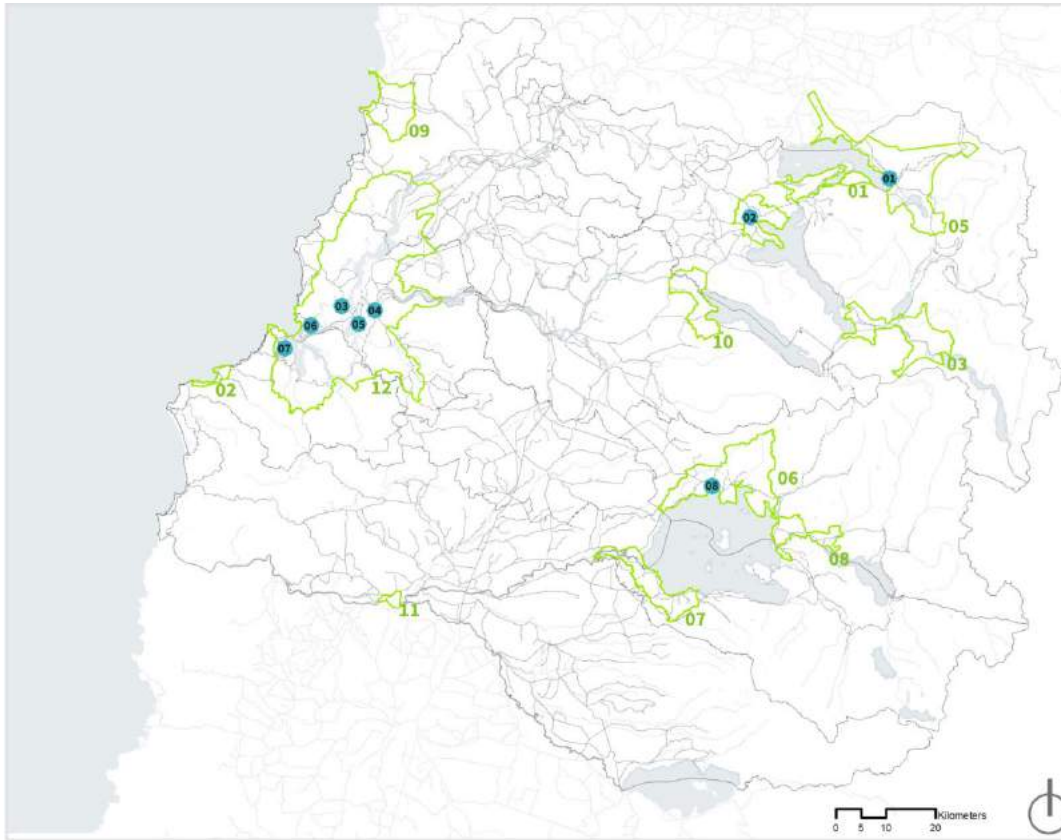


2.5.2. Proyectos de expansión



EGDN Espacio desarrollo náutico					
01 Calafquén	02 Chaihuín	03 Choshuenco-Puerto Fuy	04 Choshuenco-Puerto Fuy	05 Coñaripe Lican Ray	06 Futrono
07 Lago Ranco	08 LLifén, Puerto los Lloyes	09 Mehuín	10 Riñihue	11 Trumao	12 Valdivia, Corral
Desarrollo náutico de expansión					
01 Balneario de Coñaripe	02 Costanera Panguipulli	03 Río Cau-Cau	04 Las Ánimas, río Calle-Calle	05 Canal Haverbeck	06 Marina Estancilla
07 Balseo Corral	08 Puerto Futrono				

ILUSTRACIÓN 11: ÁREAS PREFERENTES DE EXPANSIÓN PARA EL DESARROLLO NÁUTICO EN LA REGIÓN DE LOS RÍOS.

Fuente: Elaboración Propia

Las áreas preferenciales en condición de “Expansión”, presenta un desarrollo náutico detonado, el cual se pretende potenciar y procurar mantener las tendencias náuticas que allí se desarrollen y orientan hacia una mayor consolidación del sector.

La comuna de Valdivia y su EGDN (Valdivia – Corral) es el que presenta mayoritariamente áreas preferenciales para el desarrollo de expansión (4), debido a la alta especialización de este polo y su

condición de centro de comando control del desarrollo náutico regional. No obstante, los demás polos – categorizados anteriormente como Consolidados – también presentan áreas de desarrollo en expansión de la actividad náutica (3), debido a la concentración de equipamientos presentes y – en menor escala que en Valdivia – Corral – actores y servicios que otorgan mayor especialización al sector. En total, la región posee 8 áreas preferentes para potenciar la actividad náutica.

TABLA 44: ÁREAS PREFERENTES DE EXPANSIÓN PARA EL DESARROLLO NÁUTICO EN LA REGIÓN DE LOS RÍOS.

Fuente: Elaboración Propia.

N°	CATEGORÍA	UBICACIÓN	EGDN / EPI / CUENCA	COMUNA
1	de Expansión	Balneario de Coñaripe	Coñaripe – Licán Ray	Panguipulli
2	de Expansión	Costanera Panguipulli	Panguipulli	Panguipulli
3	de Expansión	Río Cau-Cau	Valdivia – Corral	Valdivia
4	de Expansión	Las Animas, río Calle-Calle	Valdivia – Corral	Valdivia
5	de Expansión	Canal Haverbeck	Valdivia – Corral	Valdivia
6	de Expansión	Marina Estancilla	Valdivia – Corral	Valdivia
7	de Expansión	Puerto y Embarcadero de Corral	Valdivia – Corral	Corral
8	de Expansión	Puerto Futrono	Futrono	Futrono

BALNEARIO DE COÑARIPE

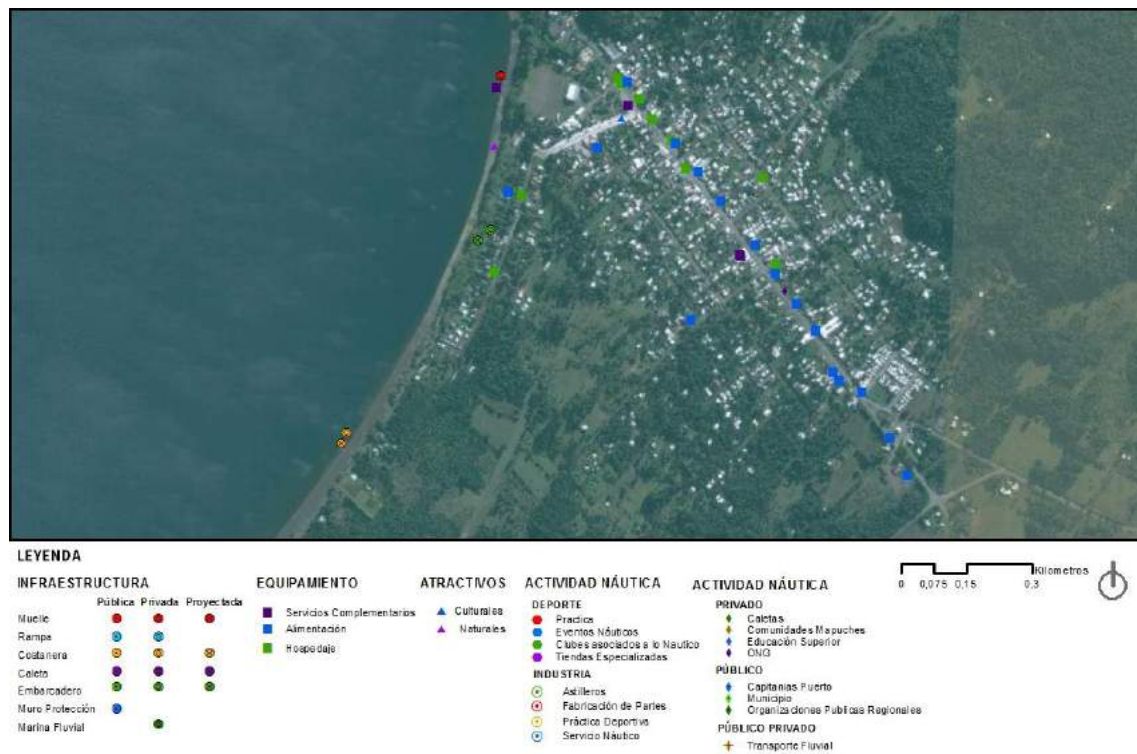


ILUSTRACIÓN 12: ÁREA PREFERENTE DE DESARROLLO NÁUTICO. BALNEARIO DE COÑARIPE. 2014.

Fuente: Elaboración Propia

Coñaripe corresponde a una localidad al extremo oriente del lago Calafquén y se consolida como un centro vacacional de segunda residencia acompañado de un extenso balneario como principal atractivo en la temporada de verano y de una variada oferta de centros termales en los alrededores del pueblo.

Desde lo administrativo, la localidad es parte de la comuna de Panguipulli y actualmente no presenta un instrumento que regule los suelos, sino más bien se rige bajo la ordenanza general.

Morfológicamente, Coñaripe se estructura a través de su calle principal, la que cuenta con la mayoría de los equipamientos, tanto de hospedajes y

alimentación, predominando estos últimos; lo cual lo establece más bien como una localidad de paso. A través de ella, Coñaripe se atraviesa longitudinalmente, dando paso al oriente a sectores hacia el lago Pellaifa, hacia el pueblo de Calafquén al sur del lago a través de una vía de circunvalación del mismo, que actualmente se encuentra en etapas de pavimentación y hacia la localidad de Liquiñe (centro turístico y termal) cercano al Paso Internacional Cariñe hacia Argentina y su localidad de Junín de los Andes.

Hacia el área poniente del pueblo se extiende una playa rocosa óptima para el baño la cual es muy solicitada en la temporada de verano, como balneario y para el desarrollo recreativo de deportes náuticos. Hacia el sector nororiente, el acceso hacia los cerros lleva hacia termas como las Vergara y las Termas Geométricas.

En tanto a su desarrollo náutico, la localidad cuenta con una playa extensa de aptas condiciones para el baño, y posee una infraestructura privada – embarcadero – ocupado para el servicio turístico de recorridos por el lago a través de un paseo en catamarán. Por otro lado, desde la autoridad se pretende potenciar el uso y las actividades de este balneario, teniendo en carpeta dos proyectos en el borde lago: (i) un embarcadero turístico y (ii) una costanera (esta última en una etapa de pre-factibilidad). Ambas iniciativas buscan consolidar aún más la relación del pueblo con el lago, ya que solo cuenta con acceso desde el punto norte de la playa y se busca dotar a Coñaripe de una mayor oferta para el desarrollo náutico, desarrollando infraestructura en su borde lago.



FOTOGRAFÍA 26: PLAYA DE COÑARIPE. 2014.

Fuente: Elaboración propia.

La zona es conocida principalmente por su potencial turístico y los atractivos que su entorno entrega, contando con una amplia playa, termas cercanas, puntos de pesca y servicios complementarios que ofrecen paquetes turísticos de aventura y aprovechamiento de dichos

atractivos. Los paseos náuticos en catamarán además del uso de embarcaciones deportivas como el kayak y las bicicletas de agua, otorgan una oferta náutica más bien “recreativa”, con alto uso del lago en la temporada de verano y mayor cantidad de servicios de renta de estas embarcaciones. Esto se

amplía aún más con la relación con la localidad de Licán Ray – al norte del lago Calafquén y perteneciente a la comuna de Villarrica en la región de la Araucanía – en donde el deporte náutico y el uso de embarcaciones a motor y el goce del entorno natural del lago y sus bordes – además de ser un centro de servicios complementarlo a Coñaripe – se establece una relación directa entre ambos polos

donde la relación con el lago y el aprovechamiento del mismo con embarcaciones náuticas para la recreación y el turismo, el fuerte uso de las playas en verano, y los servicios que se establecen en tono a estas actividades, configuran un polo óptimo para potenciar náuticamente y poder así, ampliar la oferta establecida y generar mayores nexos y complementariedad a la actividad existente.

COSTANERA PANGUIPULLI

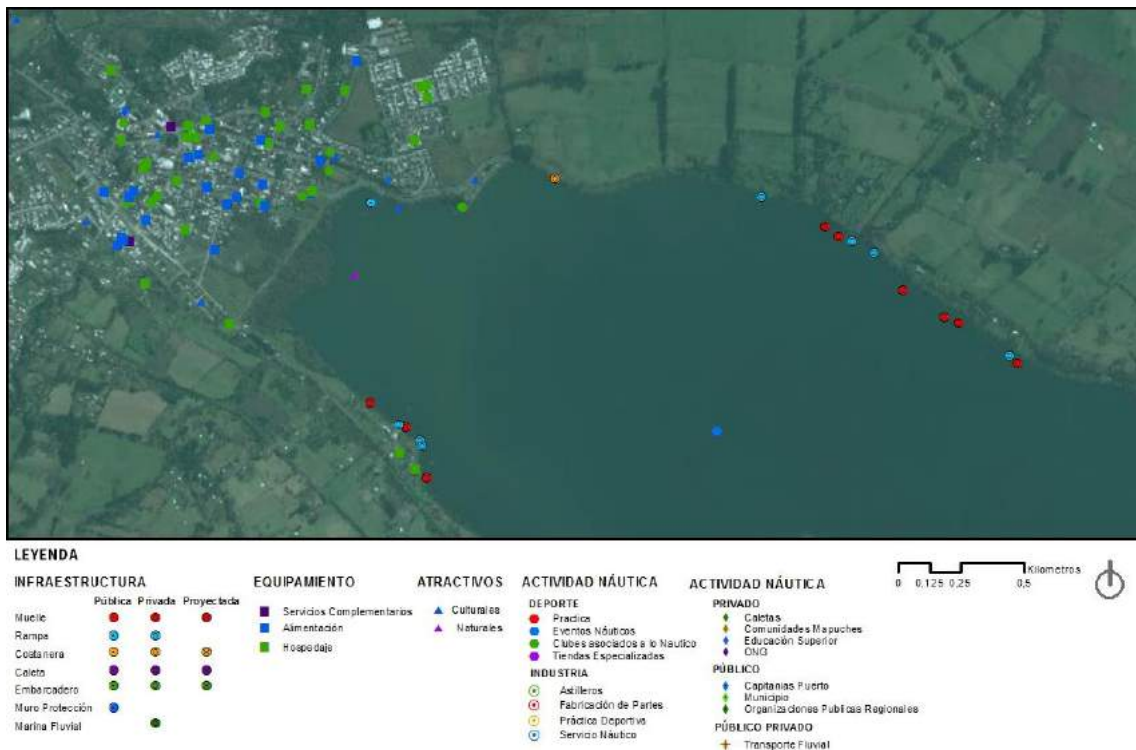


ILUSTRACIÓN 13: ÁREA PREFERENTE DE DESARROLLO NÁUTICO. COSTANERA DE PANGUIPULLI. 2014.

Fuente: Elaboración Propia.

Panguipulli, emplazado en la bahía central en el lado poniente del lago del mismo nombre, es una localidad capital de su comuna y una de las ciudades más importantes y consolidadas de la Región de Los Ríos en su área cordillerana detrás de Valdivia su capital y la Unión. Se configura a través de sus principales vías de acceso que vienen desde el centro de la región por la ruta t-39 desde Los Lagos, ruta 203 desde Lanco (y conexión a ruta 5, panamericana) y por el camino hacia Pullinque y hacia Coñaripe (actual ruta en trabajos de

pavimentación). La ciudad se desarrolla en un área en pendiente hacia el lago hacia donde se proyecta una de sus calles principales que al encontrarse con el lago da lugar a un paseo costanera que remata en el balneario de la ciudad.

Panguipulli es un vasto centro de equipamientos que funcionan en torno al turismo, con una amplia oferta de alimentación y hospedajes – principalmente cabañas – que posibilitan ampliar la estadia en el sector, los que se reparten en el casco

antiguo de la ciudad. Así también los servicios complementarios presentes se relacionan hacia los atractivos naturales y culturales presentes y algunos referidos hacia lo náutico con paseos en catamarán por la bahía y en torno a la isla Gabriela del lago Panguipulli.

Por otro lado la ciudad presenta una amplia gama de atractivos culturales, tales como la catedral de la ciudad y su patrimonio arquitectónico así como también es lugar de fiestas populares y ferias que se celebran en la fecha estival. Además, es parte del circuito turístico Siete Lagos que considera los atractivos de toda la comuna de Panguipulli incluyendo las playas de Coñaripe, Pellaifa, Panguipulli y Choshuenco, además de la Reserva Nacional Mocho-Choshuenco, el recorrido en barcaza desde Puerto Fuy y el paso Hua-Hum hacia Argentina. En este circuito también se encuentra la zona protegida Huilo-Huilo y el único hotel de 5 estrellas presente en la región - la Montaña mágica y

Nothofagus hotel – siendo un recorrido de variados atractivos que pueden ser aliados a la actividad náutica.

Desde lo náutico, Panguipulli cuenta con variados agentes importantes en el desarrollo de actividades y del acontecer de la actividad náutica presente. Es lugar de variados clubes y asociaciones deportivas como clubes de vela y escuelas de remo. Además es sede de la Capitanía de Puerto que establece jurisdicción en dicho lago y los demás 6 de la comuna y el lago Riñihue, se ubica cercana a la rampa pública y el embarcadero, lugar en donde amarran embarcaciones de dicha Capitanía. Esto es parte de la costanera de Panguipulli, que si bien no contempla otra infraestructura para el desarrollo náutico, ni bajadas de buena calidad que propicien un mayor uso del lago para la navegación, considera un paseo en el borde lago desde el casco de la ciudad hacia el balneario.



FOTOGRAFÍA 27: COSTANERA DE PANGUIPULLI. MIRADA CAMINO HACIA AL BALNEARIO. 2014.

Fuente: Elaboración propia

El lago Panguipulli también es escenario de importantes actividades deportivas náuticas, en las cuales las competencias de vela son las más desarrolladas. Las buenas condiciones geográficas que entrega la bahía hacia la ciudad, sumado a las condiciones de viento que se da en este espacio, generan una plataforma óptima para el desarrollo de la actividad, siendo además de un constante espacio de práctica para el deporte, el lugar para la organización de regatas y competencias de variadas categorías de escala local y nacional.

El borde de lago de Panguipulli es un espacio significativo para la comunidad, como espacio de encuentro y de realización de actividades masivas; es lugar de ferias y exposiciones y en temporada de verano es el espacio de mayor vitalidad; en torno al balneario y las actividades y comercio que allí se realizan. Hoy cuenta con un proyecto en etapa de adjudicación de las obras para la construcción de una costanera lacustre que alcance desde el espacio del balneario en avenida costanera hasta avenida Roble Huacho.



ILUSTRACIÓN 14: DISEÑO DE COSTANERA DE PANGUIPULLI EN AVENIDA COSTANERA. 2014.

Fuente: Secplan, Comuna de Panguipulli, 2014.

El proyecto considera infraestructura náutica – rampa – además de bajadas peatonales que permitan bajar al lago, y una reestructuración del paseo hacia el balneario. Esto se concentra en el tramo de la avenida que presenta mayor consolidación, dando lugar a la aparición de miradores hacia el lago, espacios de permanencia, áreas para la instalación de equipamientos, y áreas de esparcimiento deportivas y pequeñas plazas temáticas, lo que define una costanera en función de sacar provecho la belleza escénica del lago y consolidar el balneario como remate del proyecto. No obstante, hacia el otro extremo el proyecto se enfoca dentro de la calle y no plantea una reestructuración hacia los espacios de borde o hacia la ciudad. Aquí la Avenida Costanera atraviesa un sector de quebradas y un estero. Esto en el plan regulador está definido como una zona R-1 (de alto

riesgo para asentamientos humanos por inundación) no obstante es una zona de relación directa con el lago y que no tiene desarrollo debido a su condición geográfica y el riesgo existente y ya reconocido.

Panguipulli presenta buenas condiciones para potenciar la actividad náutica, al contar con una participación activa de usuarios relacionados principalmente al deporte náutico y el turismo. Además las buenas condiciones geográficas existentes, dan cuenta de una plataforma óptima para el desarrollo náutico, las cuales se pueden potenciar con el respaldo de la infraestructura proyectada que propicie el uso de manera pública y sean agentes detonadores para el desarrollo de la actividad.

