



# INFORME 2

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

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





# Índice

<b>ÍNDICE.....</b>	<b>3</b>
<b>INTRODUCCIÓN PLAN ESTRATÉGICO E IMAGEN OBJETIVO DEL DESARROLLO NÁUTICO REGIONAL.....</b>	<b>6</b>
Planteamiento del problema .....	9
Enfoque metodológico.....	11
Estructura del documento .....	13
<b>CAPITULO 1 PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO NÁUTICO REGIONAL.....</b>	<b>16</b>
1.1. Escenarios prospectivos .....	17
1.1.1. <i>Escenario 1: La expansión de turismo náutico.....</i>	<i>19</i>
1.1.2. <i>Escenario 2: Primacía de la industria náutica.....</i>	<i>32</i>
1.1.3. <i>Escenario 3: Masificación deportes náuticos.....</i>	<i>43</i>
1.2. Mesas participativas y visión de los actores náuticos .....	55
1.2.1. <i>Diagramas de Venn .....</i>	<i>56</i>
1.2.2. <i>Grupos focales .....</i>	<i>69</i>
1.3. Escenario deseado; Hacia un desarrollo náutico equilibrado .....	73
1.3.1. <i>Impronta escenario deseado .....</i>	<i>74</i>
1.3.2. <i>Estructura escenario deseado.....</i>	<i>75</i>
1.4. Estrategia Regional de Desarrollo Náutico de la Región de los Ríos, Chile .....	77
1.4.1. <i>Línea Turismo náutico .....</i>	<i>79</i>
1.4.2. <i>Línea Industria y servicios náuticos .....</i>	<i>110</i>
1.4.3. <i>Línea Deportes náuticos .....</i>	<i>119</i>
1.4.4. <i>Línea Cultura Náutica .....</i>	<i>131</i>
1.4.5. <i>Línea Medio ambiente náutico .....</i>	<i>143</i>
1.5. Miradas Cruzadas .....	153
1.5.1. <i>Proyectos (lineamientos) según programas .....</i>	<i>154</i>
1.5.2. <i>Actores según programas.....</i>	<i>159</i>
1.6. Epílogo: 3 sectores, 2 ámbitos, 1 objetivo .....	161
<b>CAPITULO 2 IMAGEN OBJETIVO: LOS RÍOS; NÁUTICA PARA TODOS.....</b>	<b>165</b>
2.1 Criterios para la Jerarquización de Programas y Proyectos en el Marco de Ejecución de la Estrategia de Desarrollo Náutico para la Región de Los Ríos .....	166
2.2. Los Ríos náutica para todos .....	182
2.3. Propuestas y Estrategias de Base para el Desarrollo Náutico .....	184
2.4. Áreas estratégicas. ....	188
2.4.1. <i>Educación para la masificación de lo náutico.....</i>	<i>189</i>
2.4.2. <i>Infraestructura para el fomento de lo náutico. ....</i>	<i>191</i>
2.5. Proyectos estratégicos .....	193
2.5.1. <i>Áreas de inserción.....</i>	<i>194</i>

2.5.2. <i>Proyectos de expansión</i> .....	197
2.6. Áreas preferenciales y Planes Maestros detonantes .....	215
2.6.1. <i>Corral</i> .....	216
2.6.2. <i>Las Ánimas</i> .....	217
2.6.3. <i>Puerto Las Rosas</i> .....	218
2.6.4. <i>Panguipulli</i> .....	219
2.6.5. <i>Coñaripe</i> .....	220
2.6.6. <i>Marina Estancilla</i> .....	221
2.7. Epílogo Navegando al futuro.....	222
<b>ÍNDICE DE TABLAS ILUSTRACIONES .....</b>	<b>247</b>
Diagramas .....	247
Fotografías .....	248
Gráficos .....	249
Ilustraciones.....	249
Tablas .....	250
<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>252</b>

**ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO NÁUTICO**

Estudio de caracterización y formento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos



## INTRODUCCIÓN

# PLAN ESTRATÉGICO E IMAGEN OBJETIVO DEL DESARROLLO NÁUTICO REGIONAL

*El presente acápite es el segundo informe del Estudio de Caracterización y Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos, y tal como se consigna en el inciso 1.1, El encargo; temas y claves, apartado “c” de los Antecedentes presentados como parte de la Oferta Técnica elaborada por el Laboratorio de Estudios Urbanos, de la Universidad del Bío-Bío, LEU-UBB se compromete a elaborar un: “Plan Estratégico Desarrollo Náutico Regional. Plan que estará compuesto por un expediente escrito que dé cuenta de la estrategia de posicionamiento del sector náutico local; un plan de puesta en valor de los atributos regionales para la actividad náutica; y tácticas para el encadenamiento productivo local entre los nodos de desarrollo náutico prioritarios y los atractivos o actividades que existan a su alrededor, promoviendo su desarrollo. En el mismo inciso, apartado “d”, “Identificación Áreas preferenciales”. Aquí se identificarán y caracterizarán los puntos de interés para el desarrollo náutico regional; se proyectarán los principales sitios de atracó y áreas con potencial para actividades náuticas y equipamientos asociados; identificación de proyectos detonantes en cada caso, priorizando iniciativas.*

*Este estudio es financiado por el Gobierno Regional a través del Fondo de Innovación para la Competitividad (FIC-R 2013).*

¿Qué hacer para potenciar la actividad náutica?, ¿Cómo un Plan Estratégico de Desarrollo Náutico puede ser un instrumento efectivo?, ¿Dónde localizar los proyectos detonantes de cada programa?, ¿Cuáles son los actores fundamentales de imbricar para llevar adelante las actuaciones y proyectos contenidos en las líneas y programas del Plan? Estas preguntas son las que esperan ser contestadas a lo largo de este informe nº 2, sin embargo no es prematuro avanzar en una primera, amplia y transversal respuesta, el territorio y sus habitantes; mientras el primero es un basamento fundamental e interactuante de cualquier Plan que se quiera implementar, los segundos son los actores que el Plan debe reunir, empoderar y fortalecer en sus canales de comunicación e interacción.

De este modo, el presente acápite es el segundo informe del Estudio de Caracterización y Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos, y tal como se consigna en el inciso 1.1, El encargo; temas y claves, apartado “c” de los Antecedentes presentados como parte de la Oferta Técnica elaborada por el Laboratorio de Estudios Urbanos, de la Universidad del Bío-Bío, LEU-UBB se compromete a elaborar un: “Plan Estratégico Desarrollo Náutico Regional. Plan que estará compuesto por un expediente escrito que dé cuenta de la estrategia de posicionamiento del sector náutico local; un plan de puesta en valor de los atributos regionales para la actividad náutica; y tácticas para el encadenamiento productivo local entre los nodos de desarrollo náutico prioritarios y los atractivos o actividades que existan a su alrededor, promoviendo su desarrollo. En el mismo inciso, apartado “d”, “Identificación Áreas preferenciales”. Aquí se identificarán y caracterizarán los puntos de interés para el desarrollo náutico regional; se proyectarán los principales sitios de atracó y áreas con potencial para actividades náuticas y equipamientos asociados; identificación de proyectos detonantes en cada caso, priorizando iniciativas.

En este mismo documento se establecen otras misiones pertinentes a esta etapa, identificadas, que se detallan en lo siguiente:

- Sobre la base de una sólida e integrada visión de futuro regional, se propone un Plan que tienda a generar un escenario de desarrollo náutico estratégico, deseable y consensuado con la comunidad y autoridades, orientado a fomentar aquellos usos náuticos potenciales y actividades del territorio que pongan en valor esos atributos, promoviendo su sustentabilidad en el tiempo y mejora en la calidad de vida local;
- Establecer estrategias para incentivar y proyectar el rol náutico que tiene la región, construyendo una imagen objetivo de escala regional que identifique con claridad sus cualidades y potenciales en relación a su conectividad territorial, potenciándolo como una unidad territorial náuticamente estructurada, cabecera de servicios y destino turístico;
- Delinear las mejores condiciones posibles para la puesta en valor de la imagen náutica, profundizando en aquellas ventajas competitivas que tiene la región.
- Dotar a la región con un cuerpo indicativo que oriente a proyectar la región al siglo XXI, con una visión de futuro, estratégica, inclusiva y que recoja las potencialidades náuticas locales, validado por la comunidad, el equipo técnico y autoridades.

Del mismo modo, y a forma de complementación de lo ya expuesto, el inciso 1.3 Objetivos estructurales de la propuesta, apartado “c”, propone Identificar las áreas preferentes a nivel regional para el aprovechamiento y proyección del desarrollo náutico a nivel de mar, ríos y lagos; considerando para ello criterios de localización, acceso a servicios y actividades turísticas actuales y potenciales, entre otros. Igualmente, bajo el mismo título pero en el apartado “e”, se consigna establecer una Estrategia de Desarrollo Náutico que permita planificar e implementar adecuadamente la consolidación de la actividad Náutico Regional a nivel de los distintos proyectos identificados para el corto, mediano y largo plazo, incorporando aspectos tales como infraestructura, costos, servicios, objetivos y vinculación con el entorno turístico.

Así, lo que se planteó en la propuesta técnica, es lo que ocupa este informe 2, el cual se expondrá en un primer momento a partir de la problemática y objetivos a abordar, la propuesta metodológica utilizada y la estructura en que se ordenó la información.

El Plan Estratégico debe plantear los lugares donde se hace necesario suplir los déficit que actualmente presenta los bordes de agua en la Región de Los Ríos, incorporando mediante inserción o expansión de nuevas Marinas, Centros de Vela, buceo, remo, pesca recreativa, etc... contemplando instalaciones que den las condiciones para que la población local se acerque a las actividades náutico.



## Planteamiento del problema

El “Estudio de Caracterización y Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos”, tiene como objeto central de su interés, el desarrollo náutico, el cual se apalancaría desde una visión integrada que permitiría establecer actuaciones coordinadas a través de un Plan Estratégico de Desarrollo Náutico Regional. Pero ¿bajo qué definiciones y principios construir este Plan?, como a partir de ellos se define una impronta socialmente inclusiva, económicamente sinérgica y ambientalmente sostenible. Para abordar esto, se tomaron los principios del desarrollo endógeno, por cuanto este persigue satisfacer las necesidades y demandas de una población local a través de la participación activa de la comunidad local en los procesos de desarrollo, apuntando con ello el logro de un bienestar económico, social y cultural de la comunidad local (Vázquez Barquero, 1999).

El Plan Estratégico se propone, por tanto, además de desarrollar los aspectos propios del mundo náutico, potenciar también las dimensiones sociales y culturales que afectan el bienestar de la sociedad. Entonces, la puesta en funcionamiento del Plan debe suponer el desarrollo o potenciación de la capacidad de ser liderado por los propios actores locales, haciendo de la transferencia de competencias a las comunidades locales, un factor fundamental, de tal modo que su implementación sea precisamente desde abajo, abriendo el abanico de oportunidades de desarrollo a las personas, grupos sociales y comunidades organizadas territorialmente, permitiendo movilizar sus capacidades y recursos (Stöhr & Taylor, 1981)

Otro concepto que toma el Plan es “estrategia”, la que viene de la planificación estratégica, la que por definición es más pragmática, está decididamente orientada a la acción, a la obtención de resultados y a la ejecución de los planes, procura la participación

de los agentes públicos y privados en el proceso de formulación y realización del Plan, por lo que es necesario que exista un acuerdo de partida entre los agentes que forman la alta dirección del territorio, y finalmente se puede decir que pone énfasis en el diagnóstico de las dinámicas, en función de las relaciones (Vázquez Barquero, 1999).

Así como se toma posición respecto del concepto de desarrollo endógeno y planificación estratégica, este documento adhiere a la comprensión del territorio como un entramado de intereses de una comunidad territorial, percibiéndose como agente de desarrollo local en sí mismo (Vázquez Barquero, 1999), y no como un simple soporte, estático y preexistente. Por otra parte, puede entender que este, el territorio, es el resultado de una historia en la que se ha ido configurando el entorno institucional, económico y organizativo, lo que le da una identidad propia y le permite dar respuestas estratégicas a los desafíos de la globalización.

En síntesis, la problemática no solo se circunscribe a producir un Plan Estratégico de Desarrollo que genere lineamientos de actuación y guíe la toma de decisiones, favoreciendo la inversión estratégicas, eficiente y efectiva, también debe proveer lineamientos que procuren la mejora sostenida de la productividad y competitividad de la industria náutica local, de forma inclusiva, participativa y estratégica, redefiniendo caminos cuando así se requiera.

Una de las cuestiones que quedó en evidencia tras el trabajo de campo realizado con los actores clave del mundo náutico, es la existencia de una débil relación entre estos, frágil y discontinua entre los pertenecientes a un mismo sector, y casi inexistente entre actores de sectores distintos.

## OBJETIVO GENERAL

El presente informe, correspondiente a la etapa 2, tiene por objetivo general el diseñar, definir y proponer un Plan Estratégico de Desarrollo Náutico para la Región de Los Ríos, PEDN, estructurado en lineamientos, programas y proyectos, que busquen generar conciencia de las potencialidades y posibilidades del sector náutico regional,

orientando la toma de decisiones de los sectores públicos y privados para impulsar la actividad náutica. Cuyo fin último es el potenciar la actividad náutica, favoreciendo su desarrollo de manera ambientalmente sostenible, socialmente inclusiva y económicamente equitativa.

## OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Desde una mirada construida desde lo específico, los objetivos son:

- Potenciar el desarrollo de una red turística náutica, priorizando especialmente aquellos sectores económicamente rezagados dentro de la región, tomando tanto las instalaciones existentes como proponiendo nuevas.
- Promover la expansión de una industria náutica diversificada y clusterizada, con un ambiente dinámico, innovador y creativo
- Incentivar el deporte náutico de alto rendimiento y masificar el amateur, especialmente en las primeras edades
- Definir en términos geográficos la localización espacial de infraestructuras náuticas, según requerimientos y zonas estratégicas, tomando en cuenta tanto el sector turismo, industria y deporte, dinamizando las actividades náuticas específicas y de convergencia
- Diseñar un conjunto de actuaciones, acordes a las características definidas para cada lineamiento estratégico de actuación, sus programas y proyectos

- Diseñar y proponer estrategias y cursos de acción coherentes con los lineamientos propuestos, cuya operatividad se implemente desde la definición de programas, y estos a su vez se constituyan a partir de proyectos

La instrumentación de las estrategias de desarrollo local requiere que los agentes se apoyen en redes formales e informales, al tiempo que las instituciones y las organizaciones tiendan a ser más flexibles y receptivas a los cambios que significa la implementación del Plan. Una de las acciones dominantes en el Plan Estratégico de Desarrollo Náutico, es impulsar aquellas formas de cooperación entre actores que estimulen un clima emprendedor, no se ha de olvidar que la innovación se concibe como un proceso fruto de la interacción entre actores.

Por tanto, la implementación del plan de actuación, como la creación y difusión de innovaciones que precipiten de este, dependerá de la organización del territorio, de la interacción de los agentes, de las dinámicas de aprendizaje y, por tanto, de la propia historia local

## Enfoque metodológico

Según consta en el punto 2.4 de la oferta técnica presentada por LEU-UBB, Metodología Elaboración del Plan Estratégico de Desarrollo Náutico Regional, “... se procederá a la elaboración del Plan de Desarrollo Náutico Regional, tomando en cuenta la necesaria articulación con las políticas e instrumentos públicos relacionados, así como la integración de las actividades náuticas a las actividades productivas y destinos turísticos consolidados a nivel regional, promoviendo un desarrollo local imbricados con la estructura urbana y turística más cercana, generando propuestas de desarrollo urbano y territorial integrales”.

En el mismo punto se establece que El Plan Estratégico de Desarrollo Náutico, deberá contener a lo menos, los siguientes puntos:

- Esquema de Estructuración regional de la actividad náutica
- Imagen Objetivo regional que establezca una mirada competitiva frente al mercado global del sector Náutico nacional e internacional
- Plan de Puesta en Valor de los atributos regionales en el contexto del desarrollo estratégico para el ámbito del Turismo y de la Navegación
- Planes de Desarrollo local para cada nodo náutico de desarrollo prioritario, desarrollando conceptualmente circuitos turísticos que los integren con otros atractivos del territorio próximo y la región.
- Cartografías temáticas y planimetrías de las distintas escalas de análisis y propuestas (regional, intercomunal y comunal, y local)

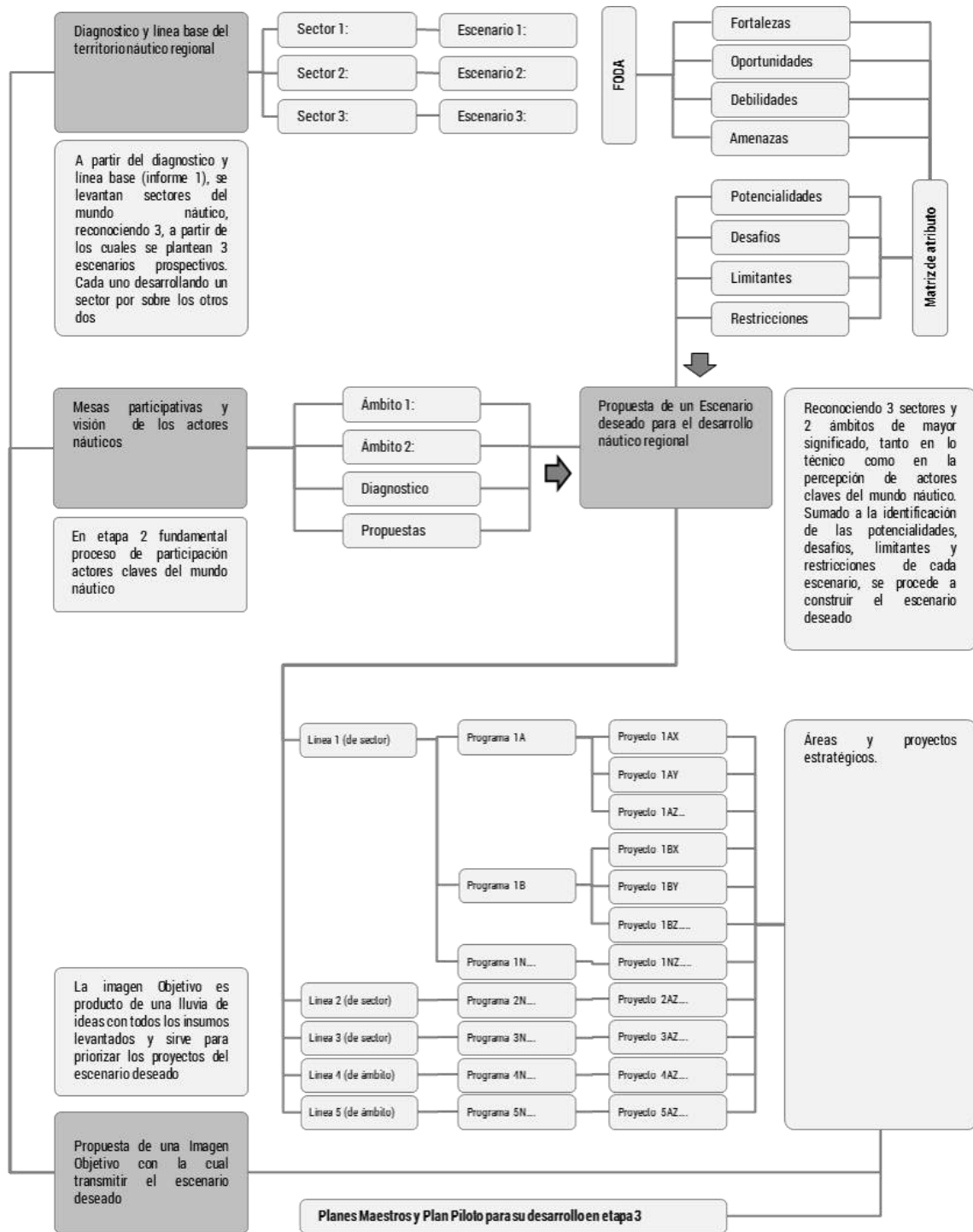
De este modo, y con la línea base del territorio náutico regional desarrollada en la etapa 1, se identificaron tres sectores relevantes de la actividad náutica local (turismo, industria y servicios, y deportes náuticos), para a partir de cada una construir un escenario prospectivo que valore esa actividad por sobre la otras dos, identificando

fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas de dicha situación. Una vez desarrollado el FODA, se procede a definir la matriz de atributo del escenario prospectivo, dando cuenta de las potencialidades, desafíos, limitantes y restricciones de este.

En un segundo paso metodológico, y a partir de las cartografías de actores relevantes del sector náutico elaboradas en etapa 1, se realizaron mesas territoriales participativas, invitando a actores considerados claves del mundo náutico local, quienes revelaron su visión respecto del desarrollo náutico, tanto actual como proyectado. Para la primera cuestión, es decir, el desarrollo náutico actual, se desarrolló una estrategia diagnóstica denominada Diagrama de Venn, con la cual se pudo identificar a partir de los propios participantes, los actores, organizaciones e instituciones consideradas claves para el desarrollo náutico, su jerarquía y actual nivel de participación-relación. Para lo segundo o mirada prospectiva, se generaron grupos focales, los cuales estaban combinados a dar una batería de proyectos que consideraran estratégicos para el desarrollo náutico local.

Con ambos insumos sobre la mesa, es decir, tanto los técnicos levantados a través de los escenarios prospectivos, como los ciudadanos a través de los Diagramas de Venn y cartera de proyectos priorizados, se construyó un escenario deseado, reconociendo los tres sectores relevantes previamente identificados y 2 ámbitos que en forma transversal y de consenso fueron priorizados por los actores convocados, medioambiente y cultura.

Con estas cinco líneas de actuación ya definidas (turismo, industria y servicios, deporte, medioambiente y cultura náutica), se fueron construyendo los programas que sustentarán las líneas, y los proyectos que le dan operatividad a los programas.



**DIAGRAMA 1: CUADRO METODOLÓGICO**

Fuente: Elaboración propia

Si bien el escenario deseado es una hipótesis plausible, los planes de actuación necesariamente deben priorizar los recursos y las actuaciones. Por

otra parte los escenarios deseados deben ser transmitidos en forma clara al resto de la población a fin de generar simpatía e identificación para con

ellos, esto es fundamental para su concreción, cada actor debe sentirse incluido y llamado a participar, incluir más que excluir es la consigna. Según la literatura especializada, esto se lograría con la construcción de una imagen objetivo, la cual trasmite, prioriza, dirige y da un marco de actuación.

Así, y teniendo en cuenta lo dicho, se generó a partir del insumo técnico y de los procesos participativos, una lluvia de ideas en conjunto con todos los especialistas, con el fin de levantar una imagen objetivo que diera al escenario deseado prioridades y proyectos estratégicos.

Los planes estratégicos incluyen, normalmente, acciones de marketing urbano dirigidas a definir, formar y desarrollar la identidad y la imagen del territorio en cuestión. El posicionamiento territorial es un objetivo clave en la estrategia, que se alcanza mediante acciones de comunicación y promoción que pretenden hacer coincidir la percepción que tienen de la ciudad o territorio los demás con la imagen que se desea dar. La imagen debe recoger el conjunto de características que definen la identidad local (recursos, potencial de desarrollo, capacidad de innovación, centralidad económica y espacial,

infraestructura, símbolos) y los mensajes de comunicación deben ser operativos y bien dirigidos al público objetivo.

La imagen percibida sobre un destino cuyos elementos son de carácter objetivo, suele ser heterogénea, dejando en evidencia la naturaleza subjetiva de esa representación. Esto se vuelve relevante, cuando surge la necesidad de posicionar y diferenciar destinos. La imagen percibida es en parte construida por la representación mental de las creencias, sentimientos e impresión global del individuo sobre un destino (Baloglu & McCleary, 1999). La relevancia de la imagen en el desarrollo de un lugar se evidencia en la cantidad de estudios que han abordado esta cuestión en el último tiempo (Gartner & Shen, 1992; Chen & Hsu, 2000; Tapachai & Waryszak, 2000; Chen, 2001; Fakeye & Crompton, 1991; Walmsley & Young, 1998; Beerli & Martín, 2004b).

Finalmente, y a modo de corolario de todo el proceso metodológico, se establecieron una serie de áreas y proyectos estratégicos, definiendo Planes Maestros y proponiendo dentro de estos, el Plan Piloto a desarrollar.

## Estructura del documento

El documento, informe nº 2, se estructura a partir de 3 capítulos y una introducción. En la introducción se expone en forma sucinta cual es la problemática a abordar y los objetivos que en relación a esto persigue el informe, es decir, plantea algunos puntos de vista y conceptos que definen una postura inicial respecto del desarrollo del documento. La

introducción prosigue dando cuenta del enfoque metodológico con el cual se aborda la construcción del Plan Estratégico de Desarrollo Náutico Regional, y como comparece en esto, el trabajo del informe 1, el trabajo participativo de los actores locales y de los técnicos detrás de este informe. Se finaliza este acápite, exponiendo la estructura del documento.



**DIAGRAMA 2: ESTRUCTURA INFORME N° 2**

Fuente: elaboración propia

El primer capítulo, es un resumen ejecutivo que revisita algunos de los principales resultados del informe 1, esto se considera relevante por cuanto define cuestiones fundamentales como por ejemplo, los escenarios prospectivos. De este modo el acápite se constituye de tres apartados; (i) Diagnóstico y línea base del territorio náutico regional; (ii) Análisis; de las Sub-cuencas a los espacios geográficos de desarrollo náutico; y (iii) La red náutica regional.

