desfile de carrozas en la elección de la Reina Nacional del Tren a Vapor.

ANÁLISIS POR AMBITO DE GESTIÓN	
A. INVESTIGACIÓN	DESCRIPCIÓN
	<p>Para el análisis de este ámbito de gestión en el caso particular del Viejo Expreso Patagónico o “La Trochita” debemos de complementar los estudios realizados en la integridad de la ruta y aquellos realizados en el caso particular de los museos presentes en El Maitén y Esquel. En el caso particular de la ruta, debemos de mencionar el trabajo realizado por Paul Theroux con su libro “The Old Patagonian Express” que da muestra de la historia de esta línea férrea y los múltiples antecedentes de relatos y anécdotas recopiladas durante su investigación.</p>
	<p>Este libro marca un antes y un después en el progreso de la ruta, ya que provoca una fama e interés en viajeros que da pie para el desarrollo de la actividad turística ligada al tren. De igual modo a partir de esto nacen iniciativas de nuevos autores que buscan retratar la historia del tren por medio de libros y registros fotográficos.</p> <p>En el caso de los museos, estos presentan una exhibición que relata la historia de este histórico tren y actualmente se encuentran en procesos de ir ampliando la muestra pero sin un trabajo de investigación consolidado al respecto.</p>
B. PROMOCIÓN	DESCRIPCIÓN
	<p>En lo referente a la promoción, existe una página oficial (<a href="http://www.latrochitaweb.com.ar">www.latrochitaweb.com.ar</a>) que da muestra de múltiples contenidos informativos para sus visitantes. Estos contenidos están agrupados en apartados de historia, ubicación, horarios y tarifas, museos, fiesta, exposición y libro del tren.</p> <p>Adicionalmente el tren es parte de la promoción de la serie de actividades de la patagonia Argentina en lo que respecta a la comarca de Los Andes, provincia de Chubut. De esta forma encontramos como un importante producto turístico de este territorio el cual se promociona en el sitio web <a href="http://www.patagoniaexpress.com">www.patagoniaexpress.com</a>, ofreciendo múltiples opciones de paquetes turísticos.</p>
C. COMERCIALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN
	<p>La comercialización de los billetes para viajar en el tren se realiza en las diferentes estaciones que corresponde al trazado de la ruta adquiriéndose presencialmente. Adicionalmente, existen diversas agencias que ofrecen este viaje por medio de paquetes turísticos, es especial lo que refiere los viajes entre las ciudades de Esquel y El Maitén. Los valores para un adulto promedian los \$17.500<sup>2</sup>.-, ofreciendo descuentos para personas mayores, niños y jóvenes.</p>

<sup>2</sup> Valor de \$247.- pesos argentinos, con tipo de cambio de \$70,6 pesos chilenos al 17/02/2014 según Banco Central.

D. EXTENSIÓN	DESCRIPCIÓN
	<p>En lo que respecta al ámbito de extensión encontramos actividades relacionadas a la promoción de libros de viajes relacionado con el tren, por medio de exposiciones fotográficas y charlas en las principales estaciones.</p> <p>Adicionalmente como actividades complementarias, se cuenta con la realización del “Fiesta Nacional del Tren a Vapor”.</p>
E. TIPO DE ADMINISTRACIÓN	DESCRIPCIÓN
	<p>La Trochita, pertenece administrativamente a la traza del Ferrocarril General Roca de la red ferroviaria argentina, la cual no estuvo ausente de la crisis ferroviaria de la Argentina a principios de los años noventa, años en que se genera el cierre de múltiples ramales y trayectos por falta de rentabilidad de estos. Es así como en el año 1992, se decidió cerrar la línea y sus pender servicios de La Trochita, sin embargo, ante la presión y protesta a nivel nacional y de las comunidades locales se decide intervenir para hacerla operativa nuevamente.</p>
F.GESTIÓN FINANCIERA	<p>Los gobiernos provinciales de Rio Negro y Chubut se unen para mantener la línea en funcionamiento. En el caso de los museos estos pertenecen a la administración local de donde se encuentran ubicados.</p>
G.ARTICULACIÓN Y REDES	<p>El trabajo de articulación y redes de apoyo cuenta con el desarrollo de promoción de los gobiernos locales de Esquel y El Maitén, principalmente, para el desarrollo de acciones promocionales y de extensión.</p>

c) Tren a Las Nubes

ANTECEDENTES GENERALES	
NOMBRE INSTITUCIÓN	Tren a Las Nubes
DIRECCIÓN	Estación de Salta (Ameghino y Balcarce) Salta Capital, Argentina
SITIO WEB	<a href="http://www.trenalasnubes.com.ar">www.trenalasnubes.com.ar</a>
CORREO ELECTRÓNICO	<a href="mailto:info@trenalasnubes.com.ar">info@trenalasnubes.com.ar</a>
TELÉFONO	(+54 0387) 4223033

## DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INSTITUCIÓN

Esta iniciativa de turismo ferroviario consistente en el servicio de trenes sobre el ramal C14 de la traza del Ferrocarril General Manuel Belgrano, perteneciente de la red argentina de ferroviaria, en el tramo que une la estación de Salta con el viaducto La Polvorilla, sobre la Cordillera de los



Andes,

a más de 4220 msnm.

El recorrido parte de la estación del ferrocarril en la ciudad de Salta, localizado a 1187 metros sobre el nivel del mar y va atravesando el valle de Lerma, para introducirse en la Quebrada del Toro y de esta manera llegar hasta la Puna. Para eso, atraviesa vertiginosas

montañas de la Cordillera de los Andes entre espectaculares paisajes áridos del altiplano

argentino. En su trayecto atraviesa innumerables puentes, túneles y viaductos de gran altura; en donde se pueden apreciar verdaderas postales.

El "Tren a las Nubes" recibió su nombre gracias a un periodista del diario Clarín, Emilio Petcoff, cuando escribió el breve guión para un documental en colores en la década del setenta.

El documental tenía una escena donde había una



locomotora negra que estaba detenida sobre el viaducto La Polvorilla y largaba dos enormes chorros de vapor blanco que contrastaban con el azul del cielo. El punto final del recorrido es el kilómetro 1350 donde se encuentra el viaducto La Polvorilla de 224 metros de longitud por 63 de altura. Es el más elevado de toda la línea del convoy, a 4200 metros sobre el nivel del mar y uno



de los más importantes del mundo por sus características. Todo el recorrido dura aproximadamente 15 horas ida y vuelta, partiendo a las 7.10 de la mañana y regresando a las 21.50 horas. La velocidad promedio a la que llega es de 30.6 Km. por hora aproximadamente, y un recorrido total de 434 Km. (217 ida y 217 vuelta).

En lo que respecta a materia de museos relacionado a esta ruta, encontramos el Museo del Tren de Salta, ubicado en las dependencias de la estación de Salta Capital, en las calles Ameghino con Balcarce. Este espacio nace de la iniciativa de Don José Stauffer, conductor de locomotora desde 1973, el cual comienza a realizar exposiciones de fotografías y antiguos artículos ferroviarios en los pasillos peatonales de la estación, acompañado de charlas sobre la historia del ferrocarril a las nubes. Posteriormente en conjunto con la Agrupación de Amigos del Tren logran hacerse con espacios de la estación en la cual han ido desarrollando la idea de museo incorporando nuevos elementos para muestra, todo bajo donaciones de terceros y la comunidad en general.



#### ANÁLISIS POR AMBITO DE GESTIÓN

ANÁLISIS POR AMBITO DE GESTIÓN	
A. INVESTIGACIÓN	DESCRIPCIÓN
	Ante la iniciativa incipiente del Museo del Tren de Salta no existe una especialización en el tema de investigación, pero existe un interesante trabajo de recopilación de historias locales por medio del dialogo natural que surge de las conversaciones con los visitantes, con lo cual se nutren de información para ir potenciando la actual muestra.
B. PROMOCIÓN	DESCRIPCIÓN
	El Tren a las Nubes cuenta con una importante estrategia de promoción por medio del trabajo coordinado tanto con agencias gubernamentales de turismo así como con operadores turísticos. El tren es parte fundamental de la oferta de productos turísticos de la Provincia de Salta, promocionándose por medio de su página oficial <a href="http://www.trendelasnubes.com.ar">www.trendelasnubes.com.ar</a> , donde se puede ver múltiples opciones de paquetes turísticos.
C.COMERCIALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN
	La comercialización pasa fundamentalmente por el trabajo consensuado con operadores turísticos y por la página oficial del tren. Adicionalmente, siempre está la posibilidad de comprar billetes en la estación de Salta, siempre y cuando exista disponibilidad. El sistema de reservas funciona desde la página oficial, ofreciendo la posibilidad de optar por una de las diferentes alternativas de

	<p>productos turísticos ofrecidos. Los valores de los paquetes turísticos van desde los \$179.000 para un tour de 3 días y 2 noches; hasta los \$580.000<sup>3</sup> en un tour de 8 días y 7 noches, para 2 personas.</p>
D. EXTENSIÓN	DESCRIPCIÓN
	<p>En lo que respecta al ámbito de extensión, en el caso del Museo del Tren de Salta, se realizan frecuentemente charlas sobre la temática del tren como un mecanismo de promoción de este, además de exposiciones de fotografías antiguas de la ruta.</p> <p>En el caso del tren, podemos citar como actividad complementaria la recepción y presentación de bailes típicos de la puna altioplánica en la localidad de Viaducto La Polvorilla.</p>
E. TIPO DE ADMINISTRACIÓN	DESCRIPCIÓN
	<p>El Tren a las Nubes, pertenece a la administración del Ferrocarril General Manuel Belgrano, una de las múltiples concesiones realizadas por el gobierno argentino a la red de ferrocarriles.</p> <p>El tren como emprendimiento turístico nace por iniciativa de las autoridades del Ferrocarril General Belgrano, quien en noviembre de 1971, resuelven hacer correr un tren experimental con funcionarios y periodistas.</p> <p>El 16 de julio de 1972 se realiza el primer viaje turístico de carácter oficial, permaneciendo hasta 1990 en mano de Ferrocarriles del Estado y, desde 1991, en mano de capitales privados salteños.</p>
F. GESTIÓN FINANCIERA	<p>La iniciativa es de carácter privada, la cual es financiada empresarios turísticos de la Provincia de Salta, bajo un convenio de operación de las vías férreas del Ferrocarril General Belgrano.</p>
G. ARTICULACIÓN Y REDES	<p>Existe un trabajo articulado en la promoción del tren con el gobierno de la Provincia de Salta, que lo presenta como uno de sus principales productos turísticos del territorio.</p>

<sup>3</sup> Valores de \$2.535 y \$8.215- pesos argentinos por paquete turístico respectivamente, con tipo de cambio de \$70,6 pesos chilenos al 17/02/2014 según Banco Central.

d) Tren de la Sabana

ANTECEDENTES GENERALES	
NOMBRE INSTITUCIÓN	Tren de la Sabana
DIRECCIÓN	Estación de la Sabana. calle 13 No. 18 – 24, Bogotá, Colombia
SITIO WEB	<a href="http://www.turistren.com.co">www.turistren.com.co</a>
CORREO ELECTRÓNICO	<a href="mailto:info@turistren.com.co">info@turistren.com.co</a>
TELÉFONO	(57)(1) 3 750 557
DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INSTITUCION	
<p>El Ferrocarril de la Sabana de Bogotá, comúnmente conocido como el Tren de la Sabana, fue una empresa que prestó servicios de transporte ferroviario desde 1889 entre las poblaciones del Área metropolitana de Bogotá. El Ferrocarril de la Sabana fue liquidado en 1991 junto con los Ferrocarriles Nacionales de Colombia.</p>	
<p>Un grupo de empresarios amantes del ferrocarril compraron en los equipos rematados de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, y los repararon para comenzar a ofrecer servicios turísticos en 1993. El servicio es el único de la Estación de la Sabana, la más importante de la capital colombiana. Sólo tiene una salida diaria, en días de fin de semana, todo el año.</p>	
<p>El trazado corresponde a una de las líneas principales de Bogotá, donde hoy sólo existe tráfico de carga además de este servicio. El viaje parte en la mañana desde Bogotá hacia Cajicá y Zipaquirá. Ambas son localidades con ambientación tradicional, y se puede visitar la Catedral de Sal y la Mina de Nemocón. El viaje de regreso es en la tarde, de manera de brindar suficiente tiempo para visitar ambas localidades.</p>	



El tren está conformado por una locomotora a vapor que tracciona catorce coches con una capacidad total de 580 pasajeros, cómodamente sentados con sillas reclinables y giratorias.

La estación de la Sabana, en Bogotá, marca el punto de partida de este viaje y es en este lugar donde podremos encontrar un pequeño museo pensado para dar muestras del legado histórico de

la ruta por medio de algunos artículos y fotografías de época y replicas en miniaturas de locomotoras a vapor.

ANÁLISIS POR AMBITO DE GESTIÓN	
A. INVESTIGACIÓN	<p><b>DESCRIPCIÓN</b></p> <p>La iniciativa descrita no posee elementos destacados en el ámbito de la investigación. Su museo, ubicado dentro de las instalaciones de la estación, posee una muestra menor y no cuenta con acciones concretas de investigación por el momento.</p>
B. PROMOCIÓN	<p><b>DESCRIPCIÓN</b></p> <p>El Tren de La Sabana cuenta en sus canales de promoción una página oficial: <a href="http://ww.turistren.com.co">ww.turistren.com.co</a>, la cual da muestra del recorrido, servicios, horarios y la posibilidad de comprar billetes. De igual modo existe un trabajo de promoción con las agencias públicas de promoción turística de la ciudad de Bogotá y el trabajo con tour operadores locales.</p>
C. COMERCIALIZACIÓN	<p><b>DESCRIPCIÓN</b></p> <p>En este ámbito el tren turístico de La Sabana, realiza sus operaciones comerciales por medio de tres medios: presencial, intermediarios y online. El medio presencial lo realizan en su estación de salida, La sabana en ciudad de Bogotá; por lo demás trabajan con tour operadores locales que incorporan el tren dentro de los productos turísticos que ofrece la ciudad y el territorio; finalmente la comercialización de billetes o tickets por su página web se convierte en un canal idóneo para turistas de larga distancia que tienen el interés explícito de recorrer la ruta.</p> <p>El valor de este ticket para un adulto es de \$11.700<sup>4</sup>, aprox., mientras que grupos de edad de niños, jóvenes y adultos mayores la tarifa es con descuento.</p>

<sup>4</sup> Valor de \$43.000.- pesos colombianos, con tipo de cambio de \$3,68 pesos chilenos al 17/02/2014 según Banco Central.