RÍO CAU-CAU

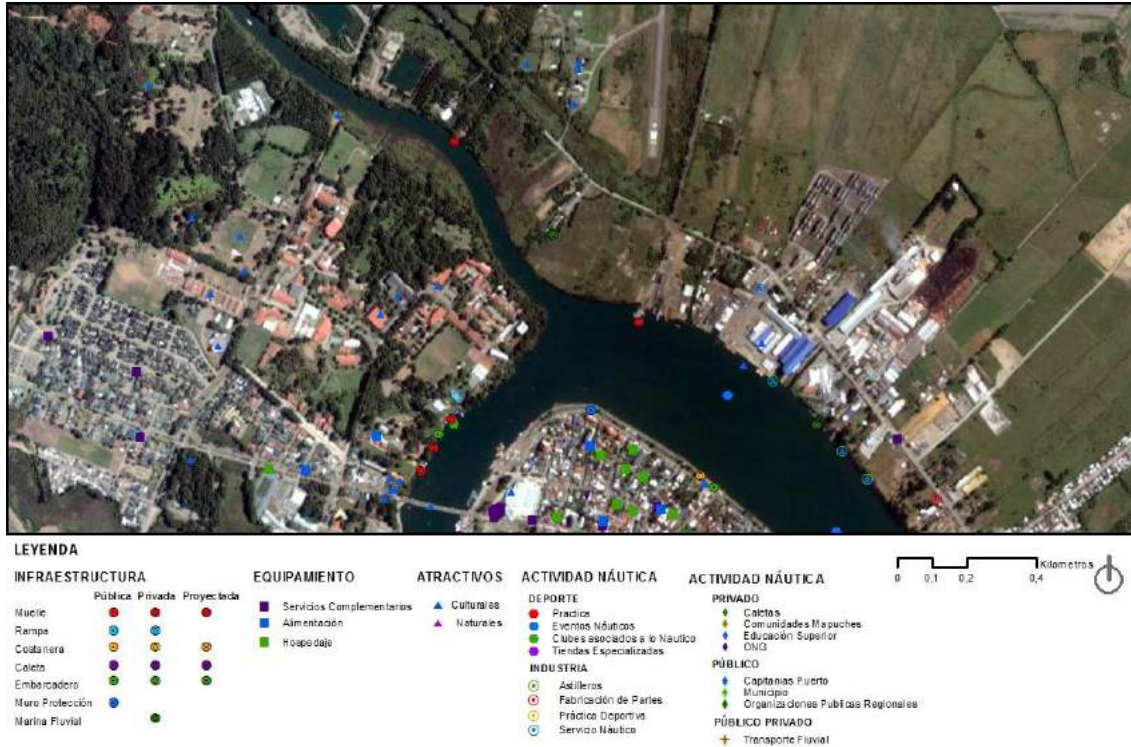


ILUSTRACIÓN 15: ÁREA PREFERENTE DE DESARROLLO NÁUTICO. RÍO CAU-CAU. 2014.

Fuente: Elaboración Propia.

El sector sur del río Cau-Cau se enmarca en un corredor estrecho de buena navegabilidad que posibilita el tránsito tanto de embarcaciones de menor y mediana escala como también de mayor escala, posibilitando el paso de grandes embarcaciones a los astilleros que se ubican en la ribera norte del tramo final del río Calle- Calle, dado que el puente que cruza el río Valdivia a la Isla Teja desde el centro de la ciudad, no posee una altura que permita el tránsito a embarcaciones de gran tamaño, dando lugar solo a pequeñas naves y lanchas turísticas – condición que dificulta también el paso de yates y catamaranes de mástil sobre los 12 mts. – que ve limitada la circulación entre ambos ríos. Por ello, se dispuso como el lugar óptimo para

la construcción del primer puente basculante en Chile, puente Cau-Cau (actualmente aún en obra) el cual brindará mayor conectividad a la isla Teja y mantendrá su condición de corredor fluvial para embarcaciones de gran escala que circula a través del río.

Por otro lado, el río Cau-Cau forma parte del recorrido turístico más solicitado alrededor de la Isla Teja ofreciendo gozar de los atractivos naturales del río Cruces, los humedales y el parque botánico desde el río Cau-Cau y de vuelta a la ciudad de Valdivia, por lo cual, es un corredor fluvial de vital importancia para el acontecer del desarrollo náutico de la ciudad de Valdivia.



FOTOGRAFÍA 28: RÍO CAU-CAU Y CONSTRUCCIÓN DE PUENTE BASCULANTE, 2013.

Fuente: Diario Austral 2013.

En su ribera norte, el río cuenta mayoritariamente con terrenos libres de construcciones y predios privados, además de una entrada a una pequeña marina para embarcaciones menores perteneciente a la empresa Fibronaval – que ofrece servicios de reparación y venta de partes para embarcaciones – la cual ofrece como un espacio de reposo para las lanchas y yates que soliciten el servicio. Hacia su ribera sur se encuentra la sede de la Universidad Austral de Chile (UACH) en su campus de Isla Teja, relacionándose hacia el río con un parque botánico.

Actualmente la regulación de esta parte está descrita en el plan regulador como zona ZR-2 (zona de riesgo por inundación) la cual se determina a ambas riberas afectando en mayor medida a la ribera norte. Esto define usos exclusivos de “Equipamiento del tipo Áreas Verdes, de escalas interurbana y comunal” y restringe cualquier otro uso. Sin embargo, las buenas condiciones de navegabilidad y la alta frecuencia de uso, no dan

cuenta aún de un desarrollo mayor en términos de infraestructura o desarrollo náutico de manera privada, se establece más bien como un corredor donde sus bordes son poco aprovechados debido a las constantes crecidas y los humedales aledaños.

La oportunidad que brinda el río y su rol relevante como corredor fluvial de grandes embarcaciones y para el tránsito de embarcaciones turísticas lo destacan como una zona detonada náuticamente en la cual sus bordes no han hecho usufructo de tal actividad, siendo un espacio que puede ser ordenado y direccionado en función de buscar un mejor desarrollo náutico de dicho sector pudiendo vincularse con el campus de UACH y establecer mejores usos en los bordes de la ribera norte. Además el puente basculante se establece como una infraestructura relevante en el paisaje de la ciudad, pudiendo participar de manera protagónica en el acontecer náutico de esta área.

LAS ÁNIMAS

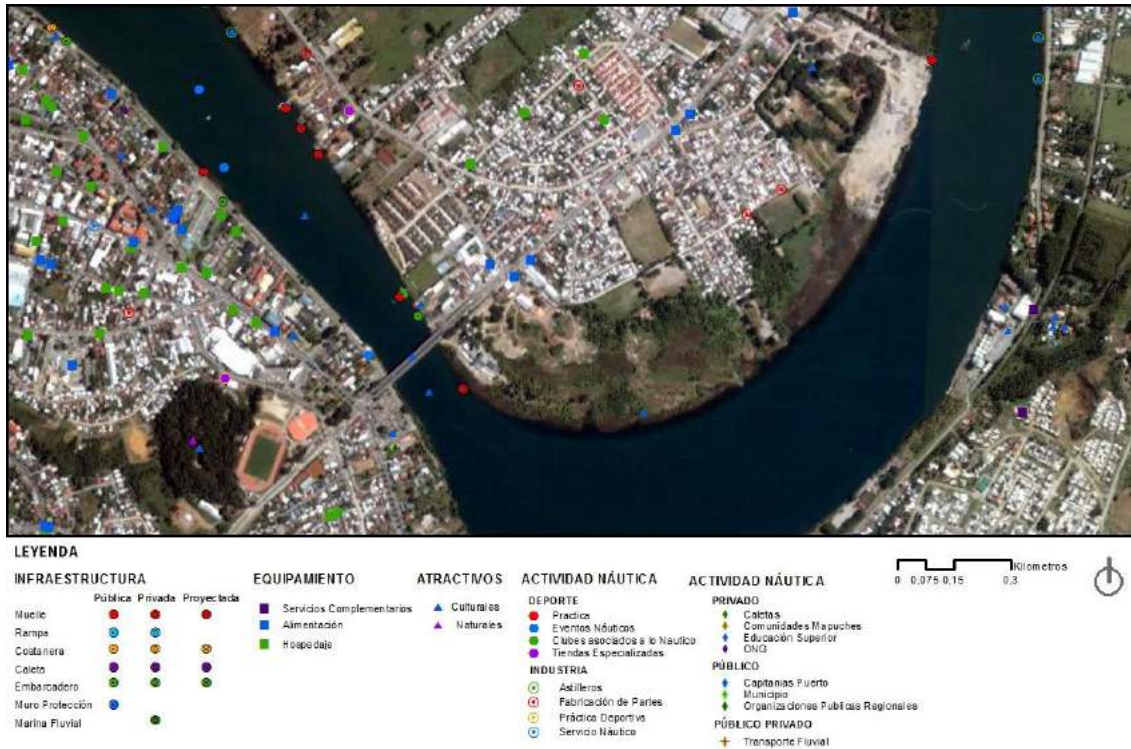


ILUSTRACIÓN 16: ÁREA PREFERENTE DE DESARROLLO NÁUTICO. LAS ÁNIMAS. 2014.

Fuente: Elaboración Propia.

El sector de Las Ánimas en Valdivia corresponde a la ribera norte del río Calle-Calle frente al ex sector ferroviario de la ciudad. Se enmarca en la zona oriente entre el puente Calle-Calle por el borde del río, incluyendo en ello un sector de vegas posterior a una zona residencia mixta (hasta la calle Bombero Clasing). Si bien es una zona residencial y de equipamientos retirados de la ribera, deja lugar a que el desarrollo náutico pueda potenciarse y generar infraestructuras que le atribuyan una mayor relación hacia el río.

Corresponde a una ribera curva sin relación directa de la trama urbana hacia el río, pero con algunas calles perpendiculares hacia los bordes que permitirían la llegada pública hacia él, con una zona residencial posterior definida en el plan regulador. El área en cuestión, es un sector vulnerable a las crecidas del río por su condición de borde y de terrenos blandos, presenta un riesgo medio de inundación fluvial, lo cual está definido en el PRC

vigente de Valdivia como la zona ZR-2 (al igual que el sector del río Cau-Cau la cual va desde el puente Calle-Calle hasta calle Matta (donde también se proyecta otra infraestructura vial sobre el río), definiendo toda esta ribera norte con esta zona.

Esta área, no presenta gran desarrollo urbano debido a las zonas vulnerables por las crecidas del río, no obstante presenta un equipamiento náutico deportivo como lo es el centro de alto rendimiento para el deporte náutico; CAR Náutico, equipamiento de apoyo al desarrollo deportivo del remo como principal actividad náutica deportiva de la ciudad. Si bien está definida un área de entrenamiento para el remo en los ríos Valdivia y Calle-Calle, esta área posterior y su condición complementaria al espacio de práctica, se presenta como una oportunidad para capitalizar con infraestructuras que brinden mejores condiciones para el desarrollo de la actividad; las competencias que allí se desarrollan – sean de escala local o nacional – sumado a la alta presencia

de clubes, y asociaciones vinculadas al desarrollo del deporte náutico en el sector, representan un importante actor en el acontecer del uso del río, pudiendo con ello orientar los esfuerzos de esta área como un espacio de servicio y equipamiento que fomente el deporte y la vinculación con el medio.

Además con ello el tramo del río está inserto en una zona de alta navegabilidad por embarcaciones deportivas y turísticas, siendo un espacio vinculado y de buenas condiciones para generar puntos de enlace a la actividad turística y deportiva.



FOTOGRAFÍA 29: CAR NÁUTICO EN SECTOR LAS ÁNIMAS RIBERA NORTE DEL RÍO CALLE-CALLE. 2014.

Fuente Elaboración propia

Si bien, este sector de Las Ánimas sigue siendo un área libre, se debe establecer una manera tal de instaurar un uso para potenciar la actividad náutica, que considere la vulnerabilidad del sector. Su potencialidad radica en ser un punto de vínculo hacia el sector norte de la ciudad de Valdivia, cuya ribera mantiene un uso industrial para astilleros y

varaderos y no ha sido desarrollado en relación a la trama urbana que posibilite un aprovechamiento y goce del borde de manera pública. Las Ánimas puede ser una zona de relación directa que genere usos y propicie el desarrollo de actividades náuticas en un espacio que no ha detonado la ocupación de sus bordes.

CANAL HAVERBECK

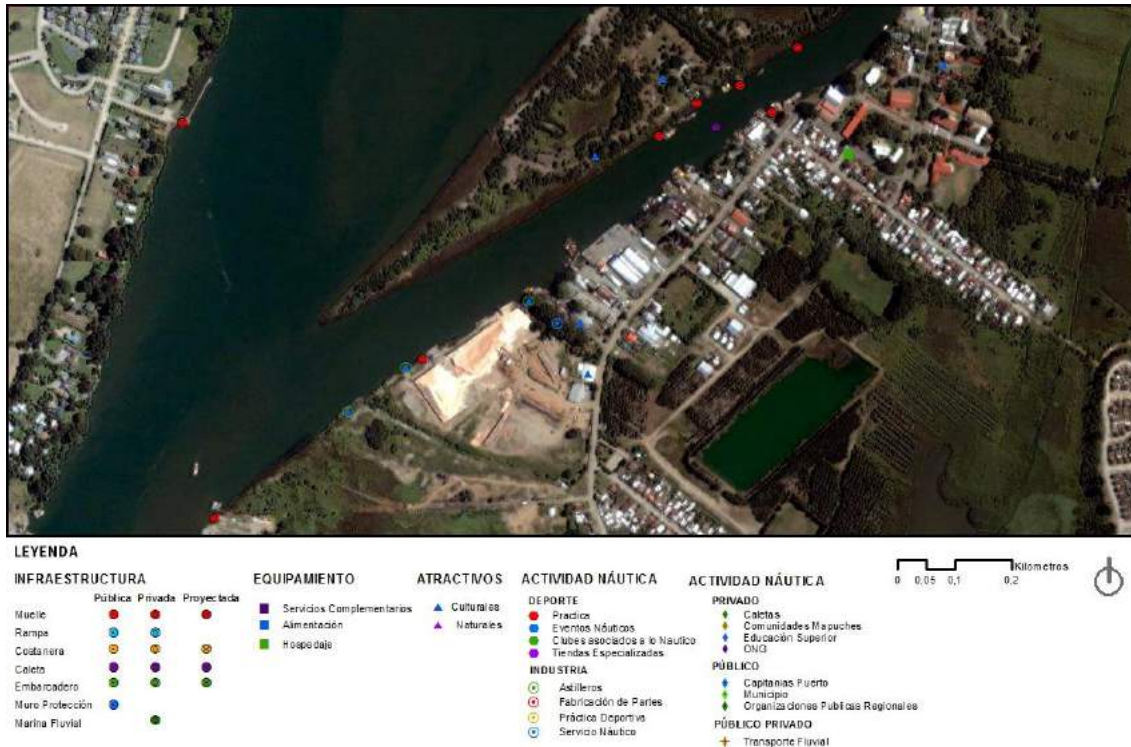


ILUSTRACIÓN 17: IMAGEN SATELITAL DEL ÁREA PREFERENTE PARA EL DESARROLLO NÁUTICO CANAL HAVERBECK.

Fuente: Google Earth 2014.

El área del canal Haverbeck corresponde a un canal que configura la ribera sur del río Valdivia y el Islote Haverbeck. Este canal es un lugar escondido paralelo a la calle Arica – sur de la ciudad de Valdivia – aquí, se emplazan en predios privados empresas del rubro industrial náutico, tales como astilleros, varaderos y servicios náuticos vinculados al transporte náutico y reparación de embarcaciones.

El sector consolidado en la ribera sur del río Valdivia, es una zona industrializada y relacionada principalmente al desarrollo náutico, rematando en la industria de chips de madera en el predio hacia el

canal del puerto de Corral que carga la materia prima en el espacio del último tramo del canal. No obstante esta actividad queda oculta tras el islote y no da cuenta de ello en la zona por la cual se navega en el río Valdivia; pero que sin embargo presenta óptimas condiciones para la navegación dado la cualidad del canal para la navegación de embarcaciones de gran escala las que se reparan en los servicios que allí se presentan. El sector se compone principalmente por empresas privadas las cuales se emplazan en predios que restringen el libre uso del borde del canal.



FOTOGRAFÍA 30: ASTILLEROS Y VARADEROS EN CANAL HAVERBECK.

Fuente: Elaboración propia.

Por otro lado, presenta atractivos culturales, como el Museo & Archivo 1960 – que expone material gráfico sobre el terremoto que afectó a la zona en ese año y con ello un recorrido a través del canal en una embarcación turística que posibilita visitar el museo del terremoto que se encuentra en el islote Haverbeck.

Si bien es un sector peri-céntrico de la ciudad, el canal es un espacio de navegación singular en Valdivia, con una belleza escénica que es aprovechada por equipamientos como importantes servicios de alojamiento, así como el Hotel Naguilán. No obstante, hacia la calle Arica, es donde más tienen lugar actividades industriales y no se acompañan de equipamientos de hospedaje o alimentación.

El importante desarrollo náutico que aquí se presenta, considera industrias de variadas escalas y rubros náuticos, siendo las más importantes los servicios de astilleros tanto industrializados como artesanales y el transporte de carga y reparación de naves. No obstante, el lugar no mantiene un orden en el uso del borde del canal, el cual presenta variadas embarcaciones, muchas de ellas en desuso, las cuales mantienen ocupado el espacio de borde. Así también muchas de las infraestructuras presentes como galpones o bajadas hacia el canal se encuentran en desuso o están deterioradas, viéndose en muchos espacios embarcaciones apiladas y amontonadas.



FOTOGRAFÍA 31: NAVES EN REPARACIÓN JUNTO A ANTIGUAS EMBARCACIONES EN ASTILLEROS PRIVADOS.

Fuente: Elaboración propia

Este sector sur de la ciudad, corresponde en la normativa vigente – según PRC de Valdivia – a un sector de borde con dos zonas; en su lado norte un ZU-7 y en su lado sur un ZU-6. La zona ZU-7 dispone usos de Vivienda equipamiento de todo tipo³ y actividades complementarias a la vialidad y al transporte, a diferencia de la ZU-6 que permite (además de lo dispuesto en la ZU-7), industria,

almacenamiento y talleres inofensivos y molestos, además de áreas verdes; deportes y comercio minorista, de escala vecinal y también actividades complementarias a la vialidad y al transporte. Es en esta última en donde se emplazan variados servicios náuticos y actividad náutica industrial, ligada como ya fue dicho a astilleros industriales y artesanales, además de empresas de transporte y reparaciones.

3 con excepción del tipo Seguridad de escala interurbana.

MARINA ESTANCILLA



ILUSTRACIÓN 18: IMAGEN SATELITAL DE ÁREA PREFERENTE PARA EL DESARROLLO NÁUTICO DE MARINA ESTANCILLA.

Fuente: Google Earth 2014.

Marina Estancilla corresponde a un sector retirado de la ciudad de Valdivia. Se ubica en la ruta T-350, en el camino a Niebla y cercano a la Bahía de Corral. Cuenta con la segunda marina perteneciente al Club de Yates de Valdivia, con un largo embarcadero en la ribera norte del río Valdivia, con amplia capacidad para el atraque de embarcaciones deportivas de mediana escala. La marina se acompaña por la industria Alwoplast S.A., empresa ligada al diseño y confección de yates de lujo (única empresa del rubro en el país), para lo cual cuenta con infraestructura especializada e instalaciones que le permitan ejecutar dichos proyectos.

El sector de la marina cuenta con equipamientos de esparcimiento y de hospedaje en torno a la ruta que le brinda accesibilidad. Colinda con una zona residencial llamada Puerto Pelicano, la cual cuenta con residencias privadas que proyectan hacia el río una serie de muelles para recalar sus embarcaciones. Es un sector que continúa a una zona de expansión urbana, en donde proyectos inmobiliarios generan espacios de nuevas residencias. En la ruta camino hacia la marina, se establecen servicios de camping, cabañas y gastronomía, con realizaciones típicas de la zona y artesanías – como la cerveza artesanal – siendo atractivos y servicios que posibilitan extender la estadía en el sector.



FOTOGRAFÍA 32: EMBARCADERO MARINA ESTANCILLA HACIA RÍO VALDIVIA. 2014.

Fuente: Elaboración propia.



FOTOGRAFÍA 33: INDUSTRIA ALWOPLAST. 2014.

Fuente: Elaboración propia.