El segundo capítulo, ya se centra tanto en el trabajo de gabinete realizado por el equipo consultor como por el trabajo de terreno levantado para el informe nº2. Este acápite inicia con un apartado dedicado a la construcción de los escenarios prospectivos, definiendo 3; el primero centrado en turismo náutico, el segundo en la industria náutica, y el tercero en el deporte náutico. Identificando en cada caso, primero, las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, para luego establecer las potencialidades, desafíos, limitantes y restricciones.

Un insumo fundamental de esta etapa de la consultoría, es lo que ocupa el segundo apartado del capítulo, denominado Mesas participativas y

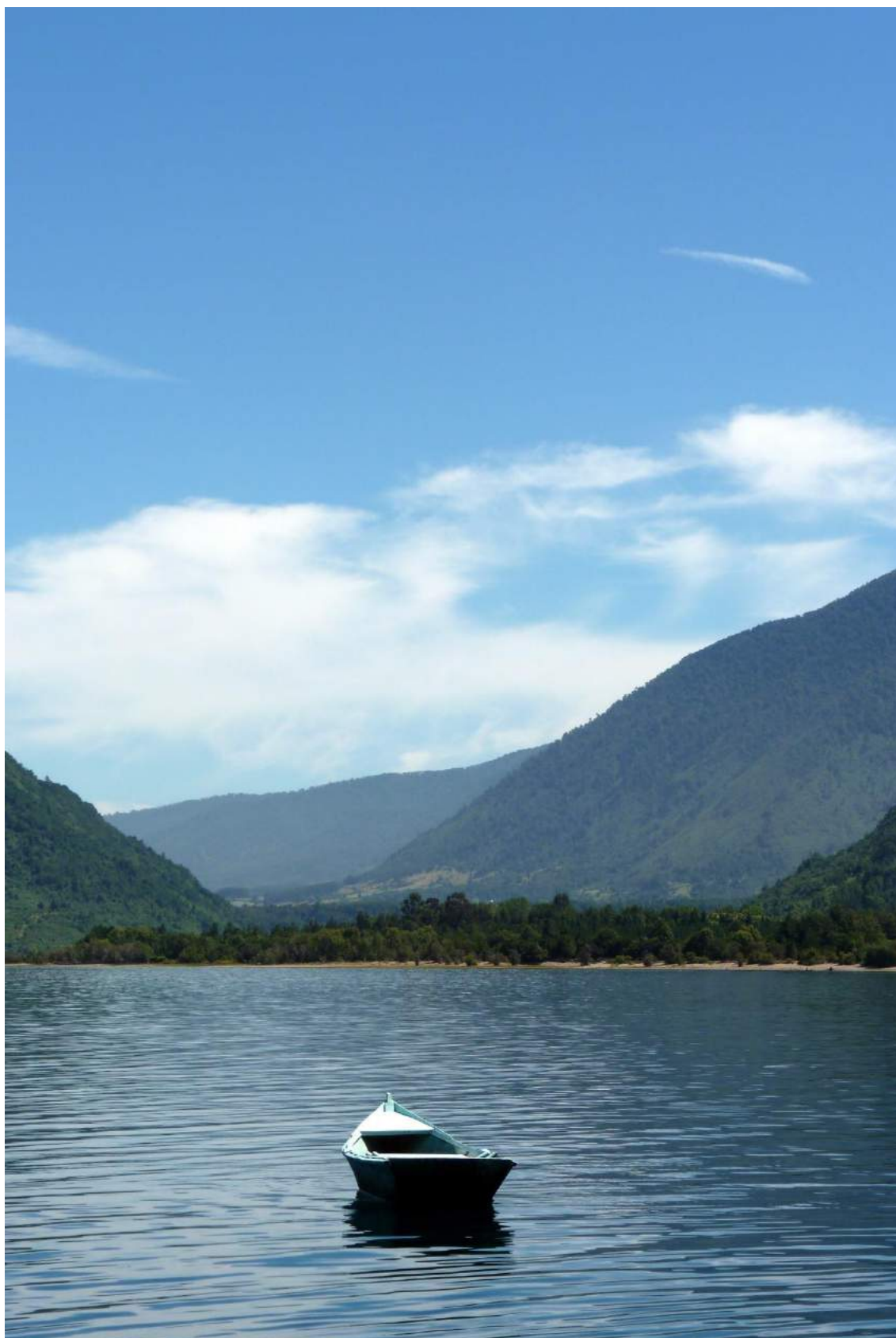
visión de los actores náuticos, aquí se presentan los resultados de dos metodologías; Diagrama de Venn y Grupos focales. Mientras lo primero permitió dar cuenta de la visión que tenían los actores clave del mundo náutico, sobre el mundo náutico y su funcionamiento, el segundo permitió establecer una serie de consensos sobre los proyectos definidos como claves para el desarrollo náutico, de aquí surgieron dos ámbitos que no habían sido vistos con la claridad que se dio en esta instancia, estos son la cultura y el medioambiente.

El capítulo 2 cierra con la construcción del escenario deseado, proponiendo una serie de líneas, programas y proyectos como parte de un Plan de actuación cuya consecución es precisamente el levantar el escenario deseado.

El tercer y último capítulo se avoca a la imagen objetivo, explicitando su construcción y las estratégicas para su consecución. Así también se da espacio para explicar sus áreas estratégicas y proyectos estratégicos. El acápite finaliza dando cuenta de los planes maestros detonantes, cuáles de ellos se propone desarrollar y dentro de estos, cuál sería el Plan piloto.

**ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO NÁUTICO**

Estudio de caracterización y formento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos



## CAPITULO 1

# PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO NÁUTICO REGIONAL

*El siguiente capítulo tiene como finalidad, mostrar los métodos y mecanismos utilizados para construir un plan estratégico para el desarrollo náutico regional, que son argumentos técnicos para definir más mejores propuestas que puedan apalancar a la actividad náutica en la región.*

*Por un lado y con lo ya revisado, se procederá al analizar cada sector reconocido por su relevancia en el territorio y por otro se dará lugar a mostrar las visiones de los actores relevantes de la náutica regional, pudiendo generar una imagen deseada que contenga diferentes proyectos y lineamientos para alcanzar un desarrollo náutico equilibrado y sostenible.*



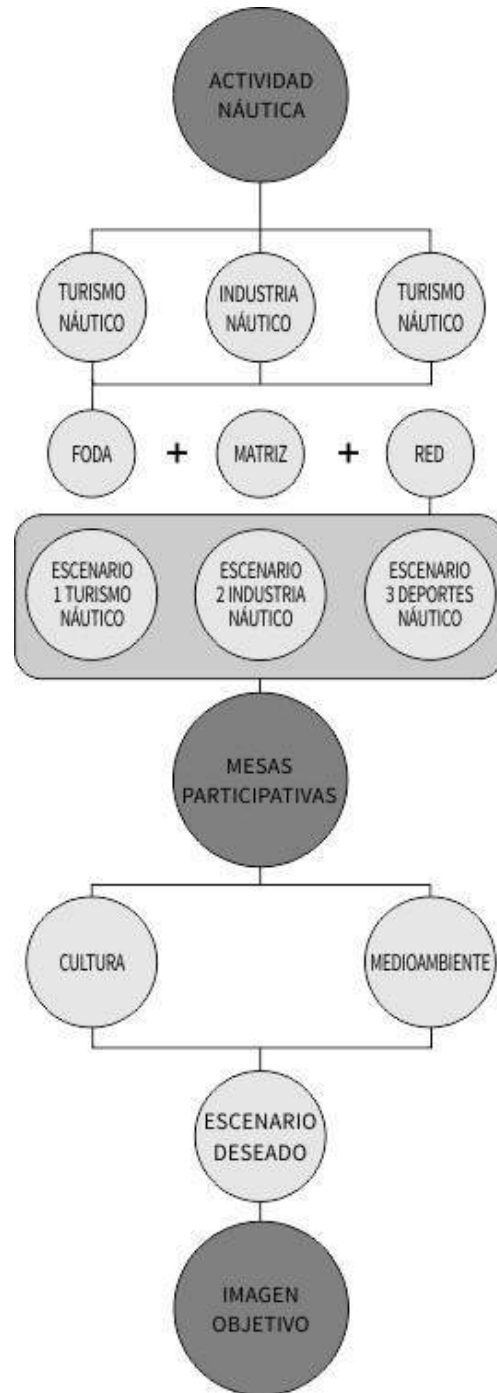
## 1.1. Escenarios prospectivos

Para la elaboración de la estrategia náutica regional para la Región de los Ríos, fue preciso constatar a través de un catastro en terreno y mesas de trabajo con actores relevantes, la existencia de un extenso y heterogéneo mundo náutico en donde los cuerpos de agua son las plataformas de variadas y actividades que se relacionan y complementan con otras actividades del territorio.

La complejidad de caracterización del desarrollo náutico en la Región de los Ríos, fue determinada por la red náutica reconocida previamente, en la cual se determinó que la náutica en la región se compone de varias “líneas de desarrollo” en donde tres de ellas son las que mantiene una constante variabilidad en su desarrollo; el turismo náutico, la industria y servicios náuticos y el deporte náutico, pudiendo generar proyecciones de su desarrollo náutico en la generación de escenarios prospectivos.

Para efectos analíticos, se elaboraron 3 escenarios, de las tres líneas mencionadas, las cuales se procesaron a través de un análisis F.O.D.A. (fortalezas, oportunidades, debilidades, amenazas), para posteriormente generar una matriz de atributos que permitirá visualizar las potencialidades, desafíos, amenazas y limitaciones que cada línea pueda presentar. Con ello se procederá a la caracterización de una eventual red náutica temática, al someter a una nueva caracterización a la red original, variando la jerarquía de los espacios geográficos para el desarrollo náutico, y relevando los que tendrían un mayor desarrollo y lo que quedarían al margen de esta línea de desarrollo náutico.

Las tres miradas anteriores deberán complementarse y sobreponerse a las adversidades que la estrategia demande, pudiendo generar un “escenario deseado” que sea un eje a seguir para el fomento del desarrollo náutico de la región de los Ríos.



**DIAGRAMA 3: CONSTRUCCIÓN DE ESCENARIO PROSPECTIVO**

Fuente: Elaboración propia

El catastro en terreno y la información cruzada estratégicamente permitieron caracterizar a la Región de los Ríos en 12 polos náuticos definidos como EGDN en los cuales se definieron algunas variables que le otorgaban consolidación y determinaban la tendencia náutica de dicho espacio, complementando con los atractivos, y equipamientos existentes.

Por un lado, se pudo reconocer que ciertas actividades náuticas eran constantes en varios polos reconocidos o bien daban una singularidad a cierto espacio a través de su presencia en el territorio náutico. Y por otro lado la constante aparición de actores relevantes que provenían de una misma línea, determinaron que el desarrollo de las actividades náuticas en la región se debía a su presencia en las localidades con bordes de agua

Considerando lo ya evaluado y reconocido en la parte 1, se determinó que las actividades del Turismo náutico, los deportes Náuticos y la actividad de la industria y los servicios náuticos, conforman a las principales actividades presentes en el territorio náutico de la región.

Si bien se puede determinar que algunas de estas actividades están más consolidadas en algunos polos, son más bien actividades frecuentes en el acontecer de los EGDN reconocidos, los cuales pueden a través de estas actividades marcar una tendencia, que puede repercutir en la comunidad, transformándose en actividades representativas de cada polo.

Este reconocimiento trascendental para el desarrollo de una estrategia; al valorizar las actividades vigentes, puede repercutir en una mayor aceptación de los proyectos a definir para potenciar la actividad y ser parte de una idiosincrasia regional que se identifica a través de las actividades náuticas

Estas se pueden definir como “líneas de desarrollo” que permitan con ellas evaluar y analizar el territorio náutico regional que permitan caracterizar el territorio en función de los niveles de consolidación según estas líneas de desarrollo.

### 1.1.1. Escenario 1: La expansión de turismo náutico

Este escenario plantea un desarrollo sobresaliente del turismo de intereses especiales, concretamente enfocado en el turismo náutico, y como se centra el desarrollo de la actividad en la consolidación de la región como un territorio náutico.

El reconocimiento de la región como un destino turístico significativo, especialmente debido a sus cauces y cuerpos de agua, son una plataforma idónea para potenciar al turismo náutico y su complemento con otras actividades turística presentes en la región.

El sustento histórico náutico, la extensión del territorio navegable, las riquezas naturales y la alta presencia de operadores turísticos sobre el territorio, son capitalizadas como ejes principales del desarrollo turístico náutico, aumentando las relaciones entre los actores turísticos más relevantes y ampliando las ofertas náuticas y mejorando su calidad, procurando un desarrollo sostenible de la actividad, que resguarde el recurso turístico.



**FOTOGRAFÍA 1: BALNEARIO PANGUIPULLI**

Fuente: Elaboración propia

ESCENARIO 1: EXPANSIÓN TURÍSTICO NÁUTICO • ANÁLISIS FODA • **FORTALEZAS**

TURISMO NÁUTICO	INDUSTRIA Y SERVICIOS NÁUTICOS		DEPORTE NÁUTICO
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS

**ECONÓMICO**

- Presencia de tiendas deportivas especializadas en Valdivia.
- Operadores turísticos ofrecen actividades deportivas como parte de la oferta turística.
- Complemento de eventos deportivos con actividades turísticas.
- Presencia de Kayak como deporte recreativo de mayor presencia y oferta en la región.

**HÍDRICO-AMBIENTAL**

- Clima presente en la región para el desarrollo deportivo náutico y la organización de eventos.
- Agua dulce para la práctica deportiva en lagos y ríos de la región
- Diversidad de territorios y condiciones geográficas para la práctica deportiva náutica.
- Óptimas condiciones de viento en lagos Panguipulli y Riñihue, ensenada san Juan y río Valdivia, para el desarrollo deportivo de embarcaciones a vela.
- Presencia de buenas olas para el desarrollo del Surf en Mehuín.
- Condición de aguas quietas en Valdivia, Futrono, Panguipulli y Trumao para la práctica y competición de deportes como remo y canotaje.
- Extensa presencia de aguas blancas en río san pedro, desagüe lago Ranco por el río Bueno, río Nilahue, río Fuy, río Enco, río Coñaripe y Pullinque

**SOCIO-CULTURAL**

- Desarrollo de deporte náutico de alto nivel por deportistas de remo.
- Presencia significativa de tradicionales clubes de remo en Valdivia.
- Presencia de instituciones de educación superior en Valdivia con inclusión en el deporte náutico.
- Presencia de población escolar en localidades urbanas
- Actores náuticos privados organizan actividades deportivas de competición nacional.
- Alto nivel de competidores del remo a nivel internacional y con logros en competiciones panamericanas.
- Panguipulli con presencia de clubes y organizaciones deportivas.
- Deporte náutico como actividad protagonista de festividades en la región.

**NORMATIVO-INDICATIVO**

- Presencia de canchas y zonas para la práctica deportiva del remo y la vela en Valdivia y Corral.
- Organizaciones deportivas se rigen a través de institucionalidad pública y la armada de Chile.
- Deporte náutico recreativo (Kayak) como parte de programas de varano en comunas con espacios náuticos navegables.
- ERD propone una política regional del deporte.
- Presencia del CAR náutico como infraestructura de soporte para la actividad deportiva de alto rendimiento.
- Se sustentan de la infraestructura pública existente
- Clubes de remo cuentan con muelles especiales para abordar la actividad.

**INFRAESTRUCTURAL**

- Presencia del CAR náutico como infraestructura de soporte para la actividad deportiva de alto rendimiento.
- Se sustentan de la infraestructura pública existente
- Clubes de remo cuentan con muelles especiales para abordar la actividad.

**ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO NÁUTICO**

Estudio de caracterización y formento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos

ESCENARIO 1: EXPANSIÓN TURÍSTICO NÁUTICO • ANÁLISIS FODA • **OPORTUNIDADES**

TURISMO NÁUTICO	INDUSTRIA Y SERVICIOS NÁUTICOS	DEPORTE NÁUTICO	
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
<p><b>ECONÓMICO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Proyectar el turismo náutico regional.</li> <li>-Fortalecer la diversificación de la oferta turística náutica.</li> <li>-Consolidar los destinos de turismo deportivo náutico.</li> <li>-Consolidar los centros urbanos como soporte de la actividad turístico náutico.</li> <li>-Ampliar la complementariedad de las actividades náuticas con otras actividades turísticas</li> <li>-Profundizar la marca ciudad en relación a sus cuerpos y cauces de agua.</li> <li>-Generar espacios para fomentar la condición creativa e innovadora del empresariado turístico náutico.</li> <li>-Transporte náutico como propulsor del turismo en localidades alejadas.</li> <li>-Generar cadenas de valor en torno a los atractivos náuticos.</li> <li>-Actividad económica como atractivo turístico (astilleros).</li> <li>-Diversificación económica de las caletas de pescadores.</li> <li>-Consolidación de las rutas turístico náuticas de la región de los ríos.</li> <li>-Poner en valor circuitos náuticos productivo-identitario.</li> <li>-Formalizar y capacitar operadores locales fuera de Valdivia.</li> <li>-Expandir los recorridos turísticos a través de la red fluvial en Valdivia.</li> </ul>			
<p><b>HÍDRICO-AMBIENTAL</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Puesta en valor de los bordes de agua, ribereños, lacustre y marítimos.</li> <li>-Condiciones óptimas para la recalada de yates en agua dulce.</li> <li>-Valorizar los distintos ecosistemas de la región vinculados a lo náutico. (lacustres, ribereños y marítimos)</li> <li>-Utilizar la abundante fuente de energías renovables presentes en la región</li> <li>-Vincular áreas naturales atractivas (protegidas) con los destinos náuticos presentes en la región.</li> </ul>			
<p><b>SOCIO-CULTURAL</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Poner en valor la historia náutica de la región como atractivo turístico.</li> <li>-Complemento con atractivos turísticos potenciales aledañas a lo náutico</li> <li>-Actividades deportivas náuticas como atracción turística</li> <li>-Puesta en valor de actividad náutica productiva identitaria.</li> <li>-Consolidación de Trumao como recorrido turístico náutico de carácter histórico.</li> <li>-Puesta en valor del carácter identitario de caletas de pescadores.</li> <li>-Posicionar a Valdivia como punto de recalada dentro de la red global para el turismo de cruceros.</li> <li>-Expandir redes comunitarias y capital social en torno a lo náutico.</li> <li>-Actividad turística náutica posibilita fomentar la identidad náutica regional.</li> <li>-Presencia de cuerpos y cauces de agua puede ser potentes agentes de diersificación social del territorio.</li> <li>-Presencia de cuerpos de agua atraen “vecinos ilustres” que fomentan la actividad turística en el territorio.</li> <li>-Crear espacios de interacción entre población local y el turista.</li> <li>-Poner en valor circuitos históricos náutico-productivo como atractivo turístico</li> </ul>			
<p><b>NORMATIVO-INDICATIVO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Calles o proyecciones de estas que pueden alcanzar espacios de borde navegables</li> <li>-Valorización de bordes de río urbanos con fachadas atractivas hacia los cursos navegables.</li> <li>-Posicionar a la región como líder en temas vinculados a lo regulación de la actividad turística náutica.</li> <li>-Plan piloto de ordenamiento paisajístico de los borde de agua para el fomento de la actividad turística.</li> <li>-Reconocimiento del turismo náutico como importante línea de desarrollo por la ERD.</li> </ul>			
<p><b>INFRAESTRUCTURAL</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Oportunidad de consolidación de nuevos destinos náuticos a través de la infraestructura náutica publica.</li> <li>-Planes de desarrollo de infraestructura náutica para fomento de la actividad.</li> <li>-Puesta en valor del potencial turístico de un espejo de agua, que se forma a partir de la instalación de una infraestructura de generación energética.</li> <li>-Ampliar le oferta modal de transporte a través de aeródromos cercanos a cuerpos de agua.</li> <li>-Consolidar los puntos de atraque con atractivos turísticos en torno a lo náutico.</li> <li>-Valorizar cursos de agua en torno a circuitos productivo identitarios, para favorecer el turismo y el transporte de pasajeros.</li> <li>-Equipar de infraestructura a la región como polo náutico en relación al pacifico sur.</li> <li>-Consolidación y expansión de los destinos náuticos establecidos.</li> <li>-La infraestructura náutica como elemento identitario local.</li> <li>-Extensión de red Interlagos facilita la conectividad y amplía la oferta turística en las cuencas lacustres de la región.</li> </ul>			

ESCENARIO 1: EXPANSIÓN TURÍSTICO NÁUTICO • ANÁLISIS FODA • **DEBILIDADES**

<b>TURISMO NÁUTICO</b>	INDUSTRIA Y SERVICIOS NÁUTICOS	DEPORTE NÁUTICO	
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	<b>DEBILIDADES</b>	AMENAZAS

**ECONÓMICO**

- Poca difusión de la oferta turística específica en lo náutico.
- Informalidad de operadores turísticos del rubro náutico en Panguipulli y Futrono.
- Estacionalidad del turismo náutico
- Falta de coordinación de los actores del rubro náutico.
- Carencia de un espacio estable de coordinación de los actores.
- Actores productivos de carácter identitario, no han considerado su potencial turístico.
- Fuerte centralismo de operadores turísticos en Valdivia.
- No existen estudios actualizados del impacto económico de la actividad náutica en las ciudades.
- Monopolio de la oferta turística fluvial en Valdivia.
- Descoordinación e insuficiencia en la oferta diversificada para el soporte del turismo de cruceros.
- No hay interacción entre operadores y proyectos de embalse, para el aprovechamiento de recurso hídrico generado

**HÍDRICO-AMBIENTAL**

- Poca valoración del patrimonio náutico regional
- Daño ambiental en espacios navegables por embarcaciones en obsolescencia funcional
- Poca cobertura de tratamientos de aguas servidas (cuencas lacustres)
- No existen barreras fitosanitarias
- Deterioro del recurso turístico natural por sobreexplotación del medio ambiente y oferta turística no regulada.

**SOCIO-CULTURAL**

- Falta de coordinación entre actores privados.
- Poca relación entre actores turísticos vinculados a un mismo espacio.
- Poca difusión de la actividad náutica privada desde organismos públicos.
- Conflictividad de usos de los espacios náuticos que perjudican al turismo.
- Pérdida de la tradición del turismo náutico en Valdivia.
- Privatización de bordes de agua.

**NORMATIVO-INDICATIVO**

- Falta de relación de entes ligados al turismo náutico con los organismos públicos
- Sistema de solicitud concesiones muy extenso y burocrático
- Desregulación de espacios náuticos de múltiple uso.
- Falta enfoque náutico en los instrumentos indicativos de escala regional y comunal.
- Actividades productivas que hacen uso del borde de agua no presenta regulación de su impacto paisajístico.
- Falta regulación de la presencia de infraestructura pública en los bordes de agua.
- No hay una política de fomento a la generación de cadenas de valores en torno a la actividad turística náutica.
- Burocracia instaurada para hacer uso de una amarra pública en localidades con borde de agua navegable.

**INFRAESTRUCTURAL**

- Accesibilidad a los cuerpos de agua de manera pública
- Desconocimiento de rutas habilitadas para tránsito de embarcaciones deportivas y turísticas
- Estado de la infraestructura náutica pública en la región
- Falta de señalización hacia bajadas de uso público
- Falta de un plan de reconversión de la oferta turística de acuerdo a la intervención de un proyecto energético en el territorio.
- No existe infraestructura de soporte para recibir turismo de cruceros.

## ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO NÁUTICO

Estudio de caracterización y formento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos

### ESCENARIO 1: EXPANSIÓN TURÍSTICO NÁUTICO • ANÁLISIS FODA • AMENAZAS

TURISMO NÁUTICO		INDUSTRIA Y SERVICIOS NÁUTICOS		DEPORTE NÁUTICO	
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES		AMENAZAS	

#### ECONÓMICO

- Pérdida de los atractivos turísticos náuticos.
- Generación de monopolios en la oferta turística náutica.
- Pérdida del recurso turístico por expansión urbana hacia bordes de agua
- Pérdida del recurso turístico náutico por sobre explotación turística.
- Expansión industrial no regulada en los borde de agua.
- Privatización de los bordes de agua.

#### HÍDRICO-AMBIENTAL

- Clima adverso para los cursos navegables
- Riesgos naturales en el territorio regional
- Estado cambiante de las mareas para la visita de algunos sectores turísticos
- Proyectos hidroeléctricos alteran espacios navegables
- Instalación de industrias y riesgos antrópicos en espacios en relación a áreas navegables
- Pérdida del recurso turístico náutico por contaminación de las agua servidas.
- Presencia de didymo u otras plagas en los cuerpos de agua.
- Geografía de difícil acceso que dificulte el desarrollo de infraestructura turística para soporte de la actividad.

#### SOCIO-CULTURAL

- Pérdida de una actividad náutica productivas identitaria.
- Falta de valorización del patrimonio náutico regional desde la entidad pública.
- Desinterés social del turismo náutico por la falta de evolución de la oferta.
- Desinterés social por el uso y recuperación de los bordes de agua.