D. EXTENSIÓN	<p>DESCRIPCIÓN</p> <p>La iniciativa no cuenta explícitamente con acciones en el ámbito de extensión, debido al escaso desarrollo que mantiene el producto museo. Pese a ello cuenta con infraestructura para acondicionar espacios para actividades de extensión.</p> <p>Finalmente, se puede mencionar que existe como actividad complementaria la decoración de las locomotoras con luces en época de navidad, lo cual aporta como medio de promoción del mismo.</p>
E. TIPO DE ADMINISTRACIÓN	<p>DESCRIPCIÓN</p> <p>El tren turístico de la Sabana es una iniciativa que surge por medio de la inversión de capitales privados a través de la adquisición de material ferroviario en liquidación por el cierre de las funciones del servicio público en el año 1992.</p> <p>Desde el año 2004, ha empezado a funcionar también para el transporte de carga, administrado por la empresa Acerías Paz de Río.</p> <p>En tanto la administración de las vías férrea corresponde a Ferrocarril del Nordeste de iniciativas privadas, pero supervisadas por el gobierno nacional de Colombia.</p>
F. GESTIÓN FINANCIERA	<p>La iniciativa es de carácter privada, la cual es financiada empresarios turísticos de Bogotá pertenecientes a la empresa Turistren S.A, bajo un convenio de operación de las vías férrea con la empresa Ferrocarril del Nordeste</p>
G. ARTICULACIÓN Y REDES	<p>Existe un trabajo cooperativo con agencia de promoción pública de la ciudad de Bogotá y acuerdo para difusión y comercialización con tour operadores locales.</p>

e) Museo del Ferrocarril de Madrid

ANTECEDENTES GENERALES	
NOMBRE INSTITUCIÓN	Museo del Ferrocarril de Madrid
DIRECCIÓN	Pº. de las Delicias, 61, Madrid, España
SITIO WEB	<a href="http://www.museodelferrocarril.org">www.museodelferrocarril.org</a>
CORREO ELECTRÓNICO	comunicacionmuseo@ffe.es
TELÉFONO	(32) 915068478
DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INSTITUCIÓN	
<p>El Museo del Ferrocarril de Madrid se abrió al público en 1984. Su sede es la antigua estación de Delicias, uno de los ejemplos más claros y representativos de la arquitectura industrial española, que se inauguró en 1880. Ofrece una selección de vehículos y piezas relacionadas con el ferrocarril, que pretende mostrar la evolución de este modo de transporte.</p>	
<p>El Museo tiene la misión fundamental de comunicar la realidad ferroviaria, tanto histórica como actual, promover el conocimiento del transporte ferroviario, impulsar la investigación sobre el ferrocarril y poner en valor el patrimonio ferroviario, todo ello con vocación de servicio público.</p>	
<p>La visita al Museo del Ferrocarril de Madrid permite conocer una completísima colección de material histórico ferroviario. La nave central de la estación alberga una muestra muy variada de locomotoras y coches de viajeros, a través de la cual se puede comprender la evolución de la tracción (vapor, eléctrica y diésel) en el más de siglo y medio de existencia del ferrocarril en España, y las distintas condiciones en las que viajaron los pasajeros de estos trenes. A ambos lados de esta nave se abren varias salas temáticas, entre las que figuran la dedicada a antiguos relojes de estaciones, otra dedicada a modelismo, con maquetas animadas, y una tercera en la que se explican los principales elementos de la infraestructura ferroviaria, es decir, de la vía. En las vías exteriores se encuentran el enclavamiento de Algodor y su puente de señales, un elemento singular de nuestro patrimonio industrial puesto en marcha en 1932, que</p>	
	
	



cuando estaba en funcionamiento en la red ferroviaria permitía controlar a distancia los cambios de aguja y las señales.

El Museo del Ferrocarril de Madrid cuenta con actividades muy variadas y brinda la posibilidad de viajar entre Madrid y Aranjuez en un tren histórico, el Tren de la Fresa, todas las primaveras y otoños. Este

tren ofrece una interesante excursión cultural y de ocio, que permite disfrutar de un recorrido en un ferrocarril histórico y de una magnífica jornada en Aranjuez, ciudad declarada Paisaje Cultural Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 2001.



El museo además acoge exposiciones temporales variadas y ofrece diversas actividades orientadas al público familiar, como talleres didácticos y

representaciones teatrales, visitas guiadas y diversas jornadas de puertas abiertas que coinciden con el Día Internacional del Museo o con distintas efemérides de la historia del ferrocarril, además de organizar un mercadillo de modelismo el primer domingo de cada mes.



#### ANÁLISIS POR AMBITO DE GESTIÓN

ANÁLISIS POR AMBITO DE GESTIÓN	
DESCRIPCIÓN	
A. INVESTIGACIÓN	<p>Este es un ámbito completamente desarrollado en esta iniciativa, a través de lo que denominan "Programa de Historia Ferroviaria", el cual nace en el año 2001 como un instrumento para desarrollar, desde una metodología académica, estudios y trabajos sobre investigación histórica del ferrocarril. A lo largo de estos años, para llevar a cabo este objetivo general, se ha provisto de herramientas y recursos a través del desarrollo de proyectos específicos, la celebración de encuentros académicos en congresos y seminarios, la realización de publicaciones que recojan toda esa actividad y presencia en asociaciones de carácter académico interesadas en los transportes y las comunicaciones.</p>

	<p>Los equipos de trabajo e investigación están conformados tanto por el personal adscrito a este departamento, como por la necesaria colaboración de investigadores de otras instituciones, especialmente departamentos de universidades españolas y extranjeras y otros centros de investigación.</p> <p>Las investigaciones realizadas, los congresos y seminarios celebrados y las publicaciones editadas son una evidencia de los resultados obtenidos. No sólo se ha obtenido un acervo de conocimiento, sino que también se ha logrado consolidar un grupo de investigadores que producen regularmente trabajos científicos en beneficio del ferrocarril y su difusión.</p>
B. PROMOCIÓN	<p><b>DESCRIPCIÓN</b></p> <p>El Museo del Ferrocarril cuenta con un Área de comunicaciones, responsable de la gestión de la información del Museo del Ferrocarril de Madrid, en coherencia con los objetivos institucionales marcados por la Dirección. Tiene la función de transmitir a los distintos públicos la naturaleza del Museo, mejorar el conocimiento sobre la institución y dar a conocer sus principales actividades y objetivos.</p> <p>La difusión de la información se realiza mediante diversas herramientas, pero principalmente a través del sitio web del Museo (<a href="http://www.museodelferrocarril.org">www.museodelferrocarril.org</a>), la cual se sustenta con elaboración de noticias y la publicación mensual de un boletín informativo.</p> <p>Su finalidad fundamental es que la institución tenga presencia dentro de la oferta cultural, patrimonial y de ocio existente, y aumentar su notoriedad.</p>
C.COMERCIALIZACIÓN	<p><b>DESCRIPCIÓN</b></p> <p>El museo, cuenta con la comercialización de sus servicios de forma presencial en las dependencias de este, ubicadas en la Estación de Madrid Delicias. Posee diferentes tipos de tarifa de entrada, realizando distas en diferentes modalidades para público general, niños, jóvenes, adultos mayores y grupos especiales y empresas.</p> <p>El valor general es de \$4.500<sup>5</sup>.- aprox. mientras que la tarifa reducida es \$3.200.- aprox</p>

<sup>5</sup> Valor de €6 euros, con tipo de cambio de \$750 pesos chilenos al 17/02/2014 según Banco Central.

D. EXTENSIÓN	DESCRIPCIÓN
	<p>En lo referente al ámbito de extensión, el museo cuenta con una gran gama de actividades relacionadas a acercar el público y la cultura en sus dependencias. Es así, como es habitual el desarrollo de diversas actividades tales como exposiciones, muestras culturales, charlas y seminarios.</p> <p>Además el museo cuenta con un Área de Didáctica la cual incluye un conjunto de programas, actividades y recursos educativos que se apoyan en un sólido desarrollo metodológico, enfocado hacia el público infantil principalmente. Por medio de entrega de material didáctico, talleres, teatro y en tren de jardín, se busca ofrecer herramientas y contenidos basados en una experiencia educativa motivadora.</p>
E. TIPO DE ADMINISTRACIÓN	DESCRIPCIÓN
	<p>El Museo del Ferrocarril de Madrid, está gestionado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, la cual en su patronado están representadas las principales empresas del sector público ferroviario español y tiene encomendada la recuperación, custodia, generación y difusión del patrimonio histórico, cultural, científico y tecnológico del ferrocarril en España, con voluntad de colaboración sectorial.</p> <p>Para el caso del Museo del Ferrocarril de Madrid, la Fundación de Ferrocarriles españoles es patrocinada por Adif, Renfe y la Comunidad de Madrid.</p>
F.GESTIÓN FINANCIERA	<p>La iniciativa al ser de carácter privada sin fines de lucro, cuenta con el patrocinio de empresas públicas y empresas privadas que dan cuenta de recursos financieros y activos para el desarrollo de su función.</p>
G.ARTICULACIÓN Y REDES	<p>El Museo del Ferrocarril de Madrid al ser gestionado por la Fundación de los ferrocarriles Españoles, mantiene un acuerdo de cooperación directa con al Museo Ferroviario de Cataluña, en lo referente a promoción e investigación fundamentalmente.</p>

f) Museo Vasco del Ferrocarril

ANTECEDENTES GENERALES	
NOMBRE INSTITUCIÓN	Museo Vasco del Ferrocarril
DIRECCIÓN	C/ Julián Elorza, 8, Azpeitia, País Vasco, España
SITIO WEB	<a href="http://www.bemfundazioa.org">www.bemfundazioa.org</a>
CORREO ELECTRÓNICO	<a href="mailto:museoa@euskotren.es">museoa@euskotren.es</a>
TELÉFONO	(+34) 943 15 07 46
DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INSTITUCIÓN	
<p>El Museo Vasco del Ferrocarril, ubicado en la estación, cocheras y talleres del antiguo ferrocarril del Urola en la población de Azpeitia (País Vasco, España), a 45 kilómetros de la ciudad de San Sebastián y 75 km. de la capital Bilbao. Es considerado como uno de los mejores de Europa en tu tipo y se caracteriza por contar con numeroso material móvil con el realiza regularmente viajes (principalmente en el recorrido entre Azpeitia y Lasao del antiguo Ferrocarril del Urola), así como material relacionado con el ferrocarril como relojes, uniformes, juguetes antiguos, máquinas-herramienta, faroles, horarios, mapas, otros documentos y bibliografía sobre el ferrocarril y su historia en el País Vasco.</p> <p>El museo exhibe una de las mejores colecciones ferroviarias existentes en Europa, con locomotoras de vapor, diesel y eléctricas, tranvías, trolebuses y vagones de todo tipo. La exhibición de más de sesenta vehículos totalmente restaurados y en funcionamiento da muestra la evolución de este medio de transporte en 150 años de historia. Además, el museo ofrece uno de los más completos conjuntos de máquina-herramienta de Euskadi, a través del antiguo taller mecánico del Ferrocarril del Urola. Esta instalación se conserva tal y como fue inaugurada en 1925, con un antiguo motor eléctrico que hace funcionar sus 16 máquinas a través de un complejo sistema de poleas,</p>	  

correas y embarrados.

Después de recorrer el Museo Vasco del Ferrocarril, los fines de semana los visitantes pueden subirse a unos antiguos vagones del Ferrocarril del Urola y atravesar parte del valle en un tren remolcado por la centenaria locomotora de vapor Aurrera, el viaje dura aproximadamente 40 minutos. Este tren de tracción vapor realiza un recorrido de cinco



kilómetros entre la localidad de Azpeitia y el barrio de Lasao por el antiguo trazado del



Ferrocarril Zumárraga-Zumaya/Zumaia (también conocido como el Ferrocarril del Urola en homenaje al río que bordeaba), que fue clausurado en 1986. Una experiencia que permite revivir el pasado a bordo de un auténtico tren de vapor recorriendo la belleza paisajística del lugar del País Vasco.

#### ANÁLISIS POR AMBITO DE GESTIÓN

	DESCRIPCIÓN
A. INVESTIGACIÓN	<p>El Museo Vasco del Ferrocarril mantiene activa una línea investigativa acerca de la historia del tren en el país vasco y sobre nuevos aportes al desarrollo del ferrocarril como elemento de crecimiento económico y social a través de la puesta en valor como producto de turismo cultural y natural de acuerdo de las potencialidades de un trabajo de conservación patrimonial de las estaciones del trazado de Urola.</p> <p>Para consagrar estas iniciativas, la Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril ha generado múltiples acuerdos de colaboración con universidades del País Vasco, con las cuales encauzaran investigaciones de tesis en programas de maestrías y doctorados. Adicionalmente se disponen de espacios y facilidades para la realización de prácticas profesionales que apoyen en la gestión del museo que aporten a sus proyectos de fin de grado.</p>

B. PROMOCIÓN	DESCRIPCIÓN
	La promoción de los servicios y las diferentes actividades que se realizan principalmente como parte de la agenda del Museo Vasco del Ferrocarril, se realiza por intermedio del sitio web del museo y la fundación (www.bemfundazioa.org), la cual da entrega de información referente a horarios, contactos, documentos y noticias. Adicionalmente existe colaboración en la promoción por intermedio de sitios de turismo de agencias públicas del País Vasco, y paginas especializadas en el mundo ferroviario.
C.COMERCIALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN
	En el ámbito de comercialización, el Museo Vasco del Ferrocarril cuenta con un sistema netamente presencial en las boleterías de la estación de Azpeitia, lugar en donde se puedan adquirir ticket para visitas guiadas en el museo y adicionalmente billete para poder viajar en el tren, si es que estuviera disponible para pronta salida. El sistema de tarifas posee diferentes modalidades para público general, niños, jóvenes, mayores y grupos especiales y empresas. El valor general es de \$4.500 <sup>6</sup> .- aprox. mientras que la tarifa reducida es \$3.200.- aprox. La muestra del museo cierra su puertas en época de invierno a partir del mes de Enero, hasta mes de abril
D. EXTENSIÓN	DESCRIPCIÓN
	Las actividades de extensión por parte del museo, corresponde a la realización de actividades referente a promocionar y concientizar la comunidad con el valor del patrimonio ferroviario. Esto se ve reflejado en iniciativas de concursos de fotografías que retraten la red vial del País Vasco y la exposición de charlas y celebraciones especiales como los 150 años de la llegada del tren a Irún.
E. TIPO DE ADMINISTRACIÓN	DESCRIPCIÓN
	La administración del museo está encomendada a la Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril – Burdinbidearen Euskal Museoaren Fundazioa la cual se constituyó el 28 de diciembre del año 2006. La Fundación desarrolla su actividad en las instalaciones propiedad del Gobierno Vasco y Euskotren cuyo uso le ha sido cedido el año 2010 cuando comienza legalmente la actividad de la Fundación. El objeto de la Fundación será el de reunir, conservar, estudiar y divulgar el Patrimonio Ferroviario Histórico de País Vasco mediante la dirección, gestión,

<sup>6</sup> Valor de €6 euros, con tipo de cambio de \$750 pesos chilenos al 17/02/2014 según Banco Central.

	<p>mantenimiento, conservación y promoción del Museo Vasco del Ferrocarril.</p> <p>Entendiendo por Patrimonio Ferroviario Vasco, todos aquellos elementos relacionados con el ferrocarril: material móvil, infraestructura, utillaje, documentación y demás que por su antigüedad, historia o especiales características técnicas deban ser objeto de inventariado y preservación.</p>
F.GESTIÓN FINANCIERA	<p>La iniciativa funciona en base a los aportes generados por el Gobierno del País Vasco e iniciativas mixtas como el Euskotren, que dan aportes financieros para su funcionamiento y ceden espacios y material patrimonial.</p>
G.ARTICULACIÓN Y REDES	<p>El Museo Vasco del Ferrocarril, posee múltiples acuerdos de cooperación con universidades del País Vasco, fomentando la realización de investigaciones, prácticas profesionales.</p>

#### 4.2.2 Casos Nacionales de Turismo Ferroviario

A continuación se presentan los casos de iniciativas nacionales de turismo ferroviario que sirven de casos de estudio en la investigación referente a establecer una propuesta de gestión para el Museo del Vapor.

##### a) TransAtacama

ANTECEDENTES GENERALES	
NOMBRE INSTITUCIÓN	TransAtacama
DIRECCIÓN	Estación Rinconada, Iquique, Chile
SITIO WEB	<a href="http://www.transatacama.com">www.transatacama.com</a>
CORREO ELECTRÓNICO	<a href="mailto:info@transatacama.com">info@transatacama.com</a>
TELÉFONO	(+56 2) 2 638 5228

## DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INSTITUCIÓN

El TransAtacama, es un tren que recorre en un viaje a lo largo de 100 kilómetros, el inhóspito y a la vez fascinante paisaje del desierto de Atacama en el norte de Chile. Con una capacidad total para 100 viajeros distribuidos en los 64 asientos para el coche Classic y los 36 asientos del coche Premium, el TransAtacama



realiza el viaje de cuatro horas y media de duración, en las cuales avanza 100 km desde Iquique hasta los geoglifos de Pintados, donde se ubica su estación terminal.