En el PRC de Valdivia el sector de puerto Pelicano se inserta en una zona residencial H-4 en su lado oriente y tanto su sector poniente y bordes hacia el río, presentan zona de riesgo Ri-1 lo cual posibilita la instalación de infraestructura teniendo en consideración maneras de mitigación del riesgo existente para considerar infraestructura náutica.

Desde el punto de vista náutico, el sector goza de buenas condiciones de recalada con una batimetría que beneficia el atraque de embarcaciones deportivas y de mediana escala, tales como yates y catamaranes. Se establece como un punto clave para la guarda de yates ya que es un sector tranquilo y con agua dulce; lo que aventaja por sobre los de

agua salada, ya que evita problemas en el mantenimiento de la embarcación.

Por otro lado, la condición y emplazamiento de la marina, corresponde a una zona urbana a pasos de la ciudad y sus servicios, pero dentro de un contexto de gran valor natural donde el río ofrece buenas posibilidades para la navegación y goce de otras alternativas fluviales para ello, como los ríos Angachilla, Tornagaleones y Cruces. Además Valdivia y su localización geográfica posibilitan ser una salida hacia el Pacífico desde agua dulce a través de la desembocadura del río Valdivia entre la localidad de Niebla y Corral.

CORRAL

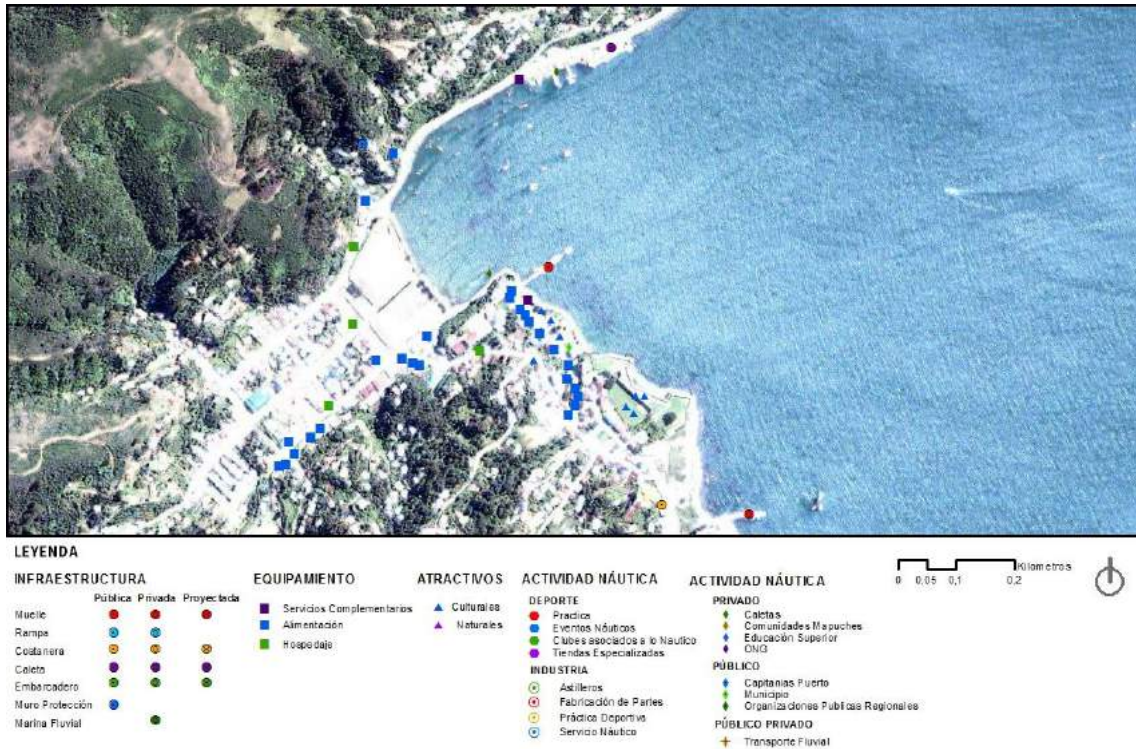


ILUSTRACIÓN 19: IMAGEN SATELITAL DE ÁREA PREFERENTE PARA EL DESARROLLO NÁUTICO DE CORRAL

Fuente: Google Earth 2014.

El área preferente de Corral, se dispone en el espacio de desembarque del balseo que entrega conectividad a la ciudad de Corral, junto con la caleta adenaña al puerto de Corral, incorporando la plaza de la ciudad – espacio cívico – y el fuerte Corral del castillo San Sebastián de la Cruz. Esta área incorpora a los espacios más relevantes en el desarrollo cotidiano de la ciudad. Un lugar en donde la urbanización y el desarrollo urbano se focalizan en la consolidación de las faldas de los cerros que configuran el borde poniente de la bahía de Corral. Lo estrecho del espacio por la pendiente de los cerros, limita la extensión y consolidación de los espacios construidos, no obstante en las áreas de mayor relevancia, como es el caso de la plaza de Corral, existe concentración de equipamientos de alimentación, lo que establece un espacio atractivo

para el turista. Por otro lado – pero en menor cantidad – se localizan equipamientos de hospedajes; principalmente cabañas.

No obstante, la ciudad está estrechamente ligada a lo náutico y lo histórico; presenta un turismo de línea más específica, ligándolo a la navegación y los paseos de turismo a través de la Bahía, donde los principales destinos son los antiguos fuertes españoles. Como ya fue mencionado, en Corral el fuerte del castillo San Sebastián del Alba.

Corral cuenta con un borde construido a partir de los fuertes, áreas residenciales y actividades productivas como el puerto de Corral y las pesqueras.

PUERTO FUTRONO



ILUSTRACIÓN 20: IMAGEN SATELITAL DE ÁREA PREFERENTE PARA EL DESARROLLO NÁUTICO DE PUERTO FUTRONO.

Fuente: Google Earth 2014.

Futrono se localiza al norte del lago Ranco como una de las ciudades más importantes en la cuenca del lago Ranco, no obstante la condición geográfica de su emplazamiento no le posibilita establecer una relación directa con el cuerpo de agua. La ciudad se mantiene a una cota muy superior y solo extiende una calle hacia un punto del lago el cual es denominado como Puerto Futrono.

Este punto de la ciudad no logra configurar un espacio de borde – debido a la presencia del complejo turístico de la caja de compensación los Andes que tiene es propietario de los espacios de borde aledaños – ya que cuenta con un limitado espacio aprovechable para lo cual ha logrado consolidar una rampa Pública, desde la cual zarpan las barcazas que conectan con la isla Huapi, isla que mantiene una constante conexión con Futrono y ocupa el servicio de transporte náutico en este punto de la ciudad.

Futrono se consolida como un centro de equipamientos que nutre a otras pequeñas localidades aledañas al lago Ranco, contando con servicios de alimentación y principalmente de hospedajes con una nutrida oferta de cabañas, que le brindan un rol de centro de vacaciones de carácter familiar. Además cuenta con el complejo turístico de la caja de compensación los Andes que ofrecen servicios turísticos y hospedaje durante todo el año. Además Futrono cuenta con buena accesibilidad y una ubicación que le permite conectarse con hacia diferentes sectores de la región, condición que se potencia aún más con los proyectos viales en carpeta que se integraran a la red Interlagos – a la cual Futrono forma parte como localidad en torno a un importante cuerpo de agua – pudiendo en un futuro conectarse hacia la localidad de Enco en la costa Este del lago Riñihue.

La ciudad es reconocida como un polo turístico de excelencia en el verano – lo cual marca una estacionalidad muy fuerte que repercute positivamente en la economía local en fechas de verano – donde la ciudad se abre hacia el turista, desarrollando ferias aumentando los servicios de gastronomía y agotando prontamente las reservas por alojamientos. Este se debe en gran medida a que Futrono tiene relativa cercanía hacia el borde de lago mucho más amigables, donde se localizan importante balnearios, como playa Galdámez, balneario de Coique o localidades un poco más distantes como Llifén, que cuenta con una oferta de temas y operadores turísticos especializados en la pesca recreativa.

El desarrollo náutico de puerto Futrono viene a ser el único punto de relación urbana con el lago Ranco, en donde no hay lugar para otras intervenciones o infraestructura náutica que pueda potenciar la actividad dado que la constante actividad del transporte náutico que requiere la Isla Huapi (para el traslado de personas pertenecientes a las comunidades mapuches que residen en la isla). No obstante se da lugar a pequeños operadores de lanchas para efectuar paseos náuticos turísticos, alrededor de los borde privados que el lago Ranco posee. Los propietarios de los bordes del lago Ranco son vistos como “atractivo turístico”, que casualmente ocupan los operadores para definir las rutas turísticas. Sin embargo la privatización de los bordes y la gran parte de ello lo está, es un inconveniente que limita el libre acceso a los borde y la consolidación de espacios públicos que ofuscan

una mejor relación de la ciudad para con su cuerpo de agua.

La falta de relación se evidencia al no contar con actividades de fomento al uso de los bordes, ya que Futrono lo logra atraer a la comunidad a su espacio de borde debido a lo reducido del espacio y la carencia de una infraestructura de soporte para actividades deportivas o turísticas.

Por otro lado la distancia que la localidad establece hacia el lago se marca con una falta de relación visual, la que deja sin una percepción de una localidad cercana a un lago. No obstante espacio como balnearios – ubicados en las periferias de la localidad – son los ocupados como áreas de esparcimiento en las fechas estivales y como espacios donde se vuelca la gente para la realización de actividades masivas. También se relacionan en espacios más distantes como la playa Galdámez o Pto Las Rosas.

Futrono no ha logrado consolidar un borde público de calidad su cuerpo de agua para con – no obstante han habido propuestas para su recuperación – siendo dificultado por los privados que limitan el goce y acceso hacia el lago.

Lo estrecho de Pto. Futrono, ha desplazado a las actividades hacia los balnearios u otros puntos con una mejor relación de espacio de borde para con el lago, como Pto Las Rosas o playa de Coique, lo que repercute negativamente en la relación que la comunidad establece hacia su cuerpo de agua.

2.6. Áreas preferenciales y Planes Maestros detonantes

Lo que se extrae de las áreas preferentes es que hay ciertos lugares en los cuales la actividad náutica puede detonarse de una manera más clara y generar un real impacto en la sociedad, al poder valorizar los espacios apropiados para el desarrollo de la actividad y cubriendo las necesidades que las mismas personas solicitan para poder aprovechar de mejor manera los espacios de borde y hacer partícipe a la actividad náutica en una acontecer cotidiano donde el deporte y la recreación sea esenciales elementos para la enseñanza de los deportes náuticos.

De lo ya catastrado y reconocido, se han identificado las áreas más relevantes para el desarrollo náutico en donde las propuestas (proyectos que allí confluyen) representan en gran medida lo expresado según la imagen objetivo.

Aquí se ponen en valor los proyectos que cumplen un rol desde la línea del deporte, pero enfocándose en iniciativas de índole educativa, y que posibiliten a la comunidad una mejor relación hacia los espacios de borde, adquiriendo un rol importante en la formación “náutica” de las personas y que sea una infraestructura de administración pública al servicios de la comunidad.

Para esta etapa, se destacan 6 áreas preferenciales, las cuales darán lugar al desarrollo posterior de planes maestros que marquen los lineamientos y definan las funciones del sector, en función de propiciar un mayor desarrollo náutico en el territorio. Estas áreas son:

- Corral
- Marina Estancilla
- Las Ánimas
- Pto. Las Rosas
- Panguipulli
- Coñaripe

Para estas áreas se detallarán los proyectos que allí tienen lugar y dará cuenta de la línea de cada uno, evidenciando la tendencia de cada una de las áreas y determinando cuáles son las más estratégicas y se inclinan por las áreas estratégicas definidas.



2.6.1. Corral

El área preferente de Corral se encuentra en un sitio de borde eriazo dispuesto entre el Fuerte de Corral y la pesquera (fábrica de harina de pescado). Es un sector reconocido por quedar a tras mano del atractivo del Fuerte de Corral en un área que puede albergar una cantidad importante de proyectos.

Teniendo en cuenta las medidas de mitigación que se deben considerar tanto para el fuerte de Corral como para la industria misma, el sector da lugar a las intervenciones que se muestran en la figura a continuación, con 8 proyectos más uno que se localiza como complemento al embarcadero tradicional de la ciudad.

Los proyectos aquí localizados consideran importante avances en la infraestructura náutica

pública para Corral, no obstante los proyectos más relevantes se enfocan en la mostrar a la náutica en función del deporte y la cultura, siendo dos líneas que sustentan una base educativa a través de la náutica. Para ello el sector de Corral presenta 3 proyectos de mayor jerarquía, que otorgan una gran plusvalía al sector desde el punto de vista educativo, al contar con el Centro Náutico de Corral y la Pileta Pública.

Por otro lado también está incluido de centro de interpretación de la cultura náutica territorial, pudiendo ser un equipamiento complementario para la actividad turística del Fuerte, pero dando un plus en la educación y la historia náutica que este sector posee.



LEYENDA PROYECTOS CORRAL

- PT.3 AGUAS ENTRETENIDAS**
17 Mejoramiento paisajístico sector Puerto de Corral y pesquera.
- PT.4 ENCALETADOS**
31 Embarcadero turístico Caleta Corral Bajo.
- PT.5 CAMINOS AL AGUA**
82 Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad rampa Corral.
- PD.1 TODOS AL AGUA**
9 Pileta Pública Corral
- PD.2 NÁUTICA PARA TODOS**
40 Rampa Pública Corral.
59 Centro Náutico y acuático Corral
- PC.1 NÁUTICA VIVA**
4 Centro de Interpretación de la Cultura Náutica Territorial.
- PC.2 AGUAS DE LA HISTORIA**
13 Centro de Interpretación de la Cultura Náutica Territorial.
- PC.3 MI BARRIO MI MUELLE**
25 Muelle deportivo Corral

ILUSTRACIÓN 21: PROYECTOS CORRAL

Fuente: Elaboración propia

2.6.2. Las Ánimas

El área preferente de Las Ánimas corresponde a un sector de la ribera norte del río Calle-Calle, en un sector de vegas. El sector es reconocido por contar con equipamiento para el alto rendimiento – CAR náutico – que se establece para fomentar el deporte del remo de alto rendimiento, dando claras luces de la vocación de este sector y el rol urbano que desempeña. De esta manera, este sector presenta una clara tendencia en la línea deportiva – no obstante tiene un proyecto de la línea industrial – posicionándose aquí 5 proyectos, de los cuales 4 son de la línea de desarrollo deportiva y uno de la línea industria como los servicios náuticos.

Al presentar una marcada línea de desarrollo inclinada hacia lo deportivo, el sector de Las Ánimas

apunta a ser un espacio enfocado en la educación de la actividad náutica y la enseñanza desde la base, complementando en un espacio proyectos que marcan las diferentes etapas de desarrollo del aprendizaje en la náutica, contando con lo básico como la enseñanza de la natación (pileta pública), la introducción a los deportes náuticos (parque náutico Valdivia) y el equipamiento de fomento al desarrollo deportivo náutico (Polideportivo Náutico Valdivia).

A su vez el sector de Las Ánimas es un área residencial que dotaría de público constante a estos equipamientos, constituyendo un “barrio del deporte náutico” con la instalación de muelles públicos para la comunidad.



LEYENDA PROYECTOS LAS ÁNIMAS

- PD.1 TODOS AL AGUA**
 - 1 Pileta Pública Valdivia.
 - 15 Parque náutico Valdivia.
 - 16 Polideportivo Náutico Valdivia - sector Las Ánimas.
- PD.2 NÁUTICA PARA TODOS**
 - 52 Rampa Pública Las Ánimas.
- PC.3 MI BARRIO MI MUELLE**
 - 16 Muelle comunitario y equipamiento social Las Ánimas
- PT.5 RUTAS DEL AGUA**
 - 46 Embarcaderos Turísticos Ruta turística Valdivia Las Ánimas - Collico - Pishuinco
- PI.1 BOTE AL AGUA**
 - 7 Servicios Náuticos Valdivia - Las Ánimas.
- PA.1 AGUAS LIMPIAS**
 - 15 Observatorio del Agua
- PA.2 AGUAS VIVAS**
 - 18 Observatorio del Agua

ILUSTRACIÓN 22: PROYECTOS LAS ÁNIMAS

Fuente: Elaboración propia

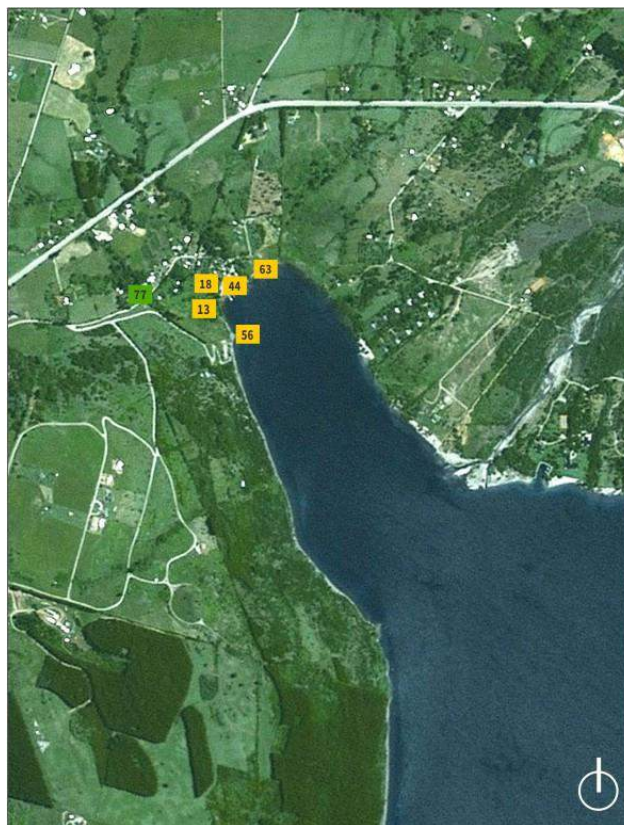
2.6.3. Puerto Las Rosas

El área preferente de Pto. Las Rosas es relevada aquí dado su enorme potencial natural y por su configuración geográfica que posibilitan óptimas condiciones para los deportes náuticos, adquiriendo mayor relevancia que el área de expansión que se determinó en Futrono. El sector consta de una pequeña y alargada bahía en el lado norte del lago Ranco resguardada de viento y fuertes mareas, manteniendo una condición de aguas quietas ideales para la práctica del remo.

Pto. Las Rosas presenta 5 proyectos – 4 de la línea de desarrollo deportiva y uno de línea turística – manteniendo la condición de consolidar un polo de enseñanza náutica que logra cubrir desde la base misma la poca relación de la localidad de Futrono con su lago, al establecer un equipamiento de uso público y enfocado en el aprovechamiento del lago para fines educativos y deportivos.

El sector puede complementar en un espacio proyectos para las diferentes etapas de aprendizaje en la náutica, contando con lo básico como la enseñanza de la natación (pileta pública), la introducción a los deportes náuticos (Parque Náutico Futrono) y el equipamiento de fomento al desarrollo deportivo náutico (Polideportivo Náutico Futrono) aprovechando las buenas condiciones que la bahía de Pto. Las Rosas posibilitan.

Además el lugar acoge un proyecto de índole turística, dado el establecimiento de un pequeño fondeadero de lanchas; el sector es óptimo para la localización de una marina deportiva administrada por la municipalidad, infraestructura que busca fomentar el uso de las embarcaciones.



LEYENDA PROYECTOS PUERTO LAS ROSAS

- PT.5 CAMINOS AL AGUA**
77 Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad Pto Las Rosas.
- PD.1 TODOS AL AGUA**
13 Parque Acuático-Náutico deportivo Futrono, Pto. Las Rosas
18 Polideportivo Náutico Pto Las Rosas, Futrono.
- PD.2 NÁUTICA PARA TODOS**
44 Rampa Pública Pto Las Rosas.
56 Pista de Aguas Bahía Pto Las Rosas.
63 Marina Deportiva Pto. Las Rosas Futrono.

ILUSTRACIÓN 23: PROYECTOS PUERTO LAS ROSAS

Fuente: Elaboración propia

2.6.4. Panguipulli

El área de Panguipulli corresponde al sector de la costanera que no ha sido consolidado, el cual – y como ya fue visto en las áreas preferentes – cuenta con espacios disponible para proyectos de índole náutica, los que se pueden complementar con la costanera proyectada. No obstante Panguipulli es el sector con la mayor cantidad de proyectos localizados (12) donde 4 de ellos se emplazan en el balneario de Panguipulli y 8 hacia el sector de la costanera no consolidado.

