

# ÍNDICE

<b>CAPÍTULO 1</b>	<b>5</b>
<b>APROXIMACIONES GENERALES AL ESTUDIO</b>	<b>5</b>
1.1 TEMAS, CLAVES Y APROXIMACIONES AL ENCARGO	14
1.2 ÁREA DE ESTUDIO Y ESCALAS DE ANÁLISIS, DE LA CUENCA DEL RANCO A PUERTO LAS ROSAS	16
1.3 OBJETIVOS, ENFOQUE METODOLÓGICO Y FUENTES CONSULTADAS	18
<b>CAPÍTULO 2</b>	<b>21</b>
<b>DEL TERRITORIO AL LUGAR; LINEA BASE Y ANÁLISIS MEDIOAMBIENTAL</b>	<b>21</b>
2.1. BREVE CARACTERIZACIÓN MEDIOAMBIENTAL DE UNA REGIÓN PARTICULAR	22
2.2. APROXIMACIONES AL LAGO RANCO Y SU CUENCA	22
2.2.1. ÁREAS PROTEGIDAS, PARQUES NACIONALES Y ECOSISTEMAS SINGULARES PRÓXIMOS	24
2.2.2. FITO GEOGRAFÍA	30
2.2.3. GEOLOGÍA, GEOMORFOLOGÍA Y FORMAS DEL RELIEVE	33
2.2.4. CLIMATOLOGÍA E HIDROGRAFÍA	40
2.2.5. RIESGOS NATURALES	45
2.3. CARACTERIZACIÓN BAHÍA PUERTO LAS ROSAS	55
2.3.1. FLORA Y FAUNA DEL LUGAR; ASPECTOS RELEVANTES	57
2.3.2. GEOLOGÍA, GEOMORFOLOGÍA Y SERIES DE SUELO	59
2.3.3. CLIMA, HIDROGRAFÍA, CURSOS DE AGUA Y ESCORRENTÍAS	64
2.3.4. RIESGOS NATURALES	67
2.4. SÍNTESIS MEDIOAMBIENTAL; DESAFÍOS PRESENTES Y FUTUROS	71
2.4.1. CUENCA LAGO RANCO	71
2.4.2. BAHÍA PUERTO LAS ROSAS	72
<b>CAPÍTULO 3</b>	<b>73</b>
<b>ANÁLISIS MARCO NORMATIVO E INDICATIVO [INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL]</b>	<b>73</b>
3.1 AGENDA LOCAL 21. PROGRAMA ECO-REGIÓN. IMPLEMENTACIÓN PLANIFICACIÓN TERRITORIAL 200875	
3.2 ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO REGIÓN DE LOS RÍOS 2009-2019	83
3.3 ZONA DE INTERÉS TURÍSTICO LAGO RANCO-FUTRONO	98
3.4 PLAN DE DESARROLLO COMUNAL, COMUNA DE FUTRONO 2012-2016	109
3.5 PLAN REGULADOR COMUNAL DE FUTRONO	115
3.6 ANÁLISIS DE PLANES, PROGRAMAS Y CARTERAS DE PROYECTOS SECTORIALES PERTINENTES	127
3.7 CONCESIONES MARÍTIMAS VIGENTES EN BAHÍA PUERTO LAS ROSAS	138

<b>3.8 SÍNTESIS TENDENCIAS DE ESTRUCTURACIÓN Y CRECIMIENTO; DEL TERRITORIO A LA COMUNA</b>	<b>162</b>
<b>3.8.1 COMUNA DE FUTRONO Y BAHÍA DE PUERTO LAS ROSAS.</b>	<b>171</b>
<b>3.8.2 DE LA CONSTRUCCIÓN EN ÁREA RURAL, DE LA LEY GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES. MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO.</b>	<b>181</b>
<b>CAPÍTULO 4</b>	<b>189</b>
<b>ANÁLISIS BENCHMARKING</b>	<b>189</b>
<b>4.1 ESTRATEGIAS DE MARKETING Y MODELOS DE GESTIÓN BORDES DE AGUA</b>	<b>190</b>
<b>4.1.1 DEL TURISMO DE INTERESES ESPECIALES AL TURISMO NÁUTICO. DESDE LAS DEFINICIONES INTERNACIONALES E INSTITUCIONALES A LAS APROXIMACIONES TEÓRICAS Y PRÁCTICAS. PLANES Y PROGRAMAS</b>	<b>197</b>
<b>4.1.2 SEGÚN TARGET; DE LO MASIVO A LO EXCLUSIVO</b>	<b>200</b>
<b>4.1.3 SEGÚN ACTORES; PREDOMINIO PRIVADO, PÚBLICO Y MIXTOS</b>	<b>218</b>
<b>4.1.4 SEGÚN GESTIÓN; CORPORACIONES, CÁMARAS O ASOCIACIONES</b>	<b>227</b>
<b>4.2 HACIA UNA ESTRATEGIA LOCAL DE POSICIONAMIENTO GLOBAL</b>	<b>235</b>
<b>CAPÍTULO 5</b>	<b>239</b>
<b>ANÁLISIS SOCIAL</b>	<b>239</b>
<b>5.1 PERSPECTIVA DE PLANIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE ACTORES</b>	<b>240</b>
<b>5.1.1 ANÁLISIS Y GENERACIÓN DE INSUMOS SOCIOPOLÍTICOS PARA LA PLANIFICACIÓN</b>	<b>241</b>
<b>5.2 METODOLOGÍA DE PARTICIPACIÓN DE ACTORES</b>	<b>247</b>
<b>5.2.1 APROXIMACIÓN A LA DEFINICIÓN Y RECONOCIMIENTO DE ACTORES</b>	<b>249</b>
<b>5.2.2 LO DEFINIDO: ACTORES E INSTITUCIONES</b>	<b>250</b>
<b>5.2.3 LO DESEADO: CRITERIOS PARA INCLUSIÓN DE ACTORES</b>	<b>253</b>
<b>CONCLUSIONES</b>	<b>261</b>
<b>REFERENCIAS</b>	<b>271</b>





## **CAPÍTULO 1**

# APROXIMACIONES GENERALES AL ESTUDIO

La presente consultoría, denominada “Plan Maestro de desarrollo del borde lacustre en sector Puerto Las Rosas, Comuna de Futrono”, se enmarca en la ejecución de los Fondos de Innovación para la Competitividad, FIC, que entre otros objetivos, persigue el acelerar el tránsito de Chile, desde una economía basada en la exportación de recursos naturales a otra que exporta conocimiento y talento, acercando ciencia y empresa, siendo la innovación, el desafío principal, y la consigna para ello es innovar para desarrollar. Así, la idea detrás de la ejecución de estos fondos, ya sea en proyectos concretos como en estudios u otros, es apalancar, desde distintos ámbitos, la diversificación productiva del territorio, estimulando especialmente la regionalización y descentralización de los procesos innovadores. Entendiendo procesos, en su más amplia acepción, es decir, como conjunto de fases sucesivas de un fenómeno natural o de una operación artificial ([www.rae.es](http://www.rae.es)), pudiendo hablar de innovación tanto por los resultados de un determinado proceso, como por los cambios que puedan ejecutarse en dicho proceso.

Dentro de la cuestión de los procesos, la innovación en la esfera de la gobernanza, es igualmente relevante, entendiendo con esto la aplicación de herramientas creativas para el desarrollo territorial, idea que defiende la necesidad de una cultura de la creatividad, embebida dentro de actores y operadores territoriales, propiciando burocracias creativas que encaucen y legitimen el uso de la imaginación dentro de la esfera pública, privada y comunitaria (Landry, 2008; Darchen & Temblay, 2014). Esto se retomará más adelante, específicamente en el acápite de benchmarking y el social.

En el “Estudio de Caracterización y Fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos”,

más específicamente en el Informe 2, “Plan Estratégico e Imagen Objetivo del Desarrollo Náutico”. Se establecen tres escenarios prospectivos basados en la jerarquización de un pilar por sobre otro: i) turismo náutico; ii) industria náutica; y iii) deportes náuticos (Diag. 1). Cada escenario se constituyó como red de nodos territoriales, los que a su vez se analizaron respecto de sus fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas (FODA), y con ello, se construyó una Matriz de Atributo, identificando potencialidades, desafíos, riesgos y limitaciones del territorio.



DIAGRAMA 1 ESCENARIOS PROSPECTIVOS AL DESARROLLO NÁUTICO REGIONAL REGIÓN DE LOS RÍOS  
Fuente: Estudio de Caracterización y Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos, 2013

Sin la intención de citar el estudio y sus más de mil hojas y centenar de cartografías, si es pertinente, mostrar de forma muy sucinta, los esquemas que representan los tres escenarios levantados, y solo algunas, las que cobran sentido para el caso de Puerto Las Rosas, de las potencialidades, desafíos, riesgos y limitaciones que el territorio presentaba para la consolidación y expansión de cada red. El primer escenario que se analizó fue una aproximación al territorio regional desde la lógica del turismo náutico (Diag. 2).

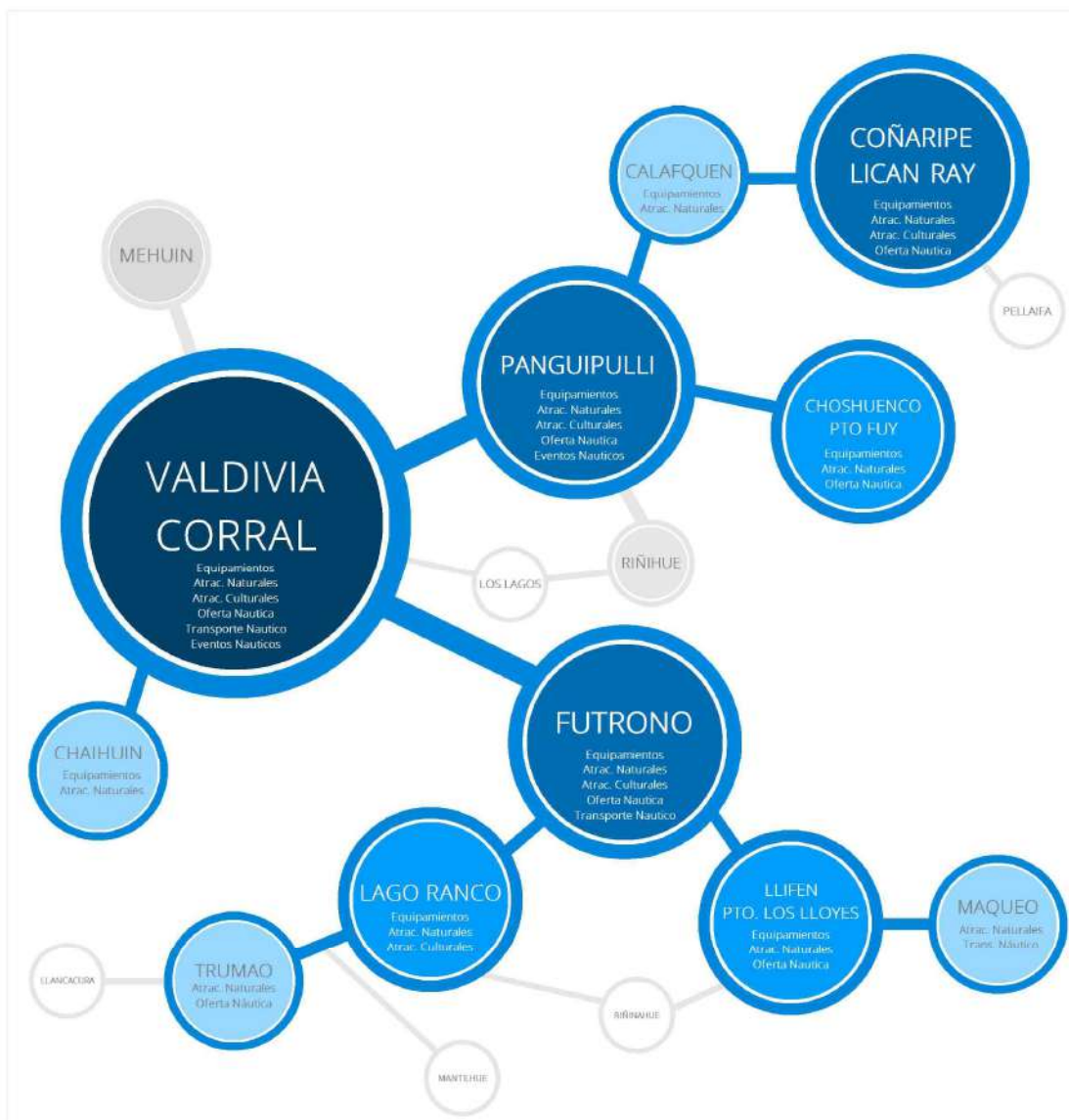


DIAGRAMA 2 RED TERRITORIAL PROSPECTIVA DESDE LA LÓGICA DEL TURISMO NÁUTICO  
Fuente: Estudio de Caracterización y Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos, 2013

La proyección y consolidación de la red náutica, con especial énfasis en los recursos territoriales para el desarrollo de deportes náuticos, recoge, entre otras<sup>1</sup> las siguientes potencialidades: (1) proyectar el turismo náutico mediante una

asociación estratégica público-privada, fomenta la presencia de operadores de turismo náutico con oferta diversificada; (2) consolidar centros urbanos como soporte de la actividad turístico-náutico, potencia el recurso náutico; (3) valorizar la historia náutica de la región como atractivo turístico, fomentando su tradición náutica; (4) valorizar los distintos ecosistemas de la región vinculados a lo náutico, potencia la

<sup>1</sup> (ver Informe 2, Estudio de Caracterización y Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos, 2013)

región como un destino turístico significativo; (5) concretar las vialidades públicas que conectan los bordes de agua navegables, las valoriza como recurso y uso público; (6) generar cadenas de valor en torno a los atractivos náuticos, potenciando la creatividad e innovación del empresariado.

En cuanto a los desafíos destaca: (1) valorizar la historia náutica como atractivo turístico, fortalecería el patrimonio náutico regional; y (2) generación de espacios para fomentar la creatividad e innovación del empresariado náutico, reduciría la estacionalidad del turismo.

Finalmente, los aspectos de riesgo y limitaciones. De riesgos se destaca: (1) riesgos naturales no identificados, ponen en riesgo la infraestructura pública de administración municipal; (2) pérdida del recurso turístico náutico por sobreexplotación de la oferta, debilita lugares con turismo náutico reconocidos. En limitaciones: (1) la privatización de los bordes de agua perjudica al turismo y restringe la accesibilidad pública a los cuerpos de agua; (2) el desinterés social del turismo náutico por falta de evolución de la oferta, limita el aprovechamiento y puesta en valor del recurso; (3) falta de planificación de los espacios de borde, limitan la presencia de infraestructura pública náutica.

Las potencialidades mencionadas son relevantes por su aplicabilidad y reflexión que abren sobre el área en estudio, Bahía Puerto Las Rosas, Futrono, dando pie a proponer, eventualmente, nuevos programas al Plan Maestro Puerto Las Rosas. Por ejemplo, el poner de manifiesto la necesidad de una asociación público-privada y generar cadenas de valor, es una cuestión que sin duda plantea un desafío de gestión, pero también el pensar un espacio para su funcionamiento; en la misma línea, valorizar la historia náutica y ecosistemas locales, en este caso, de la cuenca del Ranco, hace pertinente el

proponer un proyecto en principio denominado, Centro de Interpretación Territorial de la Cuenca del Lago Ranco. Finalmente, se destaca la necesidad de dar buena accesibilidad al borde de agua, dejando a la vialidad como una cuestión fundamental.

Otras cuestiones relevantes que se precipitan de estos análisis, son: el manejo de riesgos, siempre presentes en el territorio, la sobreexplotación de los recursos eco-sistémicos, aquí entendido como sobrepasar la capacidad de carga del ecosistema, y finalmente la ausencia de planificación y privatización, son cuestiones que afectan a los bordes de agua.

El segundo escenario prospectivo fue el analizado a partir de las actividades de deportes náuticos, proyectado, a partir de los recursos y ventajas territoriales locales, una red de deportes náuticos (Diag.3), con nodos principales, secundarios y terciarios, donde nuevamente queda en evidencia, la importancia y relevancia de Futrono, al igual que Panguipulli, como cabeceras locales.

Éste se construyó enfocado en el deporte náutico, y la propuesta de estructuración, proyección y consolidación de la red de deportes náuticos, planteó, rescatando solo las pertinentes, las siguientes potencialidades: (1) deporte náutico como marca ciudad potencia la inversión y práctica del remo y canotaje; (2) fomentar la actividad deportiva a través de proyectos de infraestructura pública, potencia el desarrollo deportivo náutico y su libre práctica; (3) el deporte náutico como dentro de la malla curricular escolar se potencia en las áreas urbanas por la población escolar.

Desafíos: (1) el posicionar el deporte náutico dentro de la malla curricular escolar, fomentaría su práctica en edades tempranas; (2) el consolidar una identidad local a través del deporte náutico, posibilitaría establecer mayor



relación de clubes deportivos con entidades públicas.

Riesgos; (1) carencia de equipamientos para el soporte de grandes eventos deportivos en localidades fuera de Valdivia, dificultan el cumplimiento de eventos deportivos con

actividades turísticas; (2) falta de accesibilidad y mal estado de los caminos hacia los espacios bordes de agua y práctica deportiva, ponen en riesgo la masificación de los deportes náuticos. En las limitaciones: (1) la falta de obras civiles públicas para soportar el deporte náutico, limita su masificación.



DIAGRAMA 3 RED TERRITORIAL PROSPECTIVA DESDE LA LÓGICA DEL DEPORTE NÁUTICO  
Fuente: Estudio de Caracterización y Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos, 2013

De este escenario, red deportivo náutica, y aludiendo al núcleo de Futrono y al proyecto Plan Maestro Puerto Las Rosas, se rescatan las

ideas de potenciar el deporte náutico como identidad local y marca ciudad, y la de imbricar la educación primaria y secundaria al deporte

náutico, promoviendo su masificación local. Igualmente relevante es pensar en infraestructura para soportar eventos deportivos de alto estándar.