#### NORMATIVO-INDICATIVO

- Desregulación de la oferta turística ligada a lo náutico por falta de fiscalización.
- Restricciones de uso de los espacios náuticos para actividades turística y deportivas
- Falta de consideración de la actividad turística náutica en la planificación comunal.
- Espacios de borde no relevados como zonas que favorezcan el turismo por los instrumentos reguladores

#### INFRAESTRUCTURAL

- Carencia de bajadas públicas con infraestructura
- Daño del paisaje turístico por infraestructura mal mantenida por parte de organismos públicos.
- Infraestructura de transporte para localidades fluviales sin capacidad de amarres para soportar embarcaciones turísticas.

ESCENARIO 1: EXPANSIÓN TURÍSTICO NÁUTICO • MATRIZ DE ATRIBUTOS SEGÚN FODA • **POTENCIALIDADES**

TURISMO NÁUTICO		
OPORTUNIDADES	FORTALEZAS	POTENCIALIDAD
Proyectar el turismo náutico mediante una asociación estratégicas público privadas.	Presencia de operadores de Turismo náutico con oferta diversificada	Proyectar el turismo náutico mediante una asociación estratégica público-privada, fomenta la presencia de operadores de turismo náutico con oferta diversificada.
Consolidar los centros urbanos como soporte de la actividad turístico náutico.	Centros urbanos con buena dotación de equipamientos para el soporte de la actividad turística.	Consolidar los centros urbanos como soporte de la actividad turístico náutico, fortaleciendo esta condición.
Poner en valor la historia náutica de la región como atractivo turístico.	Tradición del turismo náutico en Valdivia.	Valorizar la historia náutica de la región como atractivo turístico, fomentando su tradición náutica.
Complemento con atractivos turísticos potenciales aledaños a lo náutico	Atractivos naturales protegidos, cercanos a territorios náuticos, tales como santuarios de la naturaleza, parques nacionales y reservas.	Complementar los atractivos turísticos aledaños a lo náutico, ampliando la oferta con atractivos naturales protegidos, cercanos a territorios náuticos, tales como santuarios de la naturaleza, parques nacionales y reservas.
Valorizar los distintos ecosistemas de la región vinculados a lo náutico. (lacustres, ribereños y marítimos).	Reconocimiento de la región como un destino turístico significativo, especialmente debido a sus cauces y cuerpos de agua.	Valorizar los distintos ecosistemas de la región vinculados a lo náutico. Potenciando a la región como un destino turístico náutico significativo.
Concretar las vialidades públicas que conectan los bordes de agua navegables.	Zonas en PRC que buscan preservar los usos de suelo en favor de bordes públicos y aptos para el esparcimiento y goce de los cuerpos de agua.	Concretar las vialidades públicas que conectan los bordes de agua navegables. Potenciando las zonas de uso público definidas por normativas.
Valorización de bordes de río urbanos con fachadas atractivas hacia los cursos navegables.	Reconocimiento de zonas típicas aledañas a lo náutico.	Valorizar de bordes de río urbanos con fachadas atractivas hacia los cursos navegables. posibilita una mejor relación hacia las zonas típicas reconocidas.
Consolidar los destinos para turismo deportivo en relación a lo náutico.	Presencia de Infraestructura pública de administración municipal.	Consolidar los destinos para el turismo deportivo en relación a lo náutico, precipita la presencia de Infraestructura pública de administración municipal.
Generar espacios para fomentar la condición creativa e innovadora del empresariado.	Significativa empleabilidad en torno al turismo náutico en la región.	Generar espacios para fomentar la condición creativa e innovadora del empresariado náutico, promueve la empleabilidad en torno al turismo.
Generar cadenas de valor en torno a los atractivos náuticos.	Empresarios turísticos creativos e innovadores.	Generar cadenas de valor en torno a los atractivos náuticos, potencia la creatividad e innovación del empresariado.
Valorizar cursos de agua en torno a circuitos productivo identitarios, para favorecer el turismo y el transporte de pasajeros.	La náutica como complemento para otras actividades turísticas.	Valorizar de cursos de agua en torno a circuitos productivo identitarios, potencia la actividad náutica como complemento para otros atractivos.



**ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO NÁUTICO**

Estudio de caracterización y formento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos

ESCENARIO 1: EXPANSIÓN TURÍSTICO NÁUTICO • MATRIZ DE ATRIBUTOS SEGÚN FODA • **POTENCIALIDADES**

TURISMO NÁUTICO				
OPORTUNIDADES	FORTALEZAS	POTENCIALIDAD		
Planes de desarrollo de infraestructura náutica para fomento de la actividad.	+	Existencia de Espacios públicos de borde en relación a áreas navegables.	=	Definir planes de desarrollo de infraestructura náutica fomenta la generación de espacios públicos en relación a áreas navegables.
Tiendas náuticas como entidad promotora de la actividad turística náutica.	+	La náutica como complemento para otras actividades turísticas.	=	Promover la actividad turística a través de tiendas náuticas, fomenta su complemento para otras actividades.
Transporte náutico como propulsor del turismo en localidades alejadas.	+	Presencia de Infraestructura pública de administración municipal	=	Fomentar el transporte náutico como propulsor del turismo, fortalece la Infraestructura pública de administración municipal.
Poner en valor la historia náutica de la región como atractivo turístico.	+	Fuerte arraigo identitario hacia los cuerpos de agua.	=	Valorizar la historia náutica de la región como atractivo turístico, propicia un fuerte arraigo identitario hacia los cuerpos de agua.
Valorizar los distintos ecosistemas de la región vinculados a lo náutico. (lacustres, ribereños y marítimos).	+	Existen 3 ZOIT en la región.	=	Valorizar los distintos ecosistemas de la región fortalece a las 3 ZOIT para fomento del turismo.
Poner en valor circuitos náuticos productivo-identitario.	+	Actividad productiva artesanal con arraigo histórico de carácter identitario. (astilleros artesanales y pesca artesanal)	=	Valorizar circuitos náuticos productivo-identitario, fortalecen la actividad productiva artesanal con arraigo histórico.
Posicionar a la región como líder en temas vinculados a lo regulación de la actividad turística náutica	+	Ubicación estratégica como entrada desde el pacífico sur hacia el interior del país.	=	La región como líder en la regulación náutica, fortalece la ubicación estratégica para el turismo náutico.
Posicionar a la región como líder en temas vinculados a lo regulación de la actividad turística náutica.	+	Existe una activa comisión que regula los usos del borde costero en la región.	=	La región como líder en la regulación de la actividad turística náutica, fortalece la labor de la comisión que regula los usos del borde costero en la región.
Vincular áreas naturales atractivas (protegidas) con los destinos náuticos presentes en la región.	+	Existen áreas protegidas por normativa internacional (RAMSAR).	=	Relacionar áreas naturales atractivas (protegidas) con destinos náuticos, potencia la presencia de áreas RAMSAR como atractivo turístico.
Calles o proyecciones de estas que pueden alcanzar espacios de borde navegables.	+	ERD prioriza proyectos de conectividad en función del turismo.	=	Las Calles o proyecciones de estas que pueden alcanzar espacios de borde navegables, facilitan la localización de proyectos de según E.R.D.
Reconocimiento del turismo náutico como importante línea de desarrollo por la ERD.	+	PLADECO de algunas comunas consideran proyectos para fomentar el turismo.	=	Potenciar el turismo náutico según la ERD, fomenta el desarrollo de proyectos náuticos en PLADECOS.
Planes de desarrollo de infraestructura náutica para fomento de la actividad.	+	Existencia de Espacios públicos de borde en relación a áreas navegables	=	Planificar infraestructura náutica, potencia la presencia de espacios públicos de borde en relación a áreas navegables.
Ampliar le oferta modal de transporte a través de aeródromos cercanos a cuerpos de agua.	+	Asociatividad de empresarios privados del rubro del transporte náutico.	=	La alternativa modal de transporte a través de aeródromos, fortalece la conectividad hacia empresarios del rubro del turismo.
Consolidar los puntos de atraque con atractivos turísticos en torno a lo náutico.	+	Huilo-Huilo como importante actor en el territorio para el desarrollo turístico de Panguipulli.	=	Consolidar puntos de atraque con atractivos turísticos en torno a lo náutico, fortalece la presencia actores turísticos relevantes, como Huilo-Huilo.

ESCENARIO 1: EXPANSIÓN TURÍSTICO NÁUTICO • MATRIZ DE ATRIBUTOS SEGÚN FODA • **DESAFÍOS**

TURISMO NÁUTICO		
OPORTUNIDADES	DEBILIDAD	DESAFIOS
Poner en valor la historia náutica de la región como atractivo turístico.	+ Poca valoración del patrimonio náutico regional	= Valorizar la historia náutica como atractivo turístico, fortalecería el patrimonio náutico regional.
Fortalecer la diversificación de la oferta turística náutica.	+ Falta de coordinación entre actores privados	= El fortalecer la diversificación de la oferta turística náutica, disminuiría la Falta de coordinación entre actores privados.
Complemento con atractivos turísticos potenciales aledaños a lo náutico	+ Poca relación entre actores turísticos vinculados a un mismo espacio	= Vincular atractivos turísticos aledaños a lo náutico, fomentaría negocios entre actores turísticos vinculados a un mismo espacio.
Proyectar el turismo náutico regional.	+ Falta de relación de entes ligados al turismo náutico con los organismos públicos.	= Planificar el turismo náutico regional disminuiría la falta de relación de entes ligados al turismo náutico con los organismos públicos.
Generar espacios para fomentar la condición creativa e innovadora del empresariado turístico náutico.	+ Estacionalidad del turismo náutico	= Generación espacios para fomentar creatividad e innovación del empresariado náutico, reduciría estacionalidad del turismo.
Puesta en valor de los bordes de agua, ribereños, lacustre y marítimos.	+ Desregulación de espacios náuticos de múltiple uso	= Valorizar los bordes de agua, ribereños, lacustre y marítimos, posibilita disminuir la desregulación de espacios náuticos de múltiple uso.
Posicionar a la región como líder en temas vinculados a lo regulación de la actividad turística náutica.	+ Falta enfoque náutico en los instrumentos indicativos de escala regional y comunal.	= Establecer a la región como líder en la regulación de la actividades turística náutica, reduciría la falta enfoque náutico en los instrumentos indicativos.
Generar cadenas de valor en torno a los atractivos náuticos.	+ Carencia de un espacio estable de coordinación de los actores.	= Generar cadenas de valor en torno a los atractivos náuticos, podría reducir la carencia de un espacio estable de coordinación de los actores, fortaleciendo al turismo náutico.
Ampliar la complementariedad de las actividades náuticas con otras actividades turísticas.	+ Descoordinación e insuficiencia en la oferta diversificada para el soporte del turismo de cruceros.	= Complementar la actividad náutica con otras actividades turísticas, disminuiría la descoordinación e insuficiencia en la oferta diversificada, para el soporte del turismo de cruceros.
Consolidación de las rutas turística náuticas de la región de los ríos.	+ Poca valoración del patrimonio náutico regional.	= Consolidar las rutas turísticas náuticas regionales, pone en valor el patrimonio náutico regional.
Fortalecer la diversificación de la oferta turística náutica.	+ Monopolio de la oferta turística fluvial en Valdivia.	= Fortalecer la diversificación de la oferta turística náutica, disminuiría el monopolio de la oferta turística fluvial en Valdivia.
Poner en valor circuitos náuticos productivo-identitario.	+ Poca valoración del patrimonio náutico regional	= Valorizar circuitos náuticos productivo-identitario, reduciría la poca valoración del patrimonio náutico regional, beneficiando al turismo náutico.
Valorizar los distintos ecosistemas de la región vinculados a lo náutico. (lacustres, ribereños y marítimos)	+ Deterioro del recurso turístico natural por sobreexplotación del medio ambiente y oferta turística no regulada.	= Valorizar ecosistemas vinculados a lo náutico, reduciría la sobreexplotación del medio ambiente y su oferta no regulada.
Reconocimiento del turismo náutico como importante línea de desarrollo por la ERD.	+ Fuerte centralismo de operadores turísticos en Valdivia.	= El turismo náutico como importante línea de desarrollo según la ERD, reduciría el centralismo de operadores turísticos en Valdivia

**ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO NÁUTICO**

Estudio de caracterización y formento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos

ESCENARIO 1: EXPANSIÓN TURÍSTICO NÁUTICO • MATRIZ DE ATRIBUTOS SEGÚN FODA • **RIESGOS**

TURISMO NÁUTICO		
AMENAZAS	FORTALEZAS	RIESGOS
Falta de valorización del patrimonio náutico regional desde la entidad pública.	Existen 3 ZOIT en la región.	Perdida del patrimonio náutico regional, desfavorece la presencia de 3 ZOIT en la región.
Riesgos naturales en el territorio regional	Presencia de Infraestructura pública de administración municipal.	Riesgos naturales en el territorio regional, restringen la presencia de Infraestructura pública de administración municipal.
Pérdida de los atractivos turísticos náuticos.	Fuerte arraigo identitario hacia los cuerpos de agua.	Pérdida de los atractivos turísticos náuticos, debilita el arraigo identitario hacia los cuerpos de agua.
Proyectos hidroeléctricos alteran espacios navegables.	Reconocimiento de la región como un destino turístico significativo, especialmente debido a sus cauces y cuerpos de agua.	Los proyectos hidroeléctricos alteran espacios navegables, debilitan a la región como un destino turístico significativo por sus cauces y cuerpos de agua.
Instalación de industrias y riesgos antrópicos en espacios en relación a áreas navegables.	Tradición del turismo náutico en Valdivia.	Instalación de industrias y riesgos antrópicos en espacios navegables, debilitan la tradición del turismo náutico en Valdivia.
Perdida del recurso turístico náutico por contaminación de las aguas servidas.	Puesta en valor de espacios de borde agua; lacustres ribereños y marítimos.	Perdida del recurso turístico náutico por contaminación del agua servida, dificulta valorizar espacios de borde agua.
Estacionalidad del turismo náutico	Reconocimiento de la región como un destino turístico significativo, especialmente debido a sus cauces y cuerpos de agua.	Estacionalidad del turismo náutico puede afectar el reconocimiento regional como un destino turístico significativo.
Perdida del recurso turístico náutico por sobre explotación turística.	Lugares con turismo náutico reconocidos.	Pérdida del recurso turístico náutico por sobre explotación de la oferta, debilita lugares con turismo náutico reconocidos.
Presencia de didymo u otras plagas en los cuerpos de agua.	Pesca recreativa como servicio turístico de alta presencia en zona lacustre de la región.	La presencia de didymo u otras plagas en cuerpos de agua, perjudica pesca recreativa en la región como servicio turístico.
Geografía de difícil acceso que dificulte el desarrollo de infraestructura turística para soporte de la actividad.	Presencia de Infraestructura pública de administración municipal.	Dificultades de accesibilidad por la geografía perjudica la instalación de infraestructura pública.
Perdida de una actividad náutica productiva identitaria.	Actividad productiva artesanal con arraigo histórico de carácter identitario. (astilleros artesanales y pesca artesanal)	La Perdida de una actividad náutica productiva identitaria, perjudica el turismo de la actividad productiva artesanal con arraigo histórico.

ESCENARIO 1: EXPANSIÓN TURÍSTICO NÁUTICO • MATRIZ DE ATRIBUTOS SEGÚN FODA • **LIMITACIONES**

TURISMO NÁUTICO				
AMENAZAS	DEBILIDADES	LIMITACIONES		
Instalación de industrias y riesgos antrópicos en espacios en relación a áreas navegables	+	No existen barreras fitosanitarias	=	Instalación de industrias y riesgos antrópicos en relación a áreas navegables dificulta la actividad turística al carecer de barreras fitosanitarias.
Perdida del recurso turístico náutico por contaminación de las aguas servidas.	+	No existen barreras fitosanitarias	=	Perdida del recurso turístico náutico por contaminación de aguas servidas, limita los espacios turísticos por falta de barreras fitosanitarias.
Presencia de didymo u otras plagas en los cuerpos de agua.	+	Deterioro del recurso turístico natural por sobreexplotación del medio ambiente y oferta turística no regulada.	=	Presencia de didymo u otras plagas en los cuerpos de agua, fomenta deterioro del recurso turístico por sobreexplotación del medio y oferta turística no regulada.
Privatización de los bordes de agua.	+	Accesibilidad a los cuerpos de agua de manera pública	=	La privatización de los bordes de agua perjudica al turismo y restringe la accesibilidad a los cuerpos de agua de manera pública.
Desregulación de la oferta turística ligada a lo náutico por falta de fiscalización.	+	Conflictividad de usos de los espacios náuticos perjudican al turismo.	=	Desregulación de la oferta turística ligada a lo náutico por falta de fiscalización aumenta la conflictividad de usos de los espacios náuticos.
Clima adverso para los cursos navegables.	+	Estacionalidad del turismo náutico	=	Adversidades climáticas para los cursos navegables, demarca la estacionalidad del turismo náutico.
Restricciones de uso de los espacios náuticos para actividades turísticas y deportivas.	+	Burocracia instaurada para hacer uso de una amarra pública en localidades con borde de agua navegable.	=	Restringir actividades turística y deportivas, fomenta la Burocracia instaurada para hacer uso de los bordes.
Perdida del recurso turístico náutico por sobre explotación turística.	+	No hay una política de fomento a la generación de cadenas de valores en torno a la actividad turística náutica.	=	La pérdida del recurso turístico náutico por sobre explotación turística, agudiza la carencia de una política de fomento a cadenas de valores en torno a la actividad turística náutica.
Generación de monopolios en la oferta turística náutica.	+	Falta enfoque náutico en los instrumentos indicativos de escala regional y comunal.	=	La generación de monopolios en la oferta turística, fomenta la falta enfoque náutico en los instrumentos indicativos.
Proyectos hidroeléctricos alteran espacios navegables	+	Falta de un plan de reconversión de la oferta turística de acuerdo a la intervención de un proyecto energético en el territorio.	=	Transformación de espacios navegables por proyectos hidroeléctricos, agudizan carencia de un plan de reconversión de la oferta turística en el territorio.
Desinterés social del turismo náutico por la falta de evolución de la oferta.	+	Monopolio de la oferta turística fluvial en Valdivia.	=	El desinterés social del turismo náutico por la falta de evolución de la oferta, agudiza el monopolio de la oferta turística fluvial en Valdivia.
Desinterés social del turismo náutico por la falta de evolución de la oferta.	+	No hay interacción entre operadores y proyectos de embalse, para el aprovechamiento de recurso hídrico generado.	=	El desinterés social del turismo náutico por la falta de evolución de la oferta, limita el aprovechamiento de recurso hídrico generado por proyectos de embalse.
Espacios de borde no relevados como zonas que favorezcan el turismo por los instrumentos reguladores.	+	Falta regulación de la presencia de infraestructura pública en los bordes de agua.	=	Desregulación normativa de los Espacios de borde, limitan la presencia de infraestructura pública náutica.

La actividad turística náutica se proyecta y establece como uno de los ejes principales de la Región de los Ríos, siendo instaurada en las políticas vigentes e instrumentos indicativos que propician el desarrollo regional, siendo parte esencial de la política regional de turismo. Esta condición se eleva al ser una actividad que puede complementar a la vez variedades de actividades e incluir la actividad náutica como extensión de otros rubros turísticos, aprovechando la amplitud de posibilidades presentes en la región de los ríos. Por un lado la riqueza natural y las áreas protegidas en torno a los cuerpos de agua, logran consolidar sus bordes como

espacios óptimos para la actividad náutica turística, siendo un complemento a los recorridos internos de los parques o reservas y generando nuevos accesos desde los cuerpos de agua, así como también las áreas protegidas de gran valor natural, son aprovechadas por actividades deportivas recreativas, potenciando la labor de los operadores turísticos existentes al ampliar su calidad de servicio y su oferta en el territorio. Por otro lado los atractivos culturales frente a espacios náuticos realzan el turismo con una tendencia educativa al posibilitar gozar de la historia náutica y los atractivos relacionados desde la actividad náutica.



**FOTOGRAFÍA 2: COSTANERA VALDIVIA, MERCADO FLUVIAL**

Fuente: Elaboración propia

La región de los ríos consolida su rol como un territorio reconocido como un destino turístico náutico significativo, condición que se consolida con la activa participación de los actores del turismo náutico constituidos por operadores turísticos, que en labor conjunta con el organismo público, generan instancias de gestión para el fomento e impulso de la actividad turística

A través de establecer estas medidas de coordinación de las gestiones para el desarrollo náutico, basado en una buena relación de los

ámbitos público y privado a través de un modelo de articulación productiva, que facilite y apalanque el vínculo comercial, estratégico y sectorial de la actividad turística, es que la región puede sustentar iniciativas que se hagan cargo de desafíos turísticos a futuro, en vías de generar más oportunidades para operadores que se sustentan de las riquezas naturales y culturales para la actividad. En ellas – y como los aspectos más relevantes a potenciar en la región – se pone en valor la historia náutica como atractivo turístico, fortaleciendo el patrimonio náutico regional y la tradición de la actividad

turística náutica, abriendo una beta antes no explotada y estando fuertemente presente en los principales cuerpos de agua, con una temática histórica que fortaleció la identidad náutica regional desde las bases y así también valorizar los circuitos náuticos productivo-identitario reconocidos en la región.

El turismo náutico se consolida como una actividad presente y constante en el colectivo regional, con la cual la comunidad regional fue adquiriendo una conciencia acerca de su relevancia como actividad económica para el desarrollo de los territorios. Esta condición posibilita gestar un modelo con modernos mecanismos regulatorios de turismo – los que se enmarcan en un periodo de 5 a 6 años para apalancar de mejor manera al turismo náutico en la región, siendo estos incorporados a la política regional de turismo, con el objetivo principal de evitar la pérdida del recurso turístico náutico por sobre explotación turística, estableciendo medidas de sanidad de mejor calidad y un control sobre las plagas que han afectado a las aguas en la región y perjudican al ecosistema, siendo esto implementado a través de asociaciones público privada en los principales polos náuticos presentes y en los accesos vehiculares a la región.

Sin embargo, el desarrollo turístico y las actividades involucradas no logran sobreponerse a las inconveniencias climáticas de la región, lo cual afecta el desarrollo de algunas actividades y limita recorridos, restringiendo el uso de algunas embarcaciones, dada las estrictas condiciones de seguridad impuestas desde la Armada de Chile. Esta condición incide en la expansión de la oferta y marca la estacionalidad del turismo náutica, encasillándolo dentro de las fechas de verano. Esto inhibe la acción de pequeños empresarios a insertar nuevas ofertas que permitan entrar en las cadenas de valor antes establecidas, marcando un monopolio de la oferta a grandes armadores, viéndose afectado el desarrollo de nuevas propuestas para potenciar el turismo sobre el territorio.

Por otro lado, el periodo de mayor auge del turismo – dadas las mejores condiciones climáticas – no

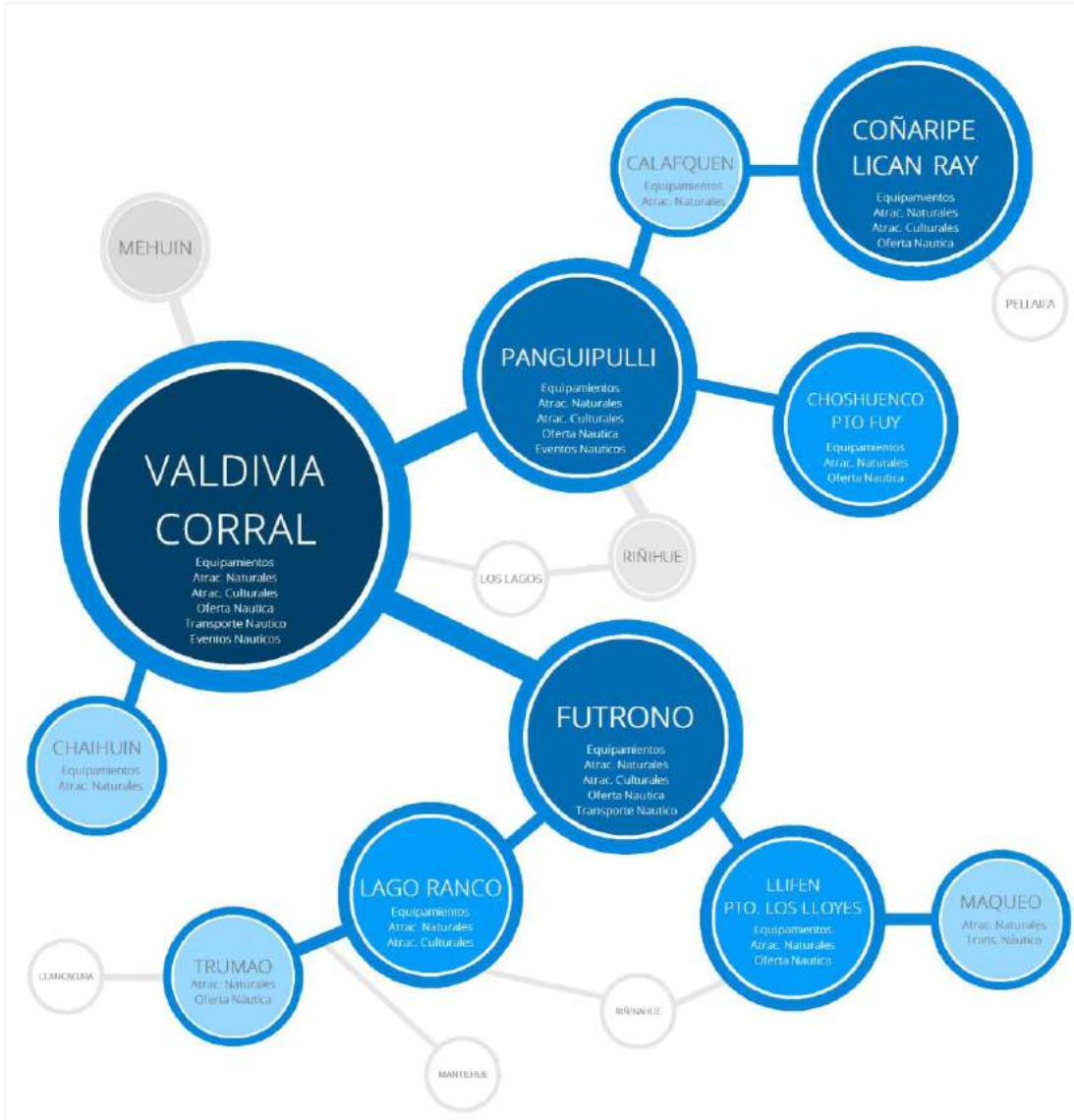
complementan el uso del recurso náutica con otras actividades, siendo la actividad deportiva la más afectada. Los constantes usos de los espacios definidos como canchas deportivas para la práctica del deporte náutico, en las fechas de verano son también espacios de tránsito de los armadores y operadores turísticos, manteniendo un estado de constante conflicto por el uso del recurso náutico.