La línea de los proyectos es claramente inclinada hacia lo deportivo donde 9 proyectos pertenecen a dicha línea. No obstante, presenta tres de líneas distintas; servicios náuticos de la línea industrial, una ruta de la madera de la línea cultural y la marina pública para el turismo. Los demás proyectos son de la línea deportiva, incluyendo el muelle deportivo,

mejoramiento del balneario, rampa pública y fortalecimiento de las instituciones deportivas presentes.

Como ocurrió en casos anteriores, el sector está fuertemente inclinado a potenciar la infraestructura náutica y a su vez dotar de equipamiento que fomente el aprendizaje y la educación náutica, pudiendo complementar en un espacio proyectos para las diferentes etapas de aprendizaje en la náutica, contando con lo básico como la enseñanza de la natación (pileta pública), la introducción a los deportes náuticos (Parque Náutico Panguipulli) y el equipamiento de fomento al desarrollo deportivo náutico (Polideportivo Náutico Panguipulli), constituyendo una de las áreas preferentes más completas de las aquí propuestas.



- LEYENDA**
PROYECTOS PANGUIPULLI
- PD.1 TODOS AL AGUA**
 - 12 Pileta Pública Panguipulli.
 - 14 Parque Acuático-Náutico deportivo Panguipulli, sector costanera.
 - 17 Polideportivo Náutico Panguipulli.
 - 20 Mejoramiento Balneario Panguipulli.
 - PD.2 NÁUTICA PARA TODOS**
 - 35 Nueva infraestructura escuela de vela Panguipulli
 - 36 Nueva infraestructura club de remo Panguipulli
 - 41 Rampa Pública Panguipulli.
 - 58 Pista de Aguas Quietas Panguipulli.
 - 62 Marina deportiva Panguipulli.
 - PT.2 AGUAS ENTRETENIDAS**
 - 19 Costanera rampa pública y marina Panguipulli
 - PT.5 RUTAS DEL AGUA**
 - 51 Embarcaderos Turísticos Ruta Turística Panguipulli Choshuenco
 - PT.9 CAMINOS AL AGUA**
 - 92 Fondeadero Playa Costanera Panguipulli
 - PC.1 AGUAS DE LA HISTORIA**
 - 10 Ruta de la Madera - Lago Panguipulli.
 - PC.2 MI BARRIO MI MUELLE**
 - 27 Muelle comunitario y equipamiento social barrio Panguipulli

ILUSTRACIÓN 24: PROYECTOS PANGUIPULLI

Fuente: Elaboración propia

2.6.5. Coñaripe

El área de Coñaripe corresponde al balneario del borde Este del lago Calafquén, balneario que se enriquece en las fechas de verano – pero presenta una marcada estacionalidad – pudiendo sacar provecho a los atractivos presentes y las buenas condiciones de viento que posibilitan la práctica deportiva, específicamente del windsurf. En este sector se presentan 5 proyectos, que corresponden 2 a la línea de desarrollo turístico; 2 a la línea deportiva y uno para la línea industrial.

Para Coñaripe, su mayor potencialidad radica en su balneario, en el cual se da una mixtura entre lo

turístico y lo deportivo. Respectivamente se plantean infraestructuras como costaneras y un embarcadero turístico y para el fomento deportivo, el mejoramiento del balneario y una rampa pública.

Esto determina para esta área presentar proyectos diferentes que pueden dar una plusvalía singular al balneario.

La condición heterogénea de Coñaripe dificulta caracterizarlo o inclinarlo hacia una de las dos áreas estratégicas, ya que presenta proyectos que favorecen a ambos sectores.



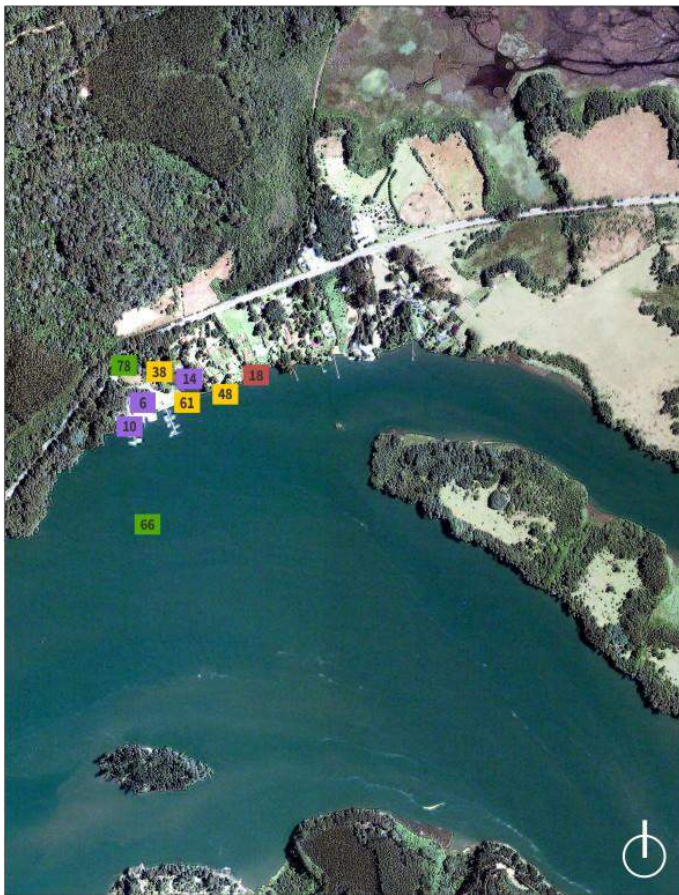
ILUSTRACIÓN 25: PROYECTOS COÑARIPE

Fuente: Elaboración propia

2.6.6. Marina Estancilla

El área de Marina Estancilla, está reconocida náuticamente por contar con infraestructura náutica y una marina fluvial junto a instalaciones industriales consolidadas. Emplazada en el sector de Puerto Pelicano, el sector presenta buenas condiciones de aguas quietas y de viento, condiciones de las cuales se benefician los equipamientos náuticos allí localizados. Además el sector que enfrenta a un área definida como cancha para el deporte náutico, mostrando la faceta deportiva del sector. Los equipamientos naticos allí presentes dan cuenta del potencial existente. El cual puede ser capitalizado a través de las propuestas dadas en la gráfica a continuación, en la que tienen lugar 8 proyectos de 4 líneas de desarrollo náutico diferentes, dando cuenta de la mixtura que puede adquirir Marina Estancilla.

Los proyectos aquí ubicados muestran una tendencia más bien heterogénea, donde se puede fomentar el desarrollo náutico a través de la infraestructura y la educación náutica que se pretende potenciar. Aquí tienen lugar proyectos de impronta, industrial, deportiva y turística; de los más relevantes se encuentra en polo tecnológico de la industria náutica (proyecto que apalancado con una asociación con la empresa Alwoplast S. A., adquiriría mayor importancia para el desarrollo de nuevas tecnologías e innovación en la náutica local) y el observatorio del agua. Además de plantear una apertura de la Marina Estancilla existente e instalar una nueva infraestructura que potencia aún más el carácter deportivo del sector. Marina Estancilla se proyecta como el Plan piloto a desarrollar.



LEYENDA

PROYECTOS MARINA ESTANCILLA

- PT.7 PARADORES TURÍSTICO-INDUSTRIALES**
66 Mirador ribereño y paleta informativa industria náutica valdiviana - Alwoplast S.A.
- PT.9 CAMINOS AL AGUA**
78 Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad bajada Marina Estancilla
- PC.5 MI BARRIO MI MUELLE**
18 Muelle deportivo sector Pto. Pelicano.
- PI.1 BOTE AL AGUA**
6 Mejoramiento infraestructura de servicios náuticos Valdivia - Marina Estancilla
- PI.2 INNOVA NÁUTICA**
10 Modernización y mejoramiento de instalaciones industriales -ALWOPAST S.A.
14 Construcción polo tecnológico-industrial de desarrollo náutico en base a I+D+I
- PD.2 NÁUTICA PARA TODOS**
38 Embarcadero Marina Estancilla
48 Rampa Pública Marina Estancilla
61 Marina deportiva Valdivia Marina Estancilla

ILUSTRACIÓN 26: PROYECTOS MARINA ESTANCILLA

Fuente: Elaboración propia

2.7. Epílogo Navegando al futuro

Tal como se mencionó en este informe, si el territorio está constituido por un entramado de intereses de una comunidad territorial, este en sí mismo es un agente de desarrollo local (Vázquez Barquero, 1999), es decir, el territorio es un interviniente clave en el desarrollo de cualquier Plan de actuación, especialmente si este es náutico. Por otra parte, puede entenderse 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, pero que también lo singulariza y localiza en un determinado momento y lugar.

También se mencionó que el desarrollo que propone el Plan, no es cualquier desarrollo, sino que más bien, y dada la naturaleza de lo náutico, debe ser endógeno, y por tanto satisfacer necesidades y demandas de una población local, a través de su activa participación en la redefinición de las formas de transitar al desarrollo deseado, propiciando siempre su bienestar económico, social y cultural (Vázquez Barquero, 1999).

El Plan Estratégico de Desarrollo Náutico Regional, se propone por tanto, junto con desarrollar los aspectos propios del mundo náutico, de una manera equilibrada, potenciar también las dimensiones sociales y culturales de la sociedad local, es decir, la puesta en funcionamiento del Plan debe suponer el desarrollo o potenciación de la capacidad de ser liderado por los propios actores locales, transfiriendo competencias a las comunidades locales. Esto es un factor fundamental, de tal modo que la implementación del Plan 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), a fin de fortalecer o crear redes de actores locales, consistentes y estables, que den espacio a las características propias de este tipo de estructuras organizacionales (cuadro 1).



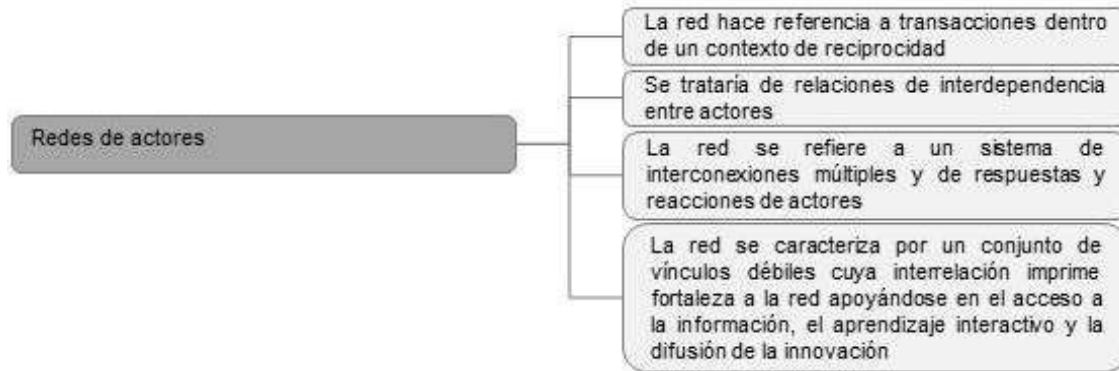


DIAGRAMA 38: CARACTERÍSTICAS REDES DE ACTORES

Fuente: Grabher, 1993

Por otra parte, La condición estratégica del Plan aquí expuesto, marca la orientación de este hacia la acción, a la obtención de resultados y ejecución de programas y proyectos, pero también a la constante reformulación de su ruta de navegación, ya que esta puede ir variando con el tiempo, no así su norte o en menor medida. Para ello, se debe procura la participación de los agentes públicos y privados en el proceso constante de ajuste, reformulación 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 la sociedad organizada, poniendo el énfasis en el constante diagnóstico que se puedan ir generando respecto de la implementación del Plan.

De lo dicho anteriormente, y de lo expuesto a lo largo de este informe, se puede convenir en lo fundamental que resulta para la implementación y retroalimentación del Plan Estratégico de Desarrollo Náutico de la Región de los Ríos, el generar una base operativa territorial a partir de actores locales, creando para ello una o unas plataformas que soporten y rubriquen una red de actores cuyo interés central este en lo náutico, espacios sobre los cuales alimentar el Plan y sus actuaciones. Con este fin es que se propone crear 3 Mesas territoriales de Desarrollo Náutico, que funcionen como verdaderas plataformas necesarias para la generación de redes entre actores públicos y privados, disminuyendo la ficción a los flujos de información, dando un nuevo espacio para las relaciones y/o contactos que vinculen a los actores entre sí (cuadro 2).



DIAGRAMA 39: ESTRUCTURA BÁSICA OPERATIVIDAD PLAN

Fuente: Elaboración propia

Las mesas territoriales deben fomentar la interacción y la formación de redes, concibiéndose como lugares de encuentro entre actores

reguladores, emprendedores, con decisores económicos, políticos, y técnicos, ya que las relaciones entre ellos favorecen la difusión de la

información y de las ideas, facilitando los intercambios y transacciones económicas, apoyando la consecución de acuerdos, estimulando los mecanismos de colaboración y cooperación entre ellos. Un sistema de relaciones robusto, facilita la reducción de los costes de transacción de la información, acelerando la circulación de ideas.

La implementación del Plan de actuación aquí propuesto, significa poner los esfuerzos no solo en la creación de un ambiente innovador, sino también en la difusión de estas innovaciones que puedan precipitarse de este, y aquello 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 que está detrás del territorio, pero también de la que pueda forjarse hacia adelante, impulsando nuevas formas de cooperación entre actores que estimulen un clima emprendedor, no se ha de olvidar que a innovación

se concibe como un proceso fruto de la interacción entre actores.

Finalmente, navegar al futuro, es una navegación incierta, con un destino está claro pero cuyo viaje puede ir cambiando momento a momento, de aquí que el Plan Estratégico de Desarrollo Náutico Regional es una carta de navegación útil pero que no elimina la incertidumbre y ni los cambios, pero que debe asegurar que existan los canales adecuados para ello, es decir, pone en evidencia la importancia de los agentes locales y en la creación de redes formales e informales entre estos. Además de esto, también el Plan consigna la necesidad de hacer un esfuerzo organizacional, tanto de las instituciones como de las organizaciones para que estas tiendan a ser más flexibles y receptivas a los cambios que significa la implementación del Plan, acercando su orgánica, facilitando procesos, apoyando el emprendimiento y siendo proactivos.

SINTESIS DE LA ESTRATEGIA

A modo de síntesis o acápite de resumen, se presentan nuevamente las cinco líneas que conforman la Estrategia Regional de Desarrollo Náutico de la Región de los Ríos, agregando a ello, los programas que constituyen a cada línea, finalmente asociando a cada uno de estos, los

proyectos que lo constituyen, tanto aquellos vinculados a stock, ya sea de infraestructura, equipamiento o espacios públicos, como los proyectos relacionados a estudios y planes de fortalecimiento capital humano y social necesarios de implementar.

MEDIO AMBIENTE NÁUTICO

La primera línea a describir es Medioambiente Náutico, en el entendido que si no cuidamos el recurso agua, si no cuidamos especialmente los ríos y lagos que caracterizan y dan identidad a la región, no habrá nada que promocionar, gestionar y heredar a las futuras generaciones. De lo anterior es que la línea se constituye por dos programas: (i) aguas limpias; y (ii) aguas vivas. Mientras el primero

procura generar una modernización y levantamiento de estándares respecto de la gestión de aguas residuales, tanto domiciliarias como industriales; el segundo se centra en la conservación y regeneración de los ecosistemas de bordes de agua, en el entendido que estos son inseparables cuando se busca la mantención del recurso, sin su ecosistemas, los ríos serian simplemente torrentes.

Aguas limpias

Este es un programa que tienen entre sus proyectos de infraestructura, equipamiento y espacios públicos, la modernización y construcción de plantas de tratamiento de aguas servidas (PTAS) y gestión de los residuos líquidos industriales. Así también se incluyen las “Adunas del agua”, puestos de regulación y control fitosanitaria. Finalmente y no menos importante, se proyecta la construcción de un observatorio del agua.

Para los proyectos antes mencionados, se hace necesario realizar estudios y fortalecer el capital humano y social vinculado a la gestión y

conservación medioambiental de los cuerpos de agua, bajo esta idea es que se plantea como cuestión inicial, un estudio que determine las condiciones ideales para la implementación del programa en comento. Posteriormente se debe estudiar el facilitar el acceso a créditos blandos a las sanitarias que se acojan a un plan de mejoramiento de estándar; estudiar nuevos proyectos en sectores rurales que no posean PTAS. Finalmente, surge con una cuestión fundamental el estudiar e implementar un holding público-privado cuyo fin sea apalancar recursos, gestionar y dar vida al Observatorio del agua.

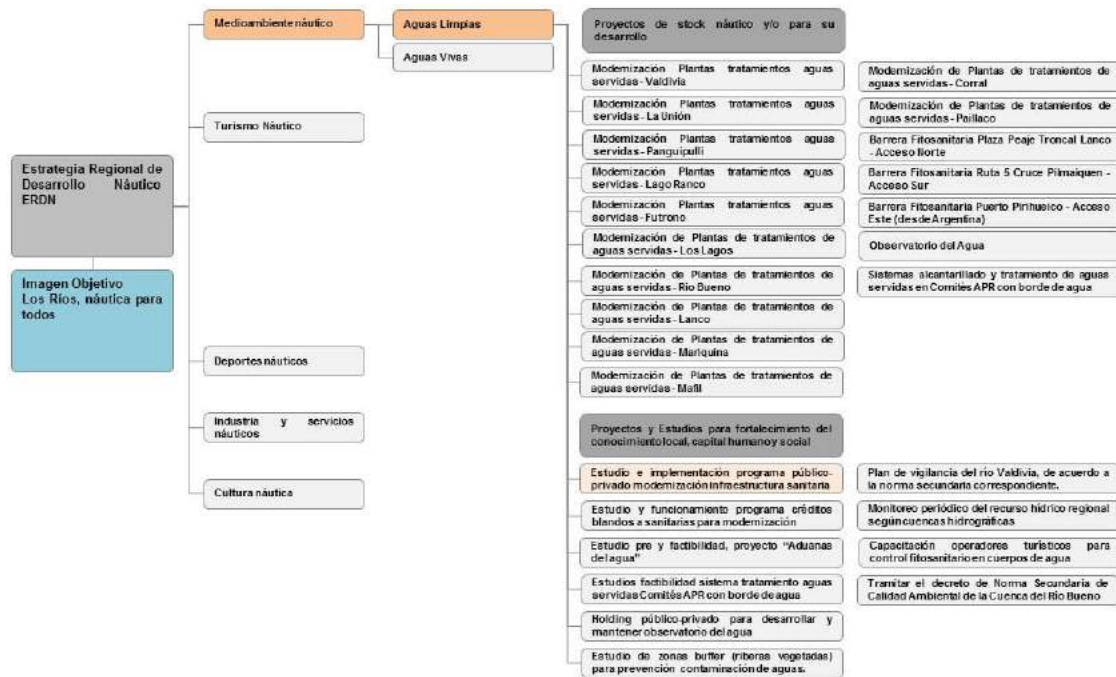


DIAGRAMA 40: PROGRAMA AGUAS LIMPIAS

Fuente: Elaboración

Aguas vivas

El segundo programa es aguas vivas, y como único y más importante proyecto, es la creación del observatorio del agua, instalaciones dedicadas al desarrollo de investigación aplicada en torno al agua, sus características y ecosistemas, efectos del cambio climático, políticas públicas del agua. Fuente de conocimiento local e incidencia en la generación y actualización de políticas públicas ambientales, llamado a constituirse en un referente nacional e internacional.

En cuanto a los estudios y fortalecimiento del capital humano y social considerado relevante, están los estudios necesarios para la implementación del programa, para la factibilidad de subsidios o incentivos a la renovación del stock de motores náuticos usados por operadores, armadores y privados, hacia tecnología menos contaminante. También se hace importante, hacer los estudios

para identificar los impactos del cambio climático global, sobre los ecosistemas ribereños y lacustres locales, regular la pesca recreativa en la región, implementación de normas secundarias. Finalmente, se busca levantar estudios para evaluar la incorporación al sistema de ASP, nuevos corredores ecológicos en torno a los ríos. Con toda esta nueva información, se deberá evaluar la normativa vigente y su modificación, a fin de conservar y gestionar adecuadamente los ecosistemas rivereños y lacustres.