El último escenario que se proyectó, siempre tomando en cuenta las ventajas territoriales evidentes, fue la red de la industria náutica (Diag. 4), fuertemente centralizada en Valdivia,

dejando clara la concentración que presenta la ciudad en términos de servicios especializados, presencia de capital humano e industrias náuticas. Sin embargo, existen algunos elementos que son atingentes al trabajo que convoca la presente consultoría.

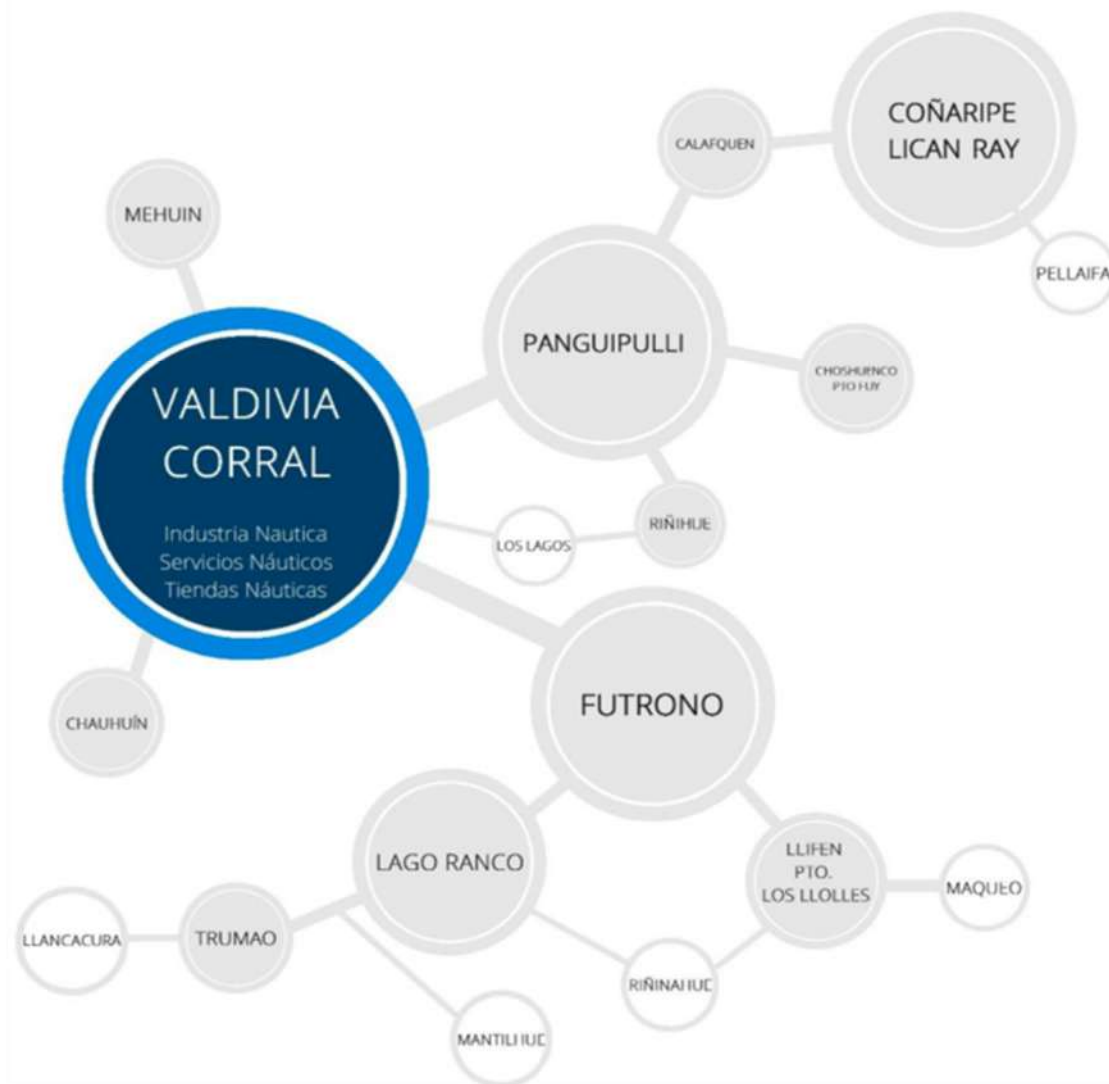


DIAGRAMA 4 RED TERRITORIAL PROSPECTIVA DESDE LA LÓGICA DE LA INDUSTRIA NÁUTICA  
Fuente: Estudio de Caracterización y Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos, 2013

La red industria náutica, es el sistema territorial más centralizado, por tanto, menos territorializado, de aquí que el análisis y diagnóstico FODA y Matriz de Atributo, inciden

poco en los otros nodos territoriales fuera de Valdivia, de todas maneras, se mencionan algunas conclusiones que pueden ser relevantes. En potencialidades; (1) integrar iniciativas

industriales para fomentar el turismo y transporte desde lo público, potencia la industria local. En desafíos: (1) el establecimiento de concentraciones de segunda residencia, reduce el desarrollo focalizado en Valdivia y atrae la localización de servicios náuticos hacia el resto de la región. Limitaciones: (1) falta de valorización del patrocinio náutico regional desde la entidad pública. Favorece la aparición de servicios náuticos informales o no regulados.

De este escenario prospectivo, se rescata la idea de potenciar la pequeña industria náutica, especialmente la de mantención y reparación, ya presente en Futrono, y que dado los procesos de parcelamiento y desarrollo de segunda residencia, se espera que su demanda aumente.

Una vez que se desarrollaron los escenarios prospectivos, y se definió el escenario deseado, se identificaron una serie de proyectos detonantes con los cuales proyectar los nodos que conforman la red de desarrollo náutico regional. Estos proyectos detonantes se

organizaron en Planes Maestros, cuya función fue proponer una forma de organizar y prospectar el desarrollo de los bordes de agua seleccionados. Dentro de este set de Planes Maestros, se levantó a Puerto Las Rosas, Comuna de Futrono, en la Cuenca del Lago Ranco, como uno de los importantes, esto dada su configuración geográfica-natural y el alto potencial para el desarrollo de equipamientos e infraestructuras que den soporte a deportes náuticos, su ejecución y enseñanza, poniendo en valor la vocación turística y náutica del sector.

Dentro de los productos finales de la consultoría, se plantearon una serie de Planes Maestros, cuyo fin era dar forma a la red náutica regional propuesta como escenario ideal, apelando a la construcción de nodos náutico, parte de un sistema territorial complejo e integrado. De estos Planes Maestros, el de Puerto Las Rosas, en la Comuna de Futrono (Ilus 1), es el que da pie a este trabajo, constituyéndose bajo una primera Imagen Objetivo de Centro Náutico Deportivo Comunitario de Puerto Las Rosas.

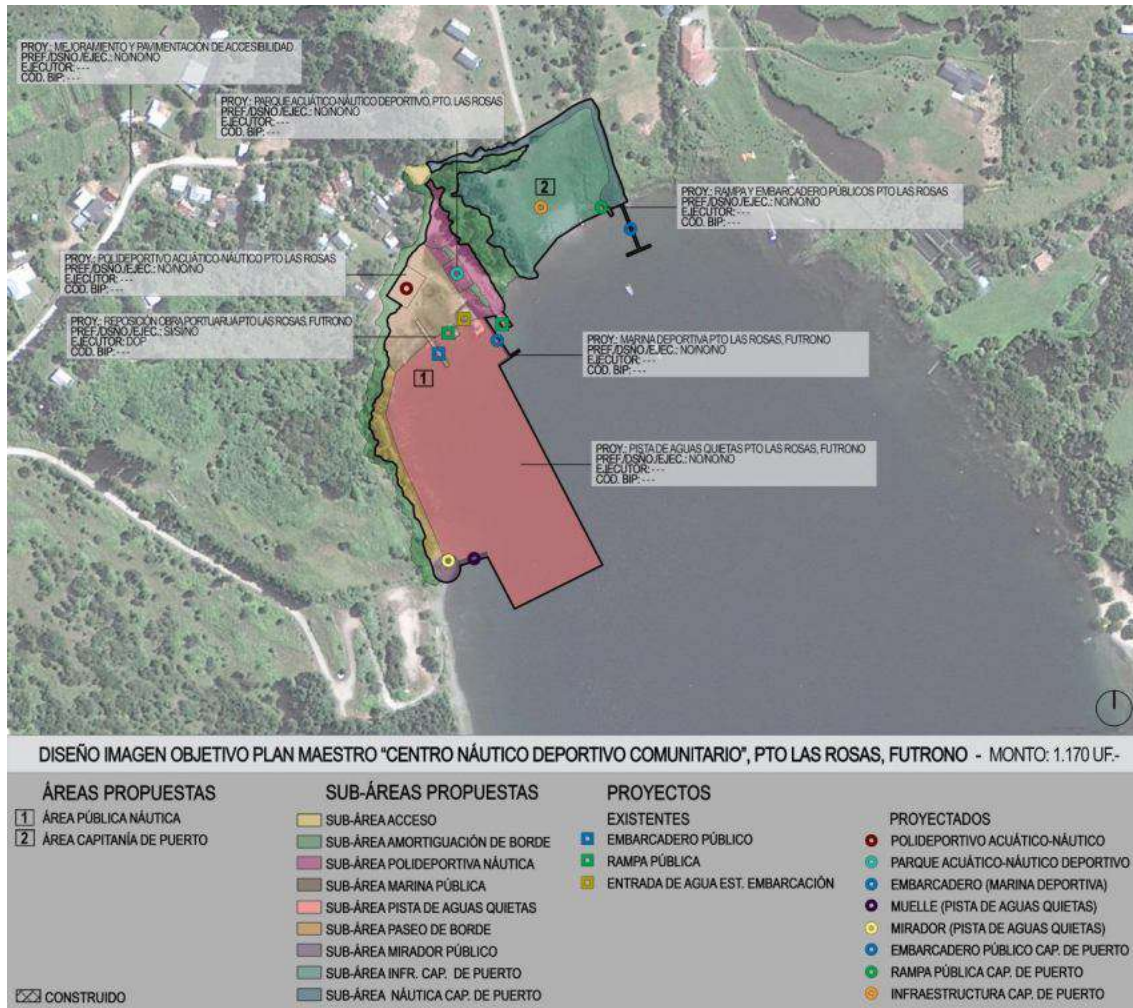


ILUSTRACIÓN 1 PLAN MAESTRO "CENTRO NÁUTICO DEPORTIVO COMUNITARIO"

Fuente: Estudio de Caracterización y Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos, 2013

Con el fin de fomentar la actividad social, deportiva y turística náutica, se propone una actualización de los siguientes proyectos existentes: (1) el embarcadero público; (2) rampa y muelle público; (3) mejoramiento y pavimentación accesibilidad Puerto Las Rosas. A los que se suman los siguientes proyectos: (4) polideportivo acuático-náutico; (5) parque acuático-náutico deportivo; (5) marina deportiva; (6) miradores lacustres; (7) embarcadero público; (8) rampa pública; (9) capitanía de puerto. A estos proyectos, y como se mencionó anteriormente, producto de una segunda revisión a las matrices de atributo, se adicionan los proyectos; (10) paseo lacustre

Puerto Las Rosas; y (11) Centro de Interpretación Territorial Cuenca del Rancho.

Al igual que la inicial batería de proyectos propuestos, se plantean unos iniciáticos propósitos de diseño detrás del Plan Maestro, los que se pueden enumerar en: (i) generar borde que contenga los principales programas públicos, y a la vez ejerza como amortiguación entre lo privado y lo público, y transición entre la tierra y el agua; (ii) generar núcleo de acceso y distribuidora de los distintos programas; (iii) disponer de espacios idóneos para infraestructuras náuticas de uso público y privado, con estándares adecuados al desarrollo

de la náutica recreativa como de alta competición; (iv) ubicar un espacio para un parque acuático y definir su programa; (v) unificar borde público, consolidando una primera parte y proyectar continuidad; (vi) disponer del mejor lugar para una pista de aguas quietas para deporte náutico en agua dulce; (vii) ubicar un edificio de capitanía de puerto y su infraestructura necesaria.

Por otra parte, este set de proyectos y propósitos de diseño, se planteó con un, igualmente inicial levantamiento de restricciones, como, por ejemplo, las limitantes del espacio utilizable por zonas residenciales aledañas, los terrenos de propiedad privada, elementos medioambientales significativos, riesgos, y accesibilidad difícil y en pendiente. Ahora bien, estos proyectos, propósitos y restricciones fueron una propuesta inicial que debe ajustarse a las condiciones locales y a las expectativas de los actores sociales, económicos y tomadores de decisión locales, como también a un diseño mucho más preciso y ajustado al lugar seleccionado, Puerto Las Rosas, Comuna

de Futrono. Para ello, la presente consultoría, “Plan Maestro de desarrollo del borde lacustre en sector Puerto Las Rosas, Comuna de Futrono”, se dividió en 3 partes o informes: (i) Línea Base; (ii) Potencialidades y Restricciones; y (iii) Plan Maestro de desarrollo borde lacustre sector Puerto Las Rosas, Futrono. (Diag. 5)

Así, este primer informe, expone una primera aproximación al territorio, una primera llegada, una línea base que contextualice el proyecto dentro de un territorio amplio, por lo mismo es que este primer informe se circunscribe a dos escalas, 1:150.000, cuenca y microcuenca, 1:65.000. En una segunda etapa, se cambiará a una escala más de lugar, donde se hará un levantamiento mucho más detallado, desarrollando una capa llamada Potencialidades y Restricciones del territorio, con una escala de datos 1:2.000. Para finalmente llegar a la capa de diseño urbano y arquitectónico, que trabajará a una escala 1:500 y 1:100.

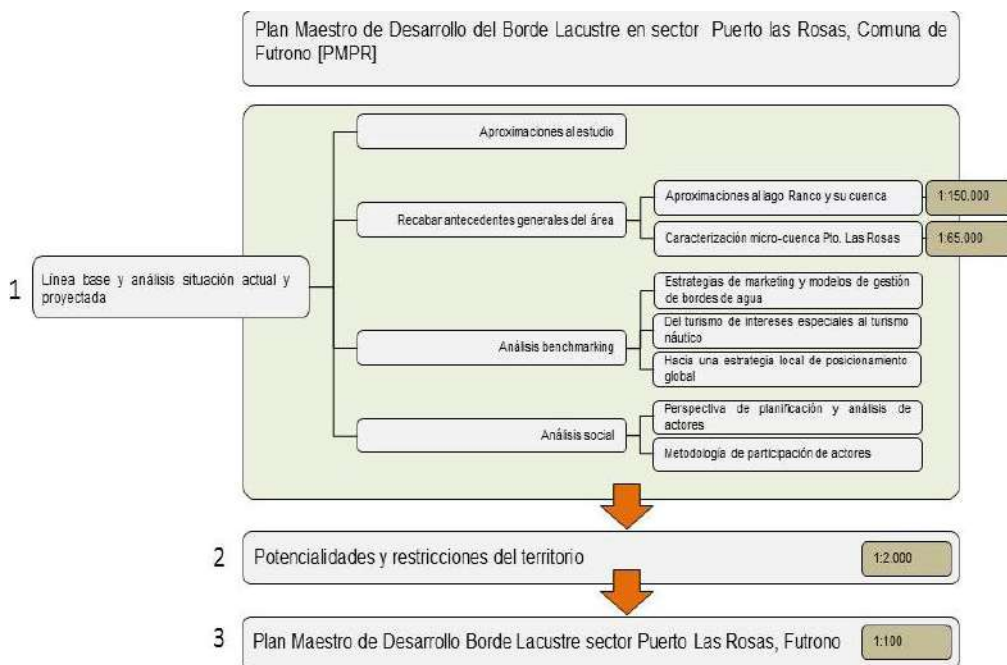


DIAGRAMA 5 ESQUEMA ORGANIZACIÓN DE INFORMES

Fuente: Elaboración propia

## 1.1 Temas, claves y aproximaciones al encargo

La competitividad urbana, y por añadidura territorial, es un concepto que levanta escepticismos y adherencias (Fuentes, 2012), moviéndose, entre otros paradigmas en transición, desde visiones que le conferían al territorio un valor como soporte estático de recursos genéricos, fondo sobre el cual se desplegaban las estrategias de competitividad; a un territorio comprendido como un basamento clave, generador activo de recursos específicos y estratégicos para impulsar la competitividad (Caravaca, et al. 2005), y promover un desarrollo endógeno, que en un marco de inclusividad social, sostenibilidad ambiental y diversificación económica, ponga en valor las ventajas comparativas que el territorio dispone.

De este modo, y tomando en cuenta el párrafo anterior, el propósito de la presente consultoría, denominado “Plan Maestro de desarrollo del borde lacustre en sector Puerto Las Rosas, Comuna de Futrono”, es definir, un modelo de gestión que entregue los lineamientos generales para la recuperación del borde lago, en base a proyectos financiados por parte del sector público, revisados y adaptados bajo un concepto de puestas en valor del recurso náutico, considerando además proyectos financiados con recursos privados, ya sea a través de licitaciones como de gestión para hacer converger intereses de los propietarios del suelo con inversionista interesados en participar del proyecto. Todo aquello, siempre bajo una visión del territorio, inclusiva, sostenible y diversificada.

El Plan Maestro no solo debe apalancar el desarrollo náutico del borde lacustre, proponiendo un ordenamiento coherente con las premisas ya expuestas, sino también, ser un promotor de expansión y crecimiento urbano de la comuna, esperando que dicho crecimiento se realice en armonía con el lago, componente

territorial fundamental de la comuna, que pese a ello se encuentra ausente de la ciudad en tanto imagen urbana, y más aún, gran parte de su borde urbano se encuentra privatizado.