Así el turismo se distingue como una de las principales actividades económicas de la región, pudiendo reconocerse en los distintos espacios de desarrollo náutico en los cuales se ha apalancado de buena manera al rubro turístico, valorando los atractivos naturales presentes en cada polo y potenciando los servicios de los operadores a través de una efectiva y buena acción de los canales de difusión de las ofertas, desde la entidad pública. Así es el caso de la consolidación de Valdivia como centro de comando control del turismo regional por su amplitud de atractivos, red fluvial consolidada y amplitud de servicios, no obstante la descentralización de la actividad, beneficia a la consolidación del turismo náutico en polos como Panguipulli, Futrono y Coñaripe en el lago Calafquén – acompañado de una estrecha relación entre servicios y operatividad con la localidad de Lican Ray – contando con una oferta diversificada hacia el interior de la región. No obstante, políticas específicas y programas turísticos, potencian los atractivos presentes en localidades no tan consolidadas, relajando un turismo de intereses espaciales en lago Ranco, Choshuenco y Pto. Los Lollés, que consolidan la actividad de un turismo deportivo y para la pesca. Así también la buena difusión de la oferta, expone a polos más pequeños con un buen desempeño de los operadores, sustentado por los estatutos coordinadores y difusores de los servicios, consolidando al turismo náutico más específico en lugares como Trumao, Calafquén, Maqueo y Chaihuín, exponiendo otras relaciones y un contexto más amplio y completo de la actividad turística de la región.

La náutica y el turismo han concatenado en una mayor exposición y consolidación de la región como un espacio preferentemente acuático para el desarrollo turístico, que valoriza su entorno,

propicia relaciones asociativas, diversifica la oferta y resguarda los recursos turísticos en beneficio del desarrollo regional. No obstante mantiene la

estacionalidad y dominio de la oferta por algunos actores de peso.



**DIAGRAMA 4: RED SEGÚN LA EXPANSIÓN DEL TURISMO NÁUTICO**

Fuente: Elaboración propia

### 1.1.2. Escenario 2: Primacía de la industria náutica

En este escenario se plantea a la industria como una de las actividades con un alto posicionamiento en la economía local, siendo un actor relevante del desarrollo regional, reconocido por la comunidad como un importante empleador y de alta presencia y desarrollo en Valdivia.

Se plantea a la industria como un actor significativo y multifacético, con posibilidad de generar asociatividades estratégicas que la reafirmen como un actor relevante en el desarrollo de la náutica regional, siendo reconocida en un mercado internacional.

La alta presencia de la industria naval en Valdivia – de la cual se reconocen variadas escalas – mantiene el alto uso de los espacios náuticos pudiendo a su vez dar cuenta en este escenario de las problemáticas y sinergias (sean positivas o negativas), que se generan en las actividades náuticas que interactúan en un mismo espacio náutico.

Así también la relación de la industria náutica para con el medio ambiente náutico y como se desarrollara la actividad para extenderse hacia toda la región y consolidar a un más el rol de la industria náutica en el desarrollo regional.



**FOTOGRAFÍA 3: CHIPIADORA VALDIVIA**

Fuente: Elaboración propia



ESCENARIO 2: PRIMACÍA DE LA INDUSTRIA NÁUTICA • ANÁLISIS FODA • **FORTALEZAS**

TURISMO NÁUTICO	<b>INDUSTRIA Y SERVICIOS NÁUTICOS</b>	DEPORTE NÁUTICO	
<b>FORTALEZAS</b>	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS

**ECONÓMICO**

- Industria náutica; de gran y pequeña escala.
- Industria náutica diversificada marcada por la presencia de astilleros y fabricación de partes.
- Industria náutica polivalente; algunos astilleros también fabrican piezas y partes.
- Industria náutica con cadena de proveedores locales.
- Algunos actores de la Industria náutica presentan conductas creativas e innovadoras.
- Sectores de Valdivia reconocidos por concentrar industria náutica y servicios náuticos.
- Actores relevantes de la industria náutica como Alwoplast S.A. y ASENAV atraen inversión extra-local.
- Presencia de caletas de pescadores con infraestructura para reparación de sus embarcaciones.
- Posicionamiento de Valdivia como importante polo de desarrollo náutico en la producción nacional.
- Industria náutica Alwoplast es un actor relevante para el desarrollo local.
- Presencia de capital humano especializado.
- Existe actividad económica local que requiere constante servicio de la industria náutica.
- Introducción de nuevas tecnologías al mercado local.

**HÍDRICO-AMBIENTAL**

- Ubicación geográfica hacia el pacífico sur
- Agua dulce como mejor soporte para el desarrollo industrial y para la guarda de embarcaciones.
- Ríos y su calado para embarcaciones mayores en cuencas fluviales de Valdivia.
- Aprovechamiento de la cuenca del río Valdivia y Calle-Calle para el desarrollo industrial y su relación hacia el pacífico.
- Extensos bordes fluviales, marítimos y lacustres con capacidad para embarcaciones mayores.

**SOCIO-CULTURAL**

- Presencia significativa de la industria náutica como actor relevante.
- Presencia de capital humano especializado y local.
- Servicios náuticos con mayor descentralización especialmente en torno a la segunda residencia.
- Presencia de universidades próximas a aglomeraciones de la industria náutica.
- Actividad productiva artesanal con arraigo histórico de carácter identitario. (astilleros artesanales y pesca artesanal)
- Industria Alwoplast S.A. impulsora de iniciativas que ofrecen alternativas de transporte fluvial.
- Presencia de industria Alwoplast como actor náutico relevante en la ciudad de Valdivia
- Universidades y centros de formación técnica forman capital humano especializado para la industria náutica local.
- Vestigios de infraestructura náutica- industrial dan cuenta de la historia náutica

**NORMATIVO-INDICATIVO**

- Actividad náutica industrial está reconocida por el plan regulador
- Existe una activa comisión que regula los usos del borde costero en la región.
- PRD menciona a la industria náutica como actividad relevante en Valdivia y Corral.
- Proximidad de las capitanías de puerto a los bordes de agua.
- Existen mecanismos claros para la solicitud de concesiones a través de Directemar.
- Política regional de turismo considera a la actividad náutica con un rol importante en el desarrollo turístico.

**INFRAESTRUCTURAL**

- Industrias náuticas son generadores de su propia infraestructura.
- Presencia de Puerto en Corral
- Existencia de infraestructura para la pesca artesanal (caletas).
- Servicios náuticos generan infraestructura como marinas fluviales y muelles de amarres.
- Industria Alwoplast impulsora de infraestructura pública para el transporte fluvial.
- DOP como organismo público encargado de la construcción de obras náuticas.
- DOP con fuerte arraigo local con importante cartera de proyectos.
- DOP activa la generación de estudios para el desarrollo de infraestructuras.

ESCENARIO 2: PRIMACÍA DE LA INDUSTRIA NÁUTICA • ANÁLISIS FODA • **OPORTUNIDADES**

<b>TURISMO NÁUTICO</b>	<b>INDUSTRIA Y SERVICIOS NÁUTICOS</b>		<b>DEPORTE NÁUTICO</b>
<b>FORTALEZAS</b>	<b>OPORTUNIDADES</b>	<b>DEBILIDADES</b>	<b>AMENAZAS</b>

**ECONÓMICO**

- Asociatividad de empresas náuticas.
- Generación de material primas locales con estándares apropiados a la industria náutica.
- Innovación e investigación aplicada a la industria náutica local.
- Atracción de mayor inversión extranjera por parte de la industria náutica local.
- Actividad productiva artesanal con arraigo histórico-identitario se consolida como atractivo turístico náutico.
- Integrar iniciativas de la industria para el fomento del turismo y el transporte por parte de instituciones públicas.
- CORFO como impulsor de iniciativas productivas que brinden mayor empleabilidad en la industria náutica.
- Desarrollo del trasporte fluvial o lacustre como nueva línea de desarrollo industrial en la región.

**HÍDRICO-AMBIENTAL**

- Territorio náutico marítimo, fluvial y lacustre, no explotado para el desarrollo industrial
- Consolidación como Polo de desarrollo náutico industrial en agua dulce y abierto hacia el pacífico sur en Valdivia.
- Dos entradas a la región desde el océano pacífico: Bahía de Corral y sector la Barra del río Bueno.
- Utilizar la abundante fuente de energías renovables e inclusión de tecnologías sostenibles en la producción náutica local
- Recursos y materias primas locales como ingrediente original y representativo de la producción náutica local.
- Extensión de red fluvial en Valdivia para el transporte público fluvial.

**SOCIO-CULTURAL**

- Empresas industriales náuticas como importante impulsora del desarrollo local.
- Asociatividad con universidades locales para investigación e innovación en la náutica industrial.
- Industria náutica local como propulsora del deporte con embarcaciones deportivas con desarrollo local.
- Concentraciones de segunda residencia atrae a la localización de servicios náuticos.
- Valorización de rutas productivas históricas y vestigios su infraestructura

**NORMATIVO-INDICATIVO**

- Consolidación de áreas industriales en ríos de Valdivia y procesos de clusterización náutica.
- Regulación de las instalaciones e impacto por un organismo público.
- Inclusión de la producción de la industria náutica en la planificación comunal como foco de empleabilidad

**INFRAESTRUCTURAL**

- Desarrollo privado industria brinda infraestructura de gran escala a la ciudad.
- Espacios disponibles para instalación de infraestructuras náuticas en bordes de agua rurales.
- Aprovechamiento de infraestructuras náutica industrial en obsolescencia para la innovación por parte de universidades o centros de investigación.
- Complementariedad entre obras públicas y la industria náutica para potenciar la producción náutica local.

ESCENARIO 2: PRIMACÍA DE LA INDUSTRIA NÁUTICA • ANÁLISIS FODA • **DEBILIDADES**

TURISMO NÁUTICO	<b>INDUSTRIA Y SERVICIOS NÁUTICOS</b>	DEPORTE NÁUTICO
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	<b>DEBILIDADES</b>
		AMENAZAS

**ECONÓMICO**

- Solo desarrollo focalizado en Valdivia y no hacia el resto de la región.
- Poco dialogo y aislamiento de algunas empresas con los gremios locales.
- No se ha explorado en la producción de embarcaciones para el deporte náutico local.
- Servicios náuticos informales o no regulados.
- Desconocimiento de la producción local artesanal.
- Costo de productos de la industria náutica local los hacen poco competitivos en el mercado local.

**HÍDRICO-AMBIENTAL**

- Impacto ambiental en curso de los cuerpos de agua y la configuración de sus bordes
- Uso del espacio náutico para embarcaciones varadas en obsolescencia.
- Pérdida del recurso turístico por alteración de bordes y cursos de agua por la industria náutica.

**SOCIO-CULTURAL**

- Impacto visual en el paisaje náutico por instalaciones industriales náuticas.
- Instalaciones industriales y su operatividad, genera de ruidos molestos en relación a áreas urbanas y residencia local.
- Falta de coordinación entre actores privados de la industria náutica con instituciones públicas.

**NORMATIVO-INDICATIVO**

- No se generan nuevos polígonos de zonas industriales para la actividad náutica en localidades de la región fuera de Valdivia.
- Desregularización de instalaciones industriales náuticas
- Construcción de embarcaciones no se rige por una norma nacional y sigue parámetros y estamentos internacionales.
- No existen madera con estándares de calidad que exige la industria náutica.

**INFRAESTRUCTURAL**

- Impacto de la infraestructura industrial
- Amplias Superficies requeridas para el funcionamiento de la industria
- Accesibilidad hacia las instalaciones artesanales.
- Requerimientos de la industria no se complementan con la infraestructura existente (puentes y vialidad)
- Obsolescencia de las instalaciones industriales náuticas.

ESCENARIO 2: PRIMACÍA DE LA INDUSTRIA NÁUTICA • ANÁLISIS FODA • **AMENAZAS**

<b>TURISMO NÁUTICO</b>	<b>INDUSTRIA Y SERVICIOS NÁUTICOS</b>	<b>DEPORTE NÁUTICO</b>	
<b>FORTALEZAS</b>	<b>OPORTUNIDADES</b>	<b>DEBILIDADES</b>	<b>AMENAZAS</b>

**ECONÓMICO**

- Alza de precios de insumos y suministros de la industria local
- Escases de materias primas importadas.
- Preferencia por el producto importado por sobre la producción local.
- Desconocimiento de la producción artesanal, dificultan desarrollo de la industria náutica de menor escala.
- No valorización de la producción náutica local, debilita en la empleabilidad de a la industria náutica.

**HÍDRICO-AMBIENTAL**

- Clima adverso para el desarrollo industrial.
- Riesgos naturales que afecten instalaciones como crecidas o terremotos.
- Crecidas y mareas que alteren los espacios de transito de embarcaciones.
- Embalses que transformen las condiciones de navegabilidad de ríos y lagos.
- Geografía dificulta accesibilidad a los bordes de agua.

**SOCIO-CULTURAL**

- Desarrollos industriales de alto impacto cercanos a bordes urbanos y residencias
- Instalación de industrias con alto impacto natural y social
- Pérdida de una actividad náutica productivas identitaria.
- Falta de valorización del patrimonio náutico regional desde la entidad pública.

**NORMATIVO-INDICATIVO**

- Zonas de riesgos que limiten la instalación de industria náutica
- Zonas residenciales en expansión incompatibles con usos de suelo para favorecer la industria náutica.
- Áreas de conservación o protegidas y restrictivas a la industria.
- Áreas urbanas, reguladas por PRC que limiten usos industriales en los bordes de cuerpos de agua.

**INFRAESTRUCTURAL**

- Incompatibilidad de la infraestructura pública con la las obras y avances de la industria náutica.
- Áreas de extensión vial que limiten áreas para el desarrollo industrial.
- Proyectos de puentes que limiten la altura de las embarcaciones en los espacios navegables.
- Obsolescencia de la infraestructura local para los requerimientos del mercado internacional.

ESCENARIO 2: PRIMACÍA DE LA INDUSTRIA NÁUTICA • MATRIZ DE ATRIBUTOS SEGÚN FODA • **POTENCIALIDADES**

<b>INDUSTRIA NÁUTICA</b>		
OPORTUNIDADES	FORTALEZAS	POTENCIALIDAD
Asociatividad de empresas náuticas.	+	Industria náutica diversificada marcada por la presencia de astilleros y fabricación de partes.
	=	Asociatividad de empresas náuticas potencia la presencia de Industria náutica diversificada por astilleros y fabricación de partes.
Territorio náutico marítimo, fluvial y lacustre, no explotado para el desarrollo industrial	+	Industria náutica; de gran y pequeña escala.
	=	Territorio náutico no explotado posibilita ampliar la Industria náutica; de gran y pequeña escala.
Consolidación como Polo de desarrollo náutico industrial en agua dulce y abierto hacia el pacífico sur en Valdivia.	+	Agua dulce como mejor soporte para el desarrollo industrial y para la guarda de embarcaciones. oferta turística no regulada.
	=	Consolidar a Valdivia como Polo de desarrollo náutico abierto hacia el pacífico sur en agua dulce, potencia su rol como mejor soporte para el desarrollo industrial
Integrar iniciativas de la industria para el fomento del turismo y el transporte por parte de instituciones públicas.	+	Presencia significativa de la industria náutica como actor relevante.
	=	Integrar iniciativas industriales para fomentar el turismo y transporte dese lo público, potencia a la industria náutica como actor relevante.
Complementariedad entre obras públicas y la industria náutica	+	Conflictividad de usos de los espacios náuticos perjudican al turismo.
	=	Complementar obras públicas e industria náutica para potenciar la generación de infraestructura náutica.
Empresas industriales náuticas como importante impulsora del desarrollo local de Valdivia.	+	Industria náutica; de gran y pequeña escala
	=	Impulso al desarrollo local de Valdivia por la empresa náutica, potencia Industria náutica de gran y pequeña escala.
Consolidar actividad productiva artesanal como atractivo turístico náutico.	+	Actividad productiva artesanal con arraigo histórico de carácter identitario. (astilleros artesanales y pesca artesanal)
	=	Consolidar Actividad productiva artesanal como atractivo turístico, fomenta el arraigo histórico y carácter identitario de astilleros artesanales y pesca artesanal.
Innovación e investigación aplicada a la industria náutica local.	+	Industria náutica polivalente; algunos astilleros también fabrican piezas y partes.
	=	La Innovación e investigación aplicada a la industria náutica local potenciaría una Industria náutica polivalente.
Asociatividad con universidades locales para investigación e innovación en la náutica industrial.	+	Introducción de nuevas tecnologías al mercado local.
	=	Asociar universidades locales para investigación e innovación en la náutica industrial, potencia la Introducción de nuevas tecnologías al mercado local.
CORFO como impulsor de iniciativas productivas que brinden mayor empleabilidad en la industria náutica.	+	Extensos bordes fluviales, marítimos y lacustres con capacidad para embarcaciones mayores.
	=	CORFO como impulsor de iniciativas productivas potencia la expansión industrial para el aprovechamiento de los bordes fluviales, marítimos y lacustres.
Inclusión de la producción de la industria náutica en la planificación comunal como foco de empleabilidad.	+	Política regional de turismo considera a la actividad náutica con un rol importante en el desarrollo regional.
	=	Fomentar la empleabilidad desde la planificación comunal, potencia la actividad náutica industrial con un rol importante en el desarrollo regional.

ESCENARIO 2: PRIMACÍA DE LA INDUSTRIA NÁUTICA • MATRIZ DE ATRIBUTOS SEGÚN FODA • **DESAFÍOS**

INDUSTRIA NÁUTICA		
OPORTUNIDADES	DEBILIDAD	DESAFÍOS
Asociatividad con universidades para investigación en la náutica industrial.	+ obsolescencia de las instalaciones náuticas	= Asociar universidades con astilleros, puede disminuir la obsolescencia de las instalaciones náuticas, siendo reutilizadas para investigación en la náutica industrial.
Asociatividad de empresas náuticas	+ Poco dialogo y aislamiento de algunas empresas con los gremios locales.	= Asociar de empresas náuticas, reduciría el poco dialogo y aislamiento de algunas empresas con los gremios locales.
Concentraciones de segunda residencia atrae a la localización de servicios nauticos.	+ Solo desarrollo focalizado en Valdivia y no hacia el resto de la región.	= El establecimiento de concentraciones de segunda residencia, reduce el desarrollo focalizado en Valdivia y atrae la localización de servicios náuticos hacia el resto de la región.
Territorio náutico marítimo, fluvial y lacustre, no explotado para el desarrollo industrial.	+ No se generan nuevos polígonos de zonas industriales para la actividad náutica en localidades de la región fuera de Valdivia.	= La presencia de un territorio náutico no explotado para el desarrollo industrial, brinda posibilidades a la actividad en localidades de la región fuera de Valdivia.
Innovación e investigación aplicada a la industria náutica local.	+ No se ha explorado en la producción de embarcaciones para el deporte náutico local.	= Generar innovación e investigación aplicada a la industria náutica local, posibilita explorar en la producción de embarcaciones para el deporte náutico local.
Dos entradas a la región desde el océano pacífico: Bahía de Corral y sector la Barra del río Bueno.	+ Amplias Superficies requeridas para el funcionamiento de la industria .	= Dos entradas a la región desde el océano pacífico: Bahía de Corral y sector la Barra del río Bueno posibilita otras superficies y ampliar la industria náutica industrial.
Complementariedad entre obras públicas y la industria náutica para potenciar la producción náutica local.	+ Requerimientos de la industria no se complementan con la infraestructura existente (puentes y vialidad)	= Generar un complemento entre obras públicas y la industria náutica, brinda más oportunidades para potenciar la producción náutica local.
Generación de material primas locales con estándares apropiados a la industria náutica.	+ Desconocimiento de la producción local artesanal.	= La generación de material primas locales con estándares apropiados a la industria náutica, brinda más oportunidades a la producción náutica local artesanal.
Regulación de las instalaciones e impacto por un organismo público.	+ Desregularización de instalaciones industriales náuticas	= Regulación de las instalaciones e impacto por un organismo público, disminuye la informalidad de instalaciones industriales náuticas
Innovación e investigación aplicada a la industria náutica local	+ Instalaciones industriales y su operatividad, genera de ruidos molestos en relación a áreas urbanas y residencia local.	= La aplicación de Innovación e investigación aplicada a la industria náutica local, reduciría ruidos molestos en relación a áreas urbanas y residencia local.
Industria náutica local como propulsora del deporte con embarcaciones deportivas con desarrollo local.	+ No se ha explorado en la producción de embarcaciones para el deporte náutico local.	= La Industria náutica local como propulsora del deporte reduce la brecha en la producción de embarcaciones para el deporte náutico local.

ESCENARIO 2: PRIMACÍA DE LA INDUSTRIA NÁUTICA • MATRIZ DE ATRIBUTOS SEGÚN FODA • **RIESGOS**

INDUSTRIA NÁUTICA		
AMENAZAS	FORTALEZA	RIESGOS
Escases de materias primas importadas.	+ Algunos actores de la Industria náutica presentan conductas creativas e innovadoras.	= Escases de materias primas importadas, dificulta la presentan conductas creativas e innovadoras en empresarios náuticos.
Desconocimiento de la producción artesanal, dificultan desarrollo de la industria náutica de menor escala.	+ Posicionamiento de Valdivia como importante polo de desarrollo náutico en la producción nacional.	= Desconocimiento de la producción artesanal y de menor escala, perjudica el posicionamiento de Valdivia como importante polo de desarrollo náutico.
Incompatibilidad de la infraestructura pública con la las obras y avances de la industria náutica.	+ Posicionamiento de Valdivia como importante polo de desarrollo náutico en la producción nacional.	= La Incompatibilidad de la infraestructura pública con la las obras y avances de la industria náutica., perjudican el Posicionamiento de Valdivia como importante polo de desarrollo náutico.
Clima adverso para el desarrollo industrial	+ Ubicación geográfica hacia el pacifico sur	= El clima adverso para el desarrollo industrial, perjudica a la industria y su ubicación geográfica hacia el pacifico sur.
Preferencia por el producto importado por sobre la producción local.	+ Actividad productiva artesanal con arraigo histórico de carácter identitario. (astilleros artesanales y pesca artesanal)	= La preferencia por el producto importado por sobre la producción local.
Alza de precios de insumos y suministros de la industria local.	+ Industria náutica con cadena de proveedores locales.	= Alza de precios de insumos y suministros de la industria local, perjudica la Presencia generar cadenas de valores de proveedores locales.
Embalses que transformen las condiciones de navegabilidad de ríos y lagos.	+ Extensos bordes fluviales, marítimos y lacustres con capacidad para embarcaciones mayores.	= Embalses que transformen las condiciones de navegabilidad de ríos y lagos., perjudican la extensión de los bordes aprovechables para la náutica.
Perdida de una actividad náutica productivas identitaria.	+ Actividad productiva artesanal con arraigo histórico de carácter identitario. (astilleros artesanales y pesca artesanal)	= La Perdida de una actividad náutica productivas identitaria, perjudica el arraigo histórico de carácter identitario de astilleros artesanales.
Zonas residenciales en expansión incompatibles con usos de suelo para favorecer la industria náutica.	+ Extensos bordes fluviales, marítimos y lacustres con capacidad para embarcaciones mayores.	= La expansión de zonas residenciales incompatibles con usos de suelo para favorecer la industria náutica, perjudica aprovechar los bordes fluviales.
Obsolescencia de la infraestructura local para los requerimientos del mercado internacional.	+ Introducción de nuevas tecnologías al mercado local.	= La Obsolescencia de la infraestructura local para los requerimientos del mercado internacional, perjudica la Introducción de nuevas tecnologías al mercado local.
Zonas de riesgos que limiten la instalación de industria náutica	+ Aprovechamiento de la cuenca del río Valdivia y Calle-Calle para el desarrollo industrial y su relación hacia el pacifico.	= Zonas de riesgos que limiten la instalación de industria náutica, dificultan el Aprovechamiento de la cuenca del río Valdivia y Calle-Calle para el desarrollo industrial

ESCENARIO 2: PRIMACÍA DE LA INDUSTRIA NÁUTICA • MATRIZ DE ATRIBUTOS SEGÚN FODA • **LIMITACIONES**

INDUSTRIA NÁUTICA		
AMENAZAS	DEBILIDADES	LIMITACIONES
No valorización de la producción náutica local, debilita en la empleabilidad de a la industria náutica.	+ Falta de coordinación entre actores privados de la industria náutica con instituciones públicas.	= Desvalorizar la producción náutica local, genera, mas descoordinación entre actores privados de la industria náutica con instituciones públicas.
Crecidas y mareas que alteren los espacios de tránsito de embarcaciones.	+ Amplias Superficies requeridas para el funcionamiento de la industria	= Presencia de crecidas y mareas que alteren los espacios de tránsito de embarcaciones. Limitan las superficies requeridas para el funcionamiento de la industria.
Áreas de conservación o protegidas restrictivas a la industria.	+ Impacto ambiental en curso de los cuerpos de agua y la configuración de sus bordes	= Las Áreas de conservación o protegidas y restrictivas a la industria, limitan el uso de los bordes por el impacto ambiental en curso de los cuerpos de agua.
Incompatibilidad de la infraestructura pública con la las obras y avances de la industria náutica.	+ Requerimientos de la industria no se complementan con la infraestructura existente (puentes y vialidad)	= La Incompatibilidad de la infraestructura pública la industria náutica, perjudica el desarrollo de la industria náutica.
Desconocimiento de la producción artesanal, dificultan desarrollo de la industria náutica de menor escala.	+ Poco dialogo y aislamiento de algunas empresas con los gremios locales.	= Desconocimiento de la producción artesanal, agudiza el Poco dialogo y aislamiento de algunas empresas con los gremios locales.
Geografía dificulta accesibilidad a los bordes de agua.	+ Requerimientos de la industria no se complementan con la infraestructura existente (puentes y vialidad)	= La complejidad geográfica dificulta accesibilidad a los bordes de agua y limita el desarrollo y complemento de la industria náutica con la infraestructura pública.
Falta de valorización del patrimonio náutico regional desde la entidad pública.	+ Servicios náuticos informales o no regulados.	= Falta de valorización del patrimonio náutico regional desde la entidad pública, favorece la aparición de Servicios náuticos informales o no regulados.