Este es un programa, cuyo principal sustento está en la gestión de los actores que convergen o deberían converger, coordinadamente para construir una mirada de sistema respecto del territorio y su recurso agua, especialmente en lo que tiene que ver con el enfoque ecosistémico del agua.

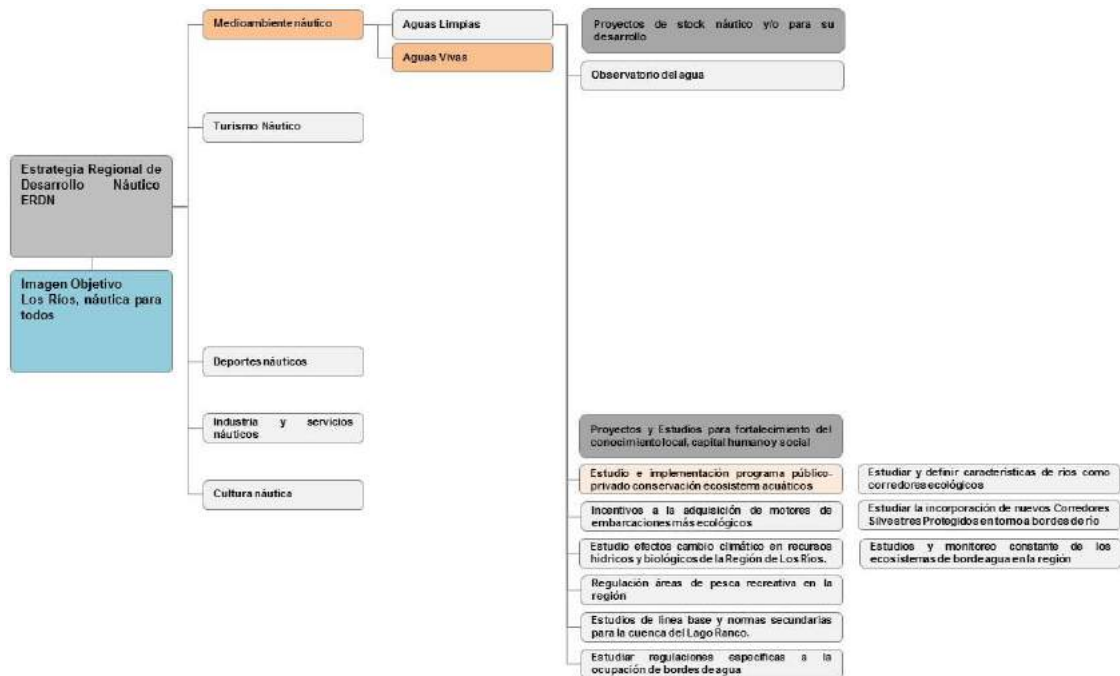


DIAGRAMA 41: PROGRAMA AGUAS VIVAS

Fuente: Elaboración

TURISMO NÁUTICO

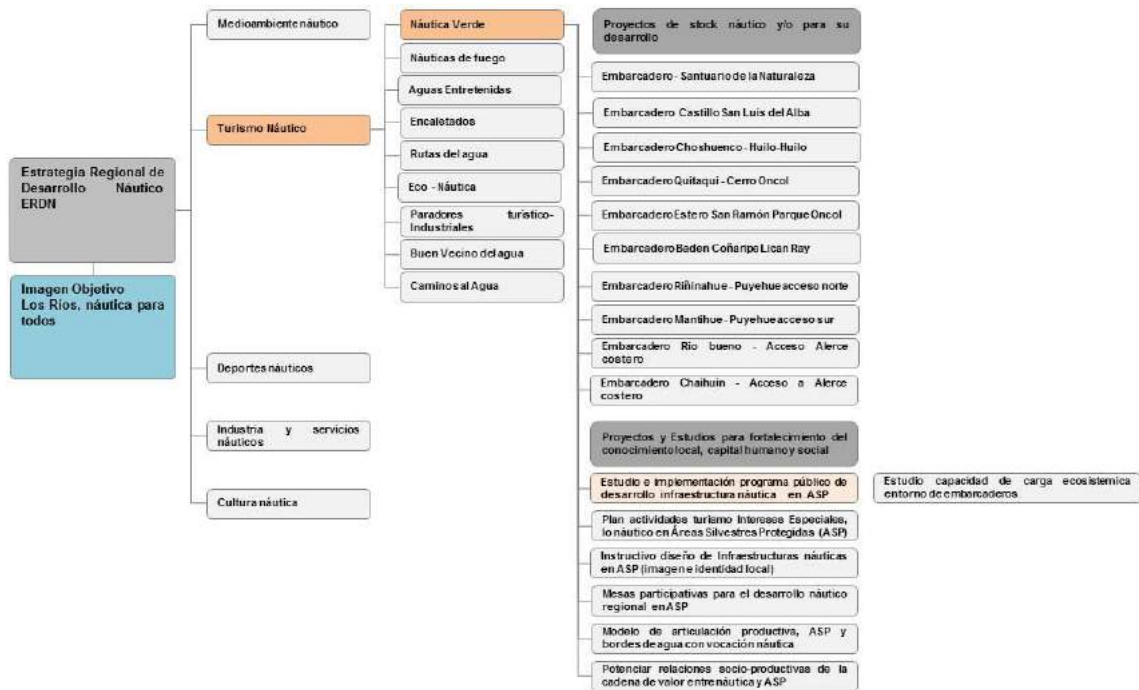
Turismo náutico, es una línea cuyo desarrollo, complejidad e interdependencia hace que sea una de las más extensas en cuanto a programas y proyectos. Dentro de sí, existen nueve programas, cada uno de los cuales se constituye por proyectos tanto de stock, como de estudios y fortalecimiento capital humano y social asociado al mundo del turismo náutico. Los programas son los siguientes: (i) Náutica verde, asociada a la infraestructura, equipamiento y espacios públicos náuticos en ASP o próximas a ellas; (ii) Náuticas de fuego, asociada a la infraestructura, equipamiento y espacios públicos náuticos en áreas termales o próximas a ellas; (iii) aguas entretenidas, programa circunscrito al desarrollo de riberas, costaneras o paseos lacustres con equipamiento enfocado al desarrollo lúdico de la náutica; (iv) encaletados, que busca apalancar y apoyar la diversificación

productiva de las caletas de pesca artesanal, hacia servicios náuticos; (v) Rutas del agua, que reconoce rutas potencialmente explotables en términos turísticos y que a su vez, brida una nueva forma de interpretar el territorio desde el agua; (vi) eco-náuticas, o desarrollo de infraestructura, equipamiento y espacios públicos náuticos en sectores de excepcional belleza y sensibilidad medioambiental; (vii) paradores turístico-industriales, espacios públicos que buscan poner en valor la cultura productiva en torno a lo náutico; (viii) Buen vecino del agua, que busca gestionar adecuadamente el impacto paisajístico que genera la ocupación de los bordes de agua, especialmente del paisaje que se aprecia desde el agua; y (ix) Caminos al agua, que potencia los proyectos de mejoramiento vial que cambian las condiciones de accesibilidad a puntos de atractivo náutico.

Náutica verde

Este es un programa que básicamente se constituye por proyectos de construcción, mejoramiento o expansión de embarcaderos públicos en ASP o

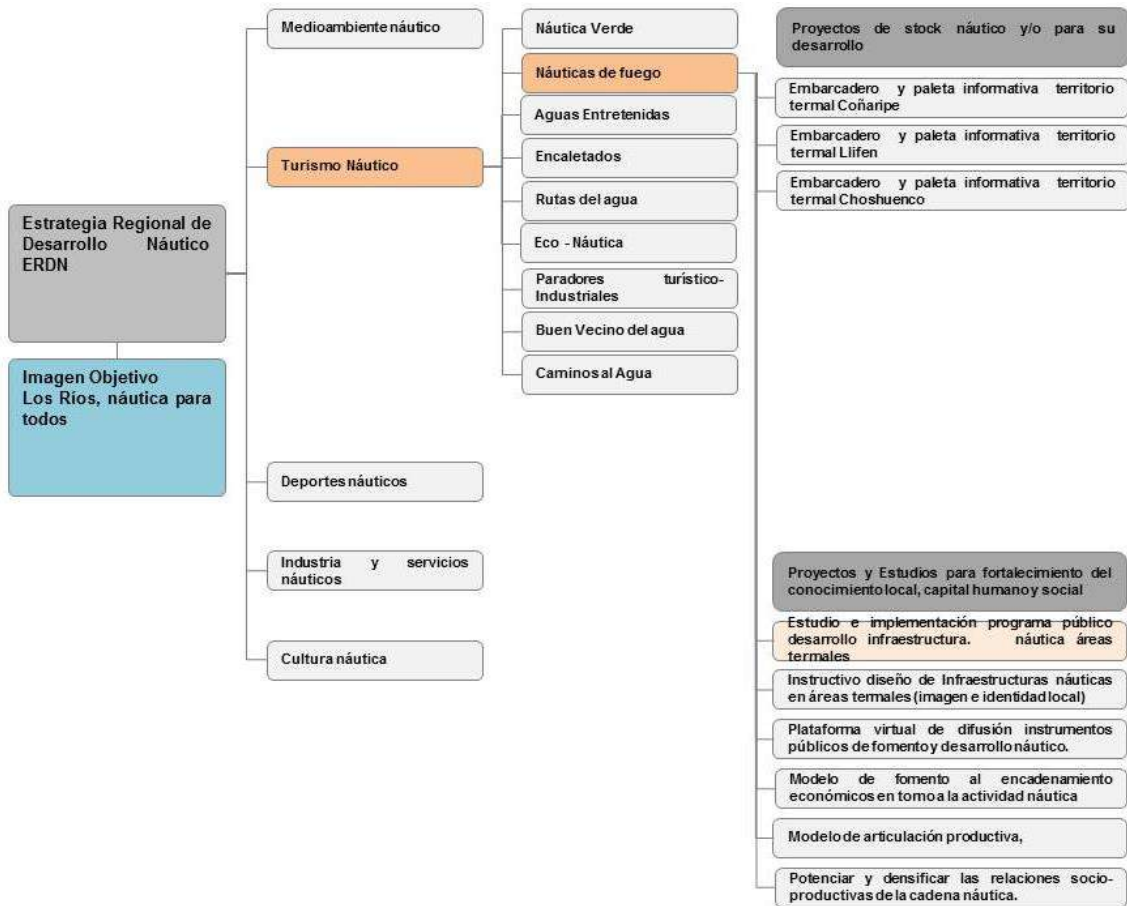
próximas a ellas, y para ello plantea una serie de estudios para su diseño, implementación, ocupación y puesta en valor.



Náutica de fuego

Este es un programa que básicamente se constituye por proyectos de construcción, mejoramiento o expansión de embarcaderos públicos en áreas

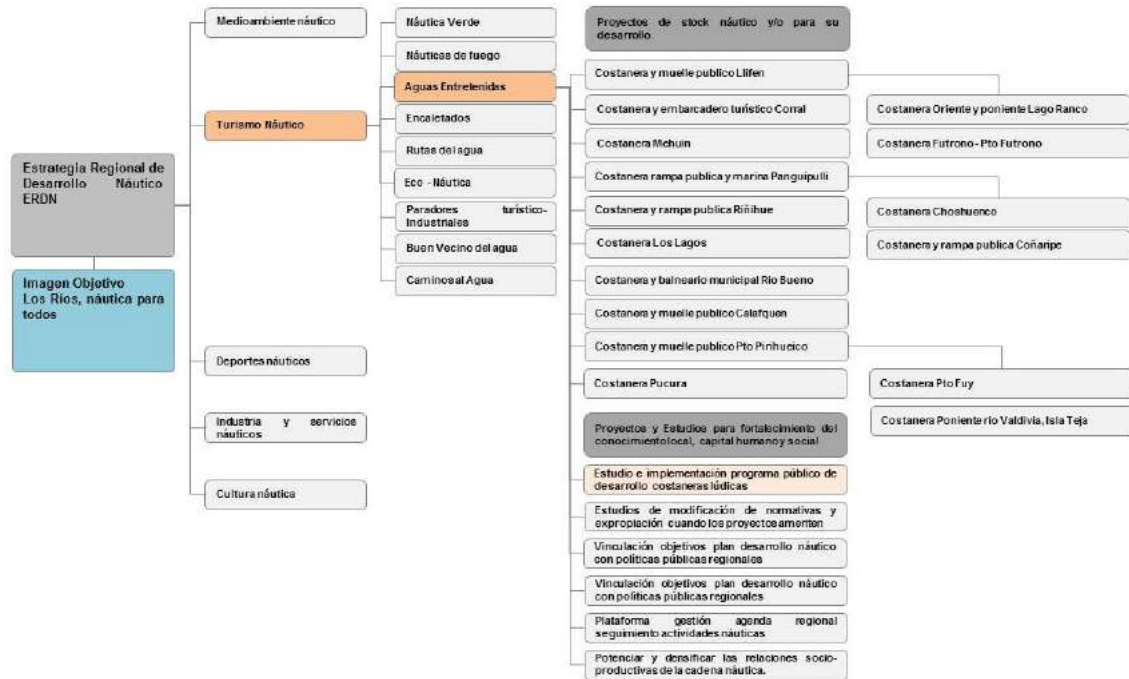
termales habilitadas o próximas a ellas, y para ello plantea una serie de estudios para su diseño, implementación, ocupación y puesta en valor.



Aguas entretenidas

Aguas entretenidas se conforma como un programa cuya ejecución se precipita en la construcción, habilitación, mejoramiento o ampliación de costaneras urbanas, con programas náuticos de carácter lúdico, promoviendo una aproximación al mundo de la náutica desde el juego y la

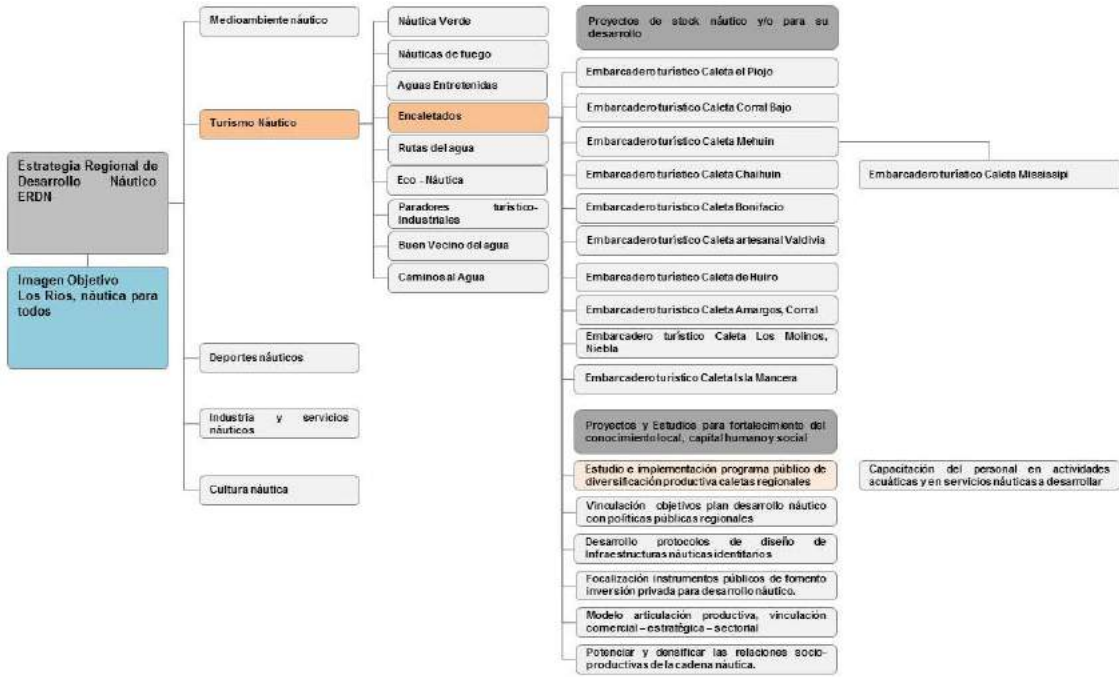
entretención, y para ello plantea una serie de estudios para su diseño, implementación, ocupación y puesta en valor, que van desde estudios de propiedad y pre-factibilidad y factibilidad de los diseños, hasta generar instancias de organización social para su ocupación



Encaletados

Este programa busca fomentar la diversificación productiva de las caletas de pesca artesanal de la región, movilizandoo estudios, capacitaciones, organización y proyectos no solo para el desarrollo de embarcaderos, sino también de equipamientos e infraestructuras que permitan ofertar servicios náuticos que pueden ir desde posibilidad de amarra a mantención o abastecimiento, promoviendo una

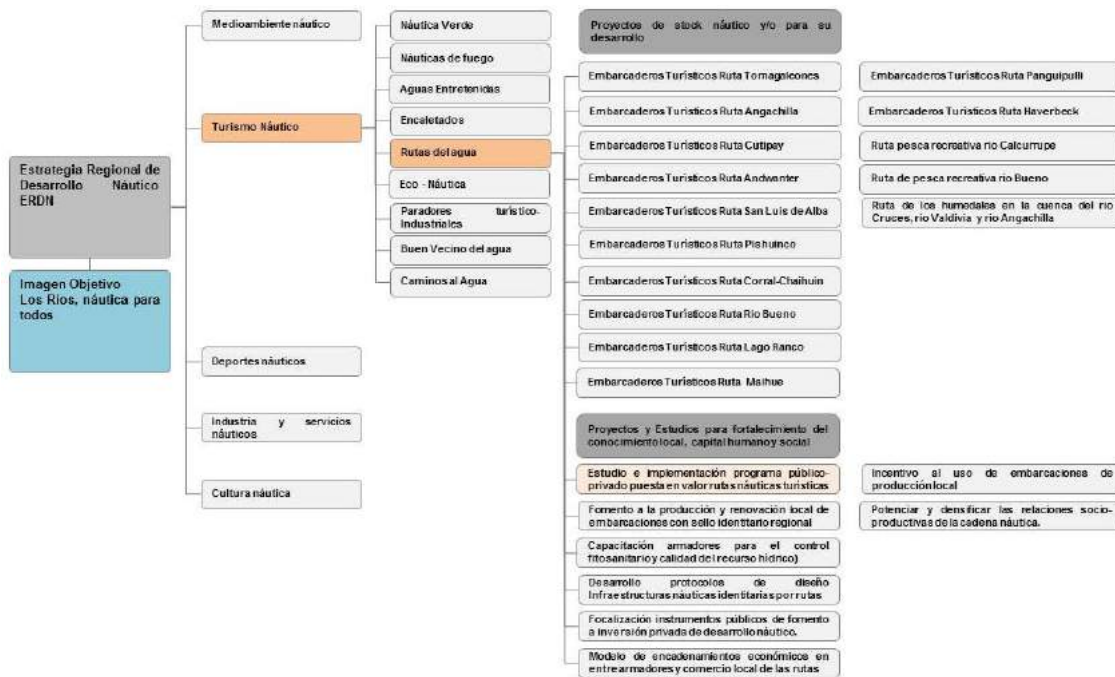
aproximación al mundo de la náutica desde la oferta de servicios, equipamiento e infraestructura, y para ello plantea una serie de estudios para su diseño, implementación, ocupación y puesta en valor, que van desde el desarrollo de protocolos de diseño que busquen fortalecer una imagen identitaria, hasta la capacitación de pescadores como guías náuticos



Rutas del agua

Aquí, lo más importante es desarrollar la infraestructura que posibilite una serie de paradas cuyo fin sea estructurar rutas de recorrido náutico, suerte de track turísticos, con una identidad clara y definida, que apele a los recursos endógenos que

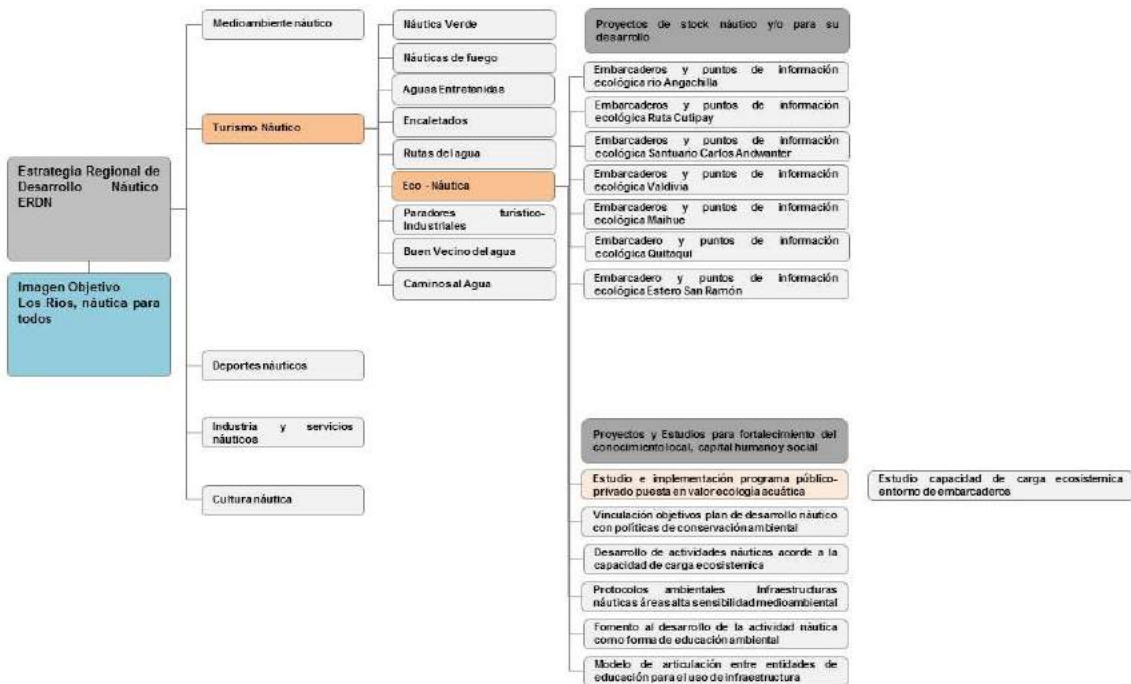
posee el territorio en cuestión. Para ello se proponen estudios y capacitaciones, tanto para la implementación del programa en cuestión, como para el fomento de la renovación de embarcaciones, capacitación de armadores y operadores turísticos.