Este primer informe, Línea Base, recopiló información principalmente secundaria; antecedentes generales, tanto del área de estudio y alrededores, esto con el fin de realizar una revisión de los Instrumentos de Planificación Territorial (IPT), tanto los de escala nacional, como regional y comunal, construyendo a partir de estos una línea base del territorio actual y proyectado. De este modo, las tareas realizadas fueron las siguientes:

- I. Se recogieron y analizaron aspectos normativos e indicativos del territorio, revisando los Instrumentos de Planificación Territorial y su dossier.
- II. Análisis de Benchmarking, identificando casos similares y exitosos, en términos del posicionamiento del recurso natural y su vocación náutico-turística, identificando las buenas prácticas y estrategias potencialmente extrapolables al caso local.
- III. Propuesta ajustada de instrumentos de levantamiento de información y análisis de la componente social identificada en el territorio.
- IV. Todo lo anterior está siendo presentado en un expediente escrito y set cartográfico sobre las cuales se georreferenciarán los levantamientos realizados.
- V. La línea base se realizó a partir de la información disponible en las reparticiones regionales, provinciales y comunales de los servicios públicos e instituciones privadas vinculadas al territorio objeto de la propuesta, gran parte de la cual ya se encontraba disponible en los dossier de trabajo del “Estudio de Caracterización y

Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos”, FIC 2013, que estuvo a cargo de la Corporación Regional de Desarrollo Productivo.

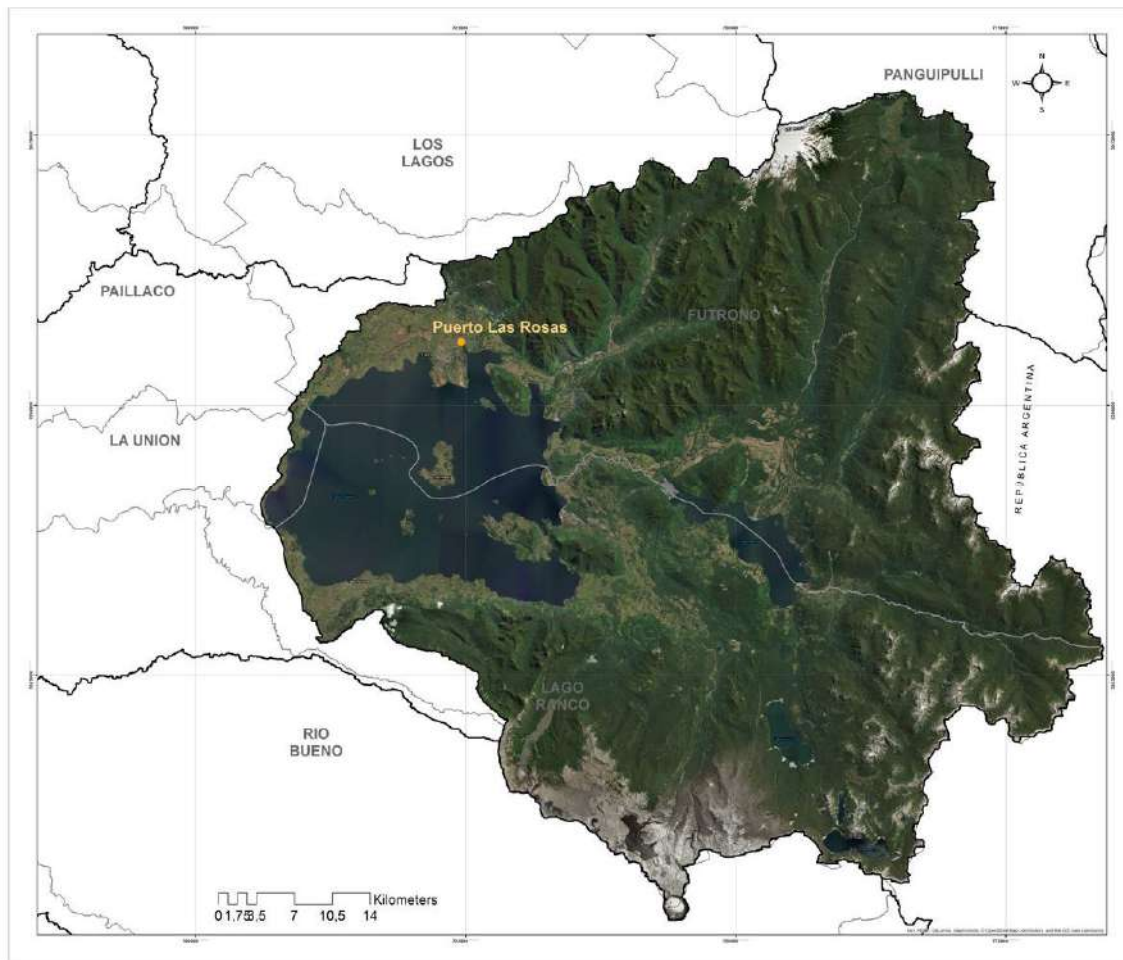
- VI. Es relevante dejar consignado que la Línea Base, es una primera y necesaria aproximación al contexto geográfico,

urbano y normativo en el cual se emplaza Puerto Las Rosas, es decir, es una mirada al Lago Ranco en general, y Futrono en particular, reconociendo sus restricciones, ventajas comparativas y singularidades.

## 1.2 Área de estudio y escalas de análisis, de la Cuenca del Ranco a Puerto Las Rosas

Si bien el objeto de estudio es la Bahía de Puerto Las Rosas, Futrono, lugar donde se planificará y emplazará el Plan Maestro Puerto Las Rosas, la presente Línea Base, es una primera aproximación al territorio, un contexto necesario para poder enfrentar el encargo con una visión territorial amplia. Entonces, los

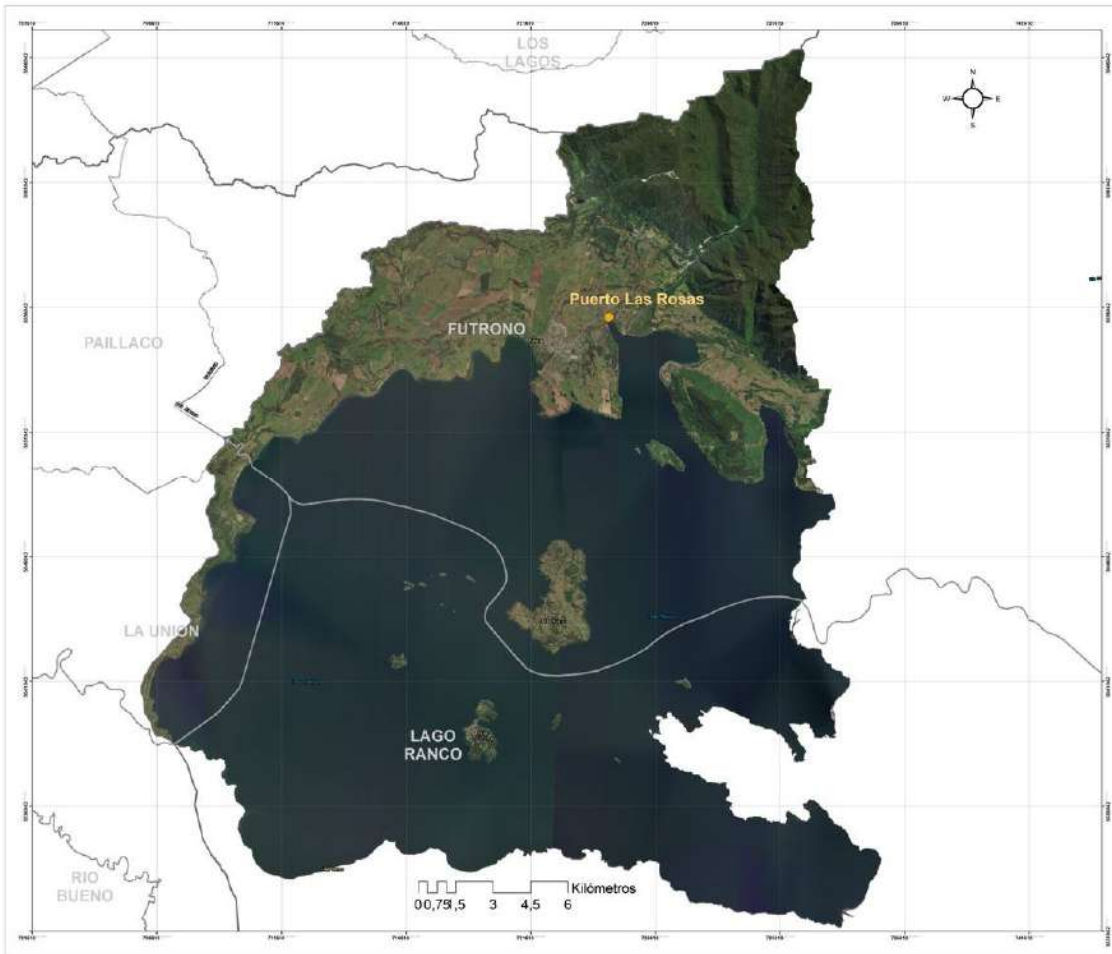
análisis territoriales se hicieron a nivel de cuenca, escala 1:150.000 (Cart.1) y microcuenca, escala 1:65.000 (Cart.2). Sin embargo, el área de estudio propiamente tal, se analiza en detalle en el informe 2, a una escala de aproximadamente 1:2.000 / 1:1.500 (Cart.3).



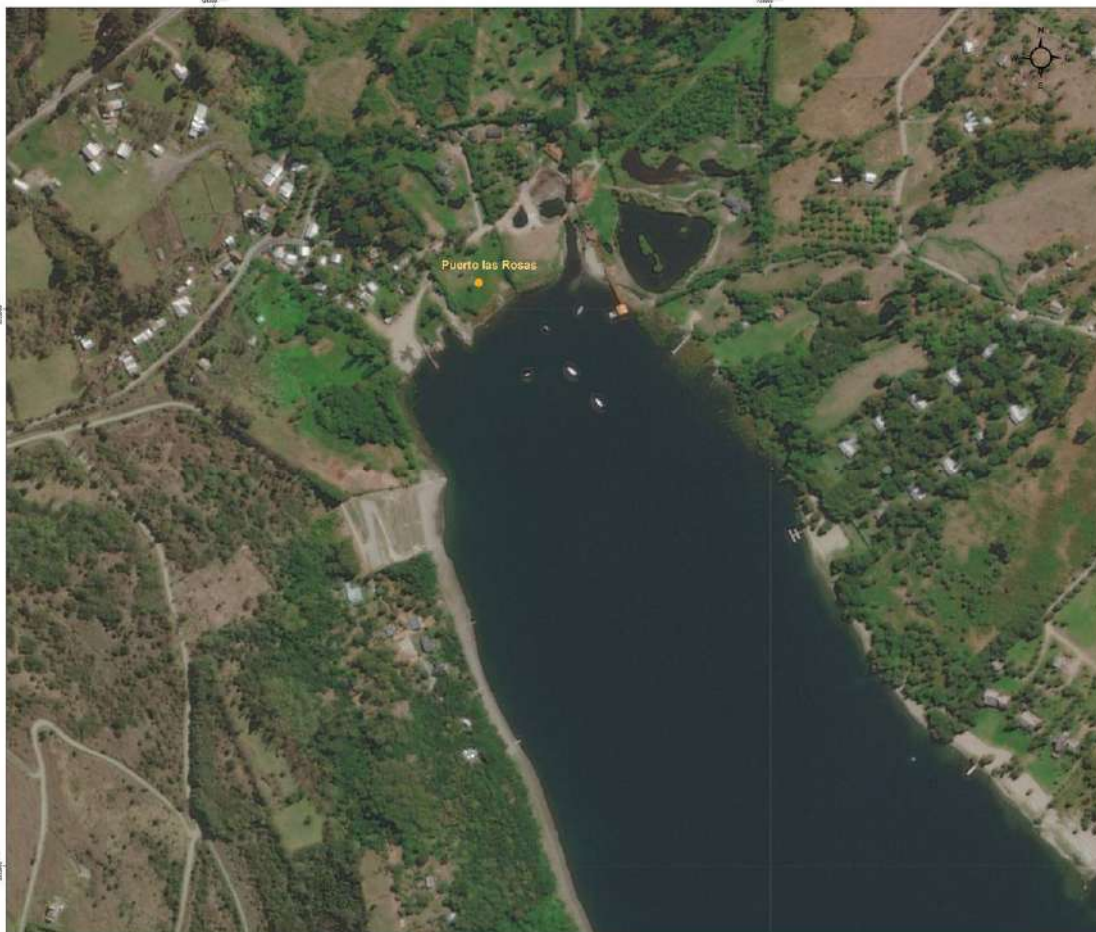
CARTOGRAFIA 1 ÁREA DE ANÁLISIS CUBIERTA EN ESCALA 1:150.000

Fuente: Google Maps. Elaboración propia





CARTOGRAFIA 2 ÁREA DE ANÁLISIS CUBIERTA EN ESCALA 1:65.000  
Fuente: Google Maps. Elaboración propia



CARTOGRAFIA 3 ÁREA DE ANÁLISIS CUBIERTA EN ESCALA 1:1.500

Fuente: Google Maps. Elaboración Propia

### 1.3 Objetivos, enfoque metodológico y fuentes consultadas

Es relevante para el equipo, dejar consignado el interés por encontrar las estrategias más adecuadas para la gestión y puesta en valor de los recursos naturales, construidos y culturales locales, buscando levantar a Lago Ranco en general, y Futrono en particular, como un enclave privilegiado para el desarrollo de las actividades náuticas, reconociendo sus ventajas comparativas y singularidades.

#### OBJETIVOS

Partiendo desde lo macro, el objetivo general, en el marco del diseño del Plan Maestro, es

proponer un instrumento de planificación territorial indicativo que plantee un reordenamiento, tanto de las actividades existentes como propuestas en el borde lacustre, previendo posibles problemas de organización, ubicación y flujos, integrando a actores clave, técnicos, tomadores de decisiones y comunidad, entre otros; propendiendo a una consolidación del sector Puerto Las Rosas, poniendo en valor el recurso lacustre de modo económicamente sinérgico, socialmente inclusivo y ambientalmente sostenible.

Uno de los objetivos subyacentes del PMPR es promover el fortalecimiento y diversificación de la actividad económica local, especialmente vinculado a los atributos con proyección de futuro, rescatando su rol como territorio náutico, centros de servicios, y destino turístico, propendiendo a encadenamientos productivos locales entre la actividad náutica, PMPR, y otros atractivos territoriales como elementos paisajísticos, naturales, agro turísticos y aquellos propios del patrimonio cultural local.

El objetivo general del apartado que convoca, Informe 1, Línea Base, plantea levantar una línea base general y análisis de la situación actual y proyectada de los alrededores territoriales al área de intervención.

#### ENFOQUE METODOLÓGICO

En términos de metodología, este informe 1 se construyó a partir de: (i) levantamiento de información preferentemente secundaria; (ii) homologación y transcripción de dicha información en bases cartográficas Arc GIS 10.1; (iii) Análisis de la información levantada y cartografiada por parte de especialistas; (iv) mesas de trabajo interdisciplinarias; (v) transcripción a formato Word de las principales descripciones de las coberturas levantadas.

En cuanto a las tareas específicas, estipulados en los Términos de Referencia (TDR) de la licitación, se realizaron las siguientes:

- Realizar una revisión de información secundaria y análisis de Instrumentos de

Planificación Territorial (IPT), pertinentes al territorio, su situación actual y proyectada.

- Realizar un levantamiento de información en terreno que complemente la información secundaria abordada en el punto anterior a través de reuniones.
- Análisis del marco regulatorio.
- Análisis de Benchmarking, identificando casos similares y exitosos, en términos del posicionamiento del recurso natural y su vocación náutico-turística, identificando las buenas prácticas y estrategias potencialmente extrapolables al caso local.

#### FUENTES CONSULTADAS

Lo anterior es presentado, tanto en un expediente escrito como en cartografías sobre las cuales se georreferenciarán los levantamientos realizados. Dicha información fue la disponible en las reparticiones regionales, provinciales y comunales de los servicios públicos e instituciones privadas vinculadas al territorio objeto de la propuesta, más la información que pueda ser levantada en otras fuentes.

A fin de complementar la información secundaria, y en la medida que se considere relevante, se levantará información en terreno, acudiendo a actores claves relevantes para el proyecto, accediendo a través de reuniones, entrevistas y talleres. Sin embargo, el grueso de esto, por cuestiones de operatividad interna y periodo estival, se ha dejado para la etapa 2.



## **CAPÍTULO 2**

# DEL TERRITORIO AL LUGAR; LINEA BASE Y ANÁLISIS MEDIOAMBIENTAL

## 2.1. Breve caracterización medioambiental de una región particular

El conocimiento del territorio en términos medioambientales, resulta una variable esencial a la hora de saber qué espacio ofrecen mejores condiciones naturales y se disponen como áreas aptas para recibir proyectos que potencien la actividad para el Desarrollo. Uno de los principios es conocer qué impactos pueden generar ciertas instalaciones que modifiquen o alteren los ecosistemas en donde se desarrollen.

Las principales variables a analizar, son los elementos naturales aledaños a los cuerpos de agua y las particularidades de estos cuerpos,

dados por su extensión, características, riesgos y potencialidad y cuál es la definición de uso de estos recursos en la práctica social, deportiva, turística, en definitiva, qué y cómo se desarrollan los proyectos antrópicos.

Por otro lado, el análisis de las zonas protegidas de la flora y de la fauna es un punto importante para considerar las restricciones que en los posibles espacios de desarrollo puedan definirse, pudiendo saber qué medidas de mitigación se deben considerar para potenciar las actividades.

## 2.2. Aproximaciones al Lago Ranco y su cuenca

El territorio comprendido en la macrozona sur de las cuencas de Chile alberga a 4.349.639 habitantes, lo que corresponde al 24,16% del total nacional. Su densidad poblacional es de 32 personas/km<sup>2</sup>. Cuenta con 26 cuencas hidrográficas de acuerdo al “Inventario de Cuencas Hidrográficas” de la DGA. En esta zona podemos encontrar no solo un mayor número de lagos y lagunas, sino también, una mayor área de espejo de agua que alcanza los 3.611 km<sup>2</sup>. De los 1.345 cuerpos de agua 3/4s están presentes en el territorio sur, destacando la Laguna de La Laja ubicada en las faldas del Volcán Antuco a 1.400 m por sobre el nivel del mar y con 80,5 km<sup>2</sup> de área de espejo. A ella se suman el Lago Llanquihue con 867,1 km<sup>2</sup> de área de espejo, la mayor de la macrozona, seguida por el Lago Ranco y Villarrica con 429,9 km<sup>2</sup> y 174,7 km<sup>2</sup> de área de espejo respectivamente.