El desarrollo regional impulsado desde una visión integral para posicionar a la Región de Los Ríos como un territorio náutico, productivo, natural y turístico, genera sus frutos en la concreción de iniciativas para asociar desde la entidad pública – y respaldado por los lineamientos dispuestos en los instrumentos indicativos vigentes, tanto comunales como regionales – con los actores relevantes en diferentes partes del territorio, pudiendo apalancar nexos de negocios que amplíen el desarrollo productivo de la región, resguardando el medio natural y siendo una mejor plataforma para el desarrollo turístico.

El impulso dado desde el gobierno regional para el desarrollo productivo e industrial de la región, influyó directamente en la náutica industrializada, potenciando el desempeño productivo de astilleros y empresas ligadas a la mantención y confección de partes o suministros para las embarcaciones. Esto posicionó a Valdivia y en especial a la cuenca del río Valdivia y río Calle-Calle como un polo de desarrollo náutico consolidado y reconocido a nivel nacional, con la gran ventaja de ser un espacio abierto hacia el Pacífico sur en agua dulce, potencia su rol como mejor soporte para el desarrollo industrial. Así también, se desarrollan las gestiones para potenciar la asociatividad de empresas náuticas industriales, con el objetivo de reforzar y densificar las relaciones socio-productivas de la cadena náutica, a través del ámbito público, es que el gobierno regional y a través de la conformación de un consejo Público Privado que se encargue de la coordinación y fomento de los procesos productivos de Industria náutica, lo que amplió los campos de relaciones y estableció una mayor oferta diversificada por astilleros y fabricación de partes, por medio de relaciones socio-productivas de la cadena náutica. En este modelo, la obsolescencia de la infraestructura local para los requerimientos del mercado internacional que puedan perjudicar la introducción de nuevas tecnologías al mercado local, son puestas dentro de un programa de modernización de las instalaciones, para de esta manera ampliar los mercados y el posicionamiento de la región como un polo náutico industrial de escala internacional.

Esta plataforma de desarrollo náutico, ha dado pie al fomento de la empleabilidad desde la planificación comunal, lo que ha potenciado a la actividad náutica industrial con un rol importante en el desarrollo regional. Así la actividad náutica industrial se consolida como una actividad representativa del desarrollo regional, influye directamente en las empresas industriales náuticas al reconocerlas como un actor relevante e identitario. Para ello, integra esta visión de la industria hacia el turismo y consolida la actividad productiva artesanal como atractivo, el cual fomentó el arraigo histórico y el carácter identitario de astilleros artesanales y pesca artesanal.

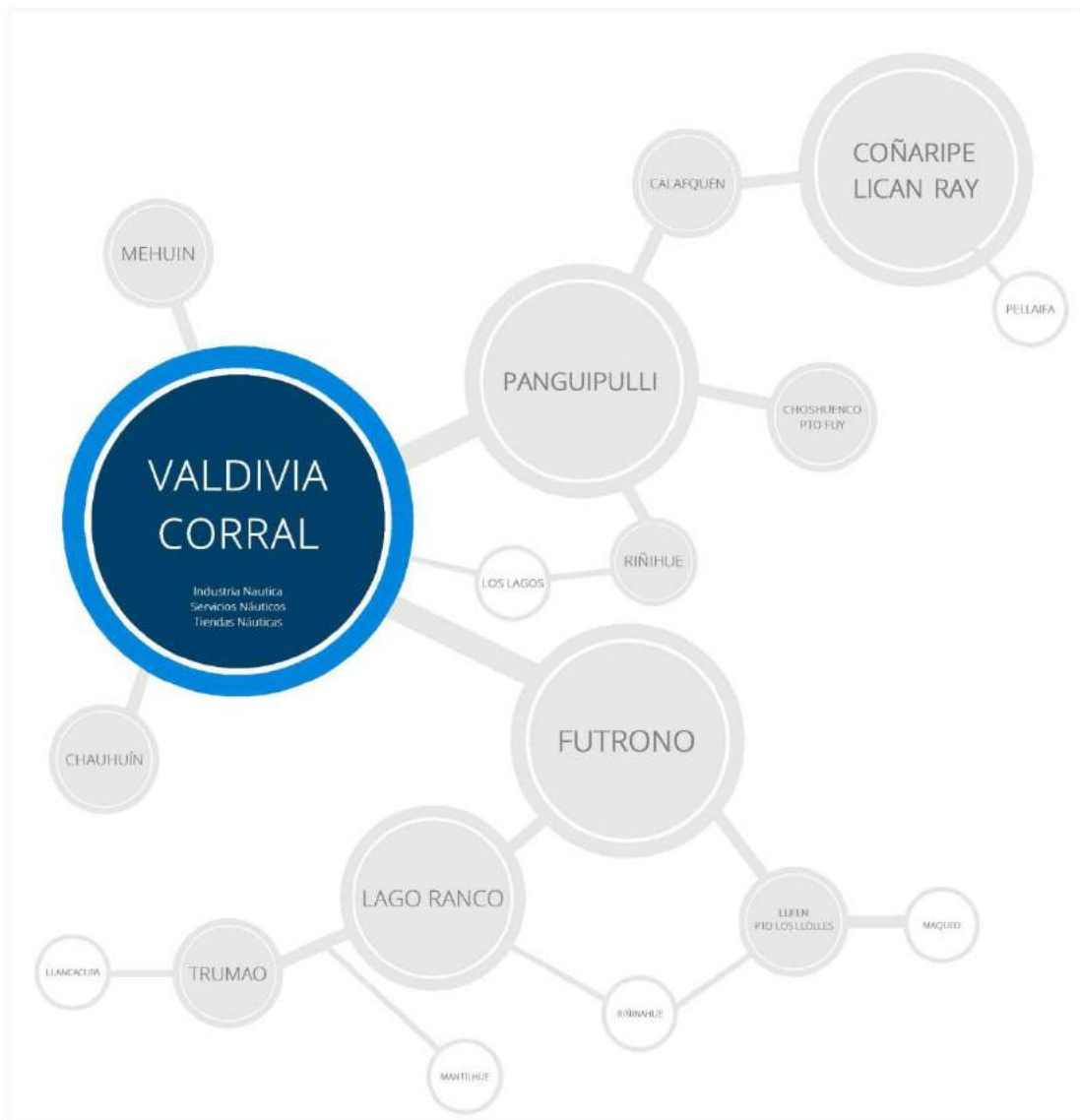
Si bien, la expansión de la industria náutica ha conllevado mayores desarrollos en la línea productiva a la región, esta no ha sido capaz de generar sinergias positivas con otras actividades que utilizan los mismos espacios náuticos. De esta manera, ha incidido negativamente a la imagen de los bordes de agua, dado el impacto visual de las instalaciones de la industria náutica, afectando el recurso turístico y limitando el nexo con armadores u operadores para la regulación de las instalaciones.

Por otro lado, la falta de complementariedad de la industria para con otros espacios náuticos, ha incidido en el distanciamiento de la actividad hacia espacios náuticos apartados de la mancha urbana, dado los conflictos que se mantienen hacia las áreas habitacionales con borde de agua – siendo aparte el impacto visual de las instalaciones – los requerimientos de espacios, la carencia en la definición de un buffer en torno a la industria y los ruidos molestos y operatividades de la empresa, no se desarrollan en una complementariedad con el desarrollo urbano, limitando los puntos de emplazamiento para la industria.

El desarrollo industrial establecido en Valdivia se encuentra focalizado en dos comunas, en Valdivia y Corral, sin poder fomentar una descentralización de la actividad y la conformación de un polo industrial al interior de la región. No obstante dentro de las asociatividad establecidas, el complemento con universidades locales, ha abierto una nueva línea de desarrollo en vías de la investigación e innovación

en la náutica industrial. Con ello, la asociatividad brinda más oportunidades hacia nuevos mercados fomentando la introducción de nuevas tecnologías al mercado local, lo cual potenció a la Industria náutica como propulsora del deporte. A su vez y con el respaldo e impulso de una gestión centralizada, se pudo explorar la producción de embarcaciones para el deporte náutico local en espacios de práctica y demostración de estas innovaciones, siendo estas las instancias en las cuales la actividad puede

posicionarse en otros espacios de la región, al probar las innovaciones en lagos y ríos hacia el interior de esta. Esta actividad puede complementarse a las actividades turísticas, donde la innovación y muestra de nuevas tecnologías al servicio del deporte son el evento principal, así como también puede propiciar el fomento de servicios náuticos especializados en localidades al interior de la región, apoyando a la descentralización de la industria náutica.



**DIAGRAMA 5: RED SEGÚN PRIMACÍA DE LA INDUSTRIA NÁUTICA**

Fuente: Elaboración propia

### 1.1.3. Escenario 3: Masificación deportes náuticos

Este escenario presenta al deporte náutico y da relevancia al rol social que adquiere como actividad representativa de la idiosincrasia de la Región de los Ríos, al estar presente y con variados deportes y desarrollado a lo ancho de todo el territorio náutico. Se plantea como un desarrollo que se extiende a través de las posibilidades que el territorio presenta para el soporte de los deportes náuticos los cuales y dada las facilidades otorgadas y la popularización del deporte como una actividad de carácter masivo, logra capitalizar los puntos con óptimas condiciones para el deporte náutico.

En este escenario la construcción de un estado que propicie la educación náutica y posibilite mayores accesos y puntos de práctica, posicionan al deporte náutico como una actividad de inclusión social

El deporte náutico se posiciona como una actividad parte del cotidiano regional que debe sobreponerse a los conflictos de uso existentes con otras actividades náutica y la estacionalidad de su fomento. A su vez plantear a futuro la relación de la actividad para con el medio ambiente en el cual se desarrolla.



**FOTOGRAFÍA 4: REMEROS EN RIO CALLE CALLE**

Fuente: Elaboración propia

ESCENARIO 3: MASIFICACIÓN DEPORTES NÁUTICOS • ANÁLISIS FODA • **FORTALEZAS**

TURISMO NÁUTICO	INDUSTRIA Y SERVICIOS NÁUTICOS	<b>DEPORTE NÁUTICO</b>	
<b>FORTALEZAS</b>	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS

**ECONÓMICO**

- Presencia de tiendas deportivas especializadas en Valdivia
- Operadores turísticos ofrecen actividades deportivas como parte de la oferta turística
- Complemento de eventos deportivos con actividades turísticas.
- Presencia de Kayak como deporte recreativo de mayor presencia y oferta en la región.

**HÍDRICO-AMBIENTAL**

- Clima presente en la región para el desarrollo deportivo náutico y la organización de eventos.
- Agua dulce para la práctica deportiva en lagos y ríos de la región
- Diversidad de territorios y condiciones geográficas para la práctica deportiva náutica.
- Óptimas condiciones de viento en lagos Panguipulli y Riñihue, ensenada san Juan y río Valdivia, para el desarrollo deportivo de embarcaciones a vela.
- Presencia de buenas olas para el desarrollo del Surf en Mehuín.
- Condición de aguas quietas en Valdivia, Futrono, Panguipulli y Trumao para la práctica y competición de deportes como remo y canotaje.
- Extensa presencia de aguas blancas en río san pedro, desagüe lago Ranco por el río Bueno, río Nilahue, río Fuy, río Enco, río Coñaripe y Pullinque.

**SOCIO-CULTURAL**

- Desarrollo de deporte náutico de alto nivel por deportistas de remo.
- Presencia significativa de tradicionales clubes de remo en Valdivia.
- Presencia de instituciones de educación superior en Valdivia con inclusión en el deporte náutico.
- Presencia de población escolar en localidades urbanas
- Actores náuticos privados organizan actividades deportivas de competición nacional.
- Alto nivel de competidores del remo a nivel internacional y con logros en competiciones panamericanas.
- Panguipulli con presencia de clubes y organizaciones deportivas.
- Deporte náutico como actividad protagonista de festividades en la región.

**NORMATIVO-INDICATIVO**

- Presencia de canchas y zonas para la práctica deportiva del remo y la vela en Valdivia y Corral.
- Organizaciones deportivas se rigen a través de institucionalidad pública y la armada de Chile.
- Deporte náutico recreativo (Kayak) como parte de programas de varano en comunas con espacios náuticos navegables.
- ERD propone una política regional del deporte.

**INFRAESTRUCTURAL**

- Presencia del CAR náutico como infraestructura de soporte para la actividad deportiva de alto rendimiento.
- Se sustentan de la infraestructura pública existente
- Club de remo cuentan con muelles especiales para abordar la actividad.

ESCENARIO 3: MASIFICACIÓN DEPORTES NÁUTICOS • ANÁLISIS FODA • **OPORTUNIDADES**

TURISMO NÁUTICO	INDUSTRIA Y SERVICIOS NÁUTICOS	<b>DEPORTE NÁUTICO</b>	
FORTALEZAS	<b>OPORTUNIDADES</b>	DEBILIDADES	AMENAZAS

**ECONÓMICO**

- Asociatividad de clubes y privados para la organización de eventos
- Deporte náutico como marca ciudad para fomentar la inversión.
- Presencia de marcas especializadas y aumento de su demanda.
- Industria náutica local como propulsor y promotor de embarcaciones con sello local para el deporte náutico.
- Localidades con oferta amplia en equipamientos como sedes de eventos náuticos deportivos.
- Generan cadenas de valor en torno a la actividad deportiva náutica.
- Descentralizar la actividad turística náutica deportiva
- Consolidación de los eventos deportivos náuticos.

**HÍDRICO-AMBIENTAL**

- Amplio territorio no explorado con diversidad de cursos para la práctica deportiva
- Condiciones de viento y agua para la realización de eventos de gran escala
- Aumento de caudales en temporadas invernales genera nuevos escenarios para el desarrollo de deportes náuticos.
- Valorización y categorización de las diferentes condiciones geográficas para el desarrollo náutico deportivo.

**SOCIO-CULTURAL**

- El deporte náutico como dentro de la malla curricular escolar
- Valor del deporte náutico como línea de desarrollo social en la región, impulsado desde la institución pública hacia la comunidad.
- Asociatividad de clubes deportivos náuticos con instituciones educativas de variados niveles.
- Consolidar una identidad local a través del deporte náutico.
- Deporte náutico como marca ciudad en Valdivia y Panguipulli
- Universidades con activa participación en el fomento del deporte náutico regional.

**NORMATIVO-INDICATIVO**

- Valorización y delimitación de zonas de uso para práctica deportiva por parte de los instrumentos vigentes.
- Preservar zonas para la práctica deportiva a través del instrumento vigente.
- Áreas protegidas reservas y santuarios de la naturaleza, como potenciales espacios para el deporte náutico y complemento a la oferta turística deportiva.
- Definición de rutas habilitadas para el deporte de rafting y kayak por operadores turísticos e instituciones privadas.

**INFRAESTRUCTURAL**

- Desarrollo privado de infraestructura a favor del deporte
- Fomentar la actividad deportiva a través de proyectos de infraestructura pública.
- Infraestructura energética como generadora de nuevos espacios náuticos potenciales para el deporte y el turismo.
- Extensión de red Interlagos facilita la conectividad y amplía la diversificación de los espacios para la práctica deportiva.

ESCENARIO 3: MASIFICACIÓN DEPORTES NÁUTICOS • ANÁLISIS FODA • **DEBILIDADES**

<b>TURISMO NÁUTICO</b>	<b>INDUSTRIA Y SERVICIOS NÁUTICOS</b>	<b>DEPORTE NÁUTICO</b>	
<b>FORTALEZAS</b>	<b>OPORTUNIDADES</b>	<b>DEBILIDADES</b>	<b>AMENAZAS</b>

**ECONÓMICO**

- Aislamiento de algunos clubes deportivos náuticos sin mayor difusión o relación con entidades públicas.
- Poco aporte de recursos o patrocinios desde el sector público para el fomento del deporte náutico competitivo a nivel local.
- Rutas deportivas se manejan a nivel interno por operadores turísticos.
- Desarrollo del remo concentrado solo en Valdivia.
- No hay interacción entre operadores y proyectos de embalse, para el aprovechamiento de recurso hídrico generado.

**HÍDRICO-AMBIENTAL**

- No se reconoce el nivel de riesgo de algunos causes
- Variabilidad del clima afecta el desarrollo de actividades deportivas, principalmente los deportes náuticos de viento
- No valorización de lagos y ríos para el desarrollo deportivo en localidades que los posean.

**SOCIO-CULTURAL**

- El deporte requiere de variados implementos e instrumentos para su desarrollo.
- Dificultad de transporte de los implementos
- No existen programas de fomento del deporte náutico en edades tempranas de la población escolar.
- Falta de conocimiento en la natación de la población escolar.
- Estacionalidad del fomento a la actividad náutica deportiva de carácter recreativo por parte de la entidad pública.
- Pérdida de la tradición del remo en Valdivia.
- Baja en el nivel de los deportistas de alto rendimiento en el remo.

**NORMATIVO-INDICATIVO**

- No esta clasificado los cursos habilitados para el desarrollo deportivo
- Servicios públicos definen estamentos para el deporte a nivel central, sin políticas locales para el desarrollo deportivo.
- Falta de relevancia del deporte náutico en la planificación comunal,
- Burocracia instauradas por la armada de Chile, limitan la práctica deportiva.
- Falta de inclusión y difusión de los eventos deportivos náuticos en el calendario turístico de la región.

**INFRAESTRUCTURAL**

- Falta de respaldo desde lo público para concretar bajadas óptimas para el fomento del deporte
- No valorización ni aprovechamiento de la infraestructura pública para el desarrollo deportivo náutico.

ESCENARIO 3: MASIFICACIÓN DEPORTES NÁUTICOS • ANÁLISIS FODA • **AMENAZAS**

TURISMO NÁUTICO		INDUSTRIA Y SERVICIOS NÁUTICOS		DEPORTE NÁUTICO	
FORTALEZAS		OPORTUNIDADES		DEBILIDADES	
				AMENAZAS	

**ECONÓMICO**

- Descoordinación de la institución publica en relación al deporte
- Carencia de equipamientos para el soporte de grandes eventos deportivos en localidades fuera de Valdivia.
- Alza de valores de implementos importados y accesorios para el desarrollo de deportes náuticos.
- Alto flujo de embarcaciones turísticas y falta de regulación en el tránsito náutico y su oferta, dificultan la práctica deportiva
- Fuerte presencia Industrial y operaciones portuarias debilitan el recurso náutico para la práctica deportiva.

**HÍDRICO-AMBIENTAL**

- Clima adverso para la práctica deportiva
- Disminución de las condiciones de viento e inestabilidad del clima
- Enbalses que transforme las condiciones de navegabilidad de ríos y lagos.
- Riesgos antrópicos que limiten el uso de los cursos de agua aptos para la practica deportiva
- Desconocimiento de los calados y batimetrías de ríos y lagos en la región.
- Poca valoración del patrimonio náutico regional
- Poca cobertura de tratamientos de aguas servidas (cuencas lacustres)
- No existen barreras fitosanitarias

**SOCIO-CULTURAL**

- Actividad industrial dificulta el uso de los espacios náuticos para la práctica deportiva.
- Privatización de bordes de agua restringen las bajadas y posibilidades de práctica deportiva de manera libre y pública.
- Pérdida de una actividad náutica deportiva identitaria.
- Falta de valorización del patrimonio y tradición del deporte náutico en la región desde la entidad pública.

**NORMATIVO-INDICATIVO**

- Áreas resguardadas para su conservación y
- Áreas con prohibición de tránsito por normativa de la armada.
- No existe categorización de las áreas de riesgo para la práctica deportiva po náutica por parte de entidades públicas (ONEMI).

**INFRAESTRUCTURAL**

- Falta de consideración de obras civiles para con el deporte náutico y sus requerimientos
- Obras civiles que alteren los causes o perjudiquen las condiciones para la práctica y desarrollo deportivo.
- Uso de espacios náuticos para instalaciones e infraestructuras de acuicultura,
- Falta de accesibilidad y mal estado de los caminos hacia espacios de borde y práctica deportiva.

ESCENARIO 3: MASIFICACIÓN DEPORTES NÁUTICOS • MATRIZ DE ATRIBUTOS SEGÚN FODA • **POTENCIALIDADES**

TURISMO NÁUTICO		
OPORTUNIDADES	FORTALEZAS	POTENCIALIDAD
Deporte náutico como marca ciudad para fomentar la inversión.	Condición de aguas quietas en Valdivia, Futrono, Panguipulli y Trumao para la práctica y competición de deportes como remo y canotaje.	Deporte náutico como marca ciudad para fomentar la inversión, potencia la condición de aguas quietas para la práctica de remo y canotaje.
Amplio territorio no explorado con diversidad de cursos para la práctica deportiva	Desarrollo de deporte náutico de alto nivel por deportistas de remo.	Amplio territorio no explorado con diversidad de cursos para la práctica deportiva, potencia el deporte náutico de alto nivel y el desarrollo de deportistas de remo.
Presencia de marcas especializadas y aumento de su demanda.	Presencia de tiendas deportivas especializadas en Valdivia	Presencia de marcas especializadas y aumento de su demanda, fomenta la presencia de tiendas deportivas especializadas en Valdivia.
Amplio territorio con diversidad de cursos y características óptimas para la práctica deportiva.	Operadores turísticos ofrecen actividades deportivas como parte de la oferta turística	Amplio territorio con diversidad de cursos y características óptimas para la práctica deportiva, favorece la oferta de Operadores turísticos
Condiciones de viento u agua para la realización de eventos de gran escala	Presencia de canchas y zonas para la práctica deportiva del remo y la vela en Valdivia y Corral.	Condiciones de viento u agua para la realización de eventos de gran escala potencian la definición de canchas y zonas para la práctica deportiva.
Fomentar la actividad deportiva a través de proyectos de infraestructura pública.	Se sustentan de la infraestructura pública existente	Fomentar la actividad deportiva a través de proyectos de infraestructura pública, potencia el desarrollo deportivo náutico y su libre práctica.
Asociatividad de clubes y privados para la organización de eventos.	Presencia significativa de tradicionales clubes de remo en Valdivia.	Asociatividad de clubes y privados para la organización de eventos, potencia la tradición de clubes de remo en Valdivia.
El deporte náutico como dentro de la malla curricular escolar	Presencia de población escolar en localidades urbanas	El deporte náutico como dentro de la malla curricular escolar se potencia en las áreas urbanas por la de población escolar.
Condiciones de viento u agua para la realización de eventos de gran escala	Diversidad de territorios y condiciones geográficas para la práctica deportiva	Condiciones de viento u agua para la realización de eventos de gran escala, potencian la práctica deportiva en la diversidad del territorio en la región.
Valor del deporte náutico como línea de desarrollo social en la región, impulsado desde la institución pública hacia la comunidad.	Presencia del CAR náutico como infraestructura de soporte para la actividad deportiva de alto rendimiento.	Valor del deporte náutico como línea de desarrollo social en la región, potencia el desarrollo de infraestructura de soporte para la actividad deportiva de alto rendimiento
Reconocimiento de sectores en la región como polo deportivo. (Panguipulli, Mehuín, Futrono, Riñinahue, Riñihue, Pullinque, Lago Ranco).	Agua dulce para la práctica deportiva en lagos y ríos de la región	Reconocimiento de sectores en la región como polo deportivo. (Panguipulli, Mehuín, Futrono, Riñinahue, Riñihue, Pullinque, Lago Ranco) se benefician de agua dulce para la práctica deportiva.
El deporte náutico como dentro de la malla curricular escolar.	ERD propone una política regional del deporte	El deporte náutico como dentro de la malla curricular escolar se potencia regionalmente a través de la ERD.
Descentralizar la actividad turística náutica deportiva	Diversidad de territorios y condiciones geográficas para la práctica deportiva náutica.	Descentralizar la actividad turística náutica deportiva se potencia por la diversidad de territorios y condiciones geográficas para la práctica deportiva náutica.
Consolidar una identidad local a través del deporte náutico.	Deporte náutico como actividad protagonista de festividades en la región.	Consolidar una identidad local a través del deporte náutico, se fomenta y consolida a través de festividades en la región.
Aumento de caudales en temporadas invernales genera nuevos escenarios para el desarrollo de deportes náuticos.	Complemento de eventos deportivos con actividades turísticas.	Aumento de caudales en temporadas invernales genera nuevos escenarios para el desarrollo de deportes náuticos, potenciando el complemento de la actividad deportiva con actividades turísticas.