Eco-náuticas

Este programa es una puesta en valor de la riqueza ecosistémica y paisajística que poseen los bordes de agua en la región, costas, riberas y frentes lacustres de excepcional belleza escénica y son el objeto de una puesta en valor, que pretende ser respetuosa con el entorno, poniendo en valor sin destruir, sino conservar y mantener. Para ello, se plantean una serie de embarcaderos, los cuales no se

implementan sin antes tener los estudios que permitan definir sus requerimientos técnicos y capacidad de carga del ecosistema donde se inserten, viendo su factibilidad y condicionantes. Así también se proponen estudios para identificar el tipo de actividades que puede acoger sin alterar significativamente el ecosistema que busca ser puesto en valor.

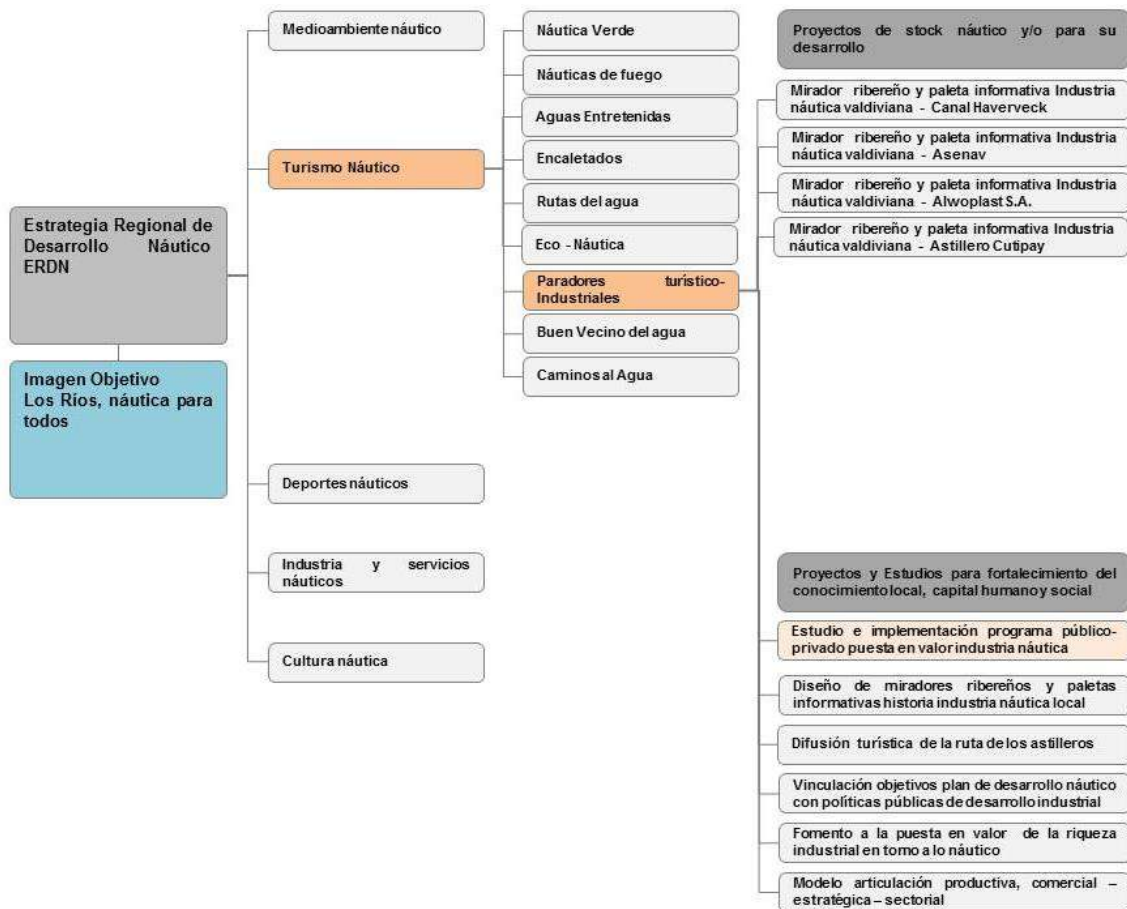


Paradores turístico-industriales

Este programa es una puesta en valor de la riqueza identitaria de la región, especialmente la industrial vinculada a lo náutico, se considera que aquí existe un potencial turístico aun no explorado y que tienen que ver con este turismo de intereses especiales vinculado al conocimiento del territorio y sus distintas dimensiones. Son las empresas tecnológicas vinculadas al desarrollo de embarcaciones, como los astilleros industriales y artesanales, el objeto de una puesta en valor, a

través de su visibilización, la que se haría mediante unos paradores informativos que permiten acercarse a este tan identitario mundo productivo.

Dentro de los estudios para concretar estas iniciativas están los necesarios para dar inicio al programa en cuestión, los indispensables para el diseño y ejecución de los paradores, la difusión de la ruta de los astilleros, estudio para modelos de articulación público-privado.

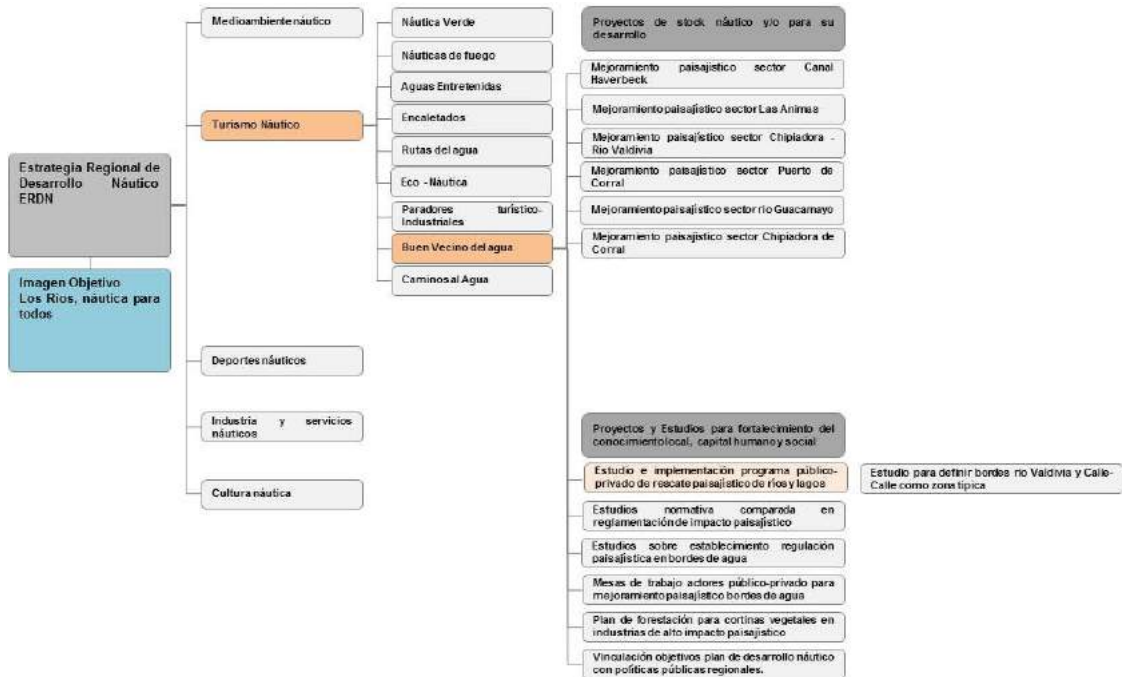


Buen vecino del agua

Desde el punto de vista de quien recorre los ríos y lagos, su experiencia se construye a partir del transitar por un espacio configurado por sus bordes terrestres, y por tanto el paisaje ya no es el río y como este se ve desde la ciudad y el territorio, sino más bien como se ve el territorio y la ciudad desde el propio río o lago. Consciente de esto, y de que esta cuestión es parte integra de la construcción de una experiencia satisfactoria y memorable en torno a lo náutico, es que se crea el programa buen vecino del agua, que busca posicionar proyectos de mejoramiento paisajístico como una cuestión necesaria de implementar pero también de normar y regular, a fin de que la ciudad y el territorio

planifique una nueva fachada, una nueva cara a los río y lagos.

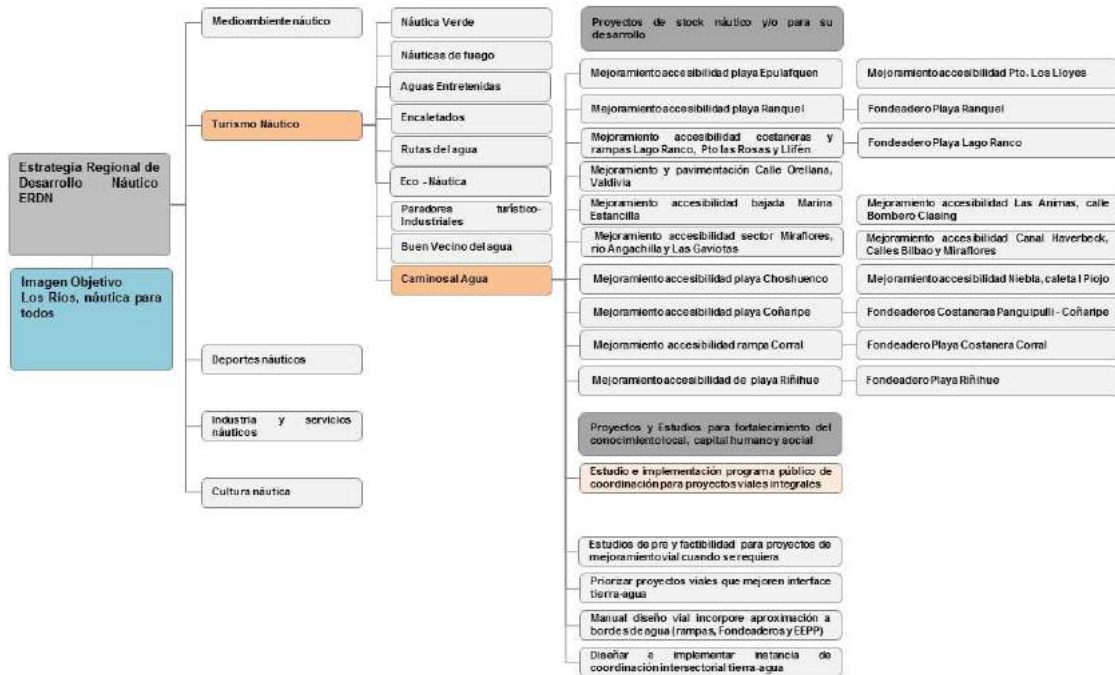
Junto a lo anterior, también se propone desarrollar estudios para la implementación de programas público-privados para el rescate paisajístico de los bordes de agua, especialmente los urbanos e industriales; estudios de normativa comparada y de posibilidad de establecer una normativa local para el ordenamiento y exigencia de estudios de impacto paisajístico para iniciativas en bordes de agua. Finalmente, y con miras a lo mismo, se plantea iniciar los estudios para declarar algunos tramos de ríos como zonas típicas.



Camino al agua

Si bien existe una nutrida cartera de proyectos de desarrollo, construcción y mejoramiento vial en la región, este programa lo que persigue es la priorización de algunos proyectos que tienen incidencia directa en la condición de accesibilidad y el desarrollo de instructivos o protocolos que

incorporen en el diseño una buena llegada a la interface tierra-agua, es decir, que incorporen dentro del diseño vial, siempre que amerite borde de agua, una rampa y/o embarcadero y/o muelle, y/o marina pública, todo esto según se determine con estudios fundados.



DEPORTES NÁUTICOS

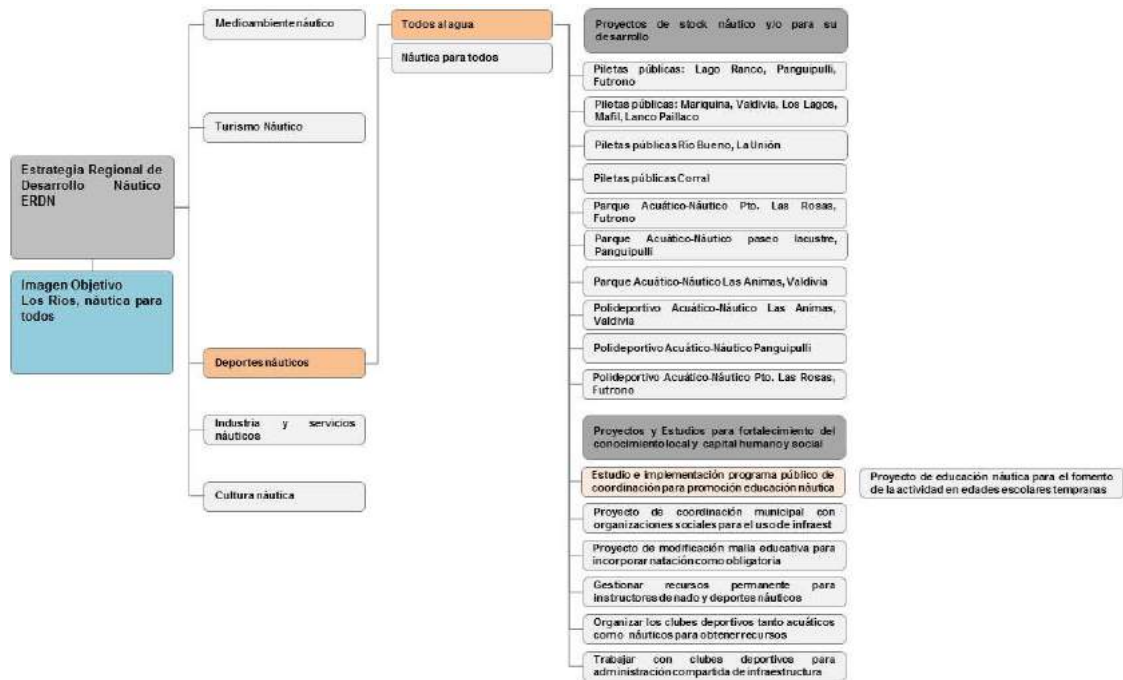
Deportes náuticos, es una línea más bien acotada pero muy relevante y sentida por los actores náuticos. Dentro de sí, existen dos programas, cada uno de los cuales se constituye por proyectos tanto de stock, como de estudios y fortalecimiento capital humano y social asociado al mundo del turismo náutico. Los programas son los siguientes: (i) Todos al agua, asociado a infraestructura, equipamiento y espacios públicos para el desarrollo de los deportes

acuáticos y náuticos, tanto a nivel amateur como profesional, centrándose especialmente en el desarrollo de parques acuáticos y náuticos, piletas públicas, y polideportivos náuticos; (ii) Náutica para todos, asociada a la infraestructura, equipamiento y espacios públicos náuticos, contando como base con el mismo stock de proyectos que el anterior, pero con especial al desarrollo y potenciación de los clubes deportivos.

Todos al agua

Programa cuya operatividad se arma en torno a estudios de pre y factibilidad, diseño y atracción de recursos para la implementación de una serie de piletas públicas para aprender a nadar en edades tempranas, parques acuáticos y náuticos para el mismo fin y polideportivos para aquellos deportistas que están con miras a un desarrollo de mayor envergadura que el amateur.

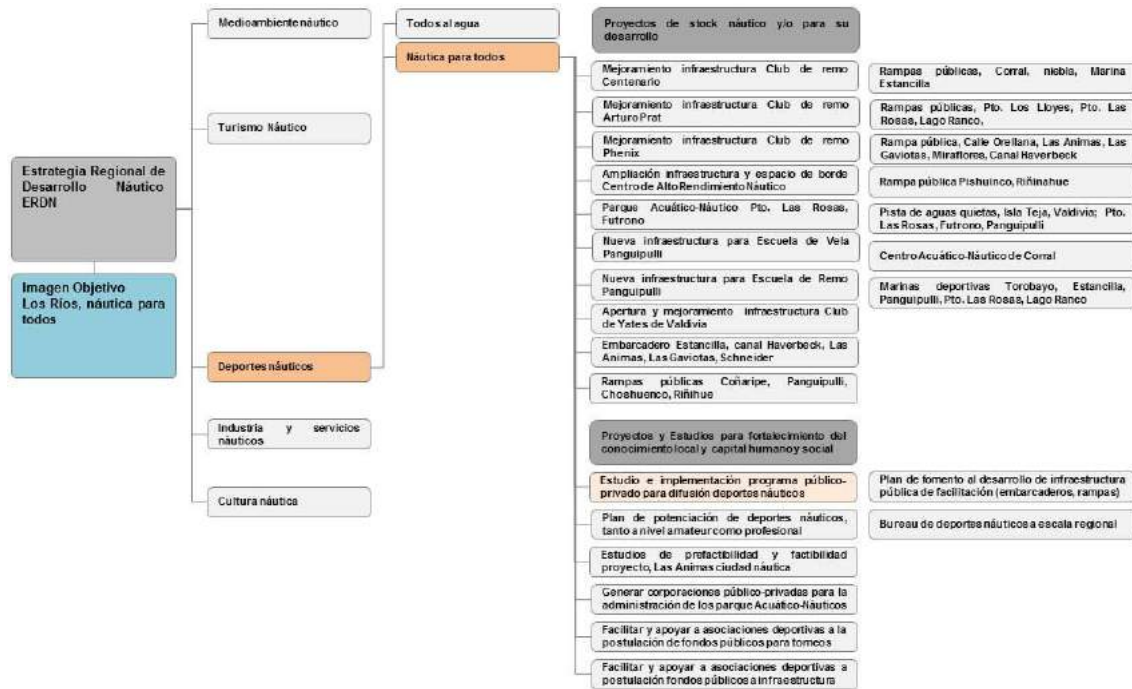
Los estudios y fortalecimiento del capital humano y social, van por el lado del diseño, factibilidad, de estas infraestructuras y equipamientos, pero también por la gestión y puesta en valor de dichas infraestructuras, para ello se estudia la formación de corporaciones de administración del equipamiento deportivo, a fin de lograr su mayor uso e impacto social.



Náutica para todos

Este es un programa, cuyo objetivo central es la difusión y practica de lo náutico a todo ámbito, buscando penetrar en los distintos segmentos sociales y etarios de la población local, no está centrado en el turista, sino por el contrario en el residente. Para ello se apoya principalmente en el fortalecimiento de los clubes deportivos y su

infraestructura, lo que se busca no es imponer localizaciones, sino reforzar la que ya tienen arraigadas mediante nuevas y mejores infraestructuras, esto a contraprestación de incorporación gratuita de sectores de menores ingresos. Estudiar apoyos condicionados a cuotas de interés social, de género y etario.