Respecto del territorio, este se encuentra caracterizado por un clima templado lluvioso a marítimo lluvioso con abundantes precipitaciones que aumentan hacia el sur,

siendo el promedio de lluvia caída de 2.420 mm/año. Presenta una abundante escorrentía la que alcanza los 7.834 m<sup>3</sup>/s, lo que equivale al 26,8% del total nacional. La escorrentía per cápita alcanza los 56.799 m<sup>3</sup>/persona/año. En cuanto a los glaciares, pese a que la Cordillera de Los Andes es reducida en altitud, el desarrollo de estas masas alcanza a un total de 2.996 glaciares y 33,6 km<sup>3</sup> de volumen de glaciar.

En particular la hoya andina del río Bueno, con 15.367 km<sup>2</sup> de extensión, es la quinta cuenca de Chile en atención a su tamaño. En su tercio oriental existe una gran densidad de lagos de variadas dimensiones, quizás la más profusa de estos cuerpos de agua en todo el territorio nacional. Destacan por sus superficies, en la Cuenca del Río Bueno, los lagos Ranco, Puyehue y Rupanco. En su curso superior, la pendiente es fuerte y la caja es angosta y profunda, entre barrancos de 50 y más metros de altura. Varios rápidos se intercalan en este primer tramo. Ya en su curso medio, la corriente es más lenta y

las riberas menos escarpadas. El curso inferior es navegable por pequeñas embarcaciones, siendo su escurrimiento lento y caudaloso. El río



ILUSTRACIÓN 2 FOTOS VISTA LAGO RANCO Y RÍO SAN PEDRO  
Fuente: Elaboración propia, banco datos personal

Poblada desde tiempos remotos por comunidades indígenas que pertenecían al pueblo Huilliche "*gente del sur*". Su presencia en el territorio va a perfomar a las futuras generaciones consideración que en la actualidad se encuentra presente en la percepción del entorno natural, sobreviviendo con ella la gran cantidad de topónimos existentes: Maihue, Curriñe, Chabranco, Hueinahue y Rupumeica, Carrán, en el sector del Maihue. Tringlo, Ranco, Huapi, Calcurrepe, Llifén, Illahuapi, Pocura, Riñinahue, Pitreño, Ilihue, Quillaico, Ignao, Pitriuco, en el sector del Lago Ranco.

El río Bueno, cuyo nombre original en idioma mapuche era Huenuleuve o Llinquieleuvu (que viene de las estrellas) nace en el extremo poniente del Lago Ranco. Tras un recorrido de 130 km en dirección general E-W, desemboca en el Océano Pacífico al norte de la Punta Dehui, después de trasponer una barra que impide en la actualidad la navegación desde su boca. La estructura territorial considera la subcuenca Afluente Lago Ranco como marco de la zona de estudio donde para efectos sistémicos más relevantes, es el Lago Ranco su entidad más importante.

Bueno recibe sus más importantes tributarios desde el sur, donde la hoya alcanza su mayor desarrollo.



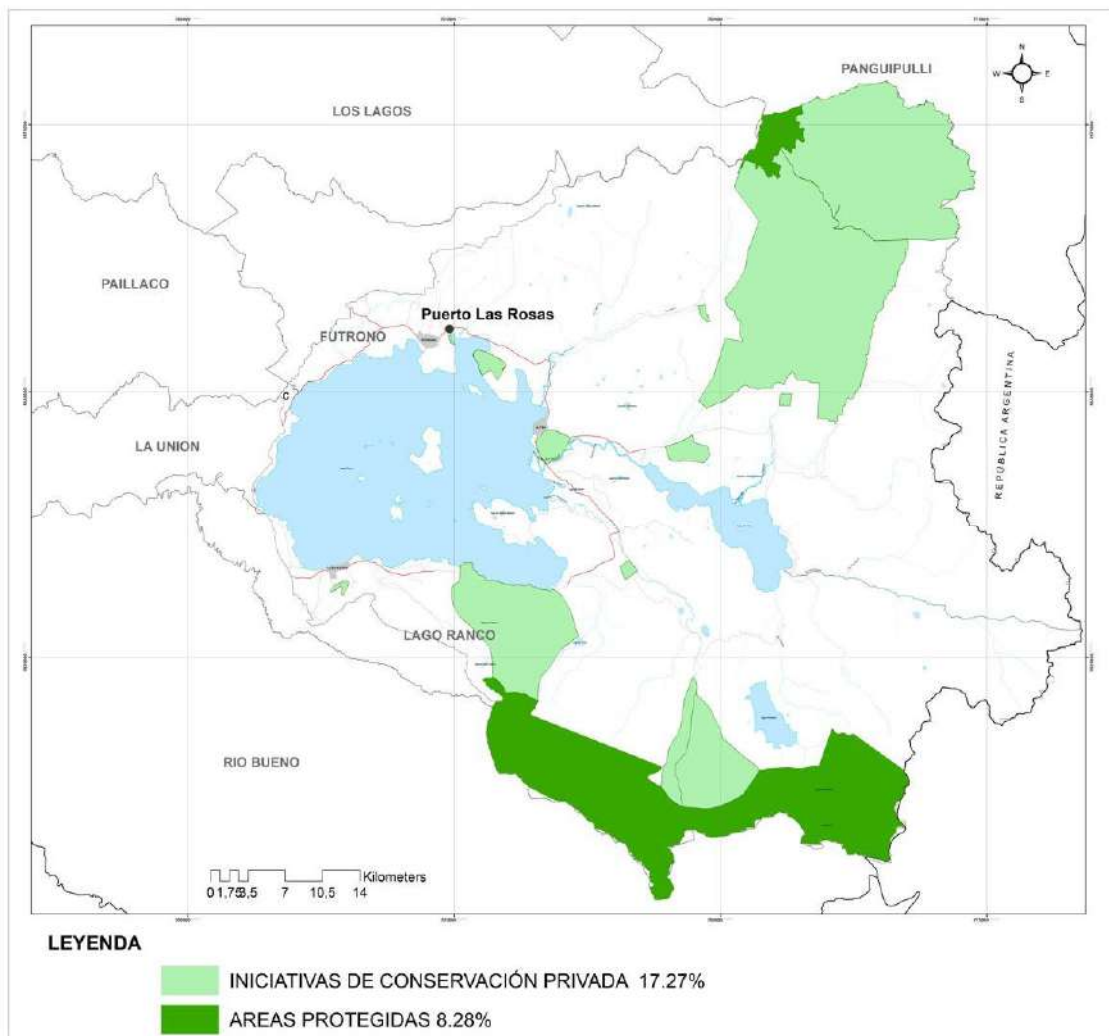
El Lago Ranco posee una superficie cercana a los 410 km<sup>2</sup>, a cota 70 msnm. Y una profundidad superior a 80 m. En su flanco oriental se encuentra rodeado de altas montañas y su espejo de agua es interrumpido por varias islas de las cuales la Huapi es la más importante. Mientras su costa sur y poniente es bastante regular, el flanco oriental es accidentado y en él destacan varias penínsulas, senos y golfos. El Lago Ranco es alimentado desde la cordillera andina a través de varios tributarios: el principal es el río Calcurrepe, que vacía el lago Maihue situado más al oriente.

Este lago Maihue recibe alimentación de los ríos Hueinahue, proveniente del este, incrementado por las aguas del Rupumeica; pero también desde el norte cae al Maihue el río Pillanleufu, de aguas bastante turbias y fuerte pendiente. Volviendo al Lago Ranco, cabe discurrir que tiene otros afluentes de consideración, como son los ríos Nilahue y Caunahue.

### 2.2.1. Áreas Protegidas, Parques Nacionales y ecosistemas singulares próximos

La Subcuenca Afluyente Lago Ranco cuenta con parte de dos Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE): la Reserva Nacional Mocho Choshuenco y el Parque Nacional Puyehue. El área total del SNASPE en el espacio en estudio es de 28.990 ha, correspondientes 27.065 ha del Parque Nacional Puyehue y 1.925 ha de la Reserva Nacional Mocho-Choshuenco. En total la superficie de SNASPE corresponde a un 8,28% del territorio de la Subcuenca Afluyente Lago Ranco (Lozada, 2010).

Se debe señalar que existen también en el área, según la base de datos del Registro Nacional de Áreas Protegidas (Ministerio del Medio Ambiente, 2018), 12 Iniciativas de Conservación Privada (ICP), presentes territorialmente en las comunas de Futrono y Lago Ranco. Esta corresponde a 54.299,7 ha equivalentes a 17,27% del total de la subcuenca Afluyente Lago Ranco, en cual, por su envergadura, destaca la Reserva Biológica Huilo Huilo.



CARTOGRAFIA 4 MAPA DE ÁREAS PROTEGIDAS  
Fuente: Conaf, 2002



## RESERVA NACIONAL MOCHO CHOSHUENCO

Bajo la administración de la Corporación Nacional Forestal (CONAF) y conformada por 7.536,5ha, predominan dos macizos, el volcán Mocho con 2.422 msnm de altura y hacia el límite norte se encuentra el volcán Choshuenco con 2.415 msnm, el cual cuenta con un glaciar que baja hacia el sector sur poniente. La reserva posee abundantes recursos paisajísticos y bellezas escénicas como los lagos Panguipulli, Neltume, Pirihueico, Riñihue y Ranco, presencia de bosque nativo, ríos y esteros.

Se encuentra ubicada entre las comunas de Panguipulli, Futrono y Los Lagos, al este del lago Riñihue y al sur del lago Panguipulli. Está a 180 km desde la capital regional, Valdivia, y a 60 km al noreste de la ciudad de Panguipulli.

Se puede acceder por un camino que bordea el lago Panguipulli hasta el pueblo de Choshuenco, desde donde se toma el camino hacia el sector de Enco. Una vez en este lugar, el camino se desvía a la izquierda, hacia la reserva (Conaf, 2018).

Esta reserva protege uno de los glaciares (1.768,5 ha) más estudiados y de mayor interés científico del país y una estrecha franja de estepa altoandina y bosque achaparrado de lenga. Se ubica en un área estratégica de bosques caducifolios templados andinos mixtos de gran interés.

En áreas de mayor altura existe una



predominancia de plantas inferiores y colonizadoras, tales como: musgos, líquenes, helechos, algas azules y hepáticas.

La flora está dominada por el bosque tipo selva valdiviana, que se extiende hasta aproximadamente 1.200m de altitud, bosque mixto húmedo, que cuenta con una enorme variedad de especies, destacando el coihue (*Nothofagus dombeyi*), el mañío (*Podocarpus nubigena*), el canelo (*Drimys winteri*), ñirre (*Nothofagus antártica*), entre otros. Alcanzando el límite de la vegetación, se encuentran los bosques de lenga (*Nothofagus pumilio*).

En la fauna destacan mamíferos como el puma (*Puma concolor*), el zorro gris y culpeo (*Pseudalopex griseus* y *P. culpaeus*) y el pudú (*Pudu pudu*). La avifauna está representada por el cóndor (*Vultur gryphus*), el carpintero negro (*Campephilus magellanicus*) y el traro (*Polyborus plancus*). Es parte de la Reserva de la Biosfera Bosques Templados Lluviosos de Los Andes Australes (Registro Nacional de Áreas Protegidas, 2018). Todas las especies anteriormente mencionadas requieren de medidas de protección especial debido a su estado de conservación, existiendo un Plan de Manejo desde 2009.

Existe un antiguo centro de ski, actualmente en desuso y donde se tiene una vista privilegiada de la Reserva y los lagos que la rodean. Pueden realizarse caminatas guiadas por el glaciar.



ILUSTRACIÓN 3 FOTOS RESERVA NACIONAL MOCHO CHOSHUENCO

Fuente: Parques-selvavaldiviana.cl

## PARQUE NACIONAL PUYEHUE

Ubicada en la precordillera y Cordillera de los Andes, el Parque Nacional Puyehue se encuentra presente en la Provincia del Ranco, comunas de Río Bueno y Lago Ranco (Región de Los Ríos). Fue creado en el año 1941 mediante Decreto Supremo N° 374 del Ministerio de Tierras y Colonización.

La unidad destaca por la protección de las especies de fauna como el puma, el zorro gris, el quique y el coipo. En lo que a vegetación se refiere, la formación dominante es el bosque húmedo siempre verde, compuesto por varios estratos y una rica composición de especies, como el ulmo y coihue, acompañado de olivillo y tineo. El sotobosque es muy abundante en arbustos, lianas, helechos, musgos, líquenes y en zonas altas hay grandes coihues.

Posee dos centros educativos, miradores, senderos, áreas de merendar, áreas de acampar, cabañas, hostería, piscina techada y al aire libre, senderos de trekking en Anticura y Aguas Calientes. En el primer sector de Anticura posee áreas de acampar, cabañas y hostería. Se accede a través de la Ruta Internacional CH 215 que une las ciudades de Osorno (Chile) y Bariloche (Argentina), la cual se encuentra asfaltada en su totalidad. En el km 76 de la ruta se encuentra la variante U-215 que se dirige al sector de Aguas Calientes y Antillanca. Estos atractivos se disponen en la Región de Los Lagos y presenta mayor desarrollo en su sector sur.

No obstante, hoy existen iniciativas<sup>2</sup> que pretenden poner en valor los atractivos

naturales del parque pertenecientes a la Región de Los Ríos, del cual un 43% aproximado de su superficie total pertenecen a esta región. Si bien el parque presenta atractivos naturales significativos, la carencia de centros urbanos cercanos, junto con la precaria accesibilidad desde su lado norte – en relación hacia el sector sur del lago Maihue en el sector de Rupumeica Alto – limitan el aprovechamiento de las virtudes del lado del parque en la Región de Los Ríos, los cuales se vinculan al turismo rural, destacando la inclusión de la comunidad local en integrar nuevas prácticas que puedan potenciar su desarrollo, tales como el turismo asociado a su cultura y tradición y al Parque Nacional Puyehue, hacia el cual se pretende establecer mayor relación a través de una nueva accesibilidad desde la Región de Los Ríos.



ILUSTRACIÓN 4 FOTOS PARQUE NACIONAL PUYEHUE  
Fuente: parques-selvaaldiviana.cl

---

2 A través de la Corporación Regional de Desarrollo Productivo y un trabajo en conjunto con actores privados e instituciones de gobierno, se ha trabajado desde mediados de 2014 en un programa de puesta en valor del sector de Rupumeica Alto y la relación hacia el Parque Nacional, con el objetivo de detonar mayores oportunidades vinculadas al turismo rural y el aprovechamiento de los atractivos naturales, en el marco del Estudio Puesta en Valor del Parque Nacional Puyehue a cargo de la Corporación.

## LUGARES PRIVADOS

### Reserva Biológica Huilo-Huilo

La mayor Iniciativa de Conservación Privada (ICP 061) con sus 100.000 ha y de un gran desarrollo turístico en los últimos años. En el siglo XX, fue parte de un área de intensa explotación forestal, así como de gran efervescencia política. Este territorio formó parte del llamado Complejo Maderero Panguipulli, que fue explotado forestalmente por el Estado hasta la década de los 80, cuando fue privatizado. Su importancia ambiental es indiscutible, la que se potencia con colaboraciones como el Acuerdo de uso de la Reserva Mocho Choshuenco, firmado en noviembre de 2011 con CONAF (acuerdo que ya no se encuentra vigente). En la actualidad, se desarrolla en Huilo-Huilo un interesante proyecto de reintroducción de huemules patagónicos.

La flora de la reserva está dominada por el bosque patagónico, bosque mixto húmedo que cuenta con una enorme variedad de especies, en la que predominan los árboles siempre verdes como coigüe con una altura que sobrepasa los 25m, ulmo, tepa y laurel, olivillo, lingue, tineo, avellano, canelo y notro. También contiene coníferas como el Mañío y el Mañío Macho. En algunos sectores se encuentran árboles de hojas caducas, como Roble, Ñirre, Lenga y Raulí, especie que dentro de las áreas protegidas del estado de Chile se encuentra muy poco representado.

El bosque de Huilo-Huilo se caracteriza por su elevada riqueza de especies de helechos, hongos, briofitas (musga y hepática) y líquenes, los cuales forman parte importante del piso del bosque y crecen también sobre los troncos de los árboles viejos y aquellos que se han caído. Es una de las áreas de conservación más estudiadas, con 81 especies de aves, entre las que destaca el Chucao, que pertenecen al grupo de aves conocidas como Rhinocryptidos, que

están completamente adaptadas a vivir en el suelo del bosque y el carpintero negro. Entre los mamíferos: el ciervo más pequeño del mundo, endémico de este tipo de bosque, el pudú. Entre los felinos se destaca la presencia de puma, el gato montés y la güiña o kod-kod, uno de los gatos silvestres más pequeños del mundo, que habita tanto en el suelo como en la copa de los árboles. También se encuentra el único representante de un orden y una familia de marsupiales, el monito de monte. Dentro de los anfibios, está el Sapito de Darwin, especie muy particular en su estrategia reproductiva, pues es el macho quien cuida los huevos dentro de su cavidad bucal.

La reserva cuenta con atractivos como los *Salto del Huilo Huilo*, *Salto de la Leona*, *de Truful* y *del Puma*. En cuanto a cavernas destacan la de Truful y la de los Espiritus. Los senderos Botánico y de las Piedras Magnéticas tienen un alto contenido científico. Pueden realizarse cabalgatas y ascensiones a los volcanes Mocho-Choshuenco, donde existen facilidades para realizar actividades de nieve durante todo el año. También pueden realizarse descensos en kayak y navegación por el lago. Existe una terma natural y un museo con una completa colección de piezas arqueológicas. En sí la Reserva cuenta con seis Lodges, los cuales son Nawelpi; Nothofagus Hotel; Montaña Mágica; Marina del Fuy; Le Chatelet Hotel y Reino Fungi, además de dos tipos de departamento el Club Huillín y Cabañas del Bosque, a los que se le agregan Refugios Canopy Village y Salto El Puma Backpackers y camping. Además, existen servicios de restaurant, cervecería, salones de eventos y spa. También se ofrecen actividades recreativas como excursiones, turismo aventura de montaña, canopy, rafting, trekking y cabalgatas, entre otras.