ESCENARIO 3: MASIFICACIÓN DEPORTES NÁUTICOS • MATRIZ DE ATRIBUTOS SEGÚN FODA • **DESAFÍOS**

<b>TURISMO NÁUTICO</b>				
OPORTUNIDADES	DEBILIDAD	DESAFIOS		
Condiciones de viento u agua para la realización de eventos de gran escala	+	No se reconoce el nivel de riesgo de algunos causes	=	El estudio y reconocimiento de condiciones de viento u agua para la realización de eventos de gran escala, permitiría reconocer el nivel de riesgo de algunos causes.
Presencia de marcas especializadas y aumento de su demanda.	+	Deporte que requiere de variados implementos e instrumentos para su desarrollo.	=	La Presencia de marcas especializadas y aumento de su demanda, facilita la obtención de los equipos requeridos para la práctica deportiva.
El deporte náutico como dentro de la malla curricular escolar	+	No existen programas de fomento del deporte náutico en edades tempranas de la población escolar.	=	El posicionar el deporte náutico como dentro de la malla curricular escolar, fomentaría el deporte náutico en edades tempranas de la población escolar.
Preservar zonas para la práctica deportiva a través del instrumento vigente	+	Rutas deportivas se manejan a nivel interno por operadores turísticos.	=	El Preservar zonas para la práctica deportiva a través del instrumento vigente, permitiría resguardar las rutas utilizadas por operadores turísticos para el deporte náutico.
Asociatividad de clubes y privados para la organización de eventos	+	Poco aporte de recursos o patrocinios desde el sector público para el fomento del deporte náutico competitivo a nivel local.	=	La asociatividad de clubes y privados para la organización de eventos, canalizaría recursos o patrocinios desde el sector público.
Consolidar una identidad local a través del deporte náutico.	+	Aislamiento de algunos clubes deportivos náuticos sin mayor difusión o relación con entidades públicas.	=	El Consolidar una identidad local a través del deporte náutico, posibilitaría establecer mayor relación de clubes deportivos con entidades pública.
Reconocimiento de sectores en la región como polo deportivo. (Panguipulli, Mehuín, Futrono, Riñinahue, Riñihue, Pullinque, Lago Ranco)	+	No están clasificados los cursos habilitados para el desarrollo deportivo.	=	El Reconocimiento de sectores en la región como polo deportivo, puede definir estudios y normas para los cursos habilitados para el desarrollo deportivo.
Deporte náutico como marca ciudad para fomentar la inversión.	+	Servicios públicos definen estamentos para el deporte a nivel central, sin políticas locales para el desarrollo deportivo	=	El definir el deporte náutico como marca ciudad para fomentar la inversión, puede ser una política regional que posibilite normar el deporte a nivel local.

ESCENARIO 3: MASIFICACIÓN DEPORTES NÁUTICOS • MATRIZ DE ATRIBUTOS SEGÚN FODA • RIESGOS

TURISMO NÁUTICO		
AMENAZAS	FORTALEZAS	RIESGOS
Riesgos antrópicos que limiten el uso de los cursos de agua aptos para la práctica deportiva.	+ Operadores turísticos ofrecen actividades deportivas como parte de la oferta turística.	= Presencia de riesgos antrópicos que limiten el uso de los cursos de agua aptos para la práctica deportiva, disminuye los espacios de trabajo de operadores turísticos que ofrecen actividades deportivas.
Falta de consideración de obras civiles para con el deporte náutico y sus requerimientos.	+ Establecimiento de canchas y zonas para la práctica deportiva.	= Falta de consideración de obras civiles para con el deporte náutico y sus requerimientos, puede afectar la definición de canchas y zonas para la práctica deportiva.
Descoordinación de la institución pública en relación al deporte.	+ Actores náuticos privados organizan actividades deportivas de competición nacional	= Descoordinación de la institución pública en relación al deporte dificulta el actuar de actores náuticos privados organizan actividades deportivas de competición nacional.
Embalses que transforme las condiciones de navegabilidad de ríos y lagos.	+ Diversidad de territorios y condiciones geográficas para la práctica deportiva náutica	= La construcción de embalses que transformen las condiciones de navegabilidad de ríos y lagos, limita los territorios y condiciones geográficas para la práctica deportiva náutica.
Descoordinación de la institución pública en relación al deporte	+ Presencia de buenas olas para el desarrollo del Surfen Mehuín.	= La descoordinación de la institución pública en relación al deporte, no valoriza la presencia de buenas condiciones para el Surfen Mehuín.
Carencia de equipamientos para el soporte de grandes eventos deportivos en localidades fuera de Valdivia.	+ Complemento de eventos deportivos con actividades turísticas.	= Carencia de equipamientos para el soporte de grandes eventos deportivos en localidades fuera de Valdivia., pueden dificultar el complemento de eventos deportivos con actividades turísticas.
Áreas con prohibición de tránsito por normativa de la armada.	+ Diversidad de territorios y condiciones geográficas para la práctica deportiva náutica.	= Áreas con prohibición de tránsito por normativa de la armada, limita el aprovechamiento de territorios con condiciones geográficas óptimas para la práctica deportiva náutica.
Falta de accesibilidad y mal estado de los caminos hacia espacios de borde y práctica deportiva.	+ Deporte náutico recreativo (Kayak) como parte de programas de verano en comunas con espacios náuticos navegables.	= Falta de accesibilidad y mal estado de los caminos hacia espacios de borde y práctica deportiva, de potencia el Deporte náutico recreativo.
Fuerte presencia Industrial y operaciones portuarias debilitan el recurso náutico para la práctica deportiva.	+ Presencia del CAR náutico como infraestructura de soporte para la actividad deportiva de alto rendimiento.	= Fuerte presencia Industrial y operaciones portuarias debilitan el recurso náutico para la práctica deportiva, limita el desarrollo del alto rendimiento y la presencia del Presencia del CAR náutico.
Áreas resguardadas para su conservación	+ Presencia de canchas y zonas para la práctica deportiva del remo y la vela en Valdivia y Corral.	= Áreas resguardadas para su conservación limitan la delimitación de canchas y zonas para la práctica deportiva del remo y la vela en Valdivia y Corral.

ESCENARIO 3: MASIFICACIÓN DEPORTES NÁUTICOS • MATRIZ DE ATRIBUTOS SEGÚN FODA • **LIMITACIONES**

<b>TURISMO NÁUTICO</b>		
AMENAZAS	DEBILIDADES	LIMITACIONES
Clima adverso para la práctica deportiva.	+ No esta normado los cursos habilitados para el desarrollo deportivo	= Las condiciones de un clima adverso para la práctica deportiva, perjudica la regulación de los cursos habilitados para el desarrollo deportivo.
Descoordinación de la institución pública en relación al deporte.	+ Aislamiento de algunos clubes deportivos náuticos sin mayor difusión o relación con entidades públicas.	= La descoordinación de la institución pública en relación al deporte precipita el aislamiento de algunos clubes deportivos náuticos hacia entidades públicas.
Desconocimiento de los calados y batimetrías de ríos y lagos en la región.	+ Rutas deportivas se maneja a nivel interno por operadores turísticos.	= Desconocimiento de los calados y batimetrías de ríos y lagos en la región, limita el conocer las características de las Rutas deportivas para el deporte náutico.
Descoordinación de la institución pública en relación al deporte.	+ No se reconoce el nivel de riesgo de algunos causas .	= Descoordinación de la institución pública en relación al deporte, dificulta el reconocimiento del nivel de riesgo de algunos causas.
Falta de consideración de obras civiles para con el deporte náutico y sus requerimientos	+ Falta de respaldo desde lo público para concretar bajadas óptimas para el fomento del deporte	= La falta de consideración de obras civiles para con el deporte náutico y sus requerimientos, limita el respaldo desde lo público para concretar bajadas óptimas para el fomento del deporte.
Poca cobertura de tratamientos de aguas servidas (cuencas lacustres)	+ Baja en el nivel de los deportistas de alto rendimiento en el remo.	= La poca cobertura de tratamientos de aguas servidas, puede afectar el nivel de los deportistas de alto rendimiento en el remo.
No existen barreras fitosanitarias.	+ No valorización de lagos y ríos para el desarrollo deportivo en localidades que los posean.	= La ausencia de barreras fitosanitarias, debilita el rol deportivo de lagos y ríos para el desarrollo deportivo en localidades que los posean.
No existe categorización de las áreas de riesgo para la práctica deportiva por náutica por parte de entidades públicas (ONEMI).	+ Rutas deportivas se maneja a nivel interno por operadores turísticos.	= Carencia de una categorización de las áreas de riesgo para la práctica deportiva, limita la seguridad de las rutas deportivas a los operadores
Pérdida de una actividad náutica deportiva identitaria.	+ Falta de conocimiento en la natación de la población escolar.	= La pérdida de una actividad náutica deportiva identitaria, agudiza la Falta de conocimiento en la natación de la población escolar.
Áreas con prohibición de tránsito por normativa de la armada.	+ Estacionalidad del fomento a la actividad náutica deportiva de carácter recreativo por parte de la entidad pública.	= Áreas con prohibición de tránsito por normativa de la armada, fortalecen la estacionalidad de la actividad náutica deportiva de carácter recreativo por parte de la entidad pública.

El deporte náutico se reconoce como una actividad inclusiva y de alta presencia y desarrollo en toda la región, siendo una actividad con tradición y mucha historia. Dada la buena plataforma hídrica que la región posee para el desarrollo de una serie de deportes náuticos, sumado a la gran presencia de instituciones privadas ligadas al deporte, sean estas escuelas o clubes y dado el gran interés de la comunidad por la práctica del deporte, es que la actividad ha adquirido un alto grado de representatividad en el acontecer diario de la memoria colectiva. Esta condición intangible, le otorga supremacía como actividad icónica, que está presente en la mayoría de las personas de la comunidad regional. En una línea paralela el territorio es escenario de un desarrollo deportivo náutico superlativo y de alto nivel competitivo, dada la presencia y calidad de los deportistas – potenciados por los clubes y escuelas tradicionales – el deporte de alto rendimiento se establece como una actividad no solo en estricto rigor deportiva sino también como parte de la idiosincrasia regional (y específicamente en Valdivia) siendo una actividad que atrae a turistas y deportistas especializados.

Por otro lado la generación de eventos o actividades masivas ligadas al deporte, han sido potenciadas desde el mundo privado con una iniciativa desde lo local –posteriormente es apalancada desde el ejecutivo encargado – que brinda una mayor vitrina al deporte local, pudiendo posicionar a la región como un territorio náutico deportivo a nivel nacional, reconocido no solo por las condiciones preferenciales de sus cursos de agua presentes, sino también por la capacidad organizativa de los actores privados que gestionan las actividades sin un respaldo desde la institución central regional.

Por otro lado, el deporte náutico forma parte de programas de fomento de la actividad dispuestos en organismos públicos como el Gobierno Regional o los municipios que pueden aprovechar los bordes náuticos, en los cuales el objetivo es acercar a la gente a la práctica deportiva en un contexto de esparcimiento y ocio, implementado por personal capacitado para el resguardo de las personas. No obstante estos programas se implementan de manera auspiciosa en las fechas de verano, donde

las comunas con bordes de agua reciben a un número considerable de visitantes que pueden aprovechar los beneficios para hacer deporte náutico. La mancada estacionalidad de la actividad limita que la real población pueda acceder de manera constante – y fomentada desde lo público – a la práctica del deporte náutico, ya que los programas establecidos tienen fechas determinadas (durante las vacaciones) y apuntan en gran medida al fomento de la actividad sumando a un importante número de turistas que no repercuten en la enseñanza ni fomento del deporte náutico en la población local.

El desarrollo del deporte náutico no se ve exento a conflictos, si bien es una actividad pasiva que se acomoda a las condiciones que los cursos de agua tienen; los espacios de tránsito son muy solicitados – no solo referido a ríos sino también a lagos y en aguas marinas – por lo cual las actividades que en ellos confluyen generan constantes inconvenientes al no complementar las actividades. Particularmente el deporte náutico se ve limitado por la actividad turística náutica, dado el alto flujo de las embarcaciones y la cantidad de rutas turísticas que cursan las aguas en los horarios establecidos, limitan los espacios de tiempo y de práctica deportiva al no poder complementar ambas actividades en un mismo espacio. Los espacios acuáticos definidos para la práctica deportiva, las canchas establecidas para el remo y para la vela, son también los espacios de tránsito constante de embarcaciones de turismo que invaden las canchas y limitan la práctica con libertad de uso.

Por otro lado, el soporte de la actividad se ve perjudicado al no poder mantener de manera sostenible los espacios para la práctica. En primer lugar las industrias que se relacionan hacia los espacios de bordes de agua no toman los resguardos en el impacto paisajístico y lo más importante no regulan en cuanto a los desechos que se vierten al agua, lo que afecta el estado de las aguas y la calidad de sanidad de la misma, creando un escenario que restringe las prácticas deportivas, dando cuenta de lo influyente de las industrias para el desarrollo de actividades náuticas en el territorio.

Por otro lado la presencia de plagas que invaden los cursos de agua restringen los espacios de usos del deporte, perjudicando no solo al deporte sino estableciendo un escenario que limite usos del recurso para el turismo e incluso para la industria afectando el paisaje y la salubridad de las aguas.

No obstante, la modificación del territorio desde el punto de vista industrial, o más desde el rubro energético; los embalses que modifican los entornos náuticos, son potenciales nuevos espacios para la práctica deportiva, al presentar nuevos desafíos con un nuevo entorno para el desarrollo del deporte náutico.

La región se distribuye en el deporte como un territorio especializado y específico, donde los distintos polos presentan condiciones específicas que facilitan la práctica para un deporte en particular, valorizando el recurso natural presente

en cada polo, pudiendo ser las aguas quietas, el viento, aguas blancas o también las olas.

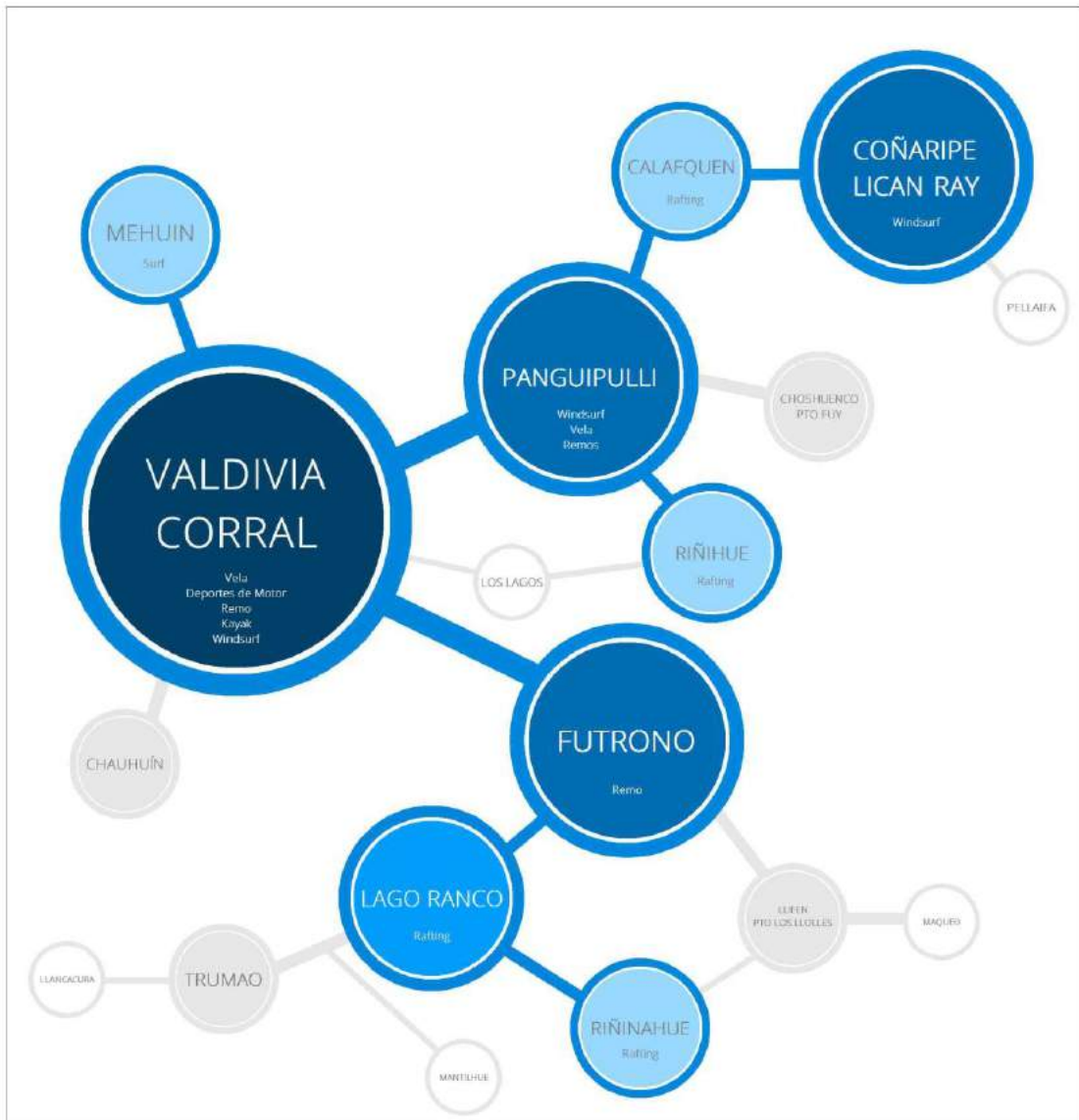
Si bien varios polos del territorio pueden presentar una condición mixta, Valdivia es el polo de mayor consolidación y posibilidades para el deporte náutico, por la extensa red fluvial y la condición de aguas quietas y viento para los deportes. Hacia el interior de la región, Panguipulli presenta buenas condiciones para el remo, vela y windsurf, dejando a Coñaripe y Futrono como polos consolidados en windsurf y remo respectivamente.

Otros polos como Mehuín y Lago Ranco presentan buenas condiciones para surf y rafting, valorizando las condiciones específicas de cada uno de ellos, dejando a Calafquén, Riñihue y Riñinahue como polos a consolidar y valorizar a través de un deporte náutico.



**FOTOGRAFÍA 5: LANCHA LAGO RANCO**

Fuente: Elaboración propia



**DIAGRAMA 6: RED SEGÚN MASIFICACIÓN DEPORTES NÁUTICOS**

Fuente: Elaboración propia

## 1.2. Mesas participativas y visión de los actores náuticos

Este capítulo contiene los resultados de la aplicación de las técnicas cualitativas utilizadas en la construcción del plan, que se orientaron a recabar información a través del desarrollo de talleres participativos, en los que se aplicó el «diagrama de ven» y «grupos focales matriciados», realizados a personas vinculadas a la actividad náutica de la región de Los Ríos.

A través de estos ejercicios se logró visualizar y reconocer a un conjunto de «actores sociales», llámese personas individuales, organizaciones e instituciones de diverso tipo, que forman parte de las actividades náuticas en la Región. A la vez, se indagó sobre el tipo de «relaciones de cooperación» que se da entre estos, y finalmente, se discutió en torno a iniciativas que tenderían a fortalecer la actividad náutica del territorio. Con todo lo anterior, se elaboraron propuestas para el desarrollo náutico de la región.



## INTRODUCCIÓN A LA METODOLOGÍA

La información recogida sobre actores territoriales se construyó sobre la base del enfoque metodológico cualitativo, desde donde participativamente, se utilizaron técnicas de recopilación de información que permitió la identificación de los actores que cumplen un rol y/o son potenciales figuras en el ámbito náutico de la región. Como ya se ha planteado, la metodología cualitativa y participativa permite enfocarse en las personas, sus percepciones, experiencias y visiones de mundo.

Con anterioridad se había señalado que la categoría de actor social hace referencia a la importancia que estos tienen en el desarrollo territorial, por la manera de desenvolverse en torno a la distribución

de los recursos diversos y finitos. Este enfoque concibe al actor como “grupos de población con intereses, condiciones y características particulares que los identifican como tales. El carácter social del concepto, tiene un trasfondo político, ya que alude a la construcción social de un proyecto colectivo y a su posterior ejecución”<sup>1</sup> (Sinopsis N° 8. 2003). En un nivel más subjetivo, el ciudadano actor, más allá de la frontera de su organización, también persigue proyectos comunes y subjetivos. La relevancia de esta figura territorial, se encuentra en el potencial de cooperación que se puede lograr al tratar de alcanzar metas de bien común, siendo la capacidad de acción y las repercusiones que esta puede tener, un indicador clave para la estrategia de desarrollo náutico regional.

### 1.2.1. Diagramas de Venn

Esta técnica permitió aproximarse al conjunto de actores sociales, el tipo de interacciones, y nivel de incidencia que tendrían en la toma de decisiones y relaciones de cooperación que se dan en los territorios de la región de Los Ríos. Los pasos de este ejercicio fueron:

- 1) Explicación general de la técnica.
- 2) Formación intencionada de grupos de 10 personas como máximo.
- 3) Al inicio del ejercicio se solicitó a los participantes pensar en quienes serían todos los actores territoriales involucrados en la actividad náutica regional. El listado de estos fue registrado.
- 4) Luego se les pidió que diferenciaron los actores internos, de los externos de la región, para identificar alguna relevancia. Se les comentó que los actores internos, serían aquellos que toman decisiones localmente, ej.

El municipio, un empresario ocal, etc. Los externos en cambio, son aquellos que funcionan bajo directrices macro o nacionales, como un Ministerio, CONAF empresas transnacionales, etc.

- 5) Después se calificó de más a menos el nivel importancia de los actores, los que fueron representados en cartulinas de diferentes tamaños y colores. Las cartulinas de mayor tamaño y en color verde denotaron a los actores de mayor importancia en el desarrollo náutico regional, y luego correlativamente, se hizo lo mismo con cartulinas medianas de color amarillo y los pequeños de color naranja. Cada cartulina representó a un actor, colocándole su respectivo nombre.
- 6) De inmediato se les pidió que hicieran referencia al tipo de relación de cooperación y trabajo que se ha dado en los territorios de la Región. En ese momento, se genera una

---

<sup>1</sup> Sinopsis N°8, Agosto (2003). Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura, por Melania Portilla Rodríguez. Disponible en línea: <http://www.infoagronet/codes>. Recuperado el: 08.02.2015



discusión grupal sobre los actores, los niveles de importancia y el tipo de relación de coordinación. Las cartulinas fueron cambiando de posición dentro del papelógrafo, hasta alcanzar un consenso.

Las relaciones se categorizaron de la siguiente manera:

- No existe contacto: (sin línea)
- Existe cooperación: -----
- Existe coop. importante: \_\_\_\_\_

## RESULTADOS

El trabajo de identificación de actores se realizó con fluidez. Este reconocimiento, que se realiza, desde la percepción de los participantes, varió dependiendo del territorio en que se efectuó el taller, aun cuando, a todos estos se les hizo la misma pregunta. La pregunta fue: ¿desde su punto de vista, experiencia y conocimiento, quienes son los principales actores sociales del territorio regional que forman parte en la actualidad de las actividades náuticas? Como se observa, la pregunta contiene dos elementos

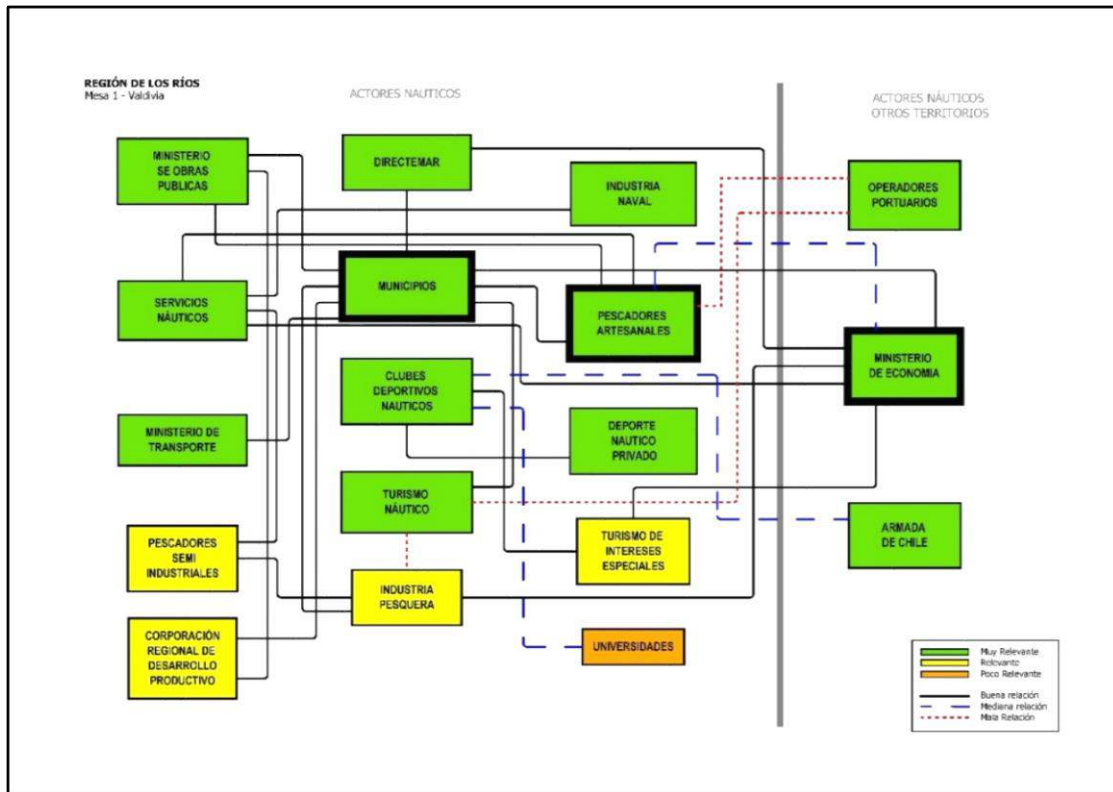
Sobre lo anterior, se solicitó a los participantes hacer una diferenciación en las relaciones donde existe algún tipo de conflicto, la que se superpuso sobre la línea.