INDUSTRIA NÁUTICA

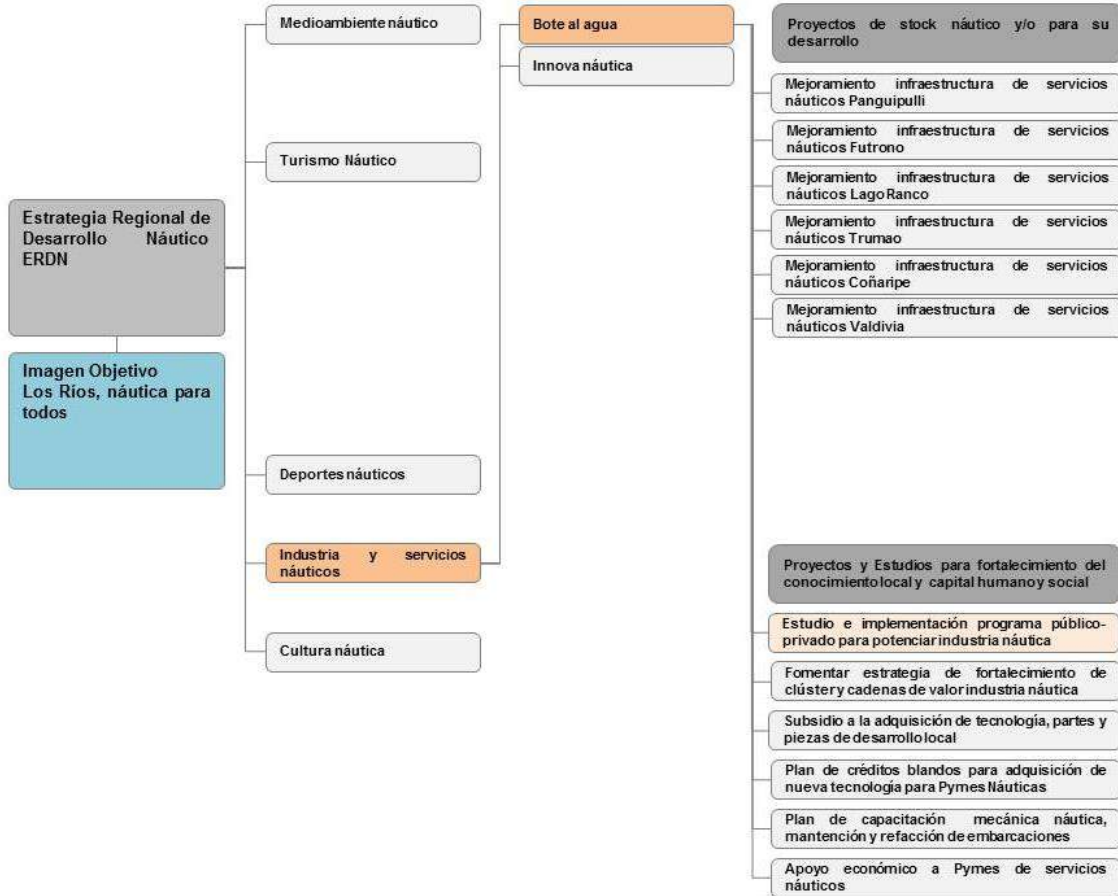
Industria náutica, es una línea de relevancia por cuanto significa potenciar una cuestión muy arraigada en el territorio pero poco valorada como un elemento identitario. Dentro de esta línea, existen dos programas, cada uno de los cuales se constituye por proyectos tanto de stock, como de estudios y fortalecimiento capital humano y social asociado al mundo de la industria náutica. Los programas son los siguientes: (i) Bote al agua, asociado a infraestructura, equipamiento, espacios

públicos, capacitaciones y estudios para el desarrollo de prestadores de servicios de mantención y reparación de embarcaciones, tanto a nivel artesanal, deportivo como industrial; (ii) Innova náutica, asociada a la infraestructura, equipamiento y espacios públicos náuticos, estudios, coordinaciones y capacitaciones en torno a la cuestión de la innovación y el emprendimiento asociado a la industria náutica.

Bote al agua

Este es un programa cuyo fin es apoyar emprendimientos empresariales vinculados al área de servicios náuticos, mediante generación de becas de capacitación en áreas de pertinencia, apoyo a la formación de clúster del área, formación de pymes, y desarrollo de infraestructura y equipamientos públicos que faciliten su funcionamiento. Este

programa se relaciona de forma importante con el programa encaletado, ya que estas caletas debiesen igualmente ser objeto del programa de capacitación en capital humano con competencias en mecánica náutica y otros pertinentes al rubro servicios náuticos.



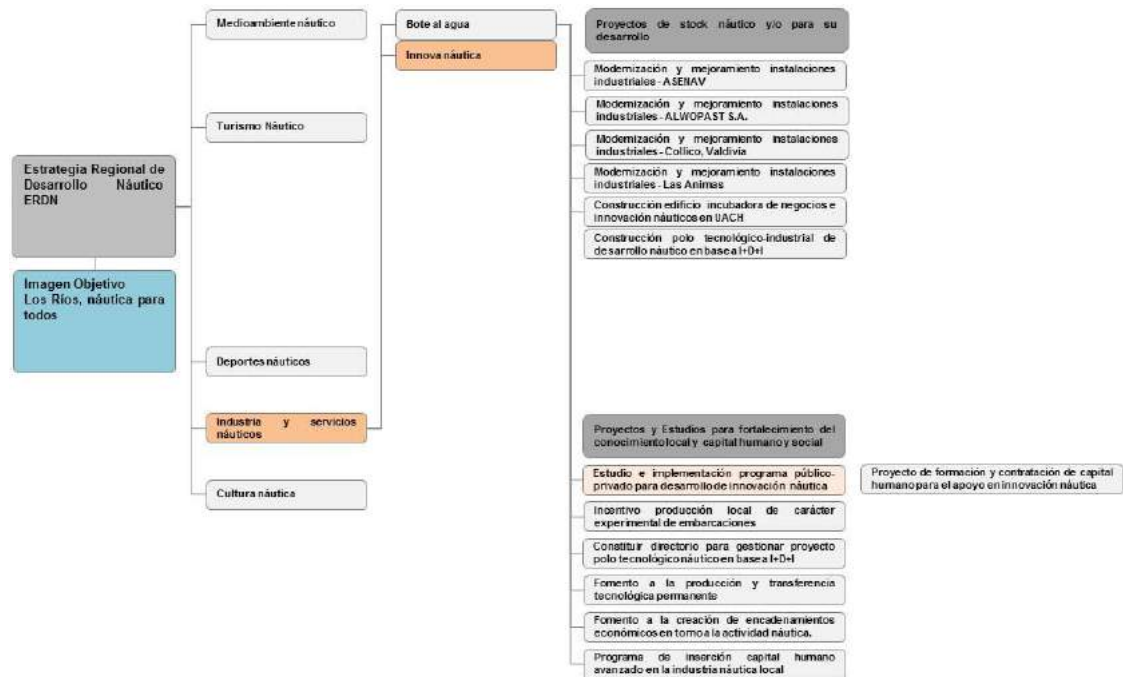
Innova Náutica

Innova náutica es un programa que busca generar espacios de acercamiento entre universidad, actores públicos y sector privado, a fin de estimular el desarrollo de un ambiente empresarial e industrial innovador, formulando mecanismo de apoyo a la modernización tecnológica de las industrias náuticas regionales. También, en la misma línea se propone el desarrollo de una incubadora de negocios náuticos, y la gestión y construcción de un polo tecnológico-industrial en torno a la industria náutica.

Dentro de los estudios y proyectos de fortalecimiento, están los necesarios para dar factibilidad y proyección al programa, pero también están los de incentivo a la producción local de embarcaciones experimentales, formar directorio para polo tecnológico-náutico I+D+i, innovación,

más desarrollo, más innovación náutica, fomentar la transferencia tecnológica desde la académica e investigaciones a la industria náutica local, apoyar inserción de capital humano avanzado a la industria náutica local.

Este programa y uno de sus proyectos, como es el incentivo a la producción de embarcaciones experimentales, toca con la línea de turismo náutico y deportes náuticos, al proponer el desarrollo de embarcaciones experimentales, las cuales se podrían poner a prueba en una carrera náutica experimental, al modo como ocurre en el norte con los autos solares, o como se originó la carrera de Nascar⁴ en Estados Unidos, una de las carreras más famosas y atractivas, que mueve millones de dólares solo por concepto de turismo deportivo.



4 NASCAR hace referencia a las siglas en inglés de National Association for Stock Car Auto Racing ("Asociación Nacional de Carreras de Automóviles de Serie") y, actualmente, comercial de Estados Unidos y la competición de stock cars ("automóviles de fábrica") más importante del mundo. Es miembro del Automobile Competition Committee for the categoría más importante del mundo por detrás únicamente de la Fórmula 1. (fuente: Wikipedia)

CULTURA NÁUTICA

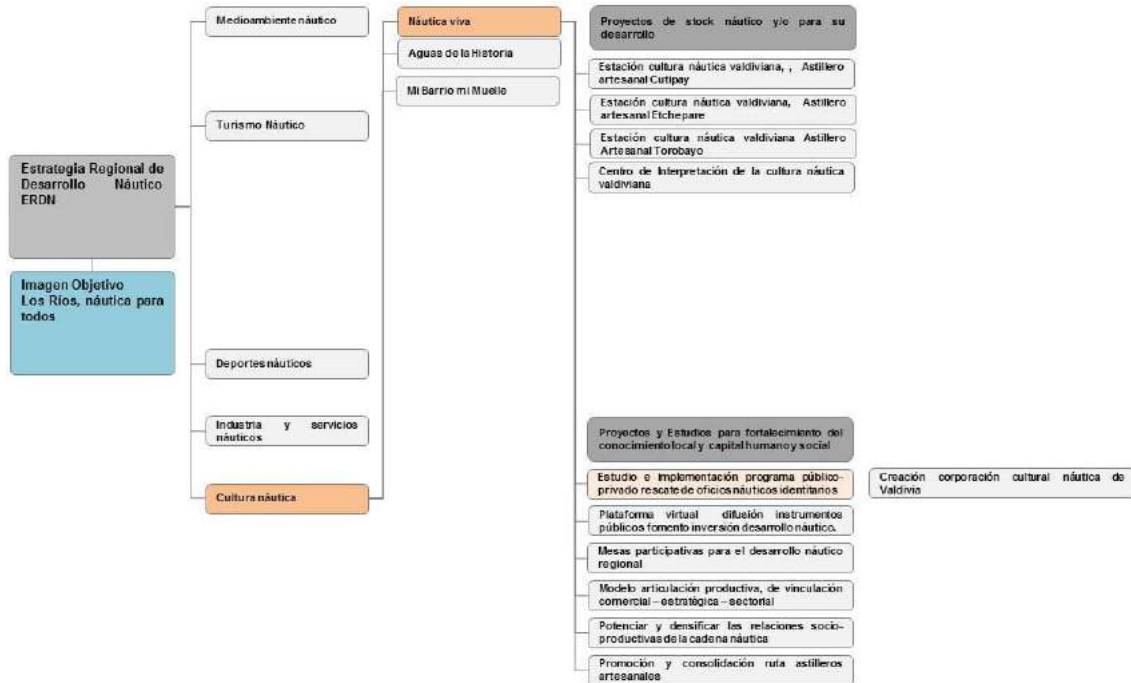
Cultura náutica, es una línea que busca visibilizar y poner en valor el territorio regional y el acervo social en torno a lo náutico que le es inherente a su historia, presente y futuro. Dentro de esta línea, existen tres programas que buscan cubrir los aspectos más destacados de la cultura náutica, y cada uno de los cuales se constituye por proyectos tanto de stock, como de estudios y fortalecimiento capital humano y social que de una u otra forma se involucra en el rescate, desarrollo y puesta en valor de la cultura náutica. Los programas son los siguientes: (i) náutica viva, asociado a infraestructura, equipamiento, espacios públicos, capacitación y estudios para el desarrollo, rescate y

puesta en valor de los oficios de carpintería de ribera y astilleros artesanales; (ii) aguas de la historia, es un programa que busca generar y potenciar la infraestructura, equipamiento, espacios públicos, capacitación y estudios necesarios para el desarrollo, rescate y puesta en valor de rutas náuticas de carácter histórico; (iii) Mi barrio, mi muelle, aquí lo que se potencia es el desarrollo de infraestructuras de acceso al agua por parte de comunidades que habitan los territorios limítrofes entre agua y tierra, esto como una forma de potenciar y expandir el acervo náutico en la sociedad local.

Náutica viva

Programa que busca poner en valor la carpintería de ribera y astilleros artesanales, esto desde el foco cultural, es decir, el motor central no es el turismo sino más bien el valor como acervo cultural del territorio y su historia, para ello se plantean una serie de estaciones culturales, puestas precisamente en los lugares donde estas actividades se dan, de tal forma de informar y poder visibilizar en el territorio

los lugares donde aún se practican estos oficios. Otro proyecto importante como equipamiento del programa, es la gestión y construcción de un Centro de Interpretación de la Cultura Náutica Región de los Ríos (CICNA- Los Ríos). Para lo anterior, se propone la creación de una corporación para el desarrollo de la cultura náutica regional.

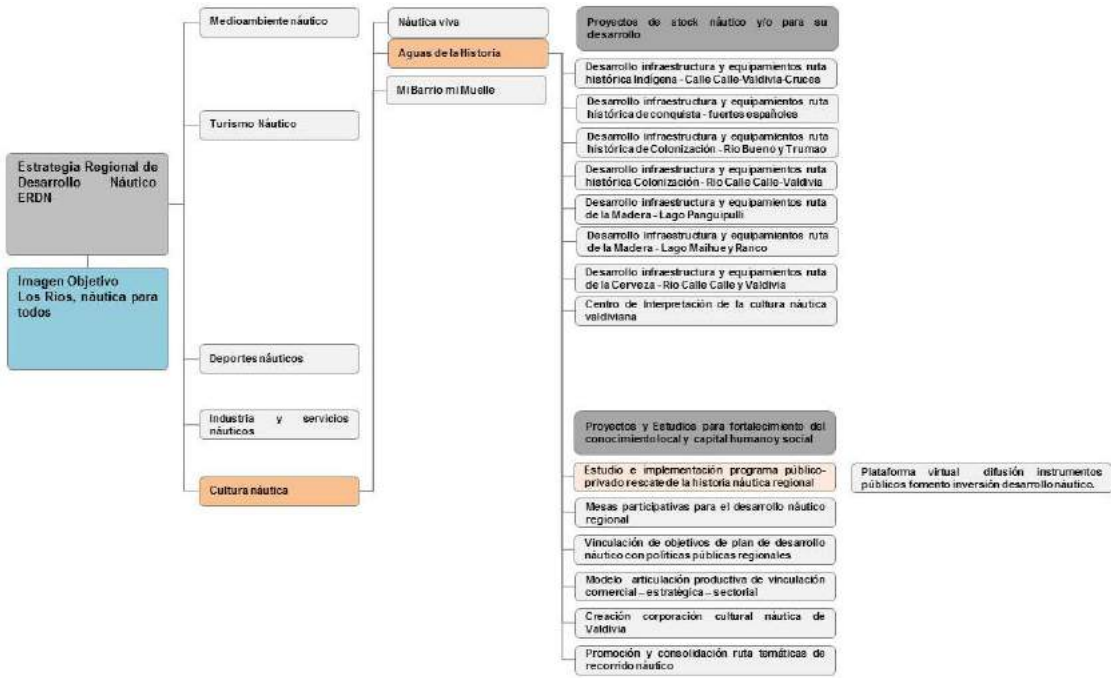


Aguas de la historia

En este espacio, lo que se busca como objetivo central, es desarrollar infraestructuras, equipamientos y espacios públicos de borde de agua, que permitan acoger, soportar y poner en valor rutas históricas, que permiten conocer e interpretar el pasado a través del recorrido por el agua. Así es como en una primera instancia se identifican, cinco rutas significativas de potenciar; la

indígena, colonización, conquista, industrialización (madera), y la ruta de la cerveza.

Los estudios e iniciativas, van por el lado de la difusión de las rutas, la imbricación de actores para poder ofertarlas con un estándar adecuado y las precauciones, condiciones de diseño, localización exacta e imagen de la infraestructura, equipamiento y espacios públicos que constituirá cada ruta.



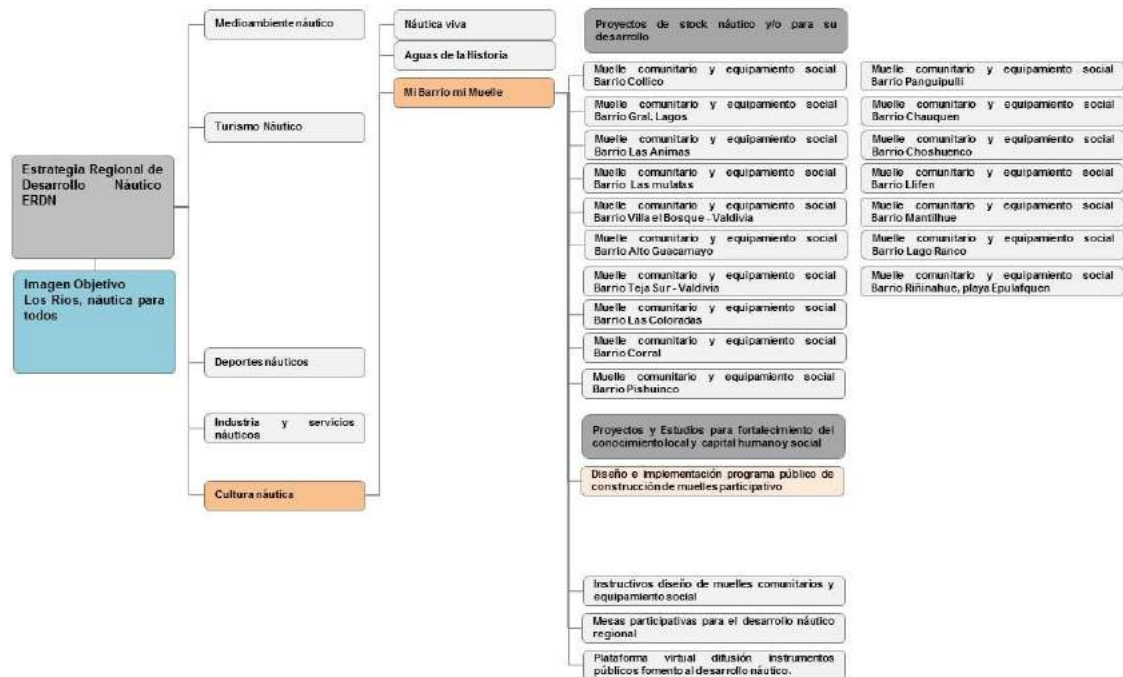
Mi barrio, mi muelle

El programa busca ser único en su tipo, y a partir de un modelo de financiamiento como el de pavimentación participativa, plantea la idea de implementar un proyecto de construcción de muelles participativo, donde la comunidad organizada ponga un porcentaje del proyecto, y mediante concurso compitan para adjudicarse el resto de la financiación con recursos públicos para poder concretar el proyecto de muelle.

El programa plantea una serie de potenciales proyectos, pero lo relevante es generar los estudios de factibilidad, adjuntar recursos para asegurar al menos la construcción de un muelle por año. El

requisito inicial es la organización de la comunidad, la condición de comunitario de este, el resto es necesario estudiar. También es fundamental estudiar y desarrollar un instructivo o protocolo de diseño, que potencie un sentido identitario regional y local, que pueda ser exigible al momento de desarrollar el diseño de cada uno.

Junto a esto, se espera establecer un programa extensivo de regularización de la infraestructura náutica privada, a fin de asegurar estándares mínimos que salvaguarden la integridad de la comunidad y personas que hacen uso de estos.