ILUSTRACIÓN 5 FOTOS RESERVA BIOLÓGICA HUILO HUILO  
Fuente: huilohuilo.com

### **Cerrillos (Termas del Paraíso)**

Corresponde a una ICP de 1.800 ha (68 ha de bosque nativo), en la cual destacan las Termas del Paraíso. Destacable es que se inserta en un ecosistema de bosque caducifolio templado andino de nothofagus. Cuenta con cabañas, área de picnic, piscinas de aguas termales, ofreciendo dentro de sus actividades avistamiento y fotografía de diversas especies faunísticas.

### **Centro Campestre Mavidahue**

Es un exclusivo centro de turismo rural que opera al interior del fundo Cuimilahue, propiedad agro ganadera de 700 ha aproximadamente, perteneciente a la familia Vásquez. El área cuenta con alojamiento en cinco cabañas completamente equipadas, o en habitaciones ubicadas en la casa patronal. También se ofrecen servicios de alimentación y un innovador SPA rural.

### **Fundo Chollinco**

Mezcla experiencias de naturalismo y de rescate cultural indígena, ubicado en el valle del río

Calcurrupe, entre los lagos Ranco y Maihue. Es reconocido por su Eco Lodge, una pequeña empresa turística asentada en Llifén desde 1924. La gran extensión de fundo Chollinco permite numerosas actividades relacionadas con los ríos Calcurrupe, Nilahue, Caunahue y Cunilahue, o en los lagos Ranco y Maihue, lagos de entorno campestre y cordillerano. También senderismo en cerro Llifén, turismo agrícola, o almuerzos campestres para disfrutar de un paisaje de majestuosa hermosura, como lo reconocen visitas de todas partes del mundo.

El área protegida cuenta con senderos al cerro Chollinco, con una excelente vista al Lago Ranco, aunque la principal actividad es la pesca deportiva en el río Calcurrupe, que cuenta con un tramo protegido de pesca y devolución al interior del área. También pueden realizarse cabalgatas y descenso del río en bote. El área cuenta con 3 cabañas con capacidad total de 20 plazas y un Club House que ofrece al visitante servicio de comedor y bar en un grato ambiente familiar.



ILUSTRACIÓN 6 FOTOS FUNDO CHOLLINCO  
Fuente: parques-selvavaldiviana.cl

### Parque Futangue

Es una iniciativa privada de acceso restringido, enfocada mayormente en la educación ambiental. Se encuentra a 20 km de Lago Ranco y comenzó su funcionamiento el año 1997, con sólo 400 ha manejadas. El parque cuenta con una extensa red de senderos de más de 100 km de largo, complementada con infraestructura de primer nivel como quinchos, zonas de picnic, puentes colgantes, pasarelas de madera, muelles, señalética y más de 25 miradores. Todo esto disperso en alrededor de 13.500 ha de bosques y montañas.

Los senderos van desde lo profundo de la selva valdiviana a los espectaculares campos de lava



ILUSTRACIÓN 7 FOTOS PARQUE FUTANGUE  
Fuente: parques-selvavaldiviana.cl

### Predio Contrafuerte

Tiene 3.500 ha, se encuentra bajo los 1.000 msnm en la Cordillera de los Andes y de la costa, destacan como especies arbóreas la mezcla



del Cordón del Cauille, donde se esconden lagunas, ríos y cascadas de gran belleza escénica. También es posible recorrer las cumbres más altas de la Cuenca del Lago Ranco y disfrutar de impresionantes vistas de los Andes Patagónicos. El acceso a Futangue se logra por la comuna de Lago Ranco, distante a 20 km de la localidad de Lago Ranco en dirección Oeste por la ribera del lago; hasta la localidad de Riñinahue. El Parque Futangue está abierto al público general, se puede visitar todo el año, sin embargo, algunos lugares del parque y algunos servicios pueden cerrar durante temporada baja o requerir reserva previa. Es posible desarrollar visitas organizadas previo acuerdo con la administración del área para realizar actividades educativas y científicas.



roble-raulí-coigüe y coigüe-raulí-tepa. Aquí también existen algunos sectores en donde se encuentran solo coigües o coigüe magallánico. El predio Contrafuerte se ubica a 50 km al oriente de la comuna de Lago Ranco. La accesibilidad al

predio es a través de la localidad de Riñinahue, por el camino a Los Venados y Rupumeica Bajo. Los restantes lugares privados corresponden a Chihuio (890 ha), Las Rosas del Campo (18 ha), La Trafa (237 ha), en la comuna de Futrono y

Cordillera Ranco (2.900 ha), Parque Alfonso Brandt (25 ha), ICP 192 sin nombre, propiedad de Adriana Paredes (10 ha), en la comuna de Lago Ranco.

### 2.2.2. Fitogeografía

La cobertura vegetal de las laderas es un factor que regula el comportamiento de los sistemas de escurrimiento fluvial, especialmente en el caso de la vegetación boscosa o arbustiva. Ella se interpone entre la precipitación violenta y el suelo, disminuyendo así las posibilidades de abarrancamiento por movimientos derrubiales (Derruau, 1970). La dinámica vegetacional en torno al área de estudio se configura bajo la influencia de una serie de condicionantes tales como:

- a) El gradiente climático, que varía entre un extremo y otro del lago, estimulando el desarrollo sectorizado de las distintas especies según sus necesidades bioclimáticas;
- b) La topografía de los terrenos y el material litológico que los sustenta, el cual no tiene una estructuración homogénea en todo el circuito lacustre; y
- c) La actividad volcánica, que ha influido significativamente en el desarrollo vegetacional, especialmente en la vertiente sur oriental del lago.

También las actividades humanas de tipo silvoagropecuarias que se han desarrollado en

las comunas de Futrono y Lago Ranco han contribuido a modificar la composición de las comunidades vegetales de los sectores costeros y precordilleranos, por cuanto la subcuenca se sitúa en una región de importancia mundial en cuanto a la disponibilidad del recurso forestal identificada como Selva Australochiense (Mann, 1960) o Bosque Higrófito con agrupación mixta de Pluviselva Valdiviana (Quintanilla, 1981), el cual ha sido explotado desde el siglo pasado, relegándose el bosque nativo a los sectores cordilleranos (Subiabre y Rojas, 1994), (Armesto et al., 1996).

Asimismo, la subcuenca forma parte de la principal área de bosques templados en Sudamérica, la cual ha sido reconocida como uno de los ecosistemas mayormente amenazados en el mundo por la Iniciativa Global son consideradas de alta pureza a escala 2000 (Olsony Dinerstein, 2002), debido a la alta cantidad de endemismos de esta región y las fuertes amenazas por actividades antrópicas y cambio climático (Myers et al. 2000). Muchos de los bosques de esta zona son altamente dependientes de condiciones húmedas, albergando algunos de los ecosistemas boscosos templados más prístinos.

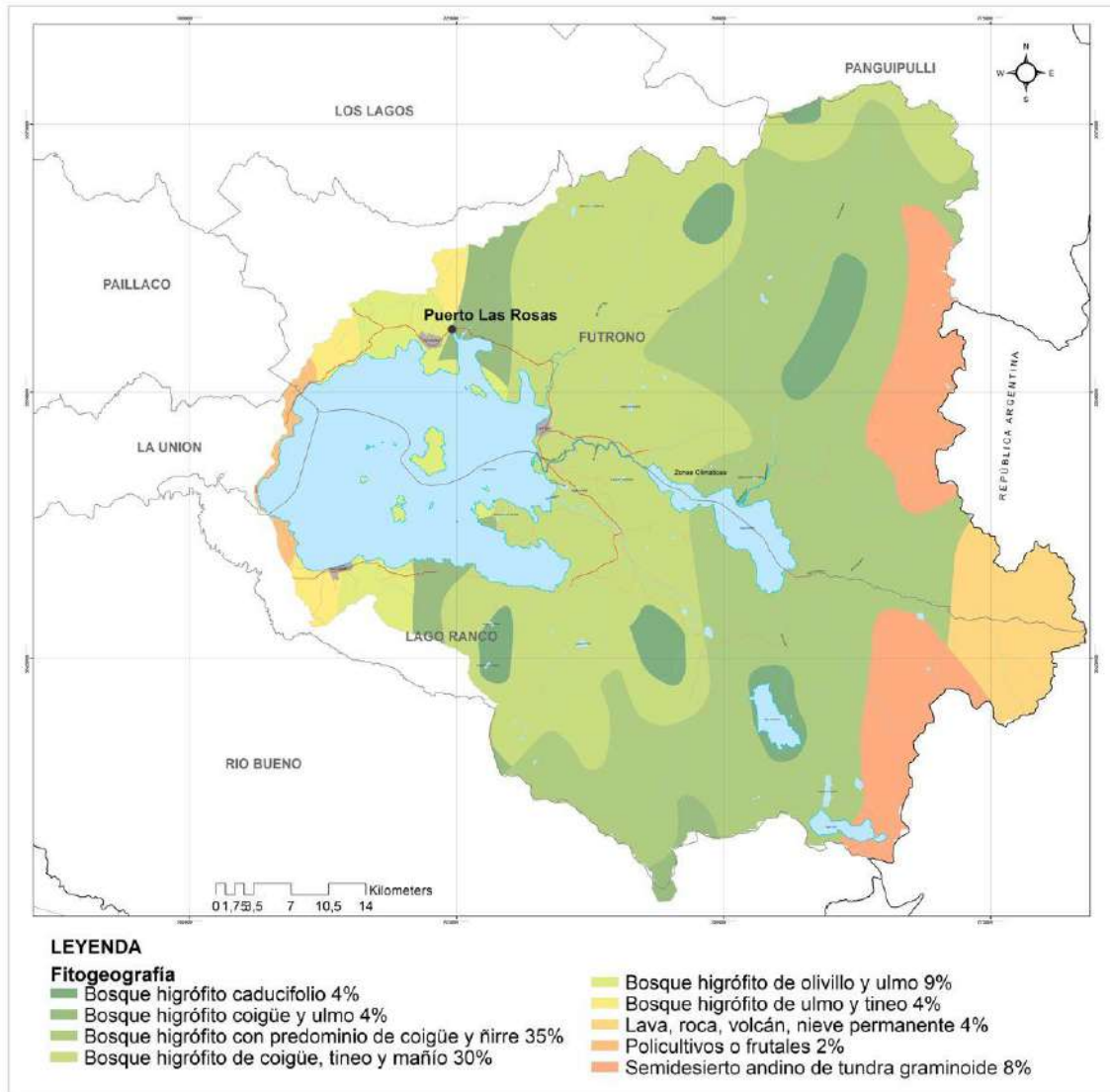


ILUSTRACIÓN 8 BOSQUES TEMPLADOS EN LA SUBCUENCA  
Fuente: Elaboración propia, banco de datos personal

Los tipos forestales presentes en la subcuenca se estructuran alrededor de la variabilidad que presentan las asociaciones de especies bajo el común denominador de bosque higrófito. En este caso, el bosque higrófito, con predominio de coigüe (*Nothofagus dombeyii*) y ñirre (*Nothofagus antarctica*), se encuentra en el 35% de la subcuenca, al oriente del Lago Ranco, a los pies de la Cordillera de los Andes. El subtipo



Bosque higrófito de coigüe, tino (Weinmannia trichosperma) y mañío (*Podocarpus salignus*); bosque higrófito de olivillo (*Aextoxicom punctatum*) y ulmo (*Eucryphia cordifolia*) (9,2% del territorio), en el sector suroriental de la subcuenca en plena Cordillera de los Andes, posibilitado por los cursos de agua presentes, que han degradado ese sector, limitando las cotas.



CARTOGRAFIA 5 FITOGEOGRAFÍA DISTRIBUCIÓN EN EL ÁREA

Fuente: IGM 1983. Elaboración propia



## 2.2.3. Geología, Geomorfología y Formas del Relieve

### GEOLOGÍA

La subcuenca Afluente Lago Ranco se puede estructurar en tres secciones longitudinales: una al este, correspondiente a la Cordillera de los Andes, conformada de norte a sur por material plutónico del período carbonífero, los más antiguos y los más recientes de la era cenozoica en el período terciario, específicamente de la época del mioceno en particular. La segunda sección a describir corresponde a las estructuras de sedimento continental ubicadas al pie de la Cordillera de los Andes en lo que se llama la Depresión Intermedia en el territorio nacional, su origen se remonta al período cuaternario en la época pleistocénica. La tercera sección corresponde a estructuras de origen metamórfico de la era paleozoica.

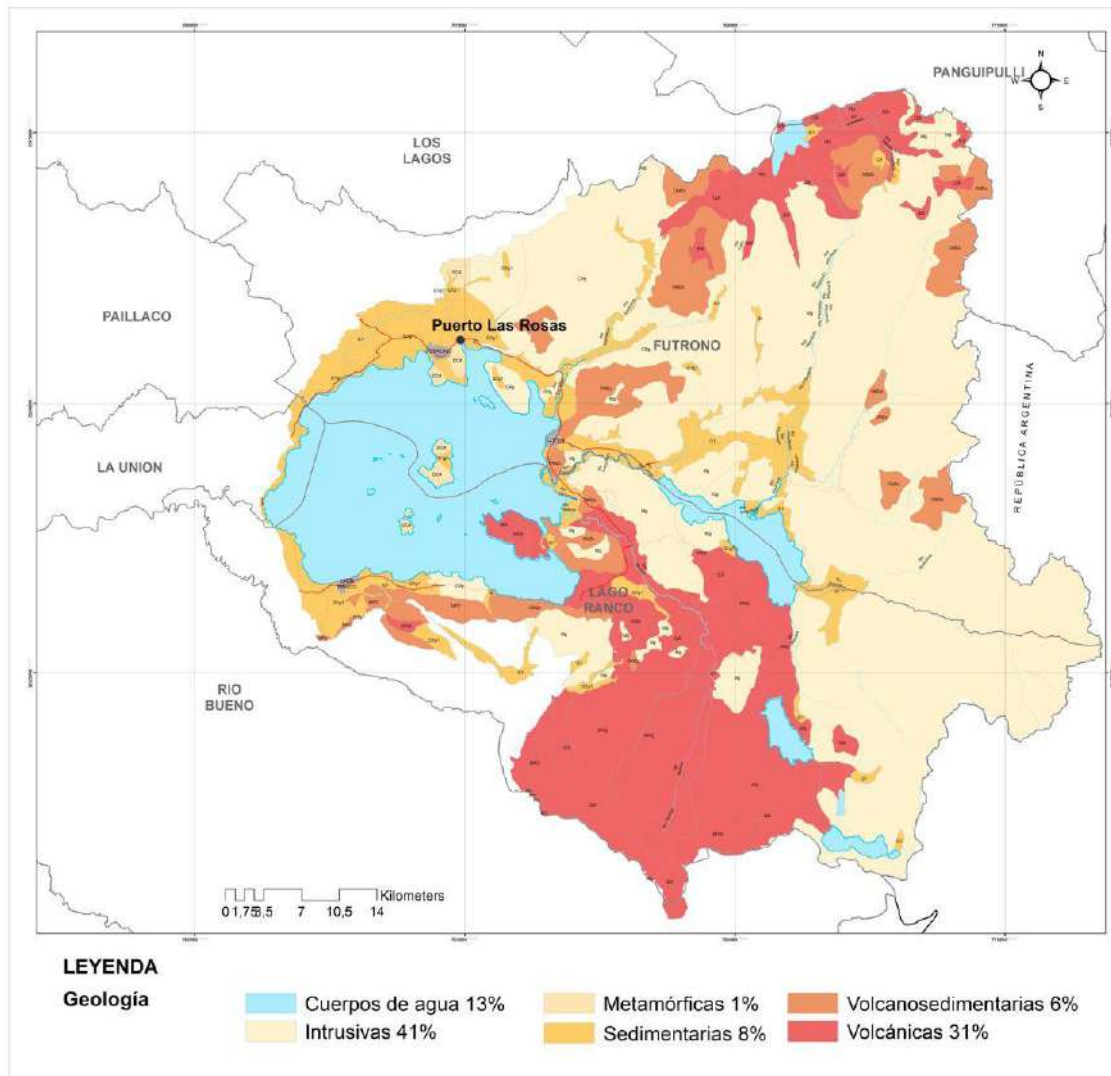
Las formaciones geológicas presentes, representan claramente franjas con orientación poniente – oriente, las cuales están compuestas principalmente por:

Rocas metamórficas Presente en el 0.51% del territorio, principalmente en las islas del centro del lago, al norte del mismo en Punta Coique.

Rocas DC4: del tipo metamórfico, del Devónico-Carbonífero Metaareniscas, filitas y, en menor proporción, mármoles, cherts, metabasaltos y metaconglomerados; metaturbiditas con facies de ‘mélange’.