El recorrido incluye las estaciones Rinconada, Alto Molle, Carmen, Carpas, Huemul, Central (donde los pasajeros disfrutan de un exquisito aperitivo), La Noria, Yungay, San Antonio, San Pablo y, en plena pampa del Tamarugal, siguen las estaciones Gallinazos, Mosquito y Pintados, que es la

estación terminal. Los viajeros son agasajados con un baile típico de la zona. A continuación, el tour incluye la visita a los geoglifos de Cerros Pintados, que son Patrimonio de la Humanidad y, posteriormente, se trasladan al tambo (recreación de antiguas chozas quechuas) para almorzar.

El viaje incluye la visita guiada a las oficinas salitreras de Humberstone y Santa Laura. En julio de 2005, estas instalaciones fueron declaradas por la Unesco, Patrimonio Mundial de la Humanidad. Humberstone tuvo su época de gloria a fines del siglo XIX, cuando contaba con más de 3.700 habitantes. Su cierre definitivo ocurrió en 1960, cuando el salitre ya había sido reemplazado por productos



sintéticos. Hoy sus edificios están restaurados, entre ellos el teatro con sus butacas, también la pulpería, la iglesia, el mercado y su gran reloj, el que había dejado de funcionar hace por lo menos medio siglo.

**ANÁLISIS POR AMBITO DE GESTIÓN**

<b>A. INVESTIGACIÓN</b>	DESCRIPCIÓN
	<p>Esta iniciativa no cuenta con unidad de investigación, por lo cual este ámbito no se presenta desarrollado.</p>
<b>B. PROMOCIÓN</b>	DESCRIPCIÓN
	<p>La promoción del tren se desarrollado por medio de página oficial <a href="http://www.transatacama.com">www.transatacama.com</a>, la cual presenta actualmente problemas de mantención. Adicionalmente existe un grupo en la red social de Facebook, y una fuerte presencia en páginas de promoción turística del norte de Chile.</p> <p>Pese a esto, se observa falta de información constante sobre el desarrollo actual del tren, al no contar con un medio actualizado sobre el estado de la iniciativa.</p> <p>Adicionalmente cuenta con el desarrollo de material impreso de folletos que son repartidos en las oficinas de información turística en región.</p>
<b>C. COMERCIALIZACIÓN</b>	DESCRIPCIÓN
	<p>La comercialización se realiza por medio de su sitio oficial, por medio del cual se permite realizar reservas online y cotizaciones. Pero como se mencionó anteriormente la falta de mantención de la página provoca que la comercialización se encuentre suspendida sin informar la situación actual del tren. Cabe mencionar que las características del producto tiene un enfoque hacia el mercado receptivo de turistas internacionales principalmente.</p>
<b>D. EXTENSIÓN</b>	DESCRIPCIÓN
	<p>La iniciativa no cuenta con actividades de extensión propiamente tales, sino más bien dan cuenta de una serie de actividades complementarias que forman parte del producto del viaje en tren. Es así, como se menciona la realización de muestras artísticas y visitas guiadas a sitios de interés turístico como es el caso de las oficinas salitreras de Humbertone y Santa Laura.</p>

<b>E. TIPO DE ADMINISTRACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN</b>
	<p>El TransAtacama es una iniciativa de carácter privada, dependiente de la empresa Ferronor (Empresa de Transporte Ferroviario S.A.) que es una empresa de transporte ferroviario chilena que opera la antigua Red Norte de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Esta red pasó en 1997 a manos del sector privado, y desde 2004 el principal accionista es APCO.</p> <p>Ferronor cuenta con una red de más de 2.300 kilómetros de vías férreas, compuesta de una vía principal de trocha métrica entre La Calera e Iquique, además de varios ramales.</p> <p>En el caso del TransAtacama, la idea de un tren turístico que recorriera el desierto de Atacama, nació gracias al esfuerzo del empresario Pedro Pablo de la Barra, quien logra una alianza con Ferronor para llevar a cabo esta iniciativa.</p>
<b>F. GESTIÓN FINANCIERA</b>	<p>La iniciativa es llevada a cabo por capitales privados de la empresa FERRONOR que financian completamente la operación del tren.</p>
<b>G. ARTICULACIÓN Y REDES</b>	<p>La iniciativa aun de carácter incipiente, no cuenta con convenios establecidos de cooperación, solo mencionar el trabajo en conjunto con la visitas a las oficinas salitreras de Santa Laura y Humbertone.</p>

b) Tren Expreso el Recuerdo

ANTECEDENTES GENERALES	
<b>NOMBRE INSTITUCIÓN</b>	Tren Expreso del Recuerdo
<b>DIRECCIÓN</b>	Estación Central, Santiago, Chile
<b>SITIO WEB</b>	<a href="http://www.tren.cl">www.tren.cl</a>
<b>CORREO ELECTRÓNICO</b>	<a href="mailto:informaciones@trendelrecuerdo.cl">informaciones@trendelrecuerdo.cl</a>
<b>TELÉFONO</b>	(+56 2) 2 5855991

## DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INSTITUCIÓN

El tren turístico Expreso del Recuerdo, consiste en el recorrido por el antiguo ramal desde Santiago hacia el Puerto de San Antonio, servicio turístico realizado por la Empresa de Ferrocarriles del Estado y la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario.



Este el desarrollo de esta iniciativa nace en el año 1986, año en el cual se realiza un primer viaje entre Santiago y el balneario de Cartagena, manifestando un gran interés de la población y los viajeros.



De esta forma se realizaron salidas de forma esporádicas, teniendo que modificar el trayecto hasta el Puerto de San Antonio,

obligado por la falta de mantenimiento de la vía existente entre el puerto y el balneario.

Actualmente el expreso ha retomado un inusitado interés por la realización de más frecuencias de salidas lo que se ha visto de manifiesto en su constante demanda.

El recorrido recupera la añoranza de los desaparecidos trenes de pasajeros a la playa, a bordo podrá disfrutar de antiguos coches de pasajeros de la década de 1920,



los paisajes del campo chileno, el paso por los cordones de la Cordillera de la Costa, la bajada por quebradas, túneles y bosque nativo de la cuesta de Lillole, para finalmente llegar al mar en la ciudad de San Antonio.

El tren posee vagones que van desde la década de 1920 los más antiguos, hasta modelos clásicos de la década de 1950, la

idea es que el viaje ayude a ambientar y rememorar el pasado. El servicio incluye el

transporte de ida y regreso desde la Estación Central hasta San Antonio, snack de desayuno para el viaje de ida y once para el viaje de regreso, personal en los vagones para las consultas y necesidades de los pasajeros y seguro de viaje en el tren.



Con el interés despertado en los amantes del tren se han ido incorporando nuevas rutas en servicios especiales, de esta forma se pueden citar rutas por el Valle del Maipo y viajes hacia la VII y VII región con panoramas de fiestas patrias.

#### ANÁLISIS POR AMBITO DE GESTIÓN

ANÁLISIS POR AMBITO DE GESTIÓN	
A. INVESTIGACIÓN	<p><b>DESCRIPCIÓN</b></p> <p>La iniciativa del Tren Expreso del Recuerdo es llevada a cabo bajo el impulso de la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario (ACCPF), una corporación privada que busca entre sus objetivos la promoción del patrimonio ferroviario. Para ello cuenta con la publicación periódica de boletines informativos y la revista “En Tren”, que dan muestra de reportajes e investigaciones del mundo ferroviario en el país.</p>
B. PROMOCIÓN	<p><b>DESCRIPCION</b></p> <p>El ámbito de promoción del Tren Expreso del Recuerdo está enmarcado por las acciones que se realizan por medio de redes sociales (Facebook principalmente) y las paginas oficiales de la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario( <a href="http://www.tren.cl">www.tren.cl</a>) y la Empresa de Ferrocarriles del Estado (<a href="http://www.efe.cl">www.efe.cl</a>). Por estos medios se da conocer las distintas fechas, horarios y tarifas de los viajes, como además de los servicios especiales</p>
C.COMERCIALIZACIÓN	<p><b>DESCRIPCIÓN</b></p> <p>La comercialización se realiza de forma presencial en las boleterías de la Estación Central de Santiago, en las cual los interesados pueden elegir entre cuatro diferentes alternativas de servicio: Súper Salón, Primera Clase, Salón y Comedor. Los niños menores a 1,10 mts de estatura no cancelan pasaje. Los valores van desde los \$17.900.- hasta \$80.000 por el servicio comedor.</p>

D. EXTENSIÓN	<p>DESCRIPCIÓN</p> <p>La iniciativa no cuenta con actividades de extensión propiamente tales, sino más bien dan cuenta de una serie de actividades complementarias que forman parte del producto del viaje en tren. Es así, como se menciona la realización de visitas guiadas a pueblos como Cumpeo, en el viaje especial hacia la VII Región, con traslados en bus desde y hacia la localidad de Camarico.</p>
E. TIPO DE ADMINISTRACIÓN	<p>DESCRIPCIÓN</p> <p>El Expreso del Recueros pertenece a la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), la cual lo señala dentro de su línea de negocios de trenes turísticos. Pese a esto la iniciativa es generada desde la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario (ACCPF) que es una corporación de derecho privado, sin fines de lucro, fundada en 1984, por un grupo de personas amantes del ferrocarril en Chile.</p> <p>El trabajo consensuado entre las dos entidades permite desarrollar esta iniciativa, por medio del trabajo de promoción y puesta en valor en el caso de la (ACCPF) y la operatividad y mantención del material rodante (EFE).</p>
F. GESTIÓN FINANCIERA	<p>La iniciativa es impulsada por Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario (ACCPF), pero apoya financieramente por EFE.</p>
G. ARTICULACIÓN Y REDES	<p>El tren del recuerdo posee un importante trabajo articulado entre EFE y Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario (ACCPF), quien además gestiona diferentes articulación de productos y trabajo en red para el desarrollo de rutas alternativas como es el caso de visitas a la localidad de Cumpeo en la Región del Maule.</p>

c) Tren del Vino de Colchagua

ANTECEDENTES GENERALES	
NOMBRE INSTITUCIÓN	Tren del Vino de Colchagua
DIRECCIÓN	Plaza de Armas 298, Santa Cruz, Chile
SITIO WEB	<a href="http://www.rutadelvino.cl">www.rutadelvino.cl</a>
CORREO ELECTRÓNICO	<a href="mailto:info@rutadelvino.cl">info@rutadelvino.cl</a>
TELÉFONO	(+56 72) 2823199
DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INSTITUCIÓN	
	<p>El proyecto Tren del Vino de Colchagua, consiste en un viaje desde la estación de ferrocarriles de la ciudad de San Fernando con destino hacia la ciudad de Santa Cruz, recorriendo el Valle de Colchagua. Es así como la locomotora atraviesa extensos paños de viñedos e imponentes bodegas de arquitectura colonial de las más prestigiosas</p>
<p>viñas.</p> <p>El tren cuenta con tres vagones de primera clase y comedor, en donde los viajeros podrán degustar frutas secas surtidas, racimos de uva moscatel y finos quesos de la región, acompañados de diversos vinos seleccionados de la región para el deguste de los ms expertos.</p>	
	<p>Una vez arribado en la Estación Paniahue de la ciudad de Santa Cruz, se puede optar por tours guiados para visitar las principales viñas y aprender acerca de la revolución viticultura que experimentó el valle en las últimas décadas. Es así como las antiguas haciendas con sus mansiones albergan a equipos tecnológicos de última generación, y los visitantes observan desde viejos carruajes de caballos el riego sofisticado de las parras de la viña. Todo esto acompañado lógicamente, de una buena cata de vino para descubrir las aromas y los sabores característicos del Valle de Colchagua.</p>

Otras atracciones de este viaje lo constituyen el Museo Antropológico-Histórico de Colchagua y una hacienda que data de los tiempos coloniales y que puede ser visitada prácticamente en su estado original. Producto del terremoto del año 2010, este servicio se encuentra suspendido lo que ha generado una enorme preocupación en la comunidad local por los beneficios que este traía al territorio.



**ANÁLISIS POR AMBITO DE GESTIÓN**

	DESCRIPCIÓN
A. INVESTIGACIÓN	La iniciativa del Tren del Vino de Colchagua es perteneciente a la Ruta del mismo nombre. Uno de sus principales atractivos es el Museo de Colchagua, el cual contiene una muestra de máquinas de campo y ferrocarriles. Pese a ello no existe una clara línea investigativa del tema ferroviario que pueda dar indicios de un desarrollo en este ámbito.
B. PROMOCIÓN	Ante la situación actual de servicio suspendido por motivo del terremoto que afectó el centro sur del país el año 2010, no se encuentra en funcionamiento la promoción por la página oficial de la ruta del vino y el Valle de Colchagua. Pese a esto cabe destacar la fuerte presencia en sitios turísticos que lo citan como una experiencia asombrosa.
C. COMERCIALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN Como se mencionó anteriormente el servicio de tren se encuentra suspendido por consecuente no existe actualmente comercialización. Aun así, la ruta del vino está desarrollada por una serie de actividades independientes del servicio de tren, las cuales son comercializadas a través de programas turísticos por intermedio del sitio oficial <a href="http://www.rutadelvino.cl">www.rutadelvino.cl</a>
D. EXTENSIÓN	DESCRIPCIÓN La iniciativa del tren del vino cuenta con actividades complementarias al servicio propiamente. Estas actividades son representaciones artísticas en las estaciones y exposiciones en convenios con las diferentes viñas y el museo de Colchagua.

E. TIPO DE ADMINISTRACIÓN	DESCRIPCIÓN
	El Tren del Vino de Colchagua es una iniciativa privada administrada por la Fundación tren del Vino, bajo un trabajo en sociedad de la Fundación Cardoen y Empresas de Ferrocarril del Estado (EFE).
F. GESTIÓN FINANCIERA	Las partes involucradas en el proyecto realizaron una inversión en conjunto para la operatividad del proyecto que involucro cerca de USD\$ 5 millones. Actualmente se mantienen en conversaciones por una disyuntiva sobre la responsabilidad de solucionar la problemática suscitada por los altos costos de reparación de la vía producto del terremoto del año 2010, que ascenderían sobre USD\$1 millón.
G. ARTICULACIÓN Y REDES	Existe un importante trabajo de articulación con las diferentes iniciativas insertas en la ruta del vino de Colchagua, que van desde las viñas del sector, el gobierno local y el Museo de Colchagua.

d) Ramal Talca - Constitución

ANTECEDENTES GENERALES	
NOMBRE INSTITUCIÓN	Buscarril Ramal Talca – Constitución
DIRECCIÓN	estación de Trenes de Talca, Chile
SITIO WEB	<a href="http://www.tmsa.cl">www.tmsa.cl</a>
CORREO ELECTRÓNICO	www.
TELÉFONO	(+56 2) 2 585 5000
DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INSTITUCIÓN	
<p>Inserto en lo más profundo del Chile rural, el recorrido de 88 Kms del Ramal Talca – Constitución, bordea la ribera norte del río Maule por aproximadamente tres horas, recorriendo las comunas de Talca, Maule, Penciahue y Constitución.</p>	

La vida del Ramal tiene una estrecha relación con el río Maule, por muchos años principal



fuelle de conexión de la ciudad de Talca con el mar a través de la navegación uniendo así la capital regional con la ciudad de Constitución, lo que por mucho tiempo fue uno de los principales impulsores del desarrollo económico y social del territorio, generando una cultura en torno a la navegación fluvial que hasta el día de hoy se

encuentra caracterizada por la imagen de los inconfundibles “faluchos maulinos”, embarcaciones locales que transportaban carga a través del río desde el Puerto de Perales hasta Constitución.