- Mala relación de cooperación: xxxxxxxxxxxxxx

Los resultados de la aplicación del ejercicio se analizarán de forma directa y bajo métodos de sistematización simple. Con lo cual, se hará una referencia general a los actores territoriales en el desarrollo náutico, los niveles de importancia que presentan, y en alguna medida, al tipo de relaciones de cooperación y trabajo que se da entre ellos.

importantes, uno tiene relación con la visión o imaginario del participante que se recoge en este taller, y lo segundo, es que está situada temporalmente en el presente.

De los cinco talleres participativos, tres se efectuaron en Valdivia y los otros dos, uno en Futrono y otro en Panguipulli. El resultado de síntesis de cada taller se adjunta a continuación en las imágenes.



**DIAGRAMA 7: DIAGRAMAS TIPO VENN – MESA 1 – CIUDAD DE VALDIVIA**

Mesas participativas con actores relevantes  
 Fuente: Elaboración propia

La primera mesa de trabajo identifica a 18 actores territoriales, de los cuales 13, los representados con el color verde, son considerados muy importantes, 4 de color amarillo son mencionados como

medianamente importante y sólo 1 uno, el de color naranja, tendría menos importancia actualmente en la actividad náutica regional.



**FOTOGRAFÍA 6: MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN VALDIVIA**

Fuente: Elaboración propia

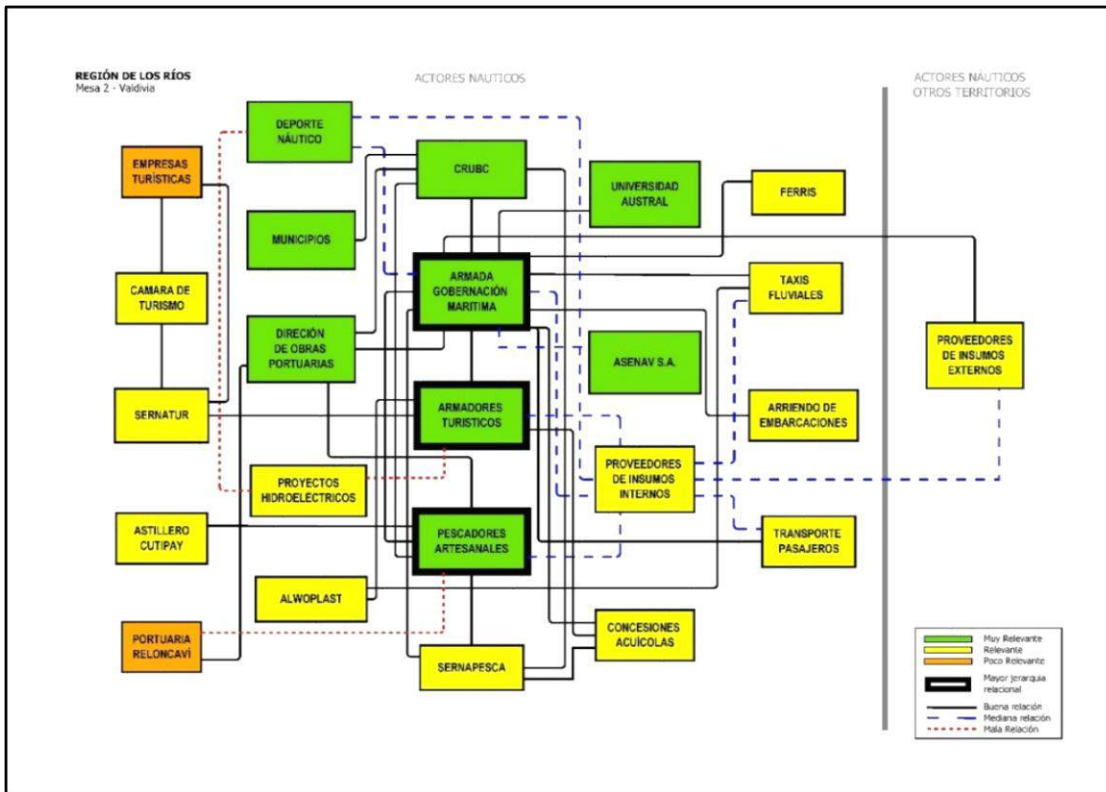


**FOTOGRAFÍA 7: MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN VALDIVIA**

Fuente: Elaboración propia

**ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO NÁUTICO**

Estudio de caracterización y formento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos



**DIAGRAMA 8: DIAGRAMAS TIPO VENN - MESA 2 - CIUDAD DE VALDIVIA**

Mesas participativas con actores relevantes

Fuente: Elaboración propia

La segunda identifica un total de 24 actores de la actividad náutica, donde 9 son muy importantes, 13

son medianamente importante y 2 poseen menor importancia.



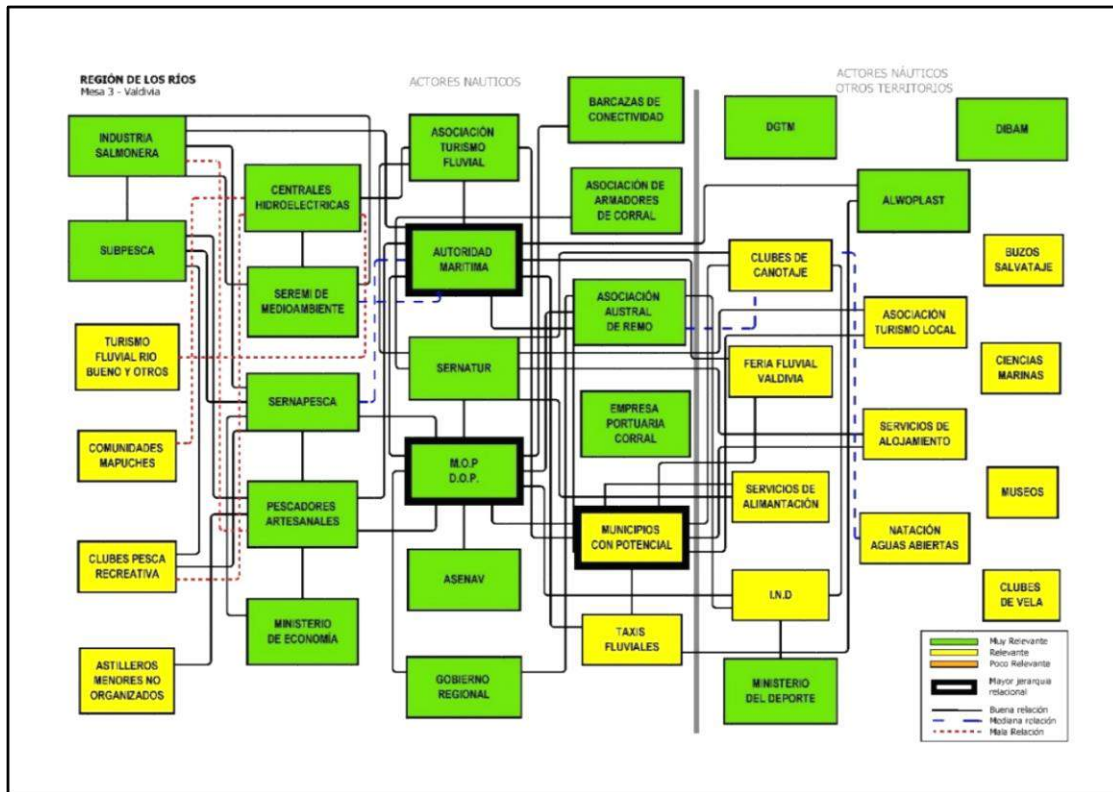
**FOTOGRAFÍA 8: MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN VALDIVIA**

Fuente: Elaboración propia



**FOTOGRAFÍA 9: MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN VALDIVIA**

Fuente: Elaboración propia



**DIAGRAMA 9: DIAGRAMAS TIPO VENN – MESA 3 – CIUDAD DE VALDIVIA**

Mesas participativas con actores relevantes  
 Fuente: Elaboración propia

La tercera mesa de Valdivia identifica un total de 38 actores, de los cuales 21 son muy importantes, y los otros 17 son medianamente relevantes. Acá no se considera ningún actor de menor importancia. Esta mesa a diferencia de las otras, incorpora un mayor número de actores que son parte de la actividad náutica de la región, y por otro lado, le da un valor de mayor importancia a los roles que estas entidades tienen en la actividad.

A grandes rasgos en la ciudad de Valdivia, se observa que de todos los actores identificados, los que presentan un mayor número de relaciones con otros serían los siguientes; los Municipios, Pescadores Artesanales, Ministerio de Economía, Armadores Turísticos, la Armada, Autoridad Marítima y Ministerio de Obras Públicas.



**FOTOGRAFÍA 10: MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN VALDIVIA**

Fuente: Elaboración propia

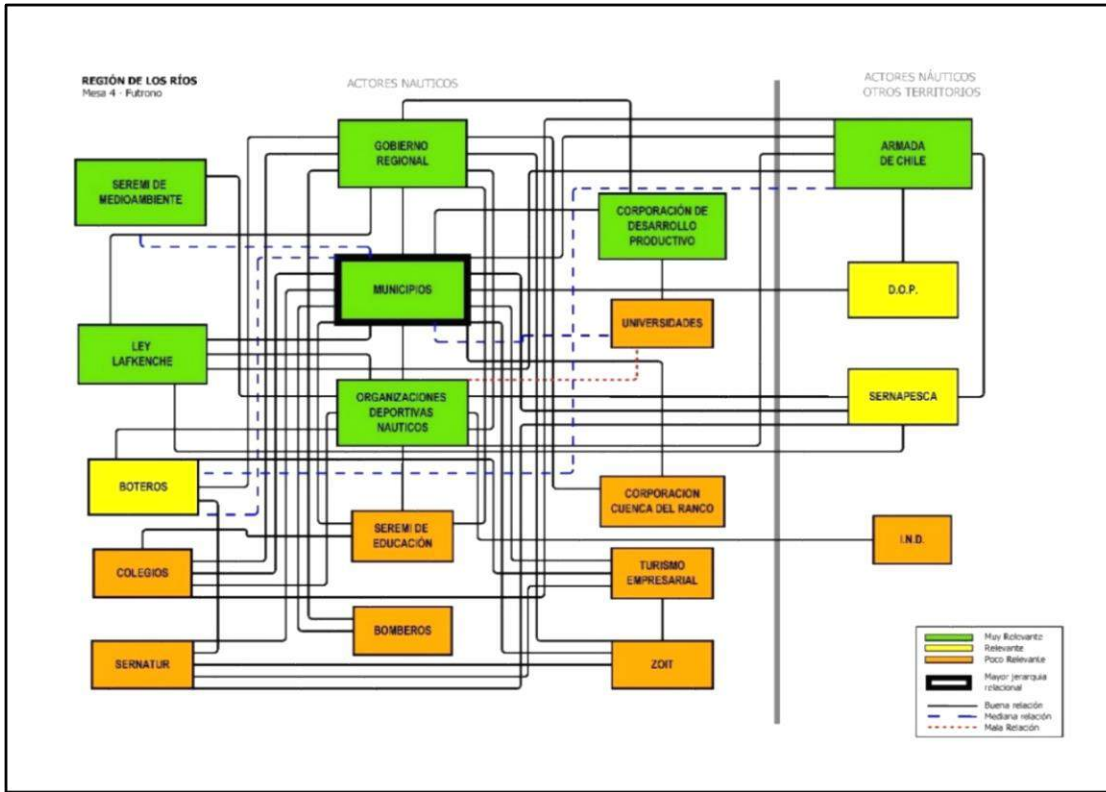


**FOTOGRAFÍA 11: MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN VALDIVIA**

Fuente: Elaboración propia

**ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO NÁUTICO**

Estudio de caracterización y formento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos



**DIAGRAMA 10: DIAGRAMAS TIPO VENN – FUTRONO**

Mesas participativas con actores relevantes  
Fuente: Elaboración propia

La mesa de Futrono identificó a 18 actores del territorio, de los cuales 6 son muy importantes, 3 son medianamente relevantes y 9, la mayoría en este caso, se señaló con un menor rango de importancia.

A diferencia de Valdivia, sólo el Municipio sería el actor social que mantiene mayores vínculos con los otros.



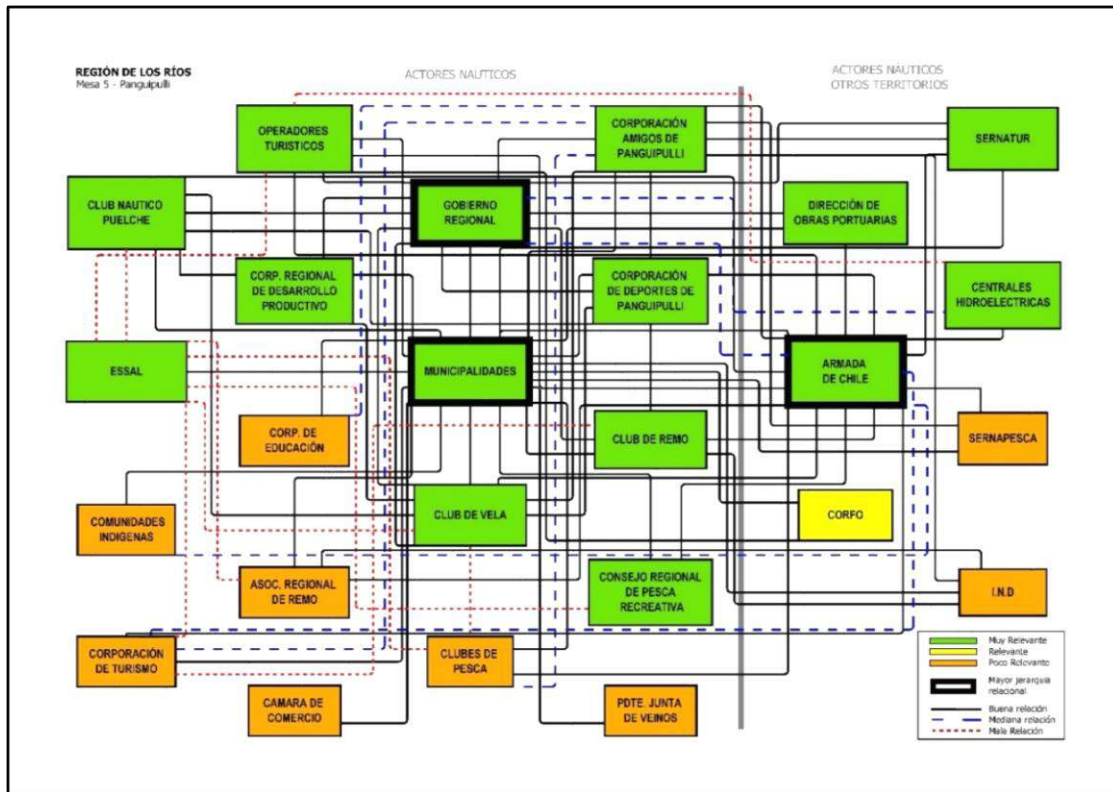
**FOTOGRAFÍA 12: MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN FUTRONO**

Fuente: Elaboración propia



**FOTOGRAFÍA 13: MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN FUTRONO**

Fuente: Elaboración propia



**DIAGRAMA 11: DIAGRAMAS TIPO VENN - PANGUIPULLI**

Mesas participativas con actores relevantes  
 Fuente: Elaboración propia

En Panguipulli se identificaron 25 actores sociales, entre los cuales 15 fueron verdes, uno solo amarillo y los otros 9 fueron naranjas. De los cuales, las entidades que tuvieron mayor vinculación con las otras, en este caso estuvieron los Municipios, el Gobierno Regional y la Armada de Chile. Pero

claramente se aprecia en este diagrama un mayor número de relaciones entre los diferentes actores. Solamente con esta información ya es posible distinguir un conjunto de 18 a 38 actores sociales que configurarían actualmente el escenario náutico Regional.



**FOTOGRAFÍA 14: MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN PANGUIPULLI**

Fuente: Elaboración propia



**FOTOGRAFÍA 16: MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN PANGUIPULLI**

Fuente: Elaboración propia

## **ACTORES SOCIALES QUE FORMAN PARTE DE LA ACTIVIDAD NÁUTICA EN LA REGIÓN DE LOS RÍOS**

A partir del ejercicio anterior, se extrajeron los nombres de los diferentes actores que bajo el criterio y lenguaje de los participantes serían parte importante del conjunto de actividades náuticas que se realiza en la Región.

Para objeto de sintetizar esta información, varios de estos se agruparon bajo una categoría general, como es caso de la Armada de Chile que agrupa además a la Gobernación Marítima, Autoridad Marítima, Buzos Salvataje, Capitanía de Puerto de Lago Ranco.

En total se identificaron a 42 actores que actualmente configurarían la actividad náutica regional, los que se enumeran organizados alfabéticamente.

1. Armada de Chile:  
Gobernación Marítima, Autoridad Marítima, Buzos Salvataje, Capitanía de Puerto de Lago Ranco.
2. Astilleros y Armadores  
Astillero Cutipay, Armadores Turísticos, Astilleros menores no organizados, Asociación de Armadores de Corral, Alwoplast, Asenav S.A.
3. Bomberos
4. Boteros
5. Cámara de Comercio
6. Cámara de Turismo
7. Colegios
8. Comunidades Mapuche  
Ley Lafkenche
9. Consejo Regional de Pesca Recreativa
10. Corporación Amigos de Panguipulli
11. Corporación Cuenca de Lago Ranco
12. Corporación de Deportes de Panguipulli
13. Corporación de Educación
14. Corporación de Turismo
15. Corporación Regional de Desarrollo Productivo
16. Deportes Náuticos  
Clubes y Asociaciones regional y Austral de Remo, Clubes de Vela, Natación aguas abiertas, Clubes de Canotaje, Navegación, Clubes de Pesca, Surf, Vela, Organizaciones Deportivas Náuticas, Club Náutico Puelche.
17. DIBAM
- Museos
18. ESSAL  
Empresa de Servicios Sanitarios de los Lagos
19. Feria Fluvial Valdivia
20. Gobierno Regional
21. Industria Naval
22. Industria Pesquera  
Concesiones Acuícolas, Industria Salmonera
23. Ministerio de Defensa Nacional  
Comisiones Regionales de Uso de Borde Costero- CRUBC
24. Ministerio de Economía  
Sernapesca, Subpesca, Corfo
25. Ministerio de Obras Públicas  
DOP-Dirección de Obras Portuarias
26. Ministerio de Transporte  
Ministerio del Deporte
27. Instituto Nacional del Deporte
28. Municipios
29. Operadores Portuarios  
Portuaria Reloncaví, Empresa Portuaria Corral
30. Operadores Turísticos  
Asociación de Turismo Local, empresas turísticas, Servicios de Alojamiento, Turismo de Intereses Especiales, Servicio de Alimentación.
31. Pescadores Artesanales
32. Pescadores semi-industriales
33. Presidente JJW Panguipulli
34. Proveedores de Insumos Externos
35. Proveedores de Insumos Internos  
Proyectos Hidroeléctricos
36. Centrales Hidroeléctricos
37. Servicio Regional Ministerial de Medio Ambiente
38. Servicio Regional Ministerial de Educación
39. Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR)  
Zona de Interés Turística-ZOIT
40. Servicios Náuticos  
Ferris, Taxis Fluviales, Arriendo de embarcaciones, Transporte de pasajeros, Barcaza de Conectividad.
41. Turismo Náutico  
Empresas Turísticas, Cámara de Turismo, Armadores Turísticos, Turismo Fluvial Río Bueno, Clubes de Pesca Recreativa, Asociación Turismo Fluvial, Red de Turismo Rural.
42. Universidades  
Universidad Austral, Ciencias Marinas, Ingenieros Navales

## NIVEL DE IMPORTANCIA Y RELACIONES ENTRE ACTORES NÁUTICOS

Una vez identificados los actores se les consultó lo siguiente: ¿Quiénes serían, según su criterio, los actores sociales que actualmente tienen un mayor nivel de incidencia en la toma de decisiones y relaciones de cooperación que se dan en los territorios de la región de Los Ríos? Esta pregunta no se orientó a valorar positiva o negativamente a los actores signados, sino a auscultar el peso que podrían tener en el devenir de la actividad en la

región, por los impactos que podrían generar en la actividad y el territorio. De tal forma se presenta en el cuadro. A la izquierda y de color verde, se agruparon a 21 actores, los de mayor relevancia en la actualidad. En el centro y de color amarillo, se identificaron 14 actores de mediana relevancia, y al lado derecho, con color naranja, 7 actores de menor relevancia.

NIVEL DE IMPORTANCIA DEL ACTOR		
Muy Relevante	Relevante	Poco Relevante
1. Armada de Chile	1. Botero	1. Bomberos
2. Astilleros y Armadores	2. Cámara de Turismo	2. Colegios
3. Cámara de Comercio	3. Comunidades Mapuche	3. Corporación Cuenca de Lago Ranco
4. Consejo Regional de Desarrollo Productivo.	4. DIBAM	4. Corporación de Educación
5. Consejo Regional de la pesca Recreativa	5. Feria Fluvial Valdivia	5. Corporación de Turismo
6. Corporación de Deportes de Panguipulli	6. Operadores Portuarios	6. Ministerio del Deporte
7. Corporación Amigos de Panguipulli	7. Operadores Turísticos	7. Presidente JJW de Panguipulli.
8. Deportes Náuticos	8. Pescadores semi-industriales	
9. ESSAL	9. Proveedores de Insumos Externos	
10. Gobierno Regional	10. Seremi Educación	
11. Industria Naval	11. SERNATUR	
12. Industria Pesquera	12. Servicios Náuticos	
13. Ministerio de Defensa	13. Turismo Náutico	
14. Ministerio de Economía	14. Universidades	
15. MOP		
16. Ministerio de Transporte		
17. Municipios		
18. Pescadores Artesanales		
19. Proveedores de Insumos Internos		
20. Proyectos Hidroeléctricos		
21. Seremi de Medio Ambiente		

**TABLA 1: ACTORES NÁUTICOS RELEVANTES**

Obtenida a partir de la aplicación del diagrama de Venn

Fuente: Elaboración propia

En general la mayoría consideró que los actores vinculados a la actividad náutica “son muy importantes” y “medianamente importantes”.

Parte de la discusión que se dio en los talleres, y que se señalará más adelante, es que varios actores que fueron agrupados en la categoría de “menor importancia”, según los asistentes, debieran estar cumpliendo hoy roles importantes en la actividad náutica, como por ejemplo, el caso de las Universidades.

Cabe destacar también, que los Municipios, el Gore, los Pescadores Artesanales, el Ministerio de Economía, los Armadores Turísticos, la Armada, la Autoridad Marítima y el Ministerio de Obras Públicas, se catalogaron como “actores muy importantes”, y al mismo tiempo, son quienes tienen “más vinculaciones con los demás”. Lo que va connotando un nivel de importancia objetivamente mayor por sobre los otros.