- Rocas intrusivas Presentes en el 41.32% del territorio, principalmente asociadas a las estructuras concernientes a la Cordillera de los Andes
- Rocas CPg, del tipo intrusiva del Carbonífero-Pérmico: Granitos, granodioritas, tonalitas y dioritas de hornblenda y biotita, localmente de muscovita.
- Rocas Jsg, del tipo intrusivas del Jurásico medio-superior: Monzodioritas cuarcíferas, dioritas y granodioritas de biotita, piroxeno, hornblenda.
- Rocas Kig (en el norte) del tipo intrusivas del Cretácico inferior: Granitos, granodioritas y tonalitas de hornblenda y biotita
- Rocas Mg solo en el sur Mioceno (18-6 Ma) Granodioritas, dioritas y tonalitas. En la Cordillera Principal, regiones VII a X; en la Cordillera Patagónica,
- Secuencias sedimentarias Presente en el 8.21% del territorio asociadas principalmente a cauces de ríos y el borde poniente del lago, por la dirección de vientos y escurrimiento.
- Q1 Pleistoceno-Holoceno Depósitos aluviales, coluviales y de remoción en masa; en menor proporción fluvioglaciales, deltaicos, litorales o indiferenciados. En la Depresión Central, regiones Metropolitana a IX: abanicos mixtos de depósitos aluviales y fluvioglaciales con intercalación de depósitos volcanoclásticos.
- Rocas Q1g1, del tipo sedimentaria del Pleistoceno-Holoceno: Depósitos morrénicos, fluvioglaciales y glacialacustre, diamictos de bloques y matriz de limo/arcilla, gravas, arenas y limos. Lóbulos morrénicos en el frente de los lagos proglaciales abanicos fluvioglaciales frontales ovares en las riberas de lagos o cursos fluviales, asociados a las principales glaciaciones del pleistoceno donde son indiferenciados o relativos a las glaciaciones Llanquihue.
- Secuencias volcánicas estas secuencias se encuentran en el 30.44% de la subcuenca principalmente al sur de la misma en los faldeos de la ladera norponiente del volcán Puyehue

- Rocas Q3i, del tipo volcánico del Cuaternario: Estrato volcanes y complejos volcánicos; lavas basálticas a riolíticas, domos y depósitos piroclásticos andesíticos-basálticos a dacíticos; principalmente calcoalcalinos.
- Rocas PPI3, del tipo volcánicas del Plioceno-Pleistoceno: Secuencias y centros volcánicas parcialmente erodados, lavas basálticas con intercalaciones de tobas y conglomerados.
- M3i. Mioceno Inferior-Medio Complejos volcánicos parcialmente erosionados y secuencias volcánicas: lavas, brechas, domos y rocas piroclásticas andesítico-basálticas a dacíticas.
- Secuencias volcanosedimentarias: Representan el 6.36% del territorio y se encuentran desperdigadas a lo largo de la cuenca
- MP2. Mioceno Superior-Plioceno Secuencias volcanosedimentarias: conglomerados, lavas andesíticas, domos y tobas. En la Cordillera Principal: Formación Mitrauquén.
- OM2c: Oligoceno-Mioceno Secuencias volcanosedimentarias: lavas basálticas a dacíticas, rocas epiclásticas y piroclásticas. En la Cordillera Principal, en la región: formaciones Lupica, Escabroso, Abanico, Coya-Machalí, CuraMallín.



CARTOGRAFIA 6 GEOLOGÍA

Fuente: Sernageomin 2003. Elaboración propia

## GEOMORFOLOGÍA

La subcuenca se encuentra en el territorio comprendido en la cuarta agrupación regional: región central lacustre y del llano glacio-volcánico en la cual se reconocen cuatro estructuras geomorfológicas por la superficie que ocupan en la subcuenca, las más representativas de E a W corresponden a: la Cordillera de los Andes (cordillera volcánica activa), lagos de barrera morrénica; la precordillera morrénica y el llano central con morrenas y conos (llano central con cuencas de ablación y conos de soliflucción periglacial). Cabe indicar que los grandes constructores de las formas del relieve en la subcuenca han sido la actividad volcánica por una parte expresándose en coladas, brechas, tobas e ignimbritas con intercalaciones de lutitas, calizas areniscas y conglomerados de baja permeabilidad y que forman el basamento de este sector. Mas las glaciaciones acontecidas durante el periodo Cuaternario.

La cordillera volcánica activa representa el 71.37% del territorio de la subcuenca, esta geoforma se caracteriza por la presencia principalmente de sierras y cordilleras que se empinan entre los 1.200 y 1.600 msnm. Se define como un relieve fuertemente rebajado



ILUSTRACIÓN 9 PAISAJES DE LA REGIÓN

Fuente: Elaboración propia, banco de datos personal

Respecto del llano central con morrenas de ablación y conos de soliflucción periglacial (1.68% del territorio) corresponde a una topografía

por la erosión de los glaciales y ríos. La actividad volcánica se manifiesta indirectamente a través de una serie de baños termales, asimismo producto de una antigua actividad conjunta de volcanes y glaciares, se produjeron obstrucciones de algunos de los cursos de agua que nacen en la cordillera, lo que da origen a los lagos: Lago Gris, Lago Maihue, Lago Huishue y el Lago Ranco.

Por la importancia que revisten se considerará a los volcanes Choshuenco, con 2.415 msnm (situado al SEE del Lago Riñihue) y el volcán Puyehue, con 2.240 msnm como fieles representantes de la cordillera volcánica activa. Al este del volcán Choshuenco se desprenden los cerros de Huirahueye y Pangulielú, orientados E W y encadenados más al sur con los de Lollehue, dispuestos en eje NE – SW. La mayor parte de estas sierras y cordilleras se empinan hasta los 1.600 m de altitud aproximadamente. Hacia el oeste la precordillera, posee un carácter de acumulación de sedimentos fluvio – glaciovolcánicos presentándose como formas del relieve de lomas sometidas a una intensa acción erosiva lineal por los cuerpos fluviales y lacustres.



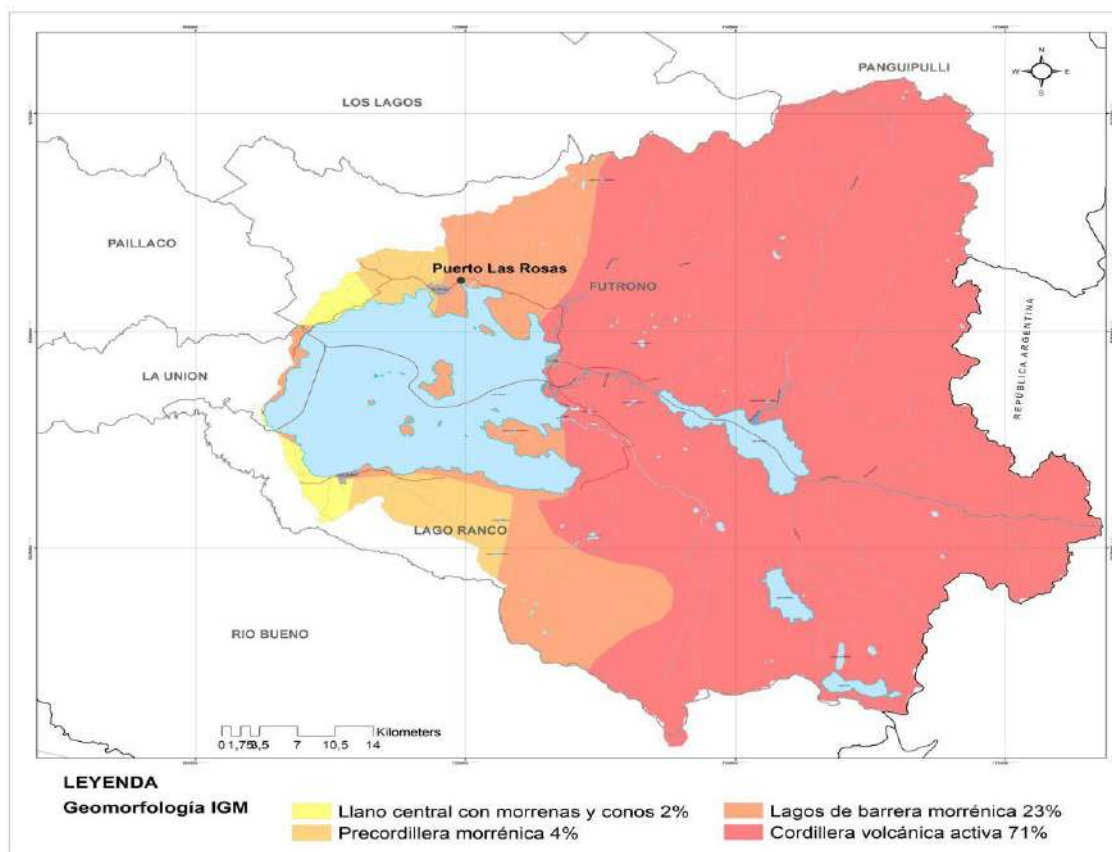
fuertemente ondulada donde los ríos se profundizan. Su aspecto predominante de los procesos geomorfológicos es el aspecto glacial,

pero también está presente el carácter fluvio-volcánico. Sus suelos están formados por el acarreo glacial y fluvial con depositación de gran cantidad de sedimentos. Una de sus mayores características es que se encuentra cortada por numerosos lagos de gran belleza paisajística y de enorme interés turístico. El análisis sistémico de la subcuenca indica que tal como ocurre en otros lagos de la región, el Lago Ranco presenta una parte oriental escarpada, por estar cercana a la cordillera andina, y una sección occidental de topografía semiplana, formadas por sedimentación glaciofluvial volcánica (Subiabre y Rojas, 1994). La zona cordillerana del entorno lacustre se presenta deprimida; las mayores alturas están dadas por conos volcánicos que aparecen mezclados con cumbres no volcánicas. Se observa el desarrollo de sierras y cordones transversales que surgen entre los 1.000 y 1.500 m de altura, definiéndose así un relieve rebajado por la erosión de glaciares o ríos (Börgel, 1983).

El tipo de cubierta geológica de este lago habría puesto menor resistencia al avance de los hielos, lo que indica un comportamiento denudatorio tal vez más activo que en otros lagos de la región circunscrita al área de estudio (CORFO, 1974). El Lago Ranco recibe abundante carga de materiales de los numerosos ríos que le circundan, contribuyendo así a su proceso de

colmatación (Börgel, 1983). En algunos sectores del lago existen niveles de sedimentación cercanos a los 80 m. En sectores tales como el tramo entre Futrono y Llifén, se aprecia un paisaje piedemontano interrumpido por murallones rocosos y bloques erráticos de origen glacial o de remoción en masa derrubial. En las abruptas laderas del farellón basáltico, cerca de Huequecura (2 km al N de Llifén), se muestran evidencias de erosión torrencial postglacial y reciente. También se observan procesos de remoción en masa, particularmente derrumbes y acumulación de derrubios (Huechan, 1997).

Respecto de la última geofoma los lagos de barrera morrénica, se encuentran alineadas de N-S en alrededor de 340 km, considerando toda la región y se refieren a un conjunto de depresiones encadenadas con otras pequeñas cuencas, a través de ríos emisarios, trepando al interior de los Andes y trasmontando hacia la vertiente oriental andina, en territorio argentino. Sin considerar otras pequeñas cuencas lacustres situadas al interior de la cordillera andina. Respecto de su ubicación en la subcuenca los lagos mencionados se inscriben con referencia al llano central y la precordillera, en el sector septentrional, son lagos de precordillera.



CARTOGRAFIA 7 GEOMORFOLOGÍA  
Fuente: IGM, 1983 Elaboración propia

## FORMAS DEL RELIEVE

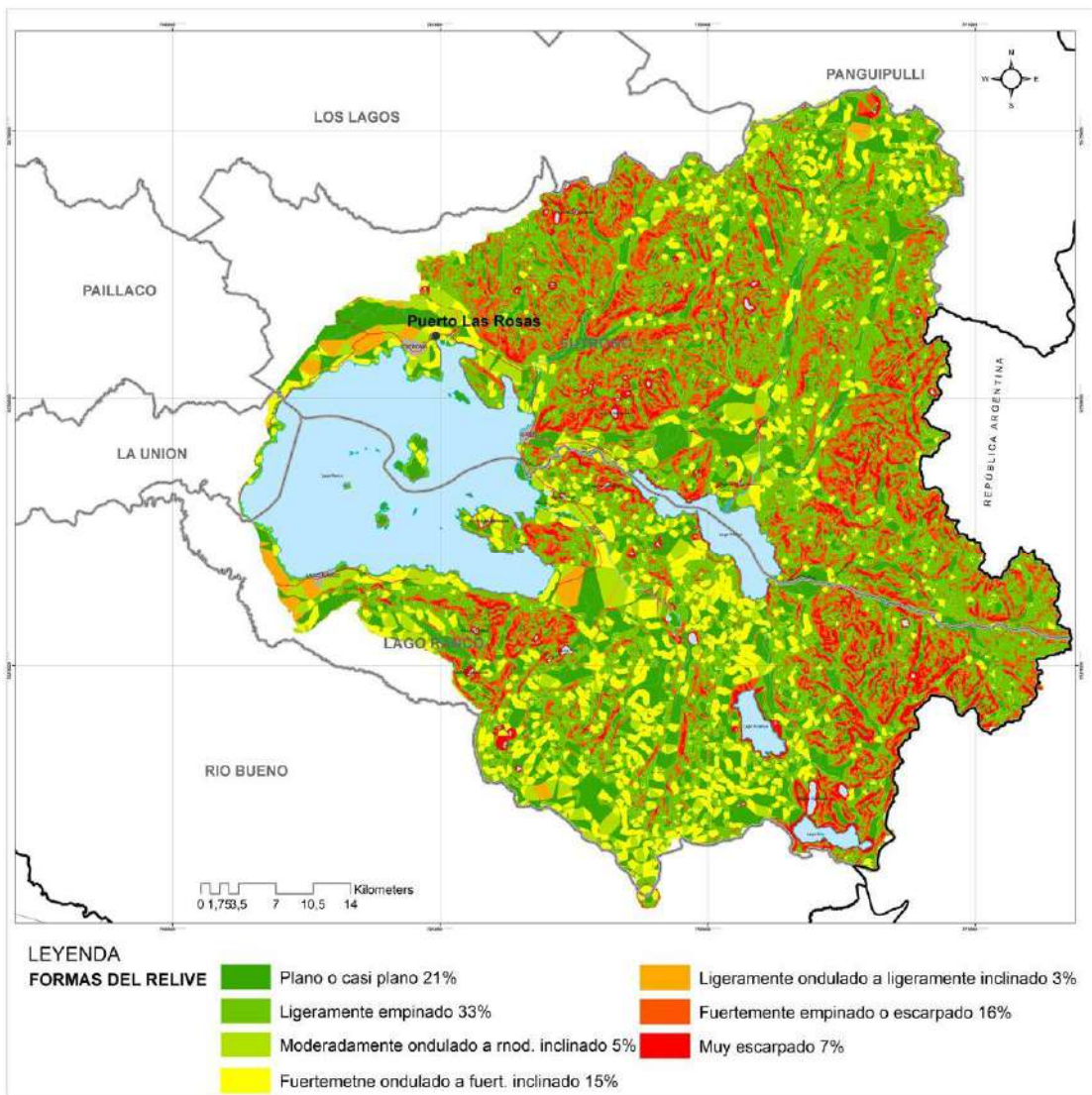
Asociado a las geoformas es preciso indicar las características del relieve de la subcuenca, para ello se consideraron la amplitud de pendientes de las geoformas, obtenidas de modelo digital de elevación elaborado para el estudio, con fuente en las curvas de nivel de equidistancia 100m. Una vez obtenida las pendientes en porcentaje, se reclasificaron y agruparon en siete clases cualitativas, según Delgado y Méndez (1996). Es importante señalar que la subcuenca está determinada por la presencia de los espejos de agua y los cursos de ríos, representando extensas zonas donde la presencia de cuerpos terrestres no está afecta a medición.

De este modo es posible apreciar que el 14% del territorio corresponde a espacios sin suelo,

(principalmente cuerpos de agua). Dentro del 86% restante el 2,7% de la subcuenca corresponde a zonas donde la pendiente ha sido catalogada como ligeramente o moderadamente inclinada principalmente las riberas de los lagos; el 21% del territorio presenta características planas o casi planas disgregadas en toda la subcuenca; más del 30% del territorio se presenta al contrario del punto anterior como fuertemente inclinado o escarpado principalmente asociado a las laderas de los sectores cordilleranos; respecto del resto de las formas estas varían entre ambos extremos expresados de acuerdo consideraciones porcentuales de un dígito.



ILUSTRACIÓN 10 PAISAJES DE LA SUBCUENCA  
 Fuente: Elaboración propia, banco de datos personal



CARTOGRAFIA 8 FORMAS DE RELIEVE

Fuente: IGM 1983 Elaboración propia % de áreas elaborado en base a Delgado y Méndez (1996).

## 2.2.4. Climatología e hidrografía

### CLIMA

En la subcuenca existen lagos, los cuales ayudan a mantener la homogeneidad térmica y son fuentes de humedad, lo que es otra característica de este clima. La humedad media es superior al 80% y no hay meses con humedad media inferior a 75%. Las precipitaciones son producidas por frecuentes sistemas frontales que cruzan la zona, los que a su vez producen

abundante nubosidad y poca cantidad de días despejados. Este clima, presenta menos precipitaciones que el anterior (1.800 mm) y menor humedad, y aunque carecen de estación seca posee un mínimo estival. Los registros de temperatura promedio en verano bordean los 10° C y los de invierno, alrededor de 6° C.

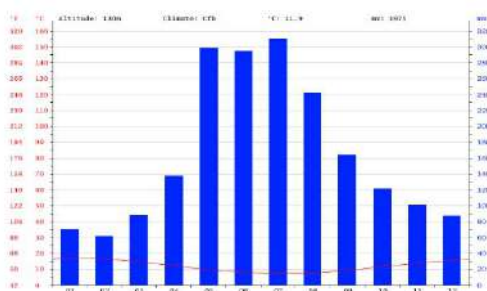


ILUSTRACIÓN 11 CLIMOGRAMA FUTRONO  
Fuente: CLIMATE-DATA.ORG. Elaboración propia



Clima Templado Cálido Lluvioso con Influencia Mediterránea presente en el 48.5% de la subcuenca. Se extiende por la parte nor-oriental en la Cordillera Andina hacia el sur hasta la isoterma invernal de 5°C. Los montos de precipitaciones varían de 1.800 a 2.500 mm anuales, disminuyendo en verano sin ser una estación seca. Las temperaturas medias anuales oscilan entre 9°C y 18°C, durante el verano los promedios son superiores en la Depresión Intermedia. La amplitud térmica anual fluctúa entre 5°C y 8°C, reduciéndose dichos valores alrededor del lago. Es entorno al Lago Ranco y al lago Maihue que esta tipología climática se manifiesta de mayor medida.

sobre los 500m de altitud, cota que corresponde aproximadamente al trazado de la isoterma invernal de 5°C, desarrollándose en altitud hasta el límite vegetacional. Las elevadas precipitaciones anuales oscilan entre los 2.500mm y más de 4.000mm, las que caen en forma de nieve durante 4 a 6 meses. La temperatura media anual varía entre 9° y 6°C, presentando en verano medias mensuales entre 10° y 15°C. La oscilación media anual es de 10°C, presentándose en invierno una temperatura mínima media muy cercana a 0°C.