Tras el decrecimiento de la actividad fluvial a través del río Maule a fines del siglo XIX la

construcción del ramal ferroviario Talca – Constitución se transformó en una alternativa real para el transporte de carga hacia la ciudad de Constitución y sirvió a su vez para dar

conectividad a asentamientos que se encontraban prácticamente aislados en la ribera norte del río Maule. Con el paso de los años el rol de transporte de carga del ramal se fue transformando al de transporte de pasajeros, reemplazando los carros de carga por coches de pasajeros.



En la actualidad el Ramal Talca – Constitución es

el único ramal no electrificado que sigue en funcionamiento en el país, esto gracias a un subsidio que le otorga el Ministerio de Transporte para su funcionamiento debido a que este buscarril sigue siendo el único medio de transporte para muchas localidades que de otra manera quedarían aisladas al no contar con conexión vial.

Durante su recorrido el pasajero podrá conocer la vida cotidiana del mundo campesino, un paisaje lleno de historia, y las costumbres



típicas de las personas que aún mantienen vivas las tradiciones propias de esta zona de la Región del Maule.

Actualmente el servicio cuenta con cuatro viajes diarios de transporte de pasajeros: dos recorridos desde Talca hacia Constitución, y dos viajes desde Constitución hacia la capital regional.

ANÁLISIS POR AMBITO DE GESTIÓN	
A. INVESTIGACIÓN	DESCRIPCIÓN
	Los antecedentes recopilados en lo referente al ámbito de investigación solo muestran el desarrollo de un Plan Maestro para el Ramal Talca – Constitución que actualmente quiere desarrollar su potencial como oferta de turismo ferroviario en el país y la Región del Maule.
B. PROMOCIÓN	DESCRIPCIÓN
	Actualmente existen múltiples sitios web que dan a conocer las particularidades de este ramal y su potencial turístico, pero no cuenta con una página oficial orientada a promocionarse como alternativa de Turismo Ferroviario. Su actual página oficial es de la empresa Trenes Metropolitanos S.A., que es la operadora de los servicios Metrotren, TerraSur y Buscarril, los cuales conectan a las regiones VIII, VII y VI con la Región Metropolitana. Ahora si bien cuenta con un apartado para el Buscarril turístico, no podría considerarse como un sitio exclusivo para la promoción de este.
C. COMERCIALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN
	El Buscarril Ramal Talca – Constitución se comercializa dentro de la línea de negocio de servicio tradicional de pasajeros, para lo cual es posible adquirir un billete en el sitio de la empresa responsable de su administración la empresa Trenes Metropolitanos S.A. El servicio ofrecido para turismo es exclusivamente para los días sábado y puede adquirirse en boleterías de forma presencial, call center o vía online en el sitio web <a href="http://www.tmsa.cl">www.tmsa.cl</a> . El valor del pasaje es de \$8.500.- tarifa para público en general.
D. EXTENSIÓN	DESCRIPCIÓN
	Son múltiples las actividades complementarias al servicio de tren en el ramal Talca – Constitución. Se pueden encontrar actividades relacionadas al mundo artístico y cultural, por intermedio de un trabajo coordinado para potencial las fiestas locales y costumbristas de las localidades aledañas al trazado del ramal, así como el desarrollo de diversos encuentros culturales en algunas de sus estaciones.

E. TIPO DE ADMINISTRACIÓN	DESCRIPCIÓN
	El ramal es administrado por la empresa Trenes Metropolitanos S.A, filial de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE). El servicio de Buscarril Ramal Talca–Constitución cuenta con un subsidio al transporte público que busca mejorar la conectividad de las localidades ubicadas próximas al Ramal que no tienen otra alternativa de movilización. Por esta razón, la prioridad de transporte la tienen los residentes locales.
F.GESTIÓN FINANCIERA	El Ramal recibe un subsidio estatal para su funcionamiento, al ser el principal medio de transporte para mucha de las localidades pertenecientes al trazado de las vías.
G.ARTICULACIÓN Y REDES	Existe un importante trabajo de parte de Sernatur y el gobierno regional para consolidar al ramal como una iniciativa de turismo ferroviario en la región y el país, ante lo cual se desarrollan múltiples acciones conjuntas con las comunidades pertenecientes al trazado férreo, con el fin de potenciar la oferta de actividades turísticas.

e) Museo Nacional Ferroviario Pablo Neruda

ANTECEDENTES GENERALES	
NOMBRE INSTITUCIÓN	Museo Nacional Ferroviario Pablo Neruda
DIRECCIÓN	Avenida Barros Arana N° 0565, Temuco, Chile
SITIO WEB	<a href="http://www.museoferroviariotemuco.cl">www.museoferroviariotemuco.cl</a>
CORREO ELECTRÓNICO	<a href="mailto:museoferroviario@temucochile.com">museoferroviario@temucochile.com</a>
TELÉFONO	(+56 45) 2973940
DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INSTITUCIÓN	
<p>El Museo Nacional Ferroviario Pablo Neruda fue inaugurado el 24 de febrero de 2004, año en el que se conmemoró el centenario del nacimiento del poeta. Sus trenes rescatan el testimonio más vívido de los inicios de Temuco y del desarrollo de la región.</p> <p>La Casa de Máquinas, hoy Museo de Sitio, luce una increíble colección de joyas ferroviarias que han sido restauradas manteniendo sus</p>	

características originales. En su interior se encuentran doce viejas locomotoras a vapor tipo



54, 57, 70 y 80, nueve vagones, dos buscarriles y una máquina a electrodiesel, que antes guardaban silencio y juntaban polvo hoy forman parte del patrimonio del museo.

Este enorme edificio de 100 metros de diámetro fue declarado Monumento Histórico

en 1989, y las más de diez locomotoras que ahí se encuentran también fueron nombradas como tal en 1989 y 1998. Mientras estuvo en funcionamiento, entre 1941 y 1984, sirvió como estacionamiento y taller de 32 locomotoras, las que llegaban a la Casa para ser reparadas antes de continuar su recorrido aún más al sur, hasta Carahue, Cherquenco o Cunco, en la Región de la Araucanía, o hasta Puerto Montt, en la Región de Los Lagos.



El predio donde está emplazado perteneció a la empresa Ferrocarriles del Estado de Chile hasta el año 2001, en que fue entregado al municipio de Temuco. El complejo está compuesto por cuatro edificios: la Carbonera, donde se almacenaban hasta 3.000 toneladas de carbón de piedra; la Maestranza, destinada

a la reparación de las máquinas; la Administración, que en la actualidad funciona como galería de arte; y la Casa de Máquinas.

En los jardines aledaños se puede recorrer cuatro vagones de pasajeros, donde se puede revivir las costumbres y diferencias sociales de comienzos del siglo XX, reflejadas en la decoración y las comodidades que ofrecía cada uno de estos: el coche salón, coche dormitorio, coche presidencial y el buscarril.

El edificio de la administración funciona como centro cultural, en donde se puede apreciar una gran maqueta de ferromodelismo, varias fotos antiguas regaladas por las familias de



Temuco y otros objetos están en la Galería de Arte en el primer piso. En este lugar que consta de 2 áreas se exhiben muestras artísticas y culturales, de artistas consagrados y emergentes. En sus espacios además se realizan diferentes charlas, explosiones y eventos especiales durante

todo el año.

Museo Ferroviario cuenta además en su oferta de servicios la realización de viajes en tren en lo que se denomina “El Tren de la Araucanía”, el cual recupera el romanticismo de los viajes en tren a vapor, con un circuito turístico de una duración aproximada de cinco horas que une las ciudades de Temuco y Victoria. El servicio se realiza de forma esporádica en a bordo de un convoy a vapor con una capacidad de 250 pasajeros que incluye un coche comedor que data del año 1930.



Además, a partir del 2005, el Tren de la Araucanía presta servicios especiales para organizaciones, delegaciones y empresas tanto nacionales como internacionales, cuyos trayectos abarcan desde la localidad de San Rosendo hasta Puerto Montt, conectando los servicios turísticos de La Araucanía y la Región de Los Lagos.



Para este tipo de viajes, el museo cuenta con un convoy histórico guiado por la locomotora 820 que fue fabricada el año 1940, y además, con dos buscarril que operaron en Chile en la década del 70, y que tienen una capacidad total de 70 personas.

ANÁLISIS POR AMBITO DE GESTIÓN	
A. INVESTIGACIÓN	DESCRIPCIÓN
	<p>El Museo Nacional Ferroviario pablo Neruda, en lo que respecta al ámbito de investigación, no cuenta con un departamento o área de investigación definida. Actualmente existe una incipiente labor de recopilación de antecedentes históricos aportados por voluntarios que se acercan a entregar información a la administración y contactos con personal del museo ferroviario de Santiago. Se estudia en un futuro ir generando posibles acuerdos de cooperación con casas de estudios para fomentar este ámbito y la posibilidad de incorporar un curador.</p>
B. PROMOCIÓN	DESCRIPCIÓN
	<p>La iniciativa cuenta con una página oficial (<a href="http://www.museoferroviariotemuco.cl">www.museoferroviariotemuco.cl</a>) en la cual cuenta con una completa información referente al museo de sitio, como sus edificios, piezas ferroviarias e historia. El tren de la Araucanía también es promocionado por este portal, detallando los diferentes servicios ofrecidos, tarifas y datos de contacto. Adicionalmente, el sitio web cuenta con información referente Pablo Neruda y su relación con la historia del museo y un calendario con los diferentes eventos actividades programadas.</p> <p>Existe material promocional de folletos generados por el municipio de Temuco donde se incorporan la oferta turística comunal y regional.</p> <p>Por lo demás, cabe mencionar una fuerte presencia en ferias turísticas nacionales y la presencia en diferentes medios escritos dando cuenta de los atractivos del museo y el tren turístico</p>
C.COMERCIALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN
	<p>Las entradas para visitar al museo y/o el viaje en el tren de la Araucanía, se adquieren en forma presencial en las boleterías del mismo o a través del sistema de reservas vía teléfono o mail de contacto (<a href="mailto:museoferroviario@temucochile.com">museoferroviario@temucochile.com</a>), medio por el cual se puede realizar consultas sobre servicios especiales.</p> <p>Por lo demás cuenta con un sistema tarifario diferenciado para adultos, niños y grupos especiales. Los precios de las entradas son de \$1.000.- para adultos, \$3.000.- para estudiantes, y \$300 y \$500 para estudiantes y adultos mayores respectivamente.</p>

D. EXTENSIÓN	<p>DESCRIPCIÓN</p> <p>En lo referente al ámbito de extensión, el museo cuenta con una amplia gama de actividades relacionadas al desarrollo cultural de la comuna y región. Las instalaciones del edificio de administración funcionan como centro cultural dando cabida para diversas expresiones culturales de artistas emergentes y consagrados. Estos espacios se utilizan además para la realización de charlas y cursos que en la mayoría de los casos son prestados o cedidos para estas actividades y en otras ocasiones arrendados.</p>
E. TIPO DE ADMINISTRACIÓN	<p>DESCRIPCIÓN</p> <p>El Museo Nacional Ferroviario Pablo Neruda es administrado por la Municipalidad de Temuco, la cual mediante una cesión, de parte de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), de los antiguos terrenos de la casa de máquinas logran la recuperación y habilitación de espacios para el desarrollo del proyecto. Conjuntamente con EFE establecen un contrato de uso de infraestructura y patrimonio ferroviario en lo referente a las locomotoras, coches y material destinado al museo y los viajes del tren turístico.</p> <p>En lo que respecta al Tren de la Araucanía, la realización de los viajes se ven condicionados por la cancelación de derechos de uso de vía y presencia de personal especializado aprobado por EFE para la operación de la locomotora; costos que son asumidos por el municipio principalmente.</p>
F. GESTIÓN FINANCIERA	<p>El Museo es financiado en por el Municipio de Temuco en lo referente a gastos de operación. Para el desarrollo de inversiones se gestionan recursos con el gobierno regional para la habilitación de infraestructura.</p>
G. ARTICULACIÓN Y REDES	<p>El museo al formar parte de la administración del municipio de Temuco, cuenta con una amplia red de trabajo generada a partir de las acciones conjuntas realizadas con este. Adicionalmente cuenta con apoyo técnico del Museo Ferroviario de Quinta Normal en Santiago; y promoción por medio de Sernatur.</p>

A continuación se sintetizan los resultados obtenidos durante el estudio de casos, información contenida en la siguiente tabla:

Tabla N° 1 – Cuadro síntesis con resultados de estudio de casos de turismo ferroviario

ÁMBITOS									
CASO DE ESTUDIO	PRODUCTO / SERVICIO	INVESTIGACIÓN	PROMOCIÓN	COMERCIALIZACIÓN	EXTENSION	ADMINISTRACIÓN	GESTIÓN FINANCIERA	ARTICULACIÓN	
CASOS INTERNACIONALES	Tren del Fin del Mundo	Tren turístico	Estudios de ecología y turismo sustentable	Página web y agencias y operadores turísticos	Presencial y Tour operadores	No posee	Privada	Inversión Privada	Conjunta Promoción del territorio Articulación con oferta de productos
	Tren “La Trochita”	Tren turístico y museos ferroviarios en localidades de El Maitén y Esquel	Estudios y publicaciones sobre historia del tren	Página web y agencias y operadores turísticos	Presencial y Tour operadores	Muestras fotográficas y realización de Fiesta Nacional del Tren a Vapor	Pública	Inversión Pública	Conjunta Promoción del territorio Articulación con oferta de productos
	Tren a las Nubes	Tren turística y museo del tren de Salta	Investigación incipiente en recopilación de antecedentes históricos del tren.	Página web y agencias y operadores turísticos	Presencial, online por página web y Tour operadores	Charlas, exposiciones y presentaciones artísticas en estaciones	Mixto	Inversión Privada	Conjunta Promoción del territorio Articulación con oferta de productos

AMBITOS									
CASO DE ESTUDIO	PRODUCTO / SERVICIO	INVESTIGACIÓN	PROMOCIÓN	COMERCIALIZACIÓN	EXTENSION	ADMINISTRACIÓN	GESTIÓN FINANCIERA	ARTICULACIÓN	
CASOS INTERNACIONALES	Tren de La Sabana	Tren turístico y museo ferroviario	Investigación incipiente en recopilación de antecedentes históricos del tren.	Página web y agencias y operadores turísticos	Presencial, online por página web y Tour operadores	Actividades complementarias en épocas festivas	Mixto	Inversión Privada	Conjunta Promoción del territorio  Articulación con oferta de productos
	Museo del Ferrocarril de Madrid	Museo ferroviario y tren turístico	Departamento y programa de investigación histórica del ferrocarril en España	Página web y agencias y operadores turísticos	Presencial y Tour operadores	Exposiciones, muestras culturales, charlas, seminarios y eventos especiales	Fundación	Inversión Mixta	Acuerdos de colaboración para investigación  Conjunta Promoción del territorio  Articulación con oferta de productos
	Museo Vasco del Ferrocarril	Museo ferroviario y tren turístico	Unidad de investigación por medio de acuerdos de colaboración con casas de estudios.	Página web y agencias y operadores turísticos	Presencial	Exposiciones, concursos a la comunidad y eventos especiales	Fundación	Inversión Mixta	Acuerdos de colaboración para investigación  Conjunta Promoción del territorio  Articulación con oferta de productos