**COMENTARIOS SOBRE EL NIVEL DE IMPORTANCIA DE LOS ACTORES**

- Los astilleros siendo un actor importante en el territorio, no son considerados generadores de actividad náutica propiamente tal, porque se orientan principalmente hacia la producción industrial o industria Naval.
- El remo es un deporte destacado en la región. Además es un elemento de la identidad del territorio, por la relevancia histórica que ha tenido en la región los premios nacionales e internacionales obtenidos. Del mismo modo, se identifican en torno a la mayoría de los deportivos náuticos. Se mencionaron diferentes líneas del desarrollo deportivo, yendo desde los clubes deportivos y organizaciones hasta los actores independientes que llevan plusvalía a la actividad náutica, como agentes privados y/o particulares.
- El Ministerio de Obras Públicas es mencionado como un actor muy relevante porque es generador de la infraestructura que posibilita potenciar la actividad náutica. Otros actores territoriales, como los municipios, no tienen la facultad de encargarse de proyectos puntuales.
- Para los asistentes las Caletas de pescadores y en general la actividad pesquera que se desarrolla en el territorio, son considerados como actores relevantes, por el dominio y uso del espacio náutico. No obstante aquello, los Ministerios de Economía pescadores artesanales son valorados como los más relevantes.
- Dentro de las empresas industriales pesqueras, son identificadas como actor relevante a Blumar y Camanchaca
- Las Universidades son un actor territorial de poca incidencia hoy en día en la actividad náutica.
- Se hace hincapié en que el Ministerio de Economía es un actor coordinador de otras instituciones que aportan en el desarrollo productivo y turístico del territorio, como Subpesca, Sernapesca y la sub-secretaría de pesca.
- Se define a la acción de DIRECTEMAR como un actor local por el desarrollo de las concesiones y a la Armada como el organismo regulador externo.
- Se identifica a SERNATUR como un agente que recibe propuestas de operadores turísticos para difundir y fomentar el turismo en el territorio. Sin embargo, también se reconoce como un potencial propulsor de las políticas regionales fortalecer aún más el turismo en la región.
- Se visualiza el área de turismo con dos actores relevantes, turismo náutico y el turismo de intereses especiales, siendo considerados a ambos que generan impacto local.
- Se mencionan a los Servicios Náuticos, tanto en su rol turístico como de transporte de pasajeros un agente que promueve la ocupación náutica del territorio.
- Se comenta que los puertos tienen una gran importancia en el territorio, donde dependiendo de la inversión privada y una otorgada concesión, pueden incidir en los usos y actividades náuticas permitidas en el territorio náutico regional. Pero los Operadores Portuarios presentan algunas relaciones de conflicto, y por otro lado, son escasas las relaciones.
- Se menciona a la corporación regional de desarrollo productivo como agente propulsor de iniciativas para definir las líneas de desarrollo en la regional particularmente esta estrategia de desarrollo náutico regional.
- Las municipalidades (considerando las diferentes escalas y territorios que la región posee) son organismos locales que coordinan muchas de las acciones de los demás organismos y participan se relacionan con la mayoría de otros organismos náuticos locales, siendo un actor de gran importancia en la región.

## NÚMERO Y TIPO DE RELACIONES ENTRE ACTORES NÁUTICOS

En relación al número de vinculaciones, los actores con mayores relaciones fueron, en primer lugar los “Deportes Náuticos”<sup>2</sup> con 65 vínculos, luego la “Armada” con 53 vínculos y por último, los “Municipios” con 52 vínculos.

En un sentido opuesto la “DIBAM” es el único actor que no aparece con vínculos. Los “Deportes

Náuticos” en este sentido, es un sector que se vislumbra como un actor relevante en el desarrollo náutico regional.

A partir de estas cifras, se agrupó a los actores por el número de las relaciones sostenidas en el territorio, las que van entre 0 a 10, 10 a 20, 20 a 30 y luego de 50 a 65, siendo lo máximo identificado.

N° Total de vínculos	Actores Sociales	N° Total de vínculos	Actores Sociales
50-65	Deportes Náuticos Armada Municipios	0-10	Ministerio de Defensa Nacional SEREMI DE MEDIO AMBIENTE Universidades Operadores Portuarios SEREMI EDUCACIÓN Cámara de Comercio Cámara de Turismo Bomberos Corporación Cuenca de Lago Ranco Corporación de Educación Feria Fluvial Valdivia Pescadores semi-industriales Proveedores de Insumos Externos Industria Naval Ministerio de Transporte Presidente JJVV Panguipulli DIBAM (Museos)
20-30	Ministerio Economía GORE SERNATUR MOP		
10-20	Operadores Turísticos Pescadores Artesanales Astilleros y Armadores Industria Pesquera Servicios Náuticos		
0-10	Ministerio del Deporte Corporación Amigos de Panguipulli Proyectos Hidroeléctricos Essal Comunidades Mapuche Corporación Regional de Desarrollo Productivo Turismo Náutico Corporación de Deportes de Panguipulli Proveedores de Insumos Internos Boteros Corporación de Turismo Colegios Consejo Regional de Pesca Recreativa		

**TABLA 2 VINCULOS SEGÚN GRUPOS DE ACTORES**

Fuente: Elaboración propia

Como se puede observar, son pocas los actores que presentan más de 10 relaciones. La mayoría tiene menos. Lo que evidencia la necesidad de fortalecer las relaciones entre actores, porque permite y posibilita potenciar y desarrollar articuladamente el territorio náutico.

Cuando se hizo referencia al “tipo de relación de cooperación y trabajo” que se da entre los actores mencionados, los participantes discutieron tratando de llegar a un consenso o simplemente votando al presentarse una diferencia. De este objetivo, específicamente se estableció lo siguiente:

<sup>2</sup> Deportes náutico agrupó a las siguientes categorías: Clubes y Asociaciones regional y Austral de Remo, Clubes de Vela, Natación aguas abiertas, Clubes de Canotaje, Navegación, Clubes de Pesca, Surf, Vela, Organizaciones Deportivas Náuticas, Club Náutico Puelche.

**ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO NÁUTICO**

Estudio de caracterización y formento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos

<b>N° total de Vínculos (sobre 8 vínculos)</b>	<b>Actores Sociales destacados</b>	<b>Buenas relaciones de cooperación</b>	<b>Conflicto en las relaciones de cooperación</b>	<b>Región o exterior</b>
50-65	Deportes Náuticos	64		R
	Armada	42	2	E
	Municipios	52		R
20-30	Ministerio Economía	28	1	R-E
	GORE	25		R
	SERNATUR	23		R-E
	MOP	22		R-E
10-20	Operadores Turísticos	18		E
	Pescadores Artesanales	18		R
	Astilleros y Armadores	15		R
	Industria Pesquera	9	2	R
0-10	Servicios Náuticos	13		R
	Ministerio del Deporte	9	1	E
	Corporación Amigos de Panguipulli	10		R
	Proyectos Hidroeléctricos	3	4	R
	Essal		9	R
	Comunidades Mapuche	8		R
	Corporación Regional de Desarrollo Productivo	8		R
	Turismo Náutico	8		R
	Corporación de Deportes de Panguipulli	7		R
	Proveedores de Insumos Internos	2		R
	Boteros	4		R
	Corporación de Turismo	3	1	R
	Colegios	5		R
	Consejo Regional de Pesca Recreativa	5		R
	Ministerio de Defensa Nacional	5		R
	SEREMI DE MEDIO AMBIENTE	4		R
	Universidades	4		R
	Operadores Portuarios		4	R-E
	SEREMI EDUCACIÓN	4		R
	Cámara de Comercio	3		R
	Cámara de Turismo	3		R
	Bomberos	2		R
	Corporación Cuenca de Lago Ranco	2		R
	Corporación de Educación	1		R
	Feria Fluvial Valdivia	2		E
	Pescadores semi-industriales	2		R
Proveedores de Insumos Externos	1		E	
Industria Naval	1		R	
Ministerio de Transporte	1		R	
Presidente JJW Panguipulli	1		R	
DIBAM (Museos)			E	

**TABLA 3 CARACTERIZACIÓN DE VINCULOS DE ACTORES SOCIALES**

Fuente: Elaboración propia

En primer lugar señalar que la información que contiene este cuadro facilita caracterizar la situación actual de la actividad náutica regional

porque refleja los actores que tienen más vínculos y el tipo de relaciones que sostienen en el territorio.

### Algunos elementos a comentar.

- Las categorías “Deportes Náuticos”, “Municipios”, “Gore”, “MOP” y “Astilleros y Armadores” mantienen el rango de ser las que más vínculos presentan y además de sostener “buenas relaciones de colaboración”.
- Los actores, la “Armada” y el “Ministerio de Economía”, que se encuentran dentro de los más importantes y tienen más vínculos, pero presentan algunas relaciones “complejas o malas”. Estando en una situación parecida, pero con menos vínculos están los actores, “Industria Pesquera”, Ministerio del Deporte” y “Corporación de Turismo”.
- Los actores que se destacan principalmente por tener “malas relaciones de colaboración y trabajo” son los “proyectos Hidroeléctricos y la empresa de aguas “Essal” y los “operadores portuarios”.

Pensando en el fortalecimiento y desarrollo náutico ambas situaciones deben ser consideradas para el potenciamiento territorial.

### COMENTARIOS GENERALES SOBRE TIPO DE RELACIONES ENTRE LOS ACTORES

En la construcción del diagrama, los actores con más relaciones de cooperación fueron los Deportes Náuticos, Armada y los Municipios. Como bien se ha señalado, se ha hablado de relaciones para hacer referencia a las instancias de cooperación y trabajo que se ha dado entre ellos. Estas relaciones podrían ser de distintos niveles, fluidas, medianas y malas. La cuestión de identificarlas, más allá de saber el número de contactos, se encuentra en que de aquí es posible encontrar ideas que sirvan para potenciar el desarrollo de la actividad, desde lo que los mismos actores hoy desean podría darse en su territorio. En ese sentido, se desarrolla lo que sigue.

La categoría Deportes Náuticos (65 vínculos) que engloba a - Clubes y Asociaciones regionales de Remo, Vela, Natación, Canotaje, Navegación Pesca, Surf, Vela, Organizaciones Deportivas Náuticas y Club Náutico Puelche, entre muchos otros-, es el actor náutico que más relaciones de cooperación y trabajo mantiene en el territorio náutico regional. Su importancia está en que son formadores de personas y participa de torneos a nivel nacional e internacional. Una parte de estas relaciones son las que se dan al interior de esta categoría. Las otras se refieren a entidades vinculadas al deporte náutico, con quienes, por ejemplo, se obtiene patrocinios o autorizaciones. Por ejemplo, con el actor “Turismo Náutico”, el que integraría a las Empresas Turísticas, Cámara de Turismo, Armadores Turísticos, Turismo Fluvial Río Bueno, Clubes de Pesca Recreativa,

Asociación Turismo Fluvial, Red de Turismo Rural. De otra manera, con la “Armada de Chile”, con quienes deben coordinarse para la realización de actividades y trámites relativos al uso del espacio náutico. Del mismo modo, podría ser la relación pero con las “Universidades”. Siendo un actor muy relevante en el área de los deportes náuticos, su protagonismo es bajo.

Municipios (51 vínculos). Al observar el diagrama queda claro que los Municipios se relacionan con un gran número de actores, sin embargo, los asistentes coincidieron que podría ser un actor mucho más relevante en la actividad náutica. Porque posee un potencial para ser un actor articulador de importancia en materia náutica. Entre los vínculos de buenas relaciones están los Ministerios, DIRECTEMAR (Armada), Pescadores Artesanales e industria pesquera, Servicios de Turismo, Turismo Náutico y la Corporación Regional de Desarrollo.

Los Astilleros grandes (15 vínculos), como Asenav y Alwoplast, por su nivel de organización son un actor muy importante. A diferencia de los astilleros menores no organizados, quienes construyen una gran cantidad de embarcaciones, pero no son un actor relevante por su falta de organización. No obstante, no se desconoce que los grandes astilleros han generado graves problemas como el del puente Cau Cau.

Las Centrales (proyectos) Hidroeléctricas (15 vínculos). Aunque se releva la importancia que tienen en la generación de energía, se señala que mantienen malas relaciones con varios actores: como con las “comunidades mapuches”, los “clubes de pesca deportiva”, el “Turismo fluvial Río Bueno”, entre varios otros actores.

Industria pesquera, (13 vínculos), entre los que se encuentra la salmonera. Es reconocido como un actor importante, que mantiene vínculos con institucionales como la “Seremi del Medio Ambiente”, “Sernapesca” y la “Autoridad Marítima”. No obstante, aun cuando no fue consignado en el Diagrama de Venn, en las conversaciones se pudo extraer que no tienen relaciones de trabajo y cooperación los “Pescadores Artesanales”. Se nombra la Acuicultura como una actividad que puede perjudicar la actividad Náutica

“Operadores Portuarios” (4 vínculos), siendo un actor relevante en el territorio, no se destaca por mantener muchas relaciones de cooperación. Dentro de las cuales, se menciona que este actor ha tenido tensiones con los “Pescadores Artesanales” y el sector del “turismo náutico”, debido a la contaminación de chip de madera transportada, el uso del espacio y los recursos disputados. Se menciona que el transporte portuario Reloncaví sería un actor negativo en el territorio.

El actor “Pescadores Artesanales” (18 vínculos), mantiene buenas relaciones de cooperación y trabajo, aunque los participantes recalcan que en específico con el “Ministerio de Economía” (Subpesca y Sernapesca) la relación es mediana.

### 1.2.2. Grupos focales

Esta técnica consistió en la realización de un taller conformado entre 8 a 15 personas donde se conversó sobre la actividad náutica en específico, con el objetivo de identificar colectivamente ideas fuerzas, consensuadas o no, necesarias para potenciar el desarrollo náutico de la región de Los Ríos. Para lograr lo anterior, se les planteó a los

Sin haber sido recalado como un actor de importancia, los “Servicios Náuticos” (13 vínculos), que englobaría a los Ferris, Taxis Fluviales, Arriendo de embarcaciones, Transporte de pasajeros, Barcaza de Conectividad, son reconocidos como agentes propulsores de la actividad náutica. El Diagrama de Venn evidenció que efectivamente presentan buenas relaciones de cooperación con quienes se vincula. En específico se menciona que el arriendo embarcaciones es una actividad que ya que atrae mucha gente.

La “Corporación Regional de Desarrollo Productivo” (8 vínculos), mantiene buenas relaciones de cooperación, destacándose en especial con los “Municipios” y “Ministerios de Obras Públicas”. Se menciona que su labor se ha orientado al establecimiento de propuestas de investigación y estudios dentro de las políticas instauradas. No obstante, se menciona que su rol en el territorio aun no refleja una mayor relevancia, que en el futuro debiera alcanzar.

Cámara de Turismo (3 vínculos). Se señala que tiene un rol importante porque agrupa empresas y genera programas para la divulgación de la zona, pero en general son desconocidos para muchos actores. Siendo necesario que se vinculen más con el medio.

Las “Universidades” (5 vínculos) como un actor de menor importancia, que tiene pocos vínculos pero que podría ser un gran aporte en investigación, medioambiente y deporte.

participantes la siguiente pregunta: ¿A partir del trabajo anterior (los Diagramas tipo Venn), qué iniciativas se deben realizar para potenciar el desarrollo náutico Regional? Los participantes conversaron colectivamente las ideas fuerzas que potenciarían la actividad en la región, registrando a la vez, los actores con los que habría que desarrollar,

lugar y finalmente se les consultó sobre cuál de todas ellas serían las más importantes realizar en este momento. El ejercicio duró alrededor de 01:30 horas, fue dirigida por un moderador, quien facilitó la conversación grupal en función de lograr profundidad sobre el tema requerido, trabajando los tiempos, permitiendo generar opiniones de todos los asistentes, generando preguntas, formulando consensos, identificando disensos. La conversación fue registrada públicamente proyectando la matriz que contenía el objetivo del taller, la pregunta guía

de la conversación y la presentación de las columnas en las que se fue vaciando directamente las ideas rescatadas. La proyección de la matriz además, fue acompañado de un mapa de la Región, de forma tal, de facilitar a los asistentes la ubicación espacial de las ideas e iniciativas. Esta modalidad de registro, permitió a los asistentes saber de qué manera se va redactando su idea y corregirla en caso de ser necesaria. Y finalmente, da la posibilidad de jerarquizar, votando las ideas identificadas por los actores, como las más relevantes.

IDENTIFICACIÓN INICIATIVAS	¿CON QUIÉNES?	¿DÓNDE?	JERARQUÍA
Establecer una "Mesa Náutica" que involucre a todos los actores náuticos a escala regional. Con primera instancia en Panguipulli y de manera rotativa. Y además que se constituyan mesas por cuencas.	Todos los actores identificados, coordinados por la Corporación de Desarrollo Regional (clave incorporar a seremi de deporte)	Región de los Ríos	8
Desarrollo de una política náutica que permitan a los diferentes actores tener una visión compartida y una mirada sobre el futuro de la actividad	GORE, Corporación de Desarrollo Regional, Municipios.	Región de los Ríos	8
Política pública deportiva regional.	GORE, Clubes deportivos náuticos, IND, Municipios, Organizaciones de Deportes Náuticos	Región de los Ríos	7
Conformación de Mesa Náutica región de los Ríos.	Todos	Región de los Ríos.	7
Constituir Mesa Público Privada de Desarrollo Náutico Regional. Constituye un espacio que fortalece la interacción entre los actores y proponer lineamientos para esclarecer tornar más eficiente la política de usos de bordes costeros.	Todos los actores identificados, coordinados por la Corporación de Desarrollo Regional (clave incorporar a seremi de deporte).	Región de Los Ríos.	7
Generar una política de desarrollo náutico regional y clarificar el marco regulatorio con distinciones entre la navegación fluvial respecto de la marítima, que simplifique y armonice procedimientos de concesiones, usos de riberas, etc.	Seremi de Economía, Corporación de desarrollo productivo, DIRECTEMAR, Armada.	Región de Los Ríos	7
Constitución de mesa permanente de desarrollo náutico. Cuyas deliberaciones tengan influencia en el desarrollo del sector.	Gore, Corporación de Desarrollo de Los Ríos	Región de Los Ríos	7
Programa de prevención y fiscalización para zonas de emergencia fitosanitario, con recursos del estado.	Región de los Ríos.	Sernapesca, SAG, Subpesca, municipios.	6
Programa de desarrollo de infraestructura náutica pública regional. En primer término se requiere regularizar la infraestructura existente y luego desarrollar infraestructura complementaria (muelles, frentes de atraque, borde costero, etc.).	MOP, GORE, CORE	Región de Los Ríos	6
Hacer nuevos embarcaderos y mejorar los existentes.	MOP, DOP	Región de Los Ríos	6
Articular a los operadores Turístico- náuticos. Generar una instancia que agrupe a los operadores turístico-náuticos	SERNATUR	Región de Los Ríos	6
Incorporar el fomento de una cultura para el desarrollo náutico Regional, enfocados en la inserción de la natación en los establecimientos de enseñanza básica y media.	Ministerio de educación,	Región de Los Ríos	5
Desarrollar una política náutica para la Región de los Ríos.	Todos	Región de Los Ríos	4
Política de educación para el fomento de la actividad náutica y la natación en la educación básica regional. Orientada a fortalecer una cultura náutica y la prevención de los riesgos en los espacios de agua, con énfasis territorial en el deporte escolar.	Ministerio de Salud, Educación y Deporte, Municipios, Armada, Corporación de Educación y de Deporte de Panguipulli	Región de Los Ríos	3
Estudios de los cuerpos de agua y su cuenca que incluya humedales y desagües y líneas de aguas máximas.	Ministerio de Medio Ambiente	Región de Los Ríos	3

**ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO NÁUTICO**

Estudio de caracterización y formento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos

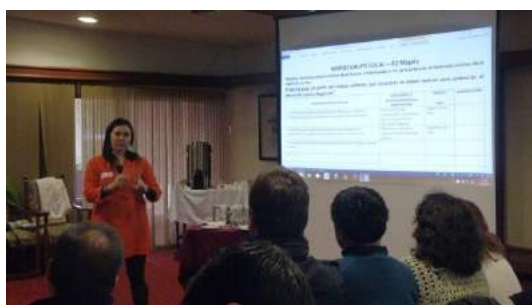
Crear un Parque Náutico Deportivo Nacional de Aguas Quietas.	Seremi Deportes, Clubes Deportivos, Municipios, GORE, DOP.	Valdivia	3
Fomentar a través de la política regional de deporte, la inversión para potenciar el deporte náutico regional y orientar los recursos necesarios para su concreción.	Ministerios del deporte. GORE.	Región de Los Ríos	2
Política medioambiental para el mantenimiento, fiscalización y cuidado sostenible de las cuencas de agua de la región, estableciendo parámetros máximos de descarga.	Ministerio de Medio Ambiente, DOP, DOH, GORE, empresas privadas, Mesa Náutica,	Región de Los Ríos	2
Focalizar una franquicia tributaria para la inversión privada que aporte al desarrollo náutico de clubes e instituciones deportivas náuticas.	Ministerio de Economía	Región de Los Ríos	2
Embarcaderos y Rampas en Lago Ranco.	Comuna de Lago Ranco, DOP	Comunas de Futrono y Lago Ranco	2
Implementar programas de desarrollo deportivo en los colegios, a través de una política educacional respecto de la actividad náutica y lograr incorporar en el currículo el fortalecimiento de la actividad.	Generar interesados en practicar deportes náuticos con municipios y constituir convenios con clubes deportivos, seremi de educación, deportes, universidad.	Región de Los Ríos.	2
Crear un puerto náutico (marina)	GORE, DOP, Armada, Privados.	Bahía Corral, Ciudad de Valdivia	2
Política construcción de Marinas Públicas y Privadas de administración municipal.	Municipios, DOP, Armada de Chile, MOP, empresas privadas.	Región de Los Ríos	1
Piletas de Natación de uso público de administración municipal, para un uso de la comunidad.	Ministerio de educación, DOP,	Región de Los Ríos	1
Fomentar e incentivar la creación de instituciones para el desarrollo náutico.	GORE, Ministerio del Deporte, Ministerio de Educación, Ministerio de Economía.	Región de Los Ríos.	1
Programa de difusión e incentivo a la postulación de proyectos, que potencie la inversión regional a iniciativas vinculadas al desarrollo náutico.	CORFO, GORE, Mesa Náutica	Región de Los Ríos	0
Programa de botaderos Públicos para los borde de agua en la región.	GORE, DOP, Armada, Privados.	Región de Los Ríos	0
Programa de incentivo a largo plazo del uso de motores sostenibles, para mitigar la contaminación de los cuerpos de agua.	Ministerio de Economía, Municipio, Armada, SERNATUR	Región de Los Ríos	0
Generar acceso al Parque Nacional Puyehue en el Sector de Riñinahue.	Comuna de Lago Ranco, CRDP	Comuna de Lago Ranco	0
Serie de embarcaderos en Auquingo y Los Llolles por el río Calcurrupe, dentro de un Programa de Embarcaderos turísticos.	Comuna de Lago Ranco, DOP	Comunas de Futrono y Lago Ranco	0
Circuitos de interés náutico en la península de Illahuapi, comuna de lago Ranco. Consolidación de rutas turísticas náuticas indígenas.	DOP	Comunas de Futrono y Lago Ranco	0
Programa de readecuación de la infraestructura náutica en el lago Maihue.	DOP	Comuna de Lago Ranco	0
Incentivar la producción local de embarcaciones para uso deportivo y productivo.	GORE	Región de los Ríos.	0
Vincular y articular la política regional de deporte junto con la política de desarrollo náutico.	GORE, Ministerio del Deporte	Región de los Ríos.	0
Política de fomento para la inversión privada para el desarrollo náutico regional a través de mecanismos tributarios favorables.	GORE	Región de los Ríos.	0
Desarrollar agenda regional de actividades para implementar seguimiento en el ámbito cultural, artístico, eventos náuticos, etc.	Operadores turísticos, organizaciones deportivas náuticas, SERNATUR, municipios, Ministerio del deporte, Ministerio de cultura.	Región de Los Ríos.	0
Constituir corporaciones y fundaciones sin fines de lucro para articular actividades educacionales relacionadas a los deportes náuticos en conjunto a los municipios.	Actores privados, establecimientos educacionales y municipios.	Región de Los Ríos.	0
Fortalecimiento de la difusión y desarrollo del patrimonio cultural de la actividad náutica regional en torno al río.	Municipios, SERNATUR	Región de Los Ríos	0

Realizar un proceso de recuperación de playas en comunas estratégicas	DOP, Municipalidades y JJW	Comunas relacionadas.	0
Crear un polo de I+D en actividad náutica.	Universidades, Industria Naval regional, Corporación de Desarrollo Ministerio de Economía.	Región de Los Ríos	0
Recuperar Feria Náutica y mejorar lo existente.	Responsabilidad del Municipio.	Valdivia	0
Uso de embarcaciones de pesca artesanal con fines turísticos para incorporar una fuente de ingresos alternativa	SERNATUR	Región de Los Ríos	0
Renovación de embarcaciones. Mejorar el estándar adecuado para dar un servicio de calidad a turistas internacionales.	Ministerio de Economía, SERNATUR	Región de Los Ríos	0
Mejorar el estándar de servicios turísticos para potenciar una oferta de nivel nacional e internacional.	SERNATUR	Región de Los Ríos	0
Proyecto de Marina internacional, que sea capaz de albergar veleros de otros países y que sirviera de lugar de recalada a grandes regatas internacionales	MOP y otros actores públicos y privados	Valdivia-Corral	0
Superación de la estacionalidad y calendario de eventos, generando un calendario anual de eventos, orientados a vincular la actividad náutica con otros intereses turísticos especiales.	Municipalidad de Valdivia	Valdivia	0

**TABLA 4 RESULTADO GRUPO FOCAL MATRICIAL**

Relación de iniciativa, actor, lugar y jerarquía

Fuente: Elaboración propia



**FOTOGRAFÍA 15 MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN VALDIVIA**

Fuente: Elaboración propia



**FOTOGRAFÍA 17 MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN VALDIVIA**

Fuente: Elaboración propia



**FOTOGRAFÍA 16 MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN VALDIVIA**

Fuente: Elaboración propia



**FOTOGRAFÍA 18 MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN PANGUIPULLI**

Fuente: Elaboración propia