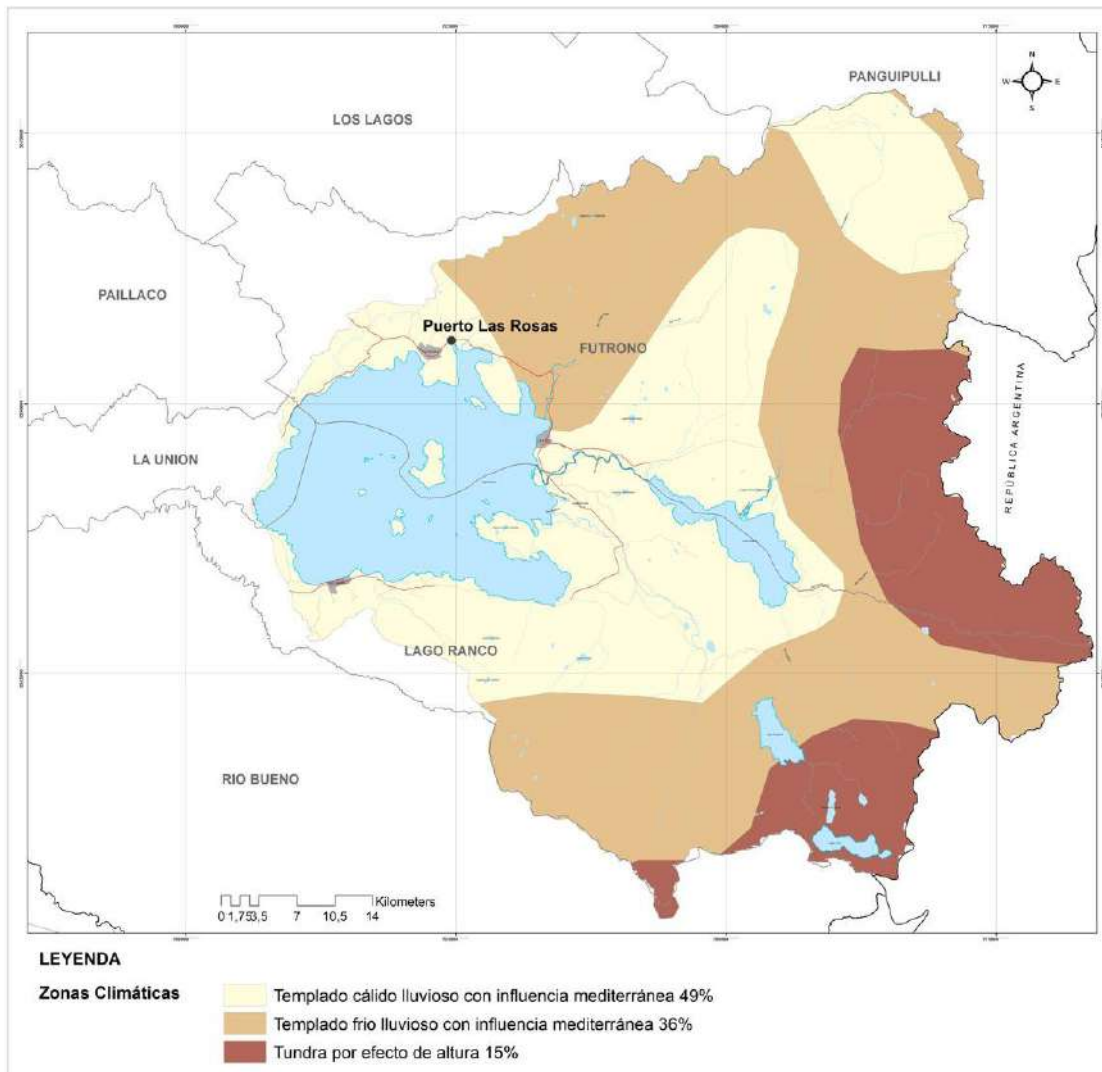
Clima Templado Frío Lluvioso con Influencia Mediterránea: Presente en el 36.5% de la subcuenca, se presenta en la Cordillera de los Andes al sur del tipo anterior, y entorno a ambos volcanes determinados, se estructura

Clima de Hielo o Tundra por Efecto de Altura (EFH): Presente en el 15% de la subcuenca en la cordillera andina donde las condiciones climáticas desarrolladas van degradando desde un clima de tundra (Etx), a un clima de nieve perpetua sin vegetación. Las precipitaciones superan los 3.000 mm anuales y las temperaturas mínimas permanecen gran parte



del año bajo cero, donde la temperatura media más cálida oscila entre 0°C y 10°C (Errázuriz, 1998). El límite inferior se ubica alrededor de los

1.800 m de altitud en la parte septentrional y 1.200m en la parte meridional.



CARTOGRAFIA 9 ZONAS CLIMÁTICAS

Fuente: Dirección Meteorológica de Chile 2014. Elaboración propia

## HIDROGRAFÍA

La Cuenca del Lago Ranco, de 3346 km<sup>2</sup>, es parte de la Cuenca del Río Bueno. De hecho, este río nace del desagüe del lago.

El Lago Ranco es el más grande de la Región de Los Ríos. Posee varias islas, de las cuales la más importante es la Huapi. A este cuerpo lacustre confluyen una serie de flujos, entre los que destacan los ríos Nilahue, Calcurrupe y Caunahue. Este último drena el área al nororiente del lago. El río Nilahue fluye por el sureste del lago, desde las faldas del Cordón del Caulle y del volcán Puyehue.

El río Calcurrupe es el emisario del lago Maihue, al oriente del Ranco. Al Maihue convergen las aguas de los ríos Pillanleufu (desde el norte), Hueinahue (este), Melipue (sur). Este último desagua el lago Huishue, que a su vez recibe aportes desde el lago Gris. Como afluentes destacan el río Curringue (al Pillanleufu) y el río Rupumeica (al Hueinahue).

Los ríos de la cuenca tienen un régimen pluvial, con influencia nival en las zonas de mayor cota. Los principales escurrimientos están regulados por los lagos Ranco, Maihue (ambos navegables), Huishué y Gris, y por las lagunas Carilafquén, Verde, Aguas Negras, Gemelas, Pichi, Pitreno, Los Coipos, Los Copihues, Sichahue y Santa Catalina.

La subcuenca está compuesta de ocho subsubcuencas: la principal de ellas es la del Lago Ranco donde desaguan el río Caunahue, cuya subsubcuenca se encuentra formada por los aportes del estero La Chueca y el río Florín; caracterizado por presentar innumerables rápidos desde su nacimiento. El río Caunahue posee una superficie equivalente a 36.835 ha, y se encuentra ubicado en el sector norte de la cuenca. Con aguas transparentes y ricas para la pesca, de forma oblonga, alta densidad de drenaje y una curva hipsométrica convexa, lo

cual indica un arrastre directo de material desde la cuenca al cuerpo de agua con una renovación rápida de la misma.

Del mismo modo la subsubcuenca del río Pillanleufu (70.136,07 ha) ubicada al noroeste de la subcuenca, conformada por los aportes del río Chico el río Blanco y el estero Maitenal; desaguando en el lago Maihue, el cual posee una superficie de 46 km<sup>2</sup>. Este lago presenta 10 microcuencas. Su principal característica es que ocupa una superficie del 88% de la subcuenca del río Calcurrupe, el que a si mismo posee una superficie de 173.227,9 ha, y corresponde a una subcuenca del Lago Ranco. El río Calcurrupe destaca por su forma oblonga, su alta densidad de drenaje y una curva hipsométrica mixta, se encuentra formado por los aportes del río Blanco el estero Cudico y el río Cunilahue, presentando caudales medios mensuales para distintas probabilidades de excedencia, de régimen pluvio-nival, con sus mayores caudales en invierno y en primavera, en menor medida, producto de aportes pluviales y nivales, respectivamente. En años húmedos los mayores caudales ocurren entre junio y agosto, producto de lluvias invernales. En diciembre se observan leves aumentos en los caudales debido a los deshielos. Los menores escurrimientos se presentan entre febrero y marzo. En años secos los mayores caudales también se producen por aportes pluviales, ocurriendo entre junio y agosto, mientras que los menores se observan entre enero y mayo.

La subsubcuenca del río Nilahue; el cual desagua en el Lago Ranco y se encuentra formado por los aportes del río Contrafuerte y el río Los venados, de régimen pluvionival, con sus mayores caudales en invierno y en menor medida en primavera, producto de lluvias invernales y deshielos primaverales. En años húmedos los mayores caudales ocurren entre mayo y julio debido a importantes lluvias invernales. Hacia

los meses de primavera los caudales disminuyen, para luego mostrar un aumento en noviembre y diciembre, producto de los aportes nivales.

Finalmente, cabe mencionar: a) la subsubcuenca del río Curringue ubicada al oeste de la subcuenca en plena cordillera andina

conformada por los aportes al río del Estero Rincón del Norte y del río Huenteleufo; b) la subsubcuenca del río Hueinahue (42.366,33 ha) que desagua en el lago Maihue, ubicada al sur de la anterior y conformada con los aportes de los ríos Rupumeica, el río Cajón Negro y el río María Loreto; c) la subsubcuenca del río Melipue el cual desagua en el lago Maihue.

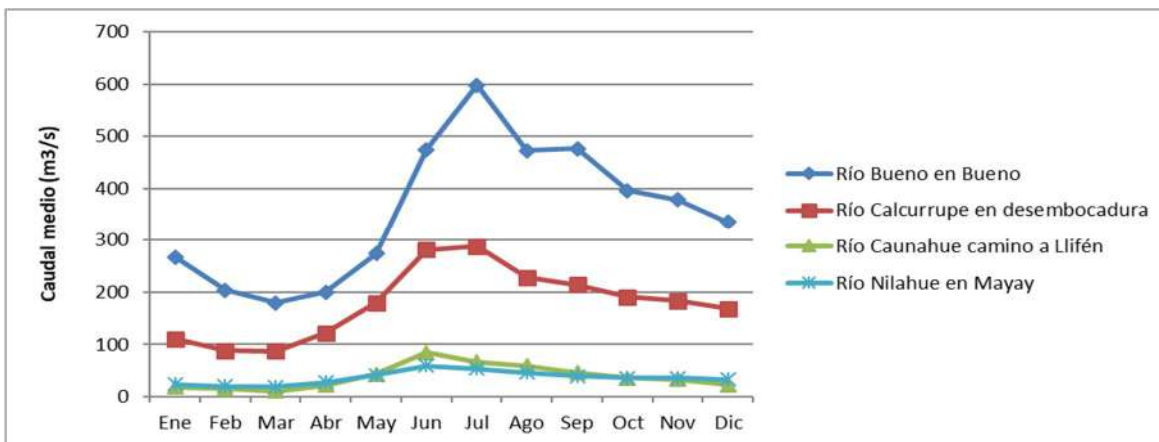


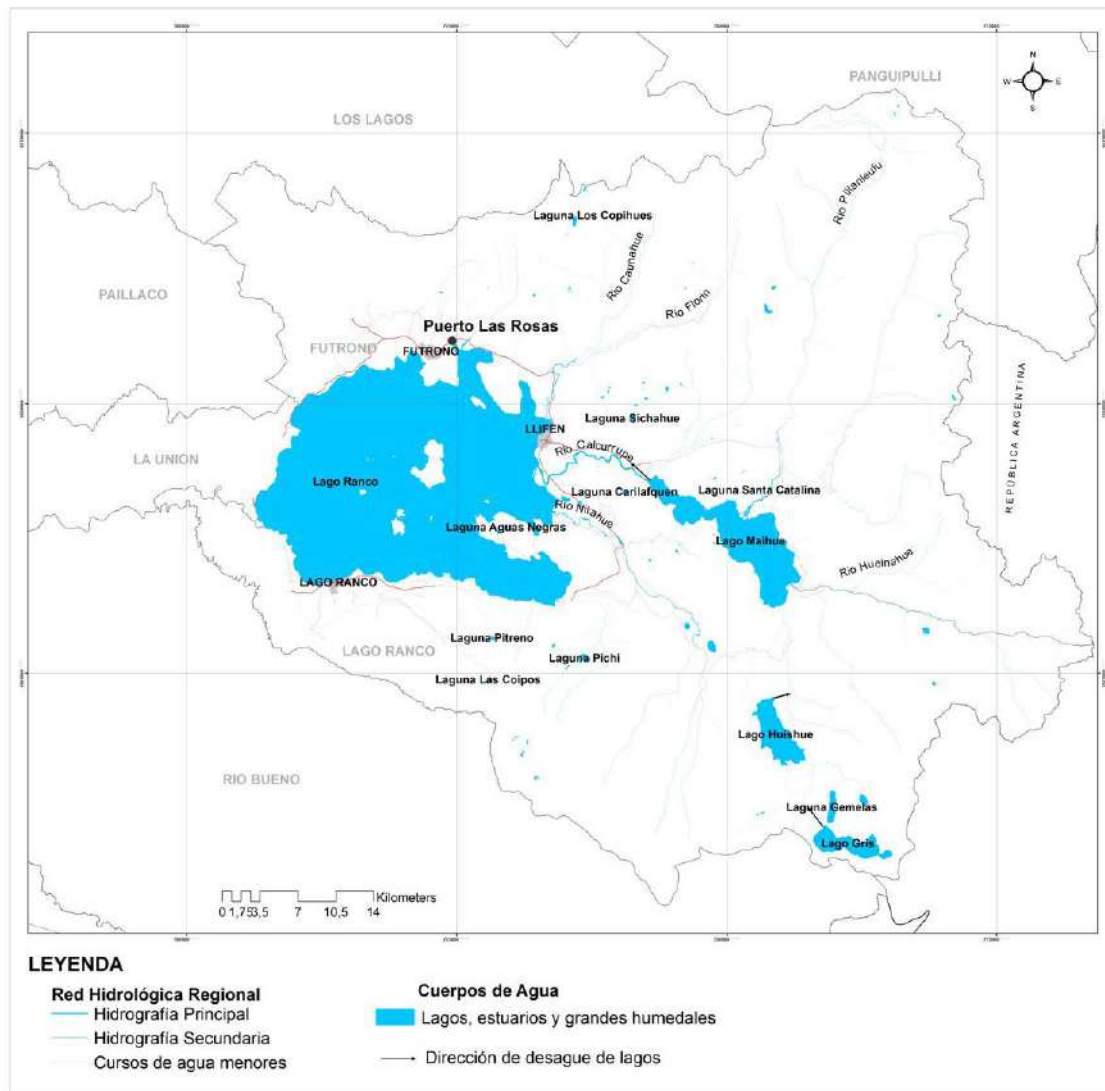
ILUSTRACIÓN 12 CAUDALES MEDIOS MENSUALES EN ESTACIONES FLUVIOMÉTRICAS ASOCIADAS A LA CUENCA DEL LAGO RANCO

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de DGA



ILUSTRACIÓN 13 LAGO MAIHUE Y RÍO CALCURRUPE

Fuente: pinterest.com



CARTOGRAFIA 10 HIDROGRAFÍA  
Fuente: IGM 1983, DGA 2015. Elaboración propia

## 2.2.5. Riesgos naturales

### RIESGOS VOLCÁNICOS

Los volcanes presentes en la cuenca pueden producir emisiones de cenizas volcánicas, lavas y lahares. Estos corresponden a dos complejos volcánicos: Complejo Volcánico Mocho-Choshuenco y Complejo Volcánico Puyehue-Cordón Caulle (Sernageomin, 2003).

#### Complejo Volcánico Mocho – Choshuenco

El complejo volcánico está ubicado en la comuna de Panguipulli, Los Lagos y Futrono. Geológicamente es un estratovolcán y está ubicado al oeste de la falla Liquiñe-Ofqui y en el lado occidental del macizo de los Andes. Está actualmente dormido y se caracteriza por tener dos conos volcánicos, de los cuales deriva su nombre. Choshuenco, por el cono que es visible desde el poblado de Choshuenco, este cono está



ILUSTRACIÓN 14 FOTOS VOLCÁN MOCHO – CHOSHUENCO.  
Fuente: Elaboración Propia

En alrededor de 300 mil años se han datado las unidades volcánicas más antiguas y la formación de la caldera habría ocurrido hace unos 60 mil años. En los últimos 10 mil años la actividad ha sido intensa tanto en el edificio central como en los centros de flanco o periféricos. Algunas erupciones han sido altamente explosivas, entre las que destacan las erupciones plinianas ocurridas hace 11.000, 10.000 y 8.000 años cal AP. Cinco erupciones históricas se registran, caracterizadas por interacción de magma y agua: la primera en 1759, y la última y más violenta en 1864. Se ha estimado que el

formado por un antiguo cráter colapsado. El Mocho, el cono sud-oriental tiene su parte superior chata.

El Choshuenco tiene una altura de 2.415m, y el Mocho una de 2.422m. El Mocho tiene dos erupciones registradas, una en 1864 y otra en 1937.

El volcán se destaca por estar rodeado de múltiples lagos como el Riñihue, el Panguipulli y el Pirihueico, todos ellos forman una cuenca que recorre todo el arco norte de los faldeos del volcán. En sus cercanías se encuentran los pueblos de Choshuenco y Neltume, el área silvestre protegida Reserva Nacional Mocho Choshuenco y el parque privado Reserva Biológica Huilo-Huilo.



complejo tiene una recurrencia eruptiva de una erupción cada 150 años. Actualmente, no presenta actividad visible, aunque se registra actividad microsísmica (Sernageomin, 2003).

Ante la ocurrencia probable de un evento eruptivo futuro, éste sería de carácter explosivo, caracterizado por la formación de una columna eruptiva que podría generar flujos piroclásticos, lahares y emisiones de lava. Los lahares podrían afectar a las localidades adyacentes, a los cauces principales que descienden del volcán, como Choshuenco, Neltume y el sector de Enco.

La caída de piroclastos afectaría, principalmente la zona este del volcán y las áreas más vulnerables serían las localidades de Puerto Fuy, Neltume y Puerto Pirihueico.

### Complejo Volcánico Puyehue-Cordón Caulle

Constituido por un conjunto de centros emisores coalescentes pleistocenos-holocenos situado en la provincia central de los Andes del Sur. Entre los volcanes principales que forman este complejo, cuya arquitectura es la de un alineamiento de rumbo NW-SE, se encuentra la caldera Cordillera Nevada, el estratovolcán Puyehue y el volcán fisural Cordón Caulle. Además, otros centros integran el conjunto como el erosionado volcán Menchaca y una serie de conos y maares holocenos que constituyen centros periféricos. Este complejo es el campo volcánico más voluminoso al sur de la región del Maule y alberga el segundo mayor campo geotérmico de los Andes del Sur. En conjunto, los productos volcánicos generados por este complejo cubren un amplio rango composicional desde basaltos a riolitas. Las erupciones más recientes, tanto del volcán Puyehue como del Cordón Caulle, cubren un rango más estrecho dominando riodacitas y riolitas.

La actividad eruptiva que progresivamente ha dado forma a este campo volcánico se inicia

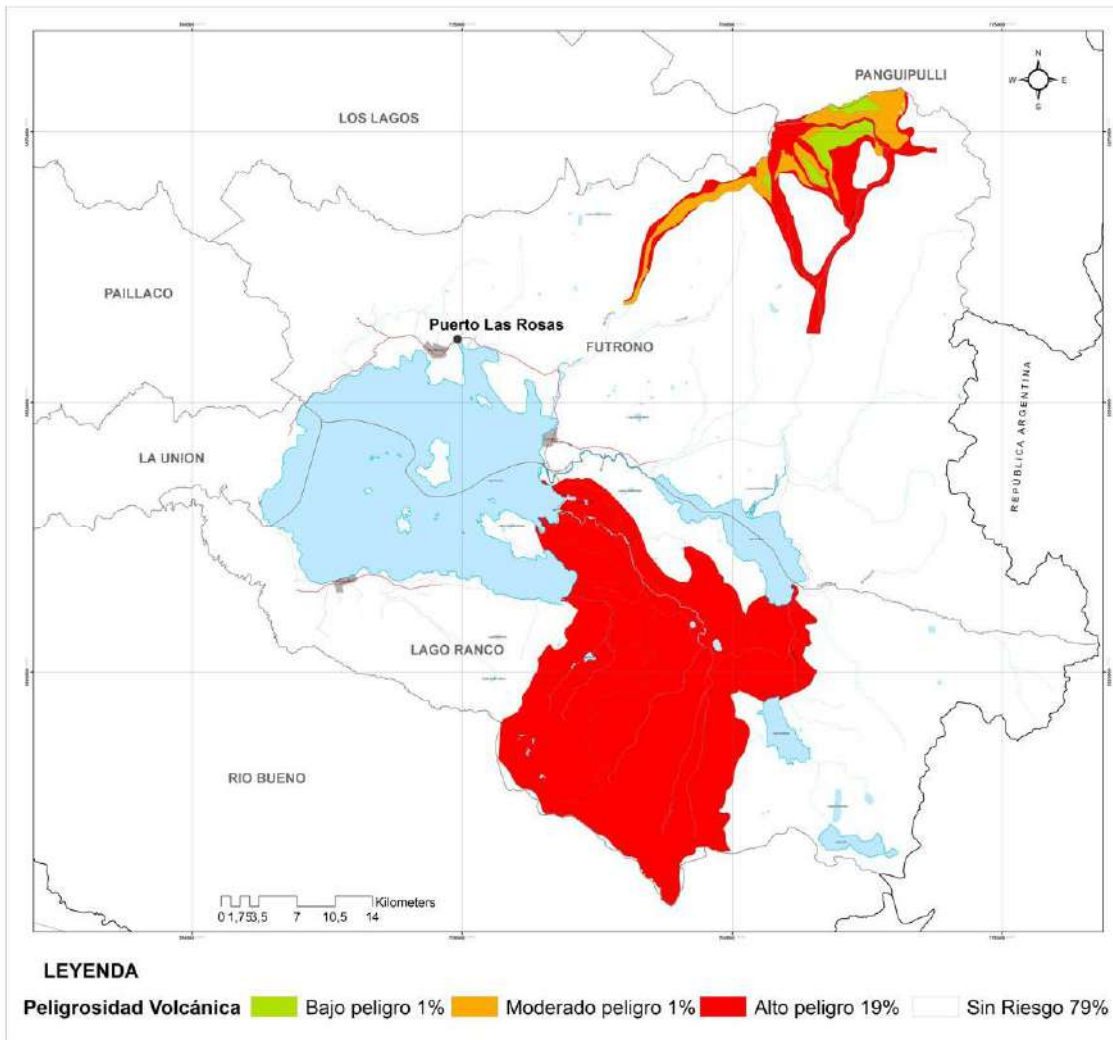
hace 500 mil años desarrollándose de manera contemporánea pero independiente en los centros principales del complejo. La primera fase de construcción culminó con colapsos y periodos de erosión intensa y fue seguida por una etapa de reconstrucción de los edificios en los últimos 100 mil años que finalmente han dado forma a los edificios volcánicos actuales. Este complejo volcánico es también uno de los más activos de los Andes del Sur. En los últimos 100 años han ocurrido 3 erupciones importantes: 1921 - 1922; 1960 y 2011 - 2012; todas ellas en el Cordón Caulle, que han generado emisión de lava y dispersión de ceniza, a la que se suma una emisión de flujo piroclástico por el río Nilahue en 2011. Destaca la erupción de 1960, iniciada a menos de 2 días del gran terremoto de Valdivia. En cada una de estas erupciones recientes se evacuó magma riodacítico con volumen cercano a 1 km<sup>3</sup>.

Este complejo registra vestigios de erupciones plinianas generadas tanto en el Cordón Caulle como en el volcán Puyehue. Los escenarios de peligro más importantes se relacionan con la dispersión de ceniza, flujos de lava viscosos, generación de flujos piroclásticos y lahares por los valles adyacentes, como el valle del río Nilahue.

VOLCÁN	COMUNA	SUBCUENCAS ASOCIADAS	RANKING DE RIESGO ESPECÍFICO	ÚLTIMA ERUPCIÓN
Mocho Choshuenco	Panguipulli / Futrono / Los Lagos	Valdivia alto y Afluentes Lago Ranco	14 (alto)	1660 aprox.
Puyehue – Cordón Caulle	Lago Ranco / Río Bueno	Afluentes Lago Ranco y Pilmaiquén	8 (muy alto)	2011
Carrán – Los Venados	Lago Ranco		23 (alto)	1955

TABLA 1 VOLCANES EN LA REGIÓN DE LOS RÍOS

Fuente: Elaboración propia



CARTOGRAFIA 11 RIESGOS VOLCÁNICOS  
Fuente: Sernageomin 2003. Elaboración propia

## RIESGOS DE INUNDACIÓN

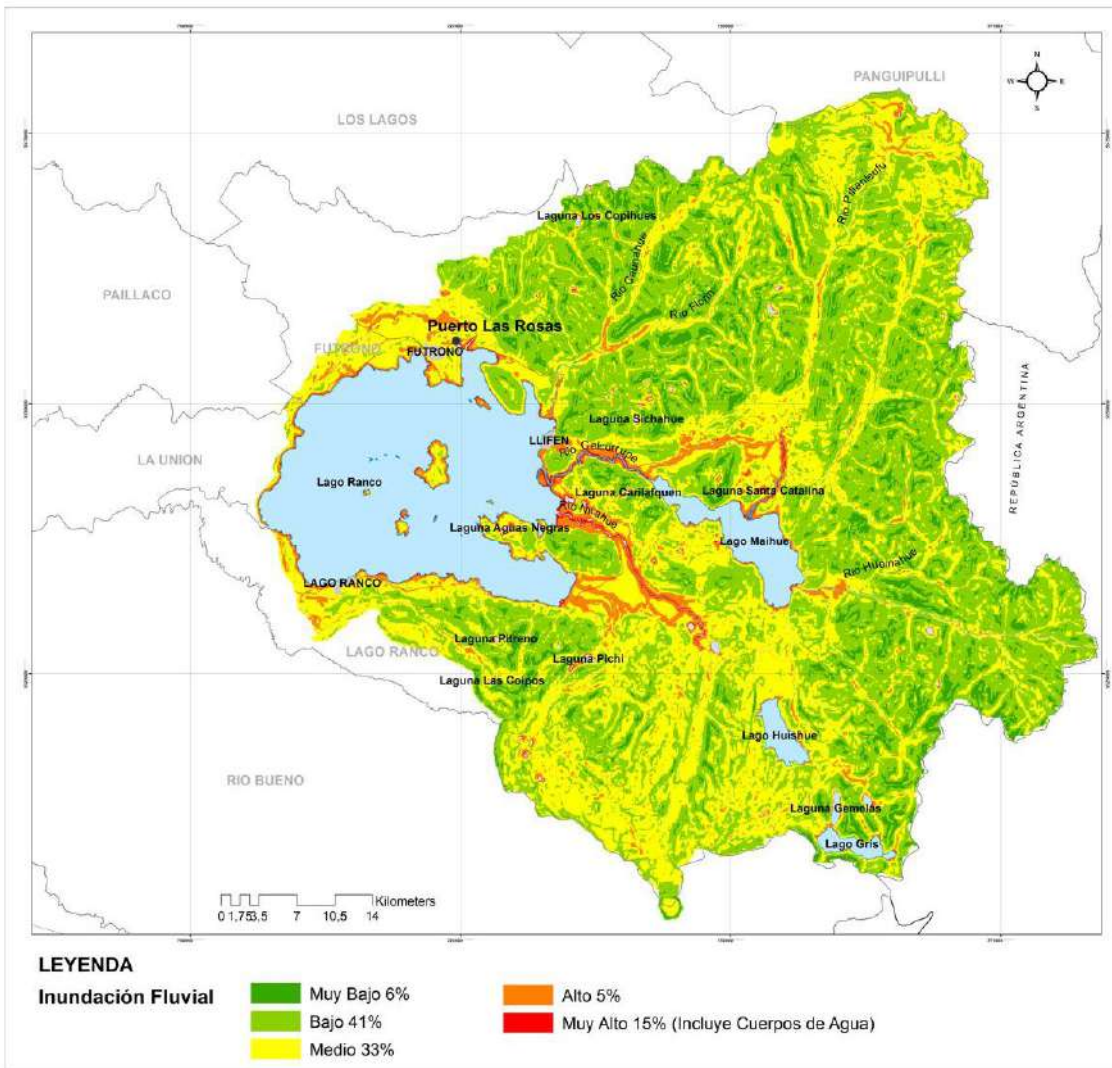
Las inundaciones son consideradas como uno de los fenómenos de mayor impacto en el ámbito mundial, debido al efecto que ocasionan en grandes extensiones territoriales densamente pobladas. Domínguez et al. (1999) define una inundación como el proceso que se produce cuando el gasto de una avenida generada en una cuenca supera la capacidad del cauce por lo que el exceso de agua escurre fuera del mismo, hacia las partes más bajas. Las inundaciones son fenómenos naturales que se convierten en peligros cuando los espacios ocupados por las poblaciones abarcan las llanuras de inundación naturales de un río y, por consecuencia, son afectadas por la acumulación de agua.

En Chile, las inundaciones presentan una alta recurrencia temporal, especialmente en la zona de clima mediterráneo, donde la concentración de las lluvias en un período extraordinariamente corto (asociada en algunas ocasiones a altas temperaturas que provocan el rápido derretimiento de la nieve en la cordillera) y la pronunciada pendiente existente entre la cordillera andina y el mar, favorecen los desbordes de ríos y canales, además de generar anegamientos como resultado de las deficientes condiciones de drenaje y de los afloramientos de agua subterránea (Rojas, 2006).

La metodología utilizada para este tipo de riesgo y sus criterios definidos corresponden a la de Francisco Ferrando (1998) en el estudio Piedemonte y Cordillera Andina de Santiago: Etapa de Diagnóstico. En ella se consideran: Contexto Geomorfológico, Antecedentes Históricos de Inundaciones y Condición Hidrodinámica de las Cuencas Fluviales.

Respecto de la Subcuenca Afluentes Lago Ranco y Pilmaiquén los niveles del riesgo oscilan entre Muy Bajo con poca presencia (6,42%) a Muy Alto con una relativa baja (14,92%). Al observar en detalle y agrupando niveles nos encontramos que se evidencia que los niveles bajos representan más del 47%, lo que permite aseverar que el área no presenta importantes riesgos de este tipo. Pero es importante considerar que los niveles de tipo alto, aunque no alcancen el 20%, se estructuran en torno a bordes y ribera del lago así como riberas y terrazas de algunos ríos de la zona. Asimismo, dado que los principales cauces están regulados por lagos de un tamaño relevante, la amenaza de desborde es baja. Las principales amenazas de desborde se radicarían en esteros y ríos menores a lo largo del área.





CARTOGRAFIA 12 RIESGOS DE INUNDACIÓN  
 Fuente: Elaboración Propia en base a Ferrando (1998)

## RIESGOS DE REMOCIÓN EN MASA

Los movimientos de remoción en masa corresponden a "todo movimiento ladera abajo de material geológico debido a la fuerza de gravedad" (Ojeda et al. 2001), incluyéndose también, a la erosión en cualquiera de sus formas: laminar, surcos o cárcavas (SIRE 2005). En la cuenca es posible encontrar la ocurrencia de deslizamientos y derrumbes, erosión, riesgos por movimientos sísmicos en donde una parte se desplaza a una cota inferior a la original, tan solo con la superación de fuerzas estabilizadoras (López 1994 en Ibarra, 2008), pudiendo darse en forma lenta o rápida, generados por una serie de factores (Araya y Vergara, 2002 en Elmes, 2006), ya sean detonantes o agentes geomorfológicos que modifican la topografía, ocurriendo generalmente a lo largo de superficies de falla, por caída libre, erosión o flujos (Suárez, 1988).

Es importante tener en cuenta que los procesos de remoción en masa van más allá del simple concepto de dinámica de laderas, ya que interactúan los elementos erosivos y las características propias del talud para movilizar los materiales, dando origen a determinadas formas, logrando el dinamismo y evolución de las laderas, que en suma constituyen la modificación del paisaje. Estos movimientos tienen carácter descendente ya que están fundamentalmente controlados por la gravedad (Cruden, 1991). Las remociones en masa han sido clasificadas por Varnes (1978) en las siguientes categorías:

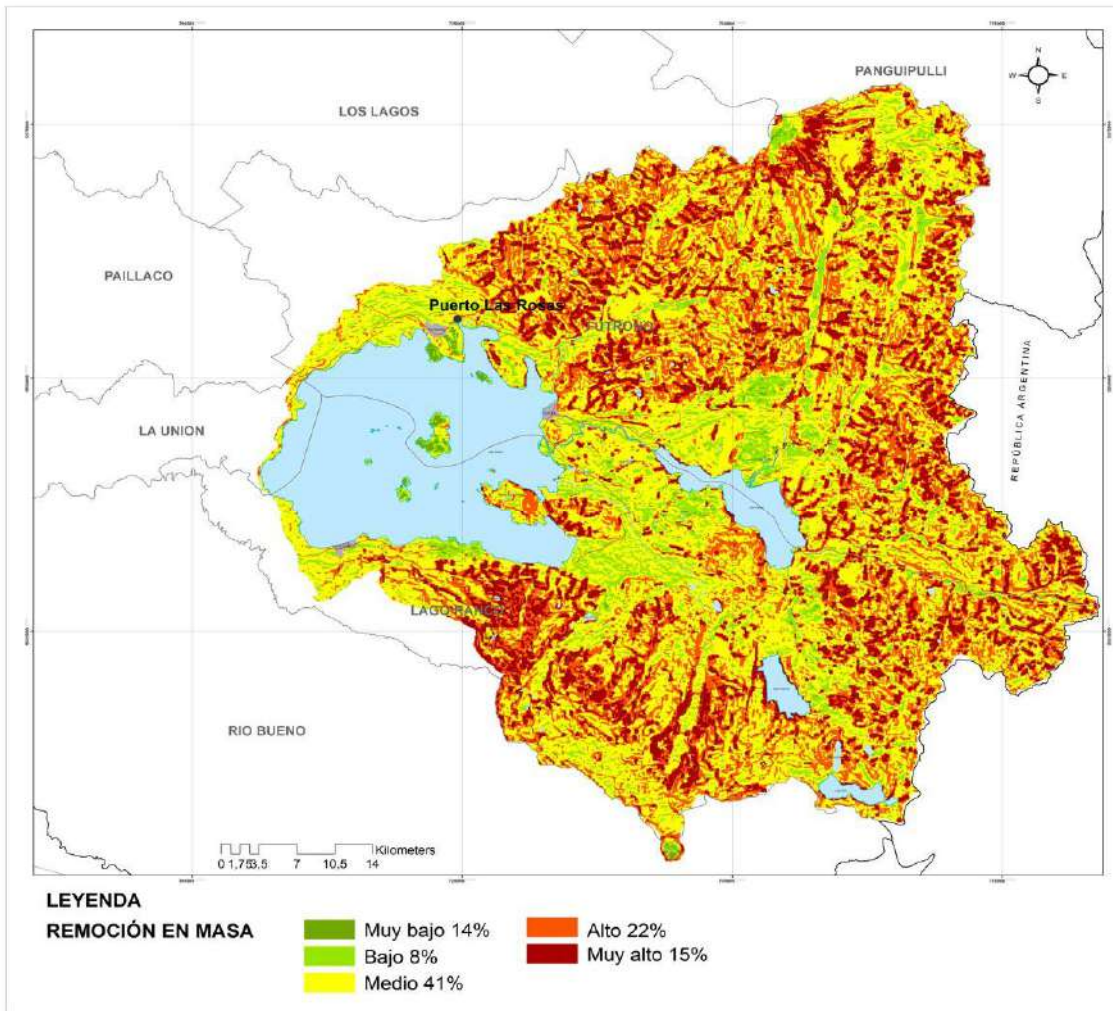
- Desprendimientos o caídas

- Deslizamientos (rotacionales y traslacionales)
- Flujos
- Toppling o volcamientos
- Extensiones laterales

Esta clasificación considera factores como los tipos de materiales involucrados, la granulometría del material y el grado de saturación que alcanza. Estos factores, junto con las características geológicas, geotécnicas y geomorfológicas del entorno, condicionan la potencial generación de remociones en masa, así como las velocidades de desplazamiento y el volumen de material desplazado.

En este aspecto se analizan los rasgos geomorfológicos y geológicos asimismo la orientación de la ladera (aspecto), la pendiente, litología y tipos de depósitos. Bajo este punto los quiebres de pendiente muy fuerte y cambios bruscos en el aspecto