ÁMBITOS									
CASO DE ESTUDIO	PRODUCTO / SERVICIO	INVESTIGACIÓN	PROMOCIÓN	COMERCIALIZACIÓN	EXTENSION	ADMINISTRACIÓN	GESTIÓN FINANCIERA	ARTICULACIÓN	
CASOS NACIONALES	TransAtacama	Tren turístico	No cuenta con un desarrollo en el ámbito de investigación	Página web y presencia en redes sociales	Presencial y reservas online por página web	Representaciones artísticas como parte del paquete turístico ofrecido	Privada	Inversión Privada	Conjunta Promoción del territorio  Articulación con oferta de productos
	Tren Expreso el Recuerdo	Tren turístico	Publicaciones a través de Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario	Página web y presencia en redes sociales	Presencial	Actividades de visitas guiadas a localidades	Pública / Corporación sin fines lucro	Inversión Pública	Conjunta Promoción del territorio  Articulación con oferta de productos
	Tren del Vino de Colchagua	Tren turístico	Presencia de museo de Colchagua como ente externo perteneciente a la ruta del vino.	Página web y tour operadores	Presencial y reservas online por página web	Representaciones artísticas y exposiciones en iniciativas enmarcadas	Mixta	Inversión Mixta	Conjunta Promoción del territorio  Articulación con oferta de productos

ÁMBITOS									
CASO DE ESTUDIO	PRODUCTO / SERVICIO	INVESTIGACIÓN	PROMOCIÓN	COMERCIALIZACIÓN	EXTENSION	ADMINISTRACIÓN	GESTIÓN FINANCIERA	ARTICULACIÓN	
CASOS NACIONALES	Ramal Talca -Constitución	Tren turístico	Desarrollo de Plan Maestro Ramal Talca – Constitución, como alternativa de Turismo Ferroviario	Página web empresa a cargo de administración	Presencial y compra de billetes por página web	Representaciones artísticas, exposiciones y fiestas en estaciones aledañas al ramal	Pública	Inversión pública	Conjunta Promoción del territorio  Articulación con oferta de productos
	Museo Nacional Ferroviario Pablo Neruda	Museo Ferroviario y tren turístico	Escaso desarrollo de área de investigación	Página web oficial, folletería a nivel comunal, regional y presencia en ferias de turismo y reportajes de medios escritos	Presencial y reservas por medio de correo electrónico o teléfono	Centro cultural con actividades como charlas, exposiciones, cursos y eventos especiales	Pública	Inversión Pública	Conjunta Promoción del territorio  Acuerdos de colaboración para investigación

## 4.3 Fase III: Análisis de resultados

La fase de análisis es aquella donde la investigación y recolección de datos es completada y los principales hallazgos son debidamente identificados. Esta información es clasificada de acuerdo a los ámbitos de estudio y puesta en evaluación por intermedio de herramientas de análisis de marco comparativo y matriz de potencialidades y limitaciones de desarrollo. Estas herramientas nos permitirán clasificar, jerarquizar y analizar cada ámbito, permitiendo un trabajo con los datos de manera comparativa y metódicamente, que establezca una medición de debilidades y fortalezas que darán pie para una definición de potencialidades y limitaciones lo que será información útil al momento de desarrollar estrategias de abordamiento y definición de secuencia de acciones a realizar para cada una de estas.

### 4.3.1 Naturaleza del Negocio

Un primer punto de análisis de los casos expuestos es la naturaleza de negocio que poseen, es decir cuál es su principal producto o servicio ofrecido al cliente. Es así como podemos distinguir que entre las diferentes iniciativas de turismo ferroviario citadas, son fundamentalmente dos categorías: Trenes turísticos y Museos Ferroviarios.

En el caso de los trenes turísticos, el servicio ofrecido es la experiencia de viaje, el cual está condicionado por elementos que pueden ir desde interés geográficos (Tren a Las Nubes) o una temática en particular (Tren del vino de Colchagua), que motivan la realización del viaje por parte de sus pasajeros. Es así como podemos establecer que en el caso del producto tren turístico es importante identificar cual es el principal motivo o atractivo percibido por parte de los viajeros.

Mientras tanto, en lo referente al producto Museo Ferroviario, el servicio ofrecido responde a la calidad de la muestra y el dinamismo de la misma, es decir la diferencia entre material en vitrina (Museo del Tren de Salta) o material rodante o dinámico que pueda aportar en sustentar la experiencia de la visita (Museo Nacional Ferroviario Pablo Neruda). En base a esto podemos señalar que a mayor calidad y dinamismo de la muestra mayor interés despertara en el público objetivo.

#### 4.3.2 Nivel de Desarrollo de las iniciativas

Los diferentes casos de estudio cuentan con diferentes niveles de desarrollo en sus diferentes iniciativas. Tanto en el contexto internacional como nacional podemos ver claras diferencias entre el nivel de avance de los proyectos señalados. En algunos casos el producto tiene un nivel desarrollo consolidado combinando una serie de elementos y actividades relacionadas al turismo ferroviario (Museo del Ferrocarril de Madrid), podemos encontrar otras iniciativas en que la vinculación con el turismo reciente se ha visto como una alternativa de crecimiento y desarrollo (Ramal Talca – Constitución).

Conocer el nivel de desarrollo de los diferentes casos permitirá generar una visión más clara de los antecedentes al momento de un análisis de los diferentes ámbitos de estudio, al incorporar este dato con la formulación de limitantes y potencialidades. De esta forma procederemos a clasificar los casos en iniciativas incipientes, medianamente y consolidadas de acuerdo a la siguiente tabla:

Tabla N°2 – Nivel de desarrollo de las iniciativas estudiadas

Caso de Estudio	Nivel de Desarrollo	Justificación
Museo del Ferrocarril de Madrid, España	<b>DESARROLLO CONSOLIDADO</b>	La iniciativa cuenta con una amplia gama de actividades relacionadas al turismo ferroviario. Una gran muestra, departamento de investigación actividades de extensión y la presencia de un tren turístico hacen que cumpla con todos los requisitos para encontrarse en esta categoría.
Museo Vasco del Ferrocarril, Azpeitia, País Vasco, España		El museo cuenta con una amplia muestra de material ferroviario rodante consolidándolo como una de las muestras más grandes de Europa. Posee diferentes actividades de extensión y acuerdos de colaboración con casas de estudios para el desarrollo de líneas investigativas. Posee el recorrido de un tren turístico a vapor de alta demanda.
Museo Nacional Ferroviario Pablo Neruda		El Museo Nacional Pablo Neruda es el más importante de su tipo en Chile y uno de los mejores ejemplos a nivel sudamericano. Sus instalaciones funcionan como centro cultural y posee una variada gama de actividades complementarias. Además funciona el Tren de La Araucana, de gran crecimiento en los últimos años.

Caso de Estudio	Nivel de Desarrollo	Justificación
Tren “La Troncita”, Esquel – El Maitén Provincias de Chubut y Rio Negro. Argentina	DESARROLLO MEDIANAMENTE CONSOLIDADO	Esta histórica locomotora a vapor se presenta como uno de los trenes turísticos ms importantes de Argentina. El desarrollo de actividades complementarias, tales como representaciones artísticas son elementos que han ayuda a consolidarse como un importante producto turísticos de la Patagonia Argentina. La presencia de dos museos y la celebración de la “Fiesta Nacional del Tren a Vapor” son solo una muestra del desarrollo que ha ido adquiriendo.
Tren del Vino de Colchagua		Pese a que este servicio se encuentre actualmente suspendido, el nivel de consolidación que llego a tener en sus años de funcionamiento significo un claro posicionamiento de la Ruta del vino del Valle de Colchagua. Su presencia en diversos sitios web de promoción turística es solo una muestra de ello.
Tren del Fin del Mundo, Ushuaia, Argentina		Esta iniciativa ha logrado consolidarse como un importante producto turístico del territorio argentino en tierra del Fuego. Su nivel de desarrollo ha estado basado en la línea de negocio de viajes en tren al Parque Nacional Tierra del Fuego, sin explorar aun la idea de un museo en el área.
Tren a Las Nubes, Provincia de Salta, Argentina		El desarrollo del Tren a las nubes ha ido creciendo con el tiempo, lográndose posicionarse como uno de los productos y circuitos turísticos más importantes de la Provincia de Salta. La incorporación de representaciones artísticas en algunas estaciones y el incipiente museo de Salta son iniciativas resultantes del desarrollo de la ruta.
Tren de La Sabana		El Tren de la Sabana cuenta con un nivel de desarrollo medianamente consolidado, con interés manifestado por turistas nacionales principalmente. Las instalaciones de la estación de La Sabana en Bogotá dan cabida para el desarrollo futuro de múltiples actividades relacionadas al turismo ferroviario, así como potenciar su muestra en el museo.

Caso de Estudio	Nivel de Desarrollo	Justificación
Expreso del Recuerdo	<b>DESARROLLO INCIPIENTE DE LA INICITIVA</b>	El nivel de desarrollo del Tren Expreso del Recuerdo es de carácter incipiente debido a lo ocasional que presentan aun sus servicios. Pese a que esta situación ha ido cambiando en los últimos años, consagrando un mayor número de salidas aún no se puede considerar como un producto turístico continuo en oferta. Por lo demás no presenta mayormente desarrollo de iniciativas orientadas al turismo ferroviario como museos.
Ramal Talca – Constitución		El rama de Talca – Constitución es determinada de nivel incipiente, por su reciente volcamiento hacia la actividad turística. Cabe destacar que el servicio posee una creciente demanda y cada vez son más las actividades complementarias que se unen a la ruta. De esta forma se encuentran ferias, exposiciones y diferentes manifestaciones culturales programadas al recorrido de la ruta. El potencial que presenta el ramal aun esta por desarrollarse es por ello que se encuentra en estado incipiente.
TransAtacama		El proyecto de Tren Turístico TransAtacama está clasificado como una iniciativa con un desarrollo incipiente por su situación actual de incertidumbre en de los servicios en el corto plazo. De todos modos cabe destacar que el desarrollo de la idea del proyecto es bien abordado en muchos aspectos, especialmente en calidad del servicio.

### 4.3.3 Análisis de ámbitos de gestión

El estudio de los ámbitos de gestión definidos para el análisis de los diferentes casos de estudio, contempla primeramente una identificación de similitudes en los resultados recabados, con el fin de generar categorías y poder agrupar los alcances de estos y permita una comprensión más fácil de los mismos. Para ello, se presentaran en modo de resumen tablas con las deducciones obtenidas para cada ámbito en los 11 casos de estudio.

Posteriormente, una vez agrupados y categorizados los resultados se procederá a un análisis de limitaciones y potencialidades de cada uno de los ámbitos por medio de cuadros comparativos, con el fin de establecer un primer acercamiento hacia el modelo de gestión a proponer para la idea del Museo y ruta del Vapor.

#### a) Análisis ámbito de Investigación

Para el análisis de los resultados de este ámbito, primeramente debemos generar categorías relacionadas al nivel de desarrollo de esta área en las diferentes iniciativas. Es así, como se establecen 3 alternativas, las cuales se detallan a continuación:

Tabla N°3 Categorías de Nivel de Desarrollo Ámbito investigación

TIPO CATEGORÍA	DETALLE
Altamente desarrollado	El nivel de altamente desarrollado involucra que la iniciativa cumple con tres criterios fundamentales en el trabajo del área de investigación, esto es: <ul style="list-style-type: none"><li>- Fomento a la investigación</li><li>- Realización de investigaciones; y</li><li>- Utilización de los alcances de las investigación</li></ul>
Medianamente desarrollado	Este nivel de desarrollo involucra la aplicación de solo dos criterios de trabajo: <ul style="list-style-type: none"><li>- Realización de investigación, de forma esporádica y por medio de convenios o colaboración de externos</li><li>- Utilización de los alcances de las investigación, muchas veces derivadas de estudios realizados por terceros cuyos resultados pueden tener implicancia con la iniciativa.</li></ul>
Bajamente desarrollado	El trabajo de investigación realizado en este nivel corresponde a la nula realización de estudios, y su área de investigación proviene de externalidades aportadas a la iniciativa, donde cuyos resultados e implicancias no necesariamente son utilizados.

Los resultados provenientes del estudio de casos, se resumen en la siguiente Tabla:

Tabla N°4 – Cuadro comparativo de resultados de Análisis de casos de estudio, ámbito investigación

CATEGORIA NIVEL DE INVESTIGACIÓN	CASOS INTERNACIONALES						CASOS NACIONALES				
	Tren del Fin del Mundo	Tren “La Trochita”	Tren a las Nubes	Tren de La Sabana	Museo del Ferrocarril de Madrid	Museo Vasco del Ferrocarril	TransAtacama	Tren Expreso el Recuerdo	Tren del Vino de Colchagua	Ramal Talca - Constitución	Museo Nacional Ferroviario Pablo Neruda
Bajamente Desarrollado			X	X			X				X
Medianamente Desarrollado	X	X						X	X	X	
Altamente Desarrollado					X	X					

Con la definición de los resultados por cada caso nos encontramos en condiciones para realizar un análisis de las limitaciones y potencialidades del ámbito de investigación según su nivel de desarrollo. A continuación se muestra la Tabla N°5, con el correspondiente análisis:

Tabla N°5 - Análisis de Limitaciones y Potencialidades del ámbito investigación, según su nivel de Desarrollo

NIVEL DE INVESTIGACIÓN	LIMITACIONES	POTENCIALIDADES
Bajamente Desarrollado	<p>Un bajo desarrollo en el área de investigación genera un escaso o nulo crecimiento en materia de calidad de la muestra o del servicio propiamente tal. Esto perjudica la apreciación y valoración del visitante.</p> <p>Desde otro punto de vista, el no contar con el desarrollo de investigaciones o estudios relacionados al tema puede generar una falta de información o pérdida de antecedentes relevantes para la puesta en valor de las iniciativas.</p>	<p>El no contar con un área de investigación, significa una reducción de costos de operación. Por lo general poner en marcha un área o departamento de investigación involucra costos significativos que se ven materializados en capital humano calificado, instalaciones, entre otros.</p>
Medianamente Desarrollado	<p>Un nivel medio de desarrollo del área investigativa provoca depender en cierta manera de los estudios generados por terceros, cuyos resultados en muchos casos no se aplican a los buscados. La falta de fomento impide una determinación de objetivos más claros para la definición de líneas de investigación específica.</p>	<p>Las potencialidades de establecer un sistema investigativo de nivel medio, es la considerable reducción de costos al no tener que mantener un departamento exclusivo para esta materia. La posibilidad de generar acuerdos de colaboración en investigación con casas de estudios se presenta como una posible solución ante la necesidad de desarrollar estudios específicos.</p>
Altamente Desarrollado	<p>El poseer un área de investigación altamente desarrollada, es decir contar con el departamento o unidad especializada requiere de costos adicionales a la gestión que en casos de poseer un limitado presupuesto no es posible abordar. Además es necesario contar personal especializado, e instalaciones adecuadas que involucran inversiones en construcción y habilitación de espacios.</p>	<p>El poseer con un nivel de desarrollo en área investigativa permite generar espacios para el crecimiento de la calidad de la muestra y la obtención de información relevante, tanto para el desarrollo de las líneas investigativas como aporte a la sociedad, así como para la toma de decisiones en lo referente a la gestión administrativa.</p>

b) Análisis ámbito de Promoción

Examinando los resultados aportados durante el análisis de casos, podemos determinar que existe una gran similitud entre las iniciativas en lo referente a la utilización de mecanismos y medios para la promoción de sus productos y servicios.

Ante esta similitud en el desarrollo del ámbito de promoción es que se procede a identificar los diferentes medios utilizados en los casos citados junto con describir sus principales características. En la siguiente tabla se enumeran los medios identificados:

Tabla N°6 Categorías de Medios de promoción utilizados por las diferentes iniciativas de Turismo Ferroviario.

Medio	DETALLE
Sitio Web Oficial	Página web de dedicación exclusiva a promocionar, informar y comercializar los diferentes productos y servicios de una empresa, institución o iniciativa. Adicionalmente pudiera complementar la información turística del territorio donde está inserta la iniciativa.
Página o sitio web de turismo	Cumple básicamente con las mismas funcionalidades de un sitio web oficial, pero con la presencia de otras ofertas que no necesariamente forman parte de un trabajo complementario con la iniciativa promocionada. Suelen pertenecer a esta categoría sitios oficiales de turismo de determinados territorios o países.
Sitios web de tour operadores	Al igual que la anterior tipología, no necesariamente son sitios con información exclusiva de las iniciativas en estudio. Son más bien online de intermediarios que ofrecen diferentes alternativas de productos turísticos.
Material Impreso	Este medio de promoción corresponde a material promocional como folletos, mapas turísticos, afiches y stickers por nombrar algunos.
Concepto de marca e Imagen corporativa	En esta tipología, se hace referencia al desarrollo de un concepto de marca por parte de las iniciativas por medio de una imagen corporativa fácilmente identificable.
Participación en Ferias y eventos promocionales	Se observa la presencia de las iniciativas en participación de ferias especializadas en promoción turística.
Presencia en medios escritos y audiovisuales	Finalmente, en este apartado nos referimos a la presencia de las iniciativas en medios escritos o audiovisuales como parte de una promoción pagada o reportajes especiales.

Los resultados sobre el uso de las diferentes tipologías de medios de promoción provenientes del estudio de casos, se muestran a continuación:

Tabla N°7 – Cuadro comparativo de resultados de uso de medios promocionales de casos de estudio.

TIPOLOGIA DE MEDIO PROMOCIONAL	CASOS INTERNACIONALES						CASOS NACIONALES				
	Tren del Fin del Mundo	Tren “La Trochita”	Tren a las Nubes	Tren de La Sabana	Museo del Ferrocarril de Madrid	Museo Vasco del Ferrocarril	TransAtacama	Tren Expreso el Recuerdo	Tren del Vino de Colchagua	Ramal Talca - Constitución	Museo Nacional Ferroviario Pablo Neruda
Sitio Web Oficial	X		X	X	X	X	X			X	X
Página o sitio web de turismo	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Sitios web de tour operadores	X	X	X		X				X		
Material Impreso	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X
Concepto de marca e Imagen corporativa	X		X	X	X	X	X	X	X		X
Participación en Ferias y eventos promocionales	X				X				X		X
Presencia en medios escritos y audiovisuales	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X

Los resultados muestran una paridad casi total en la utilización de diferentes medio de promoción lo que muestra la uniformidad en la utilización de medios promocionales. Pese a esta realidad cabe señalar que existen ciertas limitantes y potencialidades en el uso de un u otro medio, las cuales procederemos a señalar en la tabla que se muestra a continuación:

Tabla N°8 Análisis de Limitaciones y Potencialidades de los medios promocionales de los casos de investigación.

TIPO DE MEDIO	LIMITACIONES	POTENCIALIDADES
Sitios y portales Web	<p>La principal limitación de los sitios web (sea oficial o perteneciente a un tercero) es la posibilidad de no ser capaz de transmitir la experiencia real del viaje o muestra (en caso de los museos). La falta de creatividad provoca muchas veces que sitios se conviertan en una maraña de datos que “marean” al visitante. La información debe ser relevante y concisa para no caer en este problema. Por lo demás no se deben de generar falsas expectativas al visitante sobre el producto y servicio, lo que se muestre en el portal debe ser lo más real posible a lo que se encontraran en forma presencial.</p> <p>Otra limitante de estos sitios es una falta de mantención y actualización de estos, esto explicado en la habitualidad de muchas páginas que no actualizan su información o simplemente no funcionan.</p> <p>Finalmente, la promoción a través páginas web no ofrece la posibilidad única que da el cara a cara con el potencial cliente.</p>	<p>El costo y mantención de un buen sitio web no es muy elevando tomando en cuenta los beneficios que podría llegar a generar. Los sitios oficiales de las instituciones constituyen una verdadera vitrina para potenciales clientes de diversas partes del mundo, lo que lo convierte en su principal ventaja por sobre otros medios de promoción. El avance de la tecnología también juega en favor de estos medios, hoy es posible incorporar múltiples elementos que ayudan aún más a generar una promoción de nuestros productos. Redes sociales, blogs, Chats, videos y fotografías son solo algunos de estos elementos que ayudan fomentar aún más las características de las diversas iniciativas.</p>
Material impreso	<p>La elaboración de material impresos, sea folletería, afiches, trípticos, mapas u otros; trae consigo un costo que pasa a ser considerable al cotizar grandes partidas. Por lo demás, es muy relevante la información que contengan estos</p>	<p>Un material promocional impreso posee un enorme potencial siempre y cuando el diseño sea lo suficientemente atractivo para que visitante potencial logre interesarse de</p>

	elementos y a quien se les hace entrega, ya que es muy común ver volantes y otros materiales impresos en la basura sin haber aportado en la promoción del negocio.	sobre manera y a la vez de a conocer a otros de la iniciativa por medio de este material. Como siempre la información precisa y concisa es crucial junto con la creatividad en hacer llegar el mensaje a los receptores.
Concepto de marca e imagen corporativa	Estos elementos de la promoción cobran cada día más importancia ante la fuerte competencia e invasión mediática de productos y servicios. Su mayor limitante es el posible alto costo de implementación y la convicción y compromiso de la misma empresa en llevar a cabo el concepto de marca e imagen.	Su mayor potencialidad es la opción de posicionarse dentro del subconsciente colectivo del público objetivo y la comunidad. Es decir, una correcta implementación de una imagen corporativa y una buena definición de una marca pueden llegar a ser fácilmente identificables en los potenciales clientes.
Participación en ferias y presencia en medios escritos	La mayor limitante de estos aspectos de promoción es la falta de desarrollo de la idea de negocio. Esto se refiere a la incapacidad de ofrecer un producto a la altura de los visitantes de estos eventos. Por lo demás la participación en ferias turísticas promocionales (regionales, nacionales) requiere de una preparación de otros medios de promoción ya sea material impreso o audiovisual, lo que conlleva un alto costo.	La potencialidad de participar en ferias turísticas o en medio escritos/audiovisuales es la posibilidad de llegar un segmento de mercado específico. Los participantes o espectadores de estas iniciativas son fundamentalmente clientes potenciales que desean conocer iniciativas de este tipo.

### c) Análisis ámbito de Comercialización

La comercialización de los productos y servicios es un ámbito muy importante en toda gestión de negocios. Los resultados parte de la investigación realizado a los casos de iniciativas de Turismo Ferroviario dan muestra que existen ciertas similitud al momento de definir su sistema de ventas. Es por ello y con el fin de establecer una mayor y fácil comprensión de estos alcances, es que se determinan tipologías de comercialización para su posterior análisis de los resultados de los diferentes casos de estudio.

En la siguiente tabla se detallan las tipologías de comercialización identificadas:

Tabla N° 9 - Tipologías de comercialización de productos y servicios de los casos de estudio

Medio	DETALLE
Presencial	Hablamos de esta tipología de comercialización cuando la venta del producto o servicio se realiza en las dependencias de la institución u empresa. En el caso de las iniciativas de estudio nos referimos a boleterías principalmente.
Online, página oficial	La comercialización online se presenta cuando existe la posibilidad de realizar la adquisición o reserva de la entrada, billete o ticket por medio a través de internet en la página oficial de la institución o empresa.
Presencia de intermediarios	Existe además la posibilidad de comercialización por medio de terceros, llamados intermediarios u operadores turísticos. Los cuales o bien puede ofrecer solo el producto original o en marco de algún circuito producto turístico mayor.

Por lo demás, cabe señalar que independiente de la tipología de comercialización empleada, en todas las iniciativas se encontraron tarifas diferenciadas según el tipo de público. De esta forma es posible identificar precios para adultos, niños, adultos mayores, y precios especiales para grupos y empresas.

Los resultados provenientes del estudio de casos, se resumen en la siguiente Tabla:

Tabla N°10 – Cuadro comparativo de resultados de Análisis de casos de estudio, ámbito investigación

TIPOLOGIA DE COMERCIALIZACIÓN	CASOS INTERNACIONALES						CASOS NACIONALES					
	Tren del Fin del Mundo	Tren “La Trochita”	Tren a las Nubes	Tren de La Sabana	Museo del Ferrocarril de Madrid	Museo Vasco del Ferrocarril	TransAtacama	Tren Expreso el Recuerdo	Tren del Vino de Colchagua	Ramal Talca - Constitución	Museo Nacional Ferroviario Pablo Neruda	
Presencial	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Online, mediante sitio oficial			X	X			X			X		
Online, intermedio operadores turísticos	X	X	X		X	X						

Los resultados del análisis a los casos de estudio vuelven a mostrar cierta paridad en el desarrollo del ámbito. Por lo demás el uso de estas tipologías posee limitaciones y potencialidades que se detallan continuación:

Tabla N° 11 - Análisis de Limitaciones y Potencialidades de las tipologías de comercialización identificadas en los casos de investigación.

TIPOLOGIA DE COMERCIALIZACION	LIMITACIONES	POTENCIALIDADES
Presencial	La principal limitación que se observa en la comercialización bajo esta modalidad, es la incapacidad para captar turistas de larga distancia, o aquellos que por razones de tiempo o agenda desean programar su viaje con total anticipación. Ante esta situación es recomendable contar con otros canales de comercialización adicionales.	La comercialización presencial permite un contacto más directo con los clientes con la posibilidad de generar un servicio de calidad en la atención.
Online, a través de sitio oficial.	La principal limitación que pudiera suscitar es contar con sistema de compra y reserva en línea deficiente que pueda originar en problemas con los pasajeros o visitantes. Por lo demás el proporcionar un mail de contacto y reservas hace necesario tener un sistema actualizado ante los requerimientos que pudieran llegar. Un correo que no funciona o se tarde en contestar solo perjudicara al negocio.	La potencialidad de este tipo de comercialización es bastante clara. La posibilidad de llegar a prácticamente todo el mundo con la promoción de los productos y servicios genera más de una oportunidad de comercialización. En época en que el tiempo se convierte en un recurso cada vez más preciado, esta forma de comercialización viene suplir la necesidad de muchos viajeros que desean contar con una agenda programada desde su escritorio.
Online, a través de intermediarios	La comercialización por intermedio de terceros, ya sean agencias o tour operadores provoca que exista cierto descontrol sobre la calidad y garantía del servicio de ventas. Ante esta situación es sumamente relevante poder conocer los intermediarios involucrados.	Poder generar convenios con empresas serias brinda grandes oportunidades de ampliar la comercialización de los servicios. Con la posibilidad de contar con mercados consolidados en la oferta de productos locales.

d) Análisis ámbito de Extensión

Analizando los antecedentes referentes al ámbito de extensión de las diferentes iniciativas de estudio nos encontramos con una amplia variedad de ellas, pero con un denominador común para el desarrollo de estas: la posibilidad de uso o no uso de las instalaciones.

Podemos observar que aquellas iniciativas que cuentan con una infraestructura más amplia y compleja han logrado generar un amplio desarrollo de actividades de extensión. Mientras que en la otra vertiente encontramos que aquellas que no cuentan con estos espacios tienden a habilitar o externalizar en otras dependencias aquellas actividades ligadas al desarrollo de producto y servicio.

Para comprender mejor este planteamiento, se determinan tres alternativas de desarrollo del área de extensión según su nivel o capacidad de uso de las instalaciones, orientando el análisis hacia el fin último de este estudio, generar una propuesta de modelo de gestión para el museo y ruta del vapor.

En la siguiente tabla se detallan las tipologías de comercialización identificadas:

Tabla N° 12 - Alternativa de desarrollo de Extensión, según uso de las instalaciones

Alternativa de desarrollo de Extensión, según uso de las instalaciones	DETALLE
Externalización de actividades	Esta alternativa es fundada por la incapacidad de las instalaciones para la realización de actividades de estación en sus dependencias. Ante esto todas aquellas actividades complementarias al desarrollo del producto o servicio se realizan en otras dependencias tales como estaciones, y pueblos en ruta.
Habilitación de espacios	Esta alternativa nos habla del acondicionamiento de espacios para realización de actividades. Cabe mencionar que en ocasiones dependiendo de ciertos eventos especiales algunas iniciativas toman esta alternativa de forma temporal
Espacios diseñados para su uso exclusivo para actividades de extensión	Esta opción está presente en aquellas iniciativas que cuentan con espacios exclusivos para el desarrollo de actividades de extensión.

Cabe señalar que las alternativas no son excluyente la una de la otra, por lo cual puede darse el caso que una iniciativa opte por más de una a la vez, según su conveniencia y desarrollo del producto.

Los resultados provenientes del estudio de casos, se resumen en la siguiente Tabla:

Tabla N°13 – Uso de alternativas de desarrollo del área de Extensión, según uso de las instalaciones

ALTERNATIVA DE DESARROLLO DE EXTENSIÓN, SEGÚN USO DE LAS INSTALACIONES	CASOS INTERNACIONALES						CASOS NACIONALES					
	Tren del Fin del Mundo	Tren “La Trochita”	Tren a las Nubes	Tren de La Sabana	Museo del Ferrocarril de Madrid	Museo Vasco del Ferrocarril	TransAtacama	Tren Expreso el Recuerdo	Tren del Vino de Colchagua	Ramal Talca - Constitución	Museo Nacional Ferroviario Pablo Neruda	
Externalización de actividades	X	X	X	X			X	X	X	X		
Habilitación de espacios	X	X	X	X	X	X			X	X	X	
Espacios diseñados para su uso exclusivo para actividades de extensión					X	X					X	

Analizando los resultados del sobre el uso de alternativas para el desarrollo del área de extensión podemos notar que aquellas iniciativas que cuentan con una infraestructura claramente identificable como es el caso de los museos, que tienen la capacidad instalada para el desarrollo de actividades de extensión, mientras que las iniciativas cuya línea de negocio es el tren turístico externalizan las actividades.

A continuación se dan a conocer las limitantes y potencialidades del uso de cada una de las alternativas:

Tabla N° 14 - Análisis de Limitaciones y Potencialidades sobre la determinación de alternativas de desarrollo del área de Extensión, según uso de las instalaciones

DESARROLLO DE EXTENSIÓN, SEGÚN USO DE LAS INSTALACIONES	LIMITACIONES	POTENCIALIDADES
Externalización de actividades	La principal limitación de optar por esta alternativa es no poder desarrollar una línea exclusiva de actividades que den muestra de un calendario y agenda claramente identificable que potencie los productos y servicios ofrecidos. A esto se debe agregar los costos involucrados de externalizar servicios contratados para la realización de este tipo de actividades.	La externalización de actividades permite potencial al conjunto del sistema turístico en el cual se inserta la iniciativa. Esto al lograr coordinar acciones con poblados y estaciones permiten darle una mayor identidad al producto, dinamizando los beneficios de este.
Habilitación de espacios	La habilitación de espacios para el desarrollo de actividades de extensión conlleva a la limitación primaria de poder contar con espacio idóneos para ello. En caso de contar con éstos el trabajo que conlleva realizar esta acción trae consigo costos que en algunos casos suelen ser elevados.	En muchos casos la habilitación de espacios para la realización de actividades de extensión complementarias al negocio principal, conlleva una promoción de las actividades que realiza la institución con la comunidad.
Espacios diseñados para su uso exclusivo para actividades de extensión	La principal limitante es el costo de construir y mantener un espacio exclusivo para todas las actividades de extensión, como es el caso de un centro cultural o una sala de exposiciones.	El contar con un espacio exclusivo para actividades de extensión proporciona la oportunidad de posicionarse como una alternativa cultural que favorece al desarrollo de las distintas iniciativas

e) Análisis de Ámbito de Administración y gestión financiera

El ámbito de estudio relacionado con la administración de las diferentes iniciativas en muchos aspectos podríamos decir que este es el más importante debido a su implicancia en todos los demás aspectos de gestión de cualquier negocio. En el caso particular del Turismo Ferroviario adquiere una relevancia aun mayor al ser un rubro complejo desde el punto de vista de la administración del patrimonio, vías férreas e instalaciones.

La administración de las iniciativas estudiadas se centran fundamentalmente en tres modalidades: pública, privada y mixta. Aunque cabe señalar que en muchos casos esta clasificación queda algo limitada por los diferentes tintes o detalles que poseen cada uno.

Conjuntamente se realizara el análisis de la gestión financiera que desarrolla cada iniciativa identificando su relación con los aportes generados por los diferentes modelos de administración. De esta forma a las diferentes modalidades de gestión administrativas, se incorporara la categoría “subsidiaria” para determinar la naturaleza del capital utilizado para las operaciones de cada proyecto.

A continuación se detalla el alcance de cada una de estas modalidades y su especificación según la funcionalidad, realizando una separación entre administración pública y privada con el fin de aclarar las diferentes implicancias que estas tienen en las iniciativas:

Tabla N° 15 - Modalidades de Administración e inversión Publica

Modalidad	Funcionalidad	DETALLE
Publica	Administrativa	En este caso la administración pública está a cargo de la totalidad de las funciones relacionadas a la iniciativa en estudio
	Operatividad	En lo que respecta a esta funcionalidad, hace referencia a que se el sector público tiene injerencia y toma de decisión sobre la operatividad de las iniciativas.
	Subsidiaria	En este caso el sector público se hace presente en las iniciativas por medio de apoyo económico a través de subsidios o donaciones, así como apoyos a la gestión como el trabajo de asesoría especializadas

Tabla N° 16 - Modalidades de Administración e inversión Privada

Modalidad	Funcionalidad	DETALLE
Privada	Sin fines de lucro	En este tipo de iniciativa privada podemos encontrar aquellos órganos privados cuyo interés se sustenta en la conservación y promoción del patrimonio ferroviario. En este grupo encontramos Corporaciones y fundaciones principalmente.
	Con fin de lucro	Las iniciativas privadas originas con un afán de establecer una línea de negocio lucrativo pertenecen a esta clasificación. Aquí se encuentran grandes empresas y empresarios turísticos.

Debemos de señalar que por lo complejo del rubro la mixtura entre estas modalidad de administración se encuentra presente en muchos casos. A continuación se da muestra de los resultados obtenidos en la recopilación de antecedentes de los casos de estudio:

Tabla N°17 – Ámbitos de gestión de la administración y gestión financiera de los casos de estudio

Modalidad	Funcionalidad	CASOS INTERNACIONALES						CASOS NACIONALES					
		Tren del Fin del Mundo	Tren “La Trochita”	Tren a las Nubes	Tren de La Sabana	Museo del Ferrocarril de Madrid	Museo Vasco del Ferrocarril	TransAtacama	Tren Expreso el Recuerdo	Tren del Vino de Colchagua	Ramal Talca - Constitución	Museo Nacional Ferroviario Pablo Neruda	
<b>Pública</b>	Operatividad		X	X					X	X		X	Inversión Pública
	Subsidiaria		X	X		X	X		X	X	X	X	
	Administrativa		X						X	X		X	
<b>Privada S.F.L</b>	Operatividad					X	X						Inversión Mixta
	Subsidiaria												
	Administrativa					X	X		X				
<b>Privada C.F.L</b>	Operatividad	X			X			X			X		Inversión Privada
	Subsidiaria	X	X	X	X			X		X			
	Administrativa	X		X	X			X		X	X		

Como se puede apreciar en los resultados del análisis del ámbito de administración de los casos de estudio, la mixtura entre las diferentes modalidades es en algunos bastante compleja. La participación pública o privada no se ve limitada a un solo aspecto en la funcionalidad de esta, sino en más de una y en muchos casos de forma compartida.

Con motivo de establecer un acercamiento más detallado de las implicancias que tiene la administración de una u otra modalidad, a continuación se exponen las limitantes y potencialidades sobre la participación de estas en la administración.

Tabla N°18 - Análisis de Limitaciones y Potencialidades de las modalidades de gestión de la administración y gestión financiera

Modalidad	LIMITACIONES	POTENCIALIDADES
Pública	<p>La administración pública de una iniciativa de turismo ferroviario tiene como principal limitación el alto costo económico de solventar este tipo de actividad.</p> <p>La operatividad de líneas férreas, las mantenciones del equipamiento y locomotoras sumado a los requerimientos de personal especializado, generan un costo insostenible para muchas administraciones públicas.</p>	<p>Pese al alto costo de operatividad de tipo de iniciativas, estas generan ganancias o beneficios dinamizadores en los territorios donde se desarrolla. Las ganancias generadas por la actividad turística como tal son solo un indicador en las bondades que genera este tipo de iniciativas. El valor del desarrollo socio – cultural poca veces es considerado, a esto hay que sumar el resguardo y puesta en valor del patrimonio histórico, lo que sin duda genera un enorme beneficio a la sociedad en general</p>
Privada sin fines de lucro	<p>Al igual que las iniciativas públicas, la principal limitante es contar con los recursos económicos para el resguardo y puesta en valor de las diferentes iniciativas que tienen como objeto.</p>	<p>La creación de un organismo cuyos objetivos sea la preservación y puesta en valor del patrimonio se presenta como una alternativa viable para el desarrollo de estas iniciativas. La posibilidad de unir esfuerzos de diferentes entidades públicas y aportes privados puede presentarse como un modelo idóneo para asumir la administración de proyectos de turismo ferroviario.</p>
Privada con fines de lucro	<p>La limitante de las iniciativas privadas con fines de lucro impulsadas por empresarios turísticos es la realización de fuertes inversiones iniciales y lenta recuperación, debido que la rentabilidad de este tipo de iniciativa son esperadas a largo plazo.</p>	<p>El crecimiento del turismo de interés especiales y el gran interés comprobado que genera el turismo ferroviario, son antecedentes a considerar al momento de analizar las potencialidades de esta actividad. A esto hay que sumar el escaso desarrollo de estas actividades en el país lo que da la posibilidad de innovación en la oferta turística nacional.</p>

f) Análisis de Ámbito de Articulación y redes de apoyo

Este último ámbito de análisis de gestión, nos proporcionara información referente a las diferentes acciones desarrolladas por los casos de estudio en materia de articulación y trabajo con redes de apoyo.

Con el fin de clasificar la información obtenida de cada caso, y poder interpretar de forma consensuada, se establecen una categorización de acuerdo a los alcances de las acciones de articulación, esto es determinando su objetivo del trabajo asociativo

Lograr determinar el objetivo de las acciones de articulación nos permite ver la posibilidad de replicar esos convenios de trabajo en red para el caso de estudio..

De esta forma analizando los resultados de las fichas de cada iniciativas podemos detallar las siguientes categorías:

Tabla N° 19 - Modalidades de Administración Pública

Objetivo	DETALLE
Conjunta promoción del territorio	El trabajo de articulación y redes de apoyo identificado está orientado a la promoción en conjunto como mecanismo de difusión de productos pertenecientes a un destino turístico. Ej.: promoción en conjunta con agencias gubernamentales.
Articulación con oferta de productos	Trabajo de forma asociativa con diferentes actores de un territorio con el fin de articular una oferta de servicios en la conformación de un producto. Ej.: trabajo con localidades aledañas al trazado férreo
Acuerdos de colaboración para investigación	En este caso el trabajo con redes de apoyo y articulación es desarrollado con el fin de desarrollar fundamentalmente el ámbito de investigación. Ej.: convenios con casas de estudios

Cabe señalar que las alternativas no son excluyente la una de la otra, por lo cual puede darse el caso que una iniciativa opte por más de una a la vez, según su conveniencia y desarrollo del producto.

Los resultados provenientes del estudio de casos, se resumen en la siguiente Tabla:

Tabla N°20 – Identificación de acciones de articulación y redes de apoyo, según objetivos de trabajo

OBJETIVO	CASOS INTERNACIONALES						CASOS NACIONALES				
	Tren del Fin del Mundo	Tren “La Trochita”	Tren a las Nubes	Tren de La Sabana	Museo del Ferrocarril de Madrid	Museo Vasco del Ferrocarril	TransAtacama	Tren Expreso el Recuerdo	Tren del Vino de Colchagua	Ramal Talca - Constitución	Museo Nacional Ferroviario Pablo Neruda
Conjunta promoción del territorio	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Articulación con oferta de productos	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Acuerdos de colaboración para investigación					X	X					X

Como se puede apreciar en los resultados del análisis del ámbito de articulación y redes de apoyo existen diferentes modalidades de trabajo asociativo, las cuales vienen a potenciar el desarrollo de las iniciativas.

Con motivo de establecer un acercamiento más detallado de las implicancias que tienen estas modalidades, se exponen las limitantes y potencialidades sobre el trabajo con cada una de ellas:

Tabla N°21 - Análisis de Limitaciones y Potencialidades de las modalidades de articulación y redes de apoyo

Modalidad	LIMITACIONES	POTENCIALIDADES
Conjunta promoción del territorio	La principal limitación de un trabajo netamente dedicado a la difusión conjunta con agencias de promoción presentes en el territorio, es generar una dependencia de estas como mecanismo único de fomento de las actividades y productos del proyecto, produciendo una incapacidad de generar medios complementarios y más personalizados de promoción	Las potencialidades de trabajar la promoción del producto como parte del conjunto de oferta del territorio genera múltiples beneficios de posicionarse como un elemento consolidado del territorio, al tener mayor presencia en la difusión del destino turístico.
Articulación con oferta de productos	Las limitantes que pueden surgir del trabajo articula con oferta del territorio radica en la posibilidad de falta de control sobre la oferta ofrecida. El no contar con actores realmente comprometidos, que garanticen un nivel de trabajo de acuerdo a la iniciativa que desarrollamos puede perjudicar la imagen de nuestro producto.	Las potencialidades de trabajar con una oferta articulada con actores del territorio sin duda se presentan como un elemento potencial para el desarrollo y consolidación de las diferentes iniciativas. El generar un producto integrado con la oferta local da mayor valor fuerza a la idea de negocio, lo que conlleva a un mejor posicionamiento con los potenciales clientes al hacerlo más atractivo.
Acuerdos de colaboración para investigación	La limitante para el desarrollo de esta modalidad de trabajo es contar con la presencia de casas de estudios competentes para generar acuerdos de colaboración. Estas instituciones deben poseer características de seriedad y reconocimiento en el ámbito de investigación.	El lograr generar acuerdos de colaboración con instituciones educativas o centros de investigación sin duda servirá de plataforma para el desarrollo del ámbito de investigación, en especial para las iniciativas de museo, al aportar con material intelectual atingente a las necesidades propias de proyecto que sirva de insumo para ir potenciando la muestra existente.

A photograph of a steam locomotive pulling a train through a rural landscape. The locomotive is dark-colored with a prominent smokestack and a large front boiler. The train is moving along a track that curves to the right. In the background, there are some buildings and utility poles. The entire image is overlaid with a semi-transparent purple filter.

## V. Determinación de Modelo Gestión Ruta del Vapor

### 5.1 Antecedentes preliminares sobre la situación actual de ferrocarril en Valdivia

Previo a la definición de un modelo de gestión para el museo y ruta del vapor como una alternativa de desarrollo de turismo ferroviario en la Región de Los Ríos, debemos de realizar una síntesis referente a la situación actual del ferrocarril en el ramal Valdivia- Los Lagos.

Para ello, se determinan abordar los diferentes antecedentes de acuerdo a apartados puntuales de puntos determinados puntos críticos para el desarrollo de la iniciativa del presente estudio.

#### a) Sobre el Ramal Valdivia – Los Lagos

El ramal ferroviario Valdivia – Los Lagos, se encontró durante varios meses en condición de suspensión de servicios, en lo referente a la operatividad del Tren Turístico “El Valdiviano”. Las razones fundadas fueron una falta de mantención de las vías que no garantizaban las condiciones mínimas de seguridad para la circulación de la locomotora.

Esta situación origina un antecedente a considerar, los costos y responsabilidad de mantención del trazado férreo. El ramal se encuentra bajo la administración de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), la cual como se mencionó en anteriores apartados, actualmente no posee una política de recuperación y puesta en valor de los antiguos ramales, debido a su

alto costo y nula rentabilidad para sus operaciones. Por lo cual la mantención y operatividad de esta ruta no está dentro de sus prioridades de acción inmediata.

Pese a estos antecedentes, recientemente se logrado generar un acuerdo entre el Gobierno Regional de Los Ros y Empresas de Ferrocarriles del Estado (EFE) para establecer un convenio de inversión conjunta para el mejoramiento del ramal Valdivia – Antilhue y la operación del Tren Turístico en colaboración con la Asociación del Patrimonio Ferroviario de Valdivia.

La propuesta contempla un aporte anual del Gobierno Regional de Los Ros y Empresas de Ferrocarriles del Estado (EFE) de 76 millones de pesos respectivamente por un período de 10 años, lo que cubre un 50% de la inversión proyectada.

El 50% restante, considera la gestión conjunta de ambos actores, para que sean transferidos desde el nivel central a través de la Ley Transantiago para las regiones, que subsidia proyectos de infraestructura en transporte. El monto alcanza 1.589 millones de pesos para la rehabilitación de la vía, que además considera mejoramiento de andenes, accesos, estacionamientos, traslado de equipos, cierres perimetrales, iluminación y enlaces de vías.

Otro antecedente favorable a considerar, son las gestiones que se están realizando para la declaración de Monumento Nacional para el patrimonio ferroviario del Ramal Valdivia – Los Lagos en su conjunto. De concretarse esta solicitud, se dará un importante paso en el resguardo y conservación de los diferentes elementos del conjunto patrimonial del ramal.

Este nuevo escenario, sin duda se convierte en punto de inflexión para la situación originada por la falta de recursos para mantenimiento de vías y funcionamiento del tren turístico “El Valdiviano”. El contexto favorable para el desarrollo de este producto sin dudas beneficiara al crecimiento de las diferentes iniciativas turísticas insertas en la Ruta del Vapor.

b) Sobre los terrenos de la Estación de Trenes de Valdivia

Un aspecto de controversia y de futuro incierto es la situación de los terrenos adyacentes a Estación de Ferrocarriles de Valdivia, los cuales pertenecen a la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE).

Las obras de ampliación de la Av. Costanera desde el puente Calle Calle hasta la estación de trenes dieron pie de alerta de esta situación. Esto suscitado porque la construcción de la nueva avenida produjo un corte en la vía férrea provocando el enclaustramiento de las locomotoras en la estación. Situación que fue provisionalmente solucionada al lograr mover la locomotora 620 y sus coches hacia los patios aledaños a la ex sala de máquinas, lugar donde actualmente se encuentra estacionada en un reducido recinto sin condiciones idóneas para la habilitación de un andenes de pasajeros, en el caso de que exista luz verde para la salida del tren turístico.

Si bien como se mencionó anteriormente, existe un convenio de inversión conjunta para el ramal ferroviario, no se ve una claridad sobre el destino de los terrenos e inversiones a realizar en dicho sector, ya que los esfuerzo a corto plazo están centrados en la operatividad de las vías.

Todos estos antecedentes cobran mayor relevancia para el objeto del presente estudio al momento de determinar un propuesta de ubicación de para idea del museo. Esto porque desde que se gesta la idea del proyecto ésta siempre se pensó en los terrenos de la ex sala de máquinas de la Estación de ferrocarriles de Valdivia.

Finalmente solo queda esperar que las inversiones previstas en para el periodo de 10 años contemplen la recuperación de estos espacios para con ello obtener ciertas garantías para la realización de inversiones atingentes a desarrollar el proyecto denominado Museo del Vapor, como un elemento más del producto de turismo ferroviario "Ruta del Vapor".

## 5.2 Propuesta de Modelo de Gestión Museo y Ruta del Vapor Corredor Turístico Valdivia Los Lagos

Teniendo en cuenta las consideraciones previas sobre el contexto actual de la situación del ferrocarril en Valdivia y su influencia en el desarrollo de la Ruta del Vapor en su conjunto, es que se presenta el siguiente modelo de gestión, siguiendo con la línea investigativa de ámbitos de gestión de los casos estudiados de modo referenciales.

### a) DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO

El proyecto de Museo y Ruta del Vapor, consiste en puesta en valor del Corredor turístico Valdivia – Los Lagos, el cual considera como principal atractivo el antiguo ramal ferroviario que abarca desde la ciudad de Valdivia a la localidad de Antihue. Dentro de ello se contempla el desarrollo de dos productos turísticos idóneos: El Tren Turístico “El Valdiviano” y el Museo del Vapor, conformando la denominada Ruta del Vapor.

El Tren Turístico El Valdiviano consiste en un hermoso viaje a bordo de la locomotora a vapor N°620 desde la ciudad de Valdivia a la localidad de Antihue, recorriendo las estaciones de Huellethue, Pishuinco, y Arique.

El recorrido va bordeando del rio Calle Calle / San Pedro en una extensión de 28 kms. donde se podrá admirar la belleza paisajista del entorno mágico de los campos, el rio y la Selva Valdiviana. Las antiguas estaciones harán recordar épocas de antaño al poder degustar de la gastronomía local elaborada por los habitantes del sector desde los inicios de los recorridos en tren por esta ruta.

El Museo del Vapor consistiría en una colección de antiguas locomotoras, coches y material ferroviario en los terrenos de la antigua casa de máquinas en se construirá el edificio que albergara una completa muestra histórica del pasado ferroviario de la Región de los Ríos.

Con una exhibición de material rodante y recorrido por los diferentes vagones sin duda se convertirá en un importante atractivo de la ciudad y lugar de referencia de las iniciativas de turismo ferroviario en Chile.

La “Ruta del Vapor”, abarca un territorio de 43 km de extensión que además ofrece la posibilidad de recorrer en vehículo por la recientemente mejorada carretera T35, que bordea al rio Calle Calle/San Pedro, con espectaculares miradores y una amplia oferta turística con servicio de camping, gastronomía, pesca deportiva, paseos en kayaks y mucho más.

## b) PROPUESTAS POR AMBITOS DE ESTUDIO:

### INVESTIGACIÓN

#### OBJETIVO

Fomentar el desarrollo de líneas de trabajo de investigación en torno al legado cultural, turístico y patrimonial del pasado histórico del ramal Valdivia – Los Lagos.

#### PROPUESTA

El desarrollo del ámbito de la investigación, se encuentra enmarcado en lo referido al proyecto del Museo del Vapor fundamentalmente. Para potenciar la idea de esta iniciativa, consistente en la exhibición de locomotoras y coches en los patios aledaños a la antigua casa de máquinas principalmente, esta área debe ser capaz de recopilar información y generar insumos para el desarrollo de la muestra al interior de un posible futuro edificio pensado para esta idea.

Para lograr esto se propone un modelo de gestión basado en un nivel medio de desarrollo, según lo analizado durante el estudio de casos. Esto se justifica por una considerable reducción de costos al no tener que mantener un departamento exclusivo para esta materia.

De igual modo, contar la presencia de casas de estudios en la ciudad de Valdivia, como la Universidad Austral y San Sebastián por citar algunas, que cuentan con las carreras profesionales de antropología, pedagogía en historia y ciencia naturales, periodismo, arquitectura y turismo; sin duda ofrece una clara oportunidad de generar acuerdos de colaboración en realización de prácticas profesionales e investigación como una posible solución ante la necesidad de desarrollar estudios específicos, o la que den respuesta al cumplimiento del objetivo propuesta para este ámbito.

#### LÍNEAS ESTRATÉGICAS

Las líneas estratégicas propuestas para este ámbito son las siguientes:

- *Generación de acuerdos institucionales de cooperación para el desarrollo de investigaciones en torno al patrimonio cultural y desarrollo turístico del ramal Valdivia – Los Lagos.*
- *Fomento a la investigación por intermedio de búsqueda continua de fondos concursas de incentivo al área.*
- *Recopilación, clasificación y elaboración de material histórico que sirva de insumos para elaboración de material para exhibición en museo.*

## PROMOCIÓN

### OBJETIVO

*Lograr posicionar la marca “Ruta del Vapor” dentro la oferta turística del sur de Chile*

### PROPUESTA

El desarrollo de este ámbito involucra a la ruta en su conjunto, es decir la promoción debe de realizarse como un sistema único potenciando el concepto de marca “Ruta del Vapor”, resaltando sus principales atractivos: el tren turístico y el museo del vapor.

Ante esto es necesario generar una imagen corporativa potente que busque posicionarse dentro la oferta de productos consagrados de la región y el sur de Chile.

Se recomienda el trabajo mixto con diversos medio promocionales, como lo realizan la mayoría de los casos estudiados. De esta forma como primera medida sería necesario crear un portal web de la ruta, que contenga información útil para el turista así como enlaces para la realización de reservas y ventas online del tren turístico y el museo. De este último es importante generar una estrategia para posicionar la exhibición de coches como una de las mejores del Chile.

Conjuntamente es importante lograr generar convenios y alianzas con organismos públicos como Sernatur y las oficinas municipales de turismo de la región de modo de tener presencia en todo el territorio.

### LÍNEAS ESTRATÉGICAS

- *Potenciar la marca “Ruta del Vapor” por medio de un desarrollo de imagen corporativa que involucre a la ruta en su conjunto.*
- *Definir medios de promoción y comercialización eficaces y a la vanguardia del uso de los potenciales clientes.*
- *Convenios de promoción con agencias gubernamentales.*

## COMERCIALIZACIÓN

### OBJETIVO

*Contar con un sistema efectivo de venta acorde a los tiempos y desarrollo de productos combinados para la comercialización*

### PROPUESTA

El trabajo para este ámbito de gestión consiste fundamentalmente en desarrollar a largo plazo un sistema de comercialización que contemple la posibilidad de compra y reservas de los servicios y productos online.

Adicionalmente la comercialización del tren y el museo se recomienda ofrecer como un producto combinado, con la posibilidad de que el turista pueda vivir la experiencia de turismo ferroviario en su máximo esplendor.

La comercialización presencial también se encontrará presente, en las boleterías del tren y museo, ofreciendo distintos tipos de tarifa según grupos de etarios. Adicionalmente se deberá generar opciones de servicios especiales para grupos y empresas.

Una propuesta interesante es el generar circuitos culturales con otras instituciones de la región Valdivia que desarrollen lo denominado turismo cultural. De esta forma podría generarse un billete combinado para la visita de los museos en las ciudades y recorrido en tren, generando un mecanismo novedoso de venta y cooperación con otras instituciones culturales del territorio.

### LÍNEAS ESTRATÉGICAS

- *Desarrollar a largo plazo un sistema efectivo de ventas online para la comercialización del tren y museo*
- *Establecer un sistema tarifario según grupos etarios y servicios especiales para grupos y empresas*
- *Generar acuerdos de colaboración para el desarrollo de iniciativas de comercialización en base al turismo cultural de la región.*

## EXTENSIÓN

### OBJETIVO

*Contar con un programa de actividades y eventos en torno a la Ruta del Vapor*

### PROPUESTA

Para la propuesta de gestión relacionada al ámbito de extensión, se determina la realización de un mix referente al uso de las instalaciones, según los parámetros establecidos en el análisis de casos de estudio de iniciativas de turismo ferroviario.

De esta forma podemos establecer el desarrollo de actividades externas a las instalaciones que potencian la ruta en su conjunto, como es el caso de las muestras costumbrista en Pishuenco y Antilhue, que por medio de un servicio especial de tren puedan viajar a estos eventos.

Por otra parte, se puede habilitar espacios en los terrenos de la Ex casa de máquinas de la Estación de Ferrocarriles de Valdivia, para la realización de manifestaciones culturales al aire libre como un modo de acercar la iniciativa a la comunidad.

Finalmente, dentro de las dependencias del museo, lo idóneo sería contar con un espacio para muestras itinerantes de artistas emergentes y consagrados, además de servir de espacio para la realización de seminarios y cursos.

### LÍNEAS ESTRATÉGICAS

- *Potenciar el desarrollo de actividades vinculantes con las localidades aledañas a la ruta.*
- *Desarrollo de muestras culturales en espacios abiertos, como mecanismo de acercamiento con la comunidad*
- *Habilitación de espacio para desarrollo de muestras itinerantes, charlas y cursos.*

## ADMINISTRACIÓN y GESTIÓN FINANCIERA

### OBJETIVO

*Contar con una administración eficiente para afrontar los desafíos de llevar adelante una iniciativa de Turismo Ferroviario.*

### PROPUESTA

Como se mencionó anteriormente, el ámbito de administración y gestión financiera es crucial para el éxito de los diferentes proyectos de turismo ferroviario.

Actualmente el desarrollo de la iniciativa del tren turístico es gestionado con gran dedicación por la Asociación de Cultura y Turismo del Patrimonio Ferroviario de Valdivia. La iniciativa a base de esfuerzo y perseverancia ha logrado mantenerse estos años, gracias a la colaboración de algunas autoridades políticas y acuerdos suscitados con EFE y Gobierno Regional para operar y financiar los viajes.

Pese a esta notable tarea, es necesario recapitular sobre las condiciones actuales en que se encuentra la administración. El escaso poder de negociación y la falta de recursos son algunos de puntos que deben de ser mejorados en porvenir del futuro del tren y la ruta.

Revisando los casos de estudio encontramos que una interesante opción de administración la constituye un ente privado sin fines de lucro, el cual tiene movilidad para buscar cooperación con el mundo público y privado.

La figura de una corporación compuesta por un directorio con actores involucrados en el desarrollo de la temática, es decir actores públicos, privados con injerencia en toma de decisiones puede ser una opción a evaluar.

El contar con la presencia de actores pertenecientes a organizaciones gubernamentales puede generar mayores instancias de colaboración en el desarrollo de las líneas estratégicas propuestas y a la vez aportar en la definición de nuevas de acuerdo a los lineamientos estratégicos que posee cada organismo.

En lo que respecta a la gestión financiera, si bien en la actualidad se cuenta con un reciente convenio de inversión conjunta entre el Gobierno Regional de Los Ríos y la empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), que dan cierta garantía de desarrollo de las iniciativas enmarcadas en la Ruta del Vapor, cabe la necesidad de realizar gestiones pertinentes a encontrar nuevos recursos para abarcar aquellos proyectos que no dieran con el actual presupuesto.

Para ello es necesario un acercamiento con grandes empresas con presencia regional para buscar algún tipo de ayuda. Dicha gestión puede generar mejores resultados con la presencia de ente consolidado en la administración de la iniciativa, por lo que se refuerza la propuesta de establecer una modelo de corporación como gestor administrativo.

Finalmente cabe mencionar que lo esencial es lograr comprometer las partes involucradas, sobre todo en el financiamiento y operatividad de la iniciativa, ambos elementos que han sido una piedra de tope para el crecimiento y consolidación de iniciativas de este tipo.

## LÍNEAS ESTRATÉGICAS

- *Creación de un nuevo ente administrativo compuesto por actores públicos y privados.*
- *Elaborar un plan de trabajo a corto, mediano y largo plazo que estipule de manera planificada sus funciones y objetivos.*
- *Realizar gestiones con actores privados para obtener nuevas fuentes de financiamiento y/o convenios de colaboración.*

## ARTICULACIÓN Y REDES DE APOYO

### OBJETIVO

*Lograr establecer diferentes acciones de articulación con actores del territorio para la generación de redes de apoyo.*

### PROPUESTA

Las acciones de articulación y generación de redes de apoyo propuestas para la iniciativa en estudio se fundamentan sobre tres ejes temáticos: articulación de productos, promoción conjunta y acuerdos investigativos.

Como se mencionó anteriormente, una correcta mixtura de estos elementos puede inferir positivamente en el desarrollo de la iniciativa. La presencia y trabajo en conjunto con los diferentes actores permitirá contar con la posibilidad de ejecutar diversas acciones que potencian la idea de negocio

De esta forma, y tomando como punto de partida el eje temático referido a la articulación de productos, lograr generar acuerdos de colaboración con la oferta existente en la ruta del vapor, como aquella presente tanto en la región como el resto del país puede aportar al posicionamiento como producto consolidado e incorporar una oferta integrada de servicios complementarios.

De igual modo, se recomienda generar una oferta articulada con otras iniciativas de turismo ferroviario como es el caso del Museo Nacional Pablo Neruda, con el cual pueden establecer otros mecanismos de cooperación técnica y difusión.

Finalmente y como se mencionó el ámbito de investigación, es necesario generar convenios de cooperación con las casas de estudio presentes en la región y en especial la ciudad de Valdivia.

### LÍNEAS ESTRATÉGICAS

- *Realizar trabajo en conjunto con la oferta de servicios turísticos presentes en la Ruta del Vapor para consolidar una oferta integrada*
- *Establecer convenios de cooperación técnica y de difusión conjunta con otras iniciativas de turismo ferroviario o atingentes.*
- *Establecer convenios y acuerdos de cooperación en desarrollo de materia investigativa y apoyo técnico con casas de estudios de la región.*

# REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- GORE Los Ríos, 2009. Estrategia Regional de Desarrollo, Región de Los Ríos 2009-2019.
- GORE Los Ríos, 2011. Política Regional de Turismo, Región de Los Ríos 2011-2014.
- Alonso, M. 2010. XI CONGRESO INTERNACIONAL DE REHABILITACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO Y EDIFICACIÓN “PUESTA EN VALOR DEL RAMAL FERROVIARIO TALCA-CONSTITUCIÓN DE CHILE. ESTRATEGIA Y METODOLOGÍA”.
- "La Interesante Historia del Desarrollo de sus Ferrocarriles", Pág. 68-70, publicado en el "Boletín de la Asociación Internacional Permanente", del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, año XXV, julio-agosto de 1941, N° 67, Buenos Aires, Argentina.
- "59, Su Historia", Ian Thomson, en la revista En Tren, N° 3, mayo de 1993.
- Thomson, I. 1998. "Catálogo de Locomotoras a Vapor Existente en Chile",
- Ormazabal, M. "La Era de los Coches Metálicos en Chile", en revista En Tren N° 8, diciembre de 2000.
- Thomson, I. "La Muerte Rápida de la Tracción a Vapor en el Sur", en revista En Tren N° 8, diciembre de 2000.
- Thomson, I. "Las North British de Carga", en revista "En Tren" N° 9, págs.16-20, noviembre de 2001.
- SERCOTEC, 2012. Programa Especial Para Potenciar El Tren a Antilhue.
- Moraga, P. "Locomotoras a Vapor: Historia y Evolución de la Tracción a Vapor", revista En Tren N° 10, septiembre de 2002.
- Sandoval, M. Thomson, I. "Locomotoras del Museo Ferroviario de Santiago: Museo Ferroviario, Documentos de Trabajo N° 3, Agosto 1996.
- Sandoval, M. "Mikado, Las Locomotoras Tipo 70", en revista En Tren, N° 11, Noviembre de 2003.
- Sandoval, M. "Trenes de Ciudad, Los Primeros Ferrocarriles Urbanos de Santiago", revista En Tren N° 9, noviembre de 2001.
- Álvarez, A. Patrimonio Ferroviario Aragonés. Propuesta Para Una Red De Museos Especializados. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Usuga, C. LAS TECNICAS DE GESTIÓN DE MUSEOS Y SU RELACIÓN CON LA ECONOMÍA DE LOS MUSEOS.
- Lord, D. 1998. De Qué Sirve La Gestión De Museos pp. 15 a 25.

- Macias, A. Rimoldi, F. 2008. Museos, Una Visión Desde La Gestión De Calidad. Universidad de la República.
- Villar, B. 2013. Tema 5: Gestión de Museos y Colecciones. Diferentes modelos de gestión. La elaboración del plan museológico. Órganos para la gestión financiera del museo. Patronatos y administración de museos.
- Spendolini, M. 2005. Benchmarking.





Región de Los Ríos  
GOBIERNO REGIONAL  

---

Corporación Regional de  
Desarrollo Productivo