ÍNDICE DE TABLAS ILUSTRACIONES

Diagramas

DIAGRAMA 1: CUADRO METODOLÓGICO.....	12
DIAGRAMA 2: ESTRUCTURA INFORME N° 2.....	14
DIAGRAMA 3: CONSTRUCCIÓN DE ESCENARIO PROSPECTIVO.....	17
DIAGRAMA 4: RED SEGÚN LA EXPANSIÓN DEL TURISMO NÁUTICO.....	31
DIAGRAMA 5: RED SEGÚN PRIMACÍA DE LA INDUSTRIA NÁUTICA.....	42
DIAGRAMA 6: RED SEGÚN MASIFICACIÓN DEPORTES NÁUTICOS.....	54
DIAGRAMA 7: DIAGRAMAS TIPO VENN – MESA 1 – CIUDAD DE VALDIVIA.....	58
DIAGRAMA 8: DIAGRAMAS TIPO VENN – MESA 2 – CIUDAD DE VALDIVIA.....	59
DIAGRAMA 9: DIAGRAMAS TIPO VENN – MESA 3 – CIUDAD DE VALDIVIA.....	60
DIAGRAMA 10: DIAGRAMAS TIPO VENN – FUTRONO.....	61
DIAGRAMA 11: DIAGRAMAS TIPO VENN – PANGUIPULLI.....	62
DIAGRAMA 12: RED DE ESCENARIO DESEADO.....	76
DIAGRAMA 13: ESTRUCTURA DE LA ESTRATEGIA.....	77
DIAGRAMA 14: PROGRAMAS TURISMO NÁUTICO.....	80
DIAGRAMA 15: PROGRAMA Y PROYECTOS NÁUTICA VERDE.....	81
DIAGRAMA 16: PROGRAMA Y PROYECTOS NÁUTICAS DE FUEGO.....	84
DIAGRAMA 17: PROGRAMA Y PROYECTOS AGUAS ENTRETENIDAS.....	87
DIAGRAMA 18: PROGRAMA Y PROYECTOS ENCALETADOS.....	90
DIAGRAMA 19: PROGRAMA Y PROYECTOS RUTAS DEL AGUA.....	93
DIAGRAMA 20: PROGRAMA Y PROYECTOS ECO-NÁUTICAS.....	96
DIAGRAMA 21: PROGRAMA Y PROYECTOS PARADORES TURISTICOS INDUSTRIALES.....	99
DIAGRAMA 22: PROGRAMA Y PROYECTOS BUEN VECINO DEL AGUA.....	102
DIAGRAMA 23: PROGRAMA Y PROYECTOS CAMINOS AL AGUA.....	105
DIAGRAMA 24: PROGRAMAS INDUSTRIA Y SERVICIOS NÁUTICOS.....	111
DIAGRAMA 25: PROGRAMA Y PROYECTOS BOTE AL AGUA.....	112
DIAGRAMA 26: PROGRAMA Y PROYECTOS INNOVA NÁUTICA.....	115
DIAGRAMA 27: PROGRAMAS DEPORTES NÁUTICOS.....	120
DIAGRAMA 28: PROGRAMA Y PROYECTOS TODOS AL AGUA.....	121
DIAGRAMA 29: PROGRAMA Y PROYECTOS NÁUTICA PARA TODOS.....	126
DIAGRAMA 30: PROGRAMAS CULTURA.....	132
DIAGRAMA 31: PROGRAMA Y PROYECTOS NÁUTICA VIVA.....	133
DIAGRAMA 32: PROGRAMA Y PROYECTOS AGUAS DE LA HISTORIA.....	136
DIAGRAMA 33: PROGRAMA Y PROYECTOS MI BARRIO MI MUELLE.....	139
DIAGRAMA 34: PROGRAMAS MEDIO AMBIENTE NÁUTICO.....	144
DIAGRAMA 35: MEDIO AMBIENTE NÁUTICO – PROGRAMA AGUAS LIMPIAS.....	145

DIAGRAMA 36: MEDIO AMBIENTE NÁUTICO – PROGRAMA AGUAS VIVAS	149
DIAGRAMA 37: SÍNTESIS CRITERIOS DE JERARQUIZACIÓN DE PROYECTOS. PLAN DE GESTIÓN DE ESTRATEGIA NÁUTICA. REGIÓN DE LOS RÍOS.....	171
DIAGRAMA 38: CARACTERÍSTICAS REDES DE ACTORES	223
DIAGRAMA 39: ESTRUCTURA BÁSICA OPERATIVIDAD PLAN	223
DIAGRAMA 40: PROGRAMA AGUAS LIMPIAS.....	225
DIAGRAMA 41: PROGRAMA AGUAS VIVAS.....	226

Fotografías

FOTOGRAFÍA 1: BALNEARIO PANGUIPULLI.....	19
FOTOGRAFÍA 2: COSTANERA VALDIVIA, MERCADO FLUVIAL	29
FOTOGRAFÍA 3: CHIPIADORA VALDIVIA.....	32
FOTOGRAFÍA 4: REMEROS EN RIO CALLE CALLE.....	43
FOTOGRAFÍA 5: LANCHA LAGO RANCO	53
FOTOGRAFÍA 6: MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN VALDIVIA.....	58
FOTOGRAFÍA 7: MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN VALDIVIA.....	58
FOTOGRAFÍA 8: MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN VALDIVIA.....	59
FOTOGRAFÍA 9: MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN VALDIVIA.....	59
FOTOGRAFÍA 10: MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN VALDIVIA.....	60
FOTOGRAFÍA 11: MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN VALDIVIA.....	60
FOTOGRAFÍA 12: MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN FUTRONO	61
FOTOGRAFÍA 13: MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN FUTRONO	61
FOTOGRAFÍA 14: MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN PANGUIPULLI	62
FOTOGRAFÍA 15 MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN VALDIVIA.....	72
FOTOGRAFÍA 16 MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN VALDIVIA.....	72
FOTOGRAFÍA 17 MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN VALDIVIA.....	72
FOTOGRAFÍA 18 MESA DE TRABAJO EN PARTICIPATIVAS EN PANGUIPULLI	72
FOTOGRAFÍA 19: BARCAZA PUERTO FUY.....	79
FOTOGRAFÍA 20: MARINA ASTILLERO ALWOPLAST.....	110
FOTOGRAFÍA 21: REMEROS RÍO VALDIVIA.....	119
FOTOGRAFÍA 22: PLAYA HUEQUECURA, LLIFÉN.....	131
FOTOGRAFÍA 23: PLAYA MAQUEO, LAGO MAIHUE.....	143
FOTOGRAFÍA 24: EQUIPO DEL PROYECTO.....	183
FOTOGRAFÍA 25: EQUIPO DEL PROYECTO.....	183
FOTOGRAFÍA 26: PLAYA DE COÑARIPE. 2014.....	199
FOTOGRAFÍA 27: COSTANERA DE PANGUIPULLI. MIRADA CAMINO HACIA AL BALNEARIO. 2014.	201
FOTOGRAFÍA 28: RÍO CAU-CAU Y CONSTRUCCIÓN DE PUENTE BASCULANTE, 2013.....	204
FOTOGRAFÍA 29: CAR NÁUTICO EN SECTOR LAS ÁNIMAS RIBERA NORTE DEL RÍO CALLE-CALLE. 2014.....	206
FOTOGRAFÍA 30: ASTILLEROS Y VARADEROS EN CANAL HAVERBECK.....	208
FOTOGRAFÍA 31: NAVES EN REPARACIÓN JUNTO A ANTIGUAS EMBARCACIONES EN ASTILLEROS PRIVADOS.....	209
FOTOGRAFÍA 32: EMBARCADERO MARINA ESTANCILLA HACIA RÍO VALDIVIA. 2014.....	211
FOTOGRAFÍA 33: INDUSTRIA ALWOPLAST. 2014.....	211

Gráficos

GRÁFICO 1: GRÁFICO DE RED – PROGRAMA NÁUTICA VERDE.....	83
GRÁFICO 2: GRÁFICO DE RED – NÁUTICAS DE FUEGO.....	85
GRÁFICO 3: GRÁFICO DE RED – AGUAS ENTRETENIDAS.....	89
GRÁFICO 4: GRÁFICO DE RED – ENCALETADOS.....	92
GRÁFICO 5: GRÁFICO DE RED – RUTAS DEL AGUA.....	95
GRÁFICO 6: GRÁFICO DE RED – ECO NÁUTICAS.....	98
GRÁFICO 7: GRÁFICO DE RED – PARADORES TURÍSTICO-INDUSTRIALES.....	101
GRÁFICO 8: GRÁFICO DE RED – BUEN VECINO DEL AGUA.....	103
GRÁFICO 9: GRÁFICO DE RED – CAMINOS AL AGUA.....	108
GRÁFICO 10: GRÁFICO DE RED BOTE AL AGUA.....	114
GRÁFICO 11: GRÁFICO DE RED – INNOVA NÁUTICA:.....	117
GRÁFICO 12: GRÁFICO DE RED – TODOS AL AGUA.....	124
GRÁFICO 13: GRÁFICO DE RED – NÁUTICA PARA TODOS.....	129
GRÁFICO 14: GRÁFICO DE RED – NÁUTICA VIVA.....	134
GRÁFICO 15: GRÁFICO DE RED – AGUAS DE LA HISTORIA.....	138
GRÁFICO 16: GRÁFICO DE RED – MI BARRIO MI MUELLE.....	141
GRÁFICO 17: GRÁFICO DE RED – AGUAS LIMPIAS.....	148
GRÁFICO 18: GRÁFICO DE RED – AGUAS VIVAS.....	151

Ilustraciones

ILUSTRACIÓN 1: PROYECTOS LÍNEA TURISMO NÁUTICO.....	109
ILUSTRACIÓN 2: PROYECTOS LINEA INDUSTRIA NÁUTICA.....	118
ILUSTRACIÓN 3: PROYECTOS LINEA DEPORTES NÁUTICOS.....	130
ILUSTRACIÓN 4: PROYECTOS LINEA CULTURA.....	142
ILUSTRACIÓN 5: PROYECTOS LINEA MEDIO AMBIENTAL.....	152
ILUSTRACIÓN 6: RELACIONES DE PROGRAMAS SEGÚN PROYECTO.....	155
ILUSTRACIÓN 7: RELACIONES DE PROGRAMA SEGÚN ACTORES.....	160
ILUSTRACIÓN 8 PROYECTOS PARA EL FOMENTO DE LA EDUCACIÓN NÁUTICA.....	190
ILUSTRACIÓN 9 PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA NAUTICA.....	192
ILUSTRACIÓN 10: ÁREAS PREFERENTES DE INSERCIÓN PARA EL DESARROLLO NÁUTICO EN LA REGIÓN DE LOS RÍOS.....	195
ILUSTRACIÓN 11: ÁREAS PREFERENTES DE EXPANSIÓN PARA EL DESARROLLO NÁUTICO EN LA REGIÓN DE LOS RÍOS.....	197
ILUSTRACIÓN 12: ÁREA PREFERENTE DE DESARROLLO NÁUTICO. BALNEARIO DE COÑARIPE. 2014.	198
ILUSTRACIÓN 13: ÁREA PREFERENTE DE DESARROLLO NÁUTICO. COSTANERA DE PANGUIPULLI. 2014.	200
ILUSTRACIÓN 14: DISEÑO DE COSTANERA DE PANGUIPULLI EN AVENIDA COSTANERA. 2014.	202
ILUSTRACIÓN 15: ÁREA PREFERENTE DE DESARROLLO NÁUTICO. RÍO CAU-CAU. 2014.	203
ILUSTRACIÓN 16: ÁREA PREFERENTE DE DESARROLLO NÁUTICO. LAS ÁNIMAS. 2014.	205
ILUSTRACIÓN 17: IMAGEN SATELITAL DEL ÁREA PREFERENTE PARA EL DESARROLLO NÁUTICO CANAL HAVERBECK.	207

ILUSTRACIÓN 18: IMAGEN SATELITAL DE ÁREA PREFERENTE PARA EL DESARROLLO NÁUTICO DE MARINA ESTANCILLA.....	210
ILUSTRACIÓN 19: IMAGEN SATELITAL DE ÁREA PREFERENTE PARA EL DESARROLLO NÁUTICO DE CORRAL.....	212
ILUSTRACIÓN 20: IMAGEN SATELITAL DE ÁREA PREFERENTE PARA EL DESARROLLO NÁUTICO DE PUERTO FUTRONO.....	213
ILUSTRACIÓN 21: PROYECTOS CORRAL.....	216
ILUSTRACIÓN 22: PROYECTOS LAS ÁNIMAS.....	217
ILUSTRACIÓN 23: PROYECTOS PUERTO LAS ROSAS.....	218
ILUSTRACIÓN 24: PROYECTOS PANGUIPULLI.....	219
ILUSTRACIÓN 25: PROYECTOS COÑARIPE.....	220
ILUSTRACIÓN 26: PROYECTOS MARINA ESTANCILLA.....	221

Tablas

TABLA 1: ACTORES NÁUTICOS RELEVANTES.....	64
TABLA 2 VINCULOS SEGÚN GRUPOS DE ACTOIRES.....	66
TABLA 3 CARACTERIZACIÓN DE VINCULOS DE ACTORES SOCIALES.....	67
TABLA 4 RESULTADO GRUPO FOCAL MATRICIAL.....	72
TABLA 5: TABLA SINTESIS DE PROYECTOS PROGRAMA NÁUTICA VERDE.....	82
TABLA 6: TABLA SINTESIS DE PROYECTOS PROGRAMA NÁUTICA VERDE.....	85
TABLA 7: TABLA SINTESIS DE PROYECTOS PROGRAMA AGUAS ENTRETENIDAS.....	88
TABLA 8: TABLA SINTESIS DE PROYECTOS PROGRAMA ENCALETADOS.....	91
TABLA 9: TABLA SINTESIS DE PROYECTOS PROGRAMA RUTAS DEL AGUA.....	94
TABLA 10 TABLA SINTESIS DE PROYECTOS PROGRAMA ECO-NAUTICA.....	97
TABLA 11: TABLA SINTESIS DE PROYECTOS PROGRAMA PARADORES TURISTICO INDUSTRIALES.....	100
TABLA 12: TABLA SINTESIS DE PROYECTOS PROGRAMA BUEN VECINO DEL AGUA.....	103
TABLA 13: TABLA SINTESIS DE PROYECTOS PROGRAMA CAMIOS AL AGUA.....	107
TABLA 14 TABLA SINTESIS DE PROYECTOS PROGRAMA BOTE AL AGUA.....	113
TABLA 15: TABLA SINTESIS DE PROYECTOS PROGRAMA INNOVA NAUTICA.....	116
TABLA 16: TABLA SINTESIS DE PROYECTOS PROGRAMA AGUAS ENTRETENIDAS.....	123
TABLA 17: TABLA SINTESIS DE PROYECTOS PROGRAMA NÁUTICA PARA TODOS.....	128
TABLA 18: TABLA SINTESIS DE PROYECTOS PROGRAMA NÁUTICA VIV.....	134
TABLA 19: TABLA SINTESIS DE PROYECTOS PROGRAMA NÁUTICA VIV.....	137
TABLA 20: TABLA SINTESIS DE PROYECTOS PROGRAMA NÁUTICA VIV.....	140
TABLA 21: TABLA SINTESIS DE PROYECTOS PROGRAMA PARADORES TURISTICO INDUSTRIALES.....	147
TABLA 22: TABLA SINTESIS DE PROYECTOS PROGRAMA AGUAS VIVAS.....	150
TABLA 23: PROYECTOS (LINEAMIENTOS) SEGÚN PROGRAMA.....	156
TABLA 24 TABULACIÓN DE PERIODOS ESTIMADOS DE PROYECTOS SEGÚN CRITERIOS DE VISION ESTRATEGICA.....	171
TABLA 25 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA AGUAS LIMPIAS.....	172
TABLA 26 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA AGUAS VIVAS.....	172
TABLA 27 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA NÁUTICA VIVA.....	173
TABLA 28 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA AGUAS DE LA HISTORIA.....	173
TABLA 29 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA MI BARRIO MI MUELLE.....	174

TABLA 30 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA TODOS AL AGUA.....	174
TABLA 31 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA NÁUTICA PARA TODOS.....	175
TABLA 32 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA BOTE AL AGUA.....	176
TABLA 33 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA INNOVA NAUTICA.....	176
TABLA 34 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA NÁUTICA VERDE.....	177
TABLA 35 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA NÁUTICAS DE FUEGO	177
TABLA 36 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA AGUAS ENTRETENIDAS.....	178
TABLA 37 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA ENCALETADOS.....	178
TABLA 38 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA RUTAS DEL AGUAS.....	179
TABLA 39 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA ECO-NÁUTICA.....	179
TABLA 40 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA PARADORES TURÍSTICO-INDUSTRIALES.....	180
TABLA 41 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA BUEN VECINO DEL AGUA	180
TABLA 42 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA CAMINOS AL AGUA.....	181
TABLA 43: ÁREAS PREFERENTES DE INSERCIÓN PARA EL DESARROLLO NÁUTICO EN LA REGIÓN DE LOS RÍOS..	196
TABLA 44: ÁREAS PREFERENTES DE EXPANSIÓN PARA EL DESARROLLO NÁUTICO EN LA REGIÓN DE LOS RÍOS.	198

BIBLIOGRAFÍA

SIETE LAGOS (2014) Plan de ordenamiento territorial. Zona de interés turístico. Comuna de Panguipulli. Región de los Ríos

GORE LOS RÍOS (2009) Estrategia Regional de Desarrollo 2009-2019

GORE LOS RÍOS (2009) Informe diagnóstico Macrozonificación de uso del borde costero.

GORE LOS RÍOS (2013) Análisis territorial para la elaboración del plan regional de ordenamiento territorial (PROT) de los Ríos. Universidad Católica de Temuco.

GOBIERNO DE CHILE (2010) Plan Los Ríos 2010-2014

Ministerio de Obras Públicas Región de Los Ríos (2012), Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 - Resumen Ejecutivo

Andrade Suárez, M. J. (dic de 2011). *Scielo*. Recuperado el nov de 2015, de http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-17322011000600001

Quinn, J. B. (1978). Strategic Change: "Logical Incrementalism". *Sloan Management Review*, V 20 N° 1, 7-19.

Quinn, J. B. (1982). Managing Strategies Incrementally. *Omega: The International Journal of Management Science*, Vol. 10, N° 6, 613-627.

Tushman, M., Newman, W., & Romanelli, E. (1986). Convergence and Upheaval: Managing the Unsteady Pace of Organizational Evolution. *California Management Review*, Vol. 29, N° 1, 583-594.

PLAN NACIONAL DE TURISMO NÁUTICO DE COLOMBIA

PLAN NACIONAL DE TURISMO NÁUTICO DE URUGUAY

MARINAS COMERCIALES EN LA PATAGONIA CHILENA, ETAPA DE PROSPECTIVA, MERCADO NACIONAL E INTERNACIONAL

PLANO ESTRATÉGICO DO TURISMO NÁUTICO NA BAÍA DE TODOS-OS-SANTOS

NAUTICAL TOURISM DEVELOPMENT STRATEGY OF THE REPUBLIC OF CROATIA 2009-2019

PERFIL E POTENCIAL ECONÓMICO-SOCIAL DO TURISMO
NÁUTICO ALGARVE

ANÁLISIS Y METODOLOGÍA PARA EL ESTUDIO DEL SECTOR
TURÍSTICO DE UNA COMARCA, EL CASO DEL BAJO SEGURA
(ALICANTE)

CONTRATACIÓN DE CONSULTORÍA PARA PLAN DE
DESARROLLO DE TURISMO, COMUNA DE PUERTO MONTT, X
REGIÓN DE LOS LAGOS (PLADETUR)

ELABORACIÓN DE UN INVENTARIO O CATASTRO DE SITIOS
CON APTITUD PARA EL DESARROLLO DE LA PESCA
RECREATIVA E LA REGIÓN DE LOS LAGOS

LA REPERCUSIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN DE
LOS PUERTOS DEPORTIVOS EN EL DESARROLLO DEL
TURISMO NÁUTICO: ESTRATEGIAS PARA EL CASO DE LA
COSTA DEL SOL

ESTRATEGIAS PARA EL DESARROLLO DEL TURISMO
NÁUTICO

Andrade Suárez, M. J. (dic de 2011). *Scielo*. Recuperado el nov de 2015, de
http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-17322011000600001

Quinn, J. B. (1978). Strategic Change: "Logical Incrementalism". *Sloan Management Review*, V 20 N° 1, 7-19.

Quinn, J. B. (1982). Managing Strategies Incrementally. *Omega: The International Journal of Management Science*, Vol. 10, N° 6, 613-627.

Tushman, M., Newman, W., & Romanelli, E. (1986). Convergence and Upheaval: Managing the Unsteady Pace of Organizational Evolution. *California Management Review*, Vol. 29, N° 1, 583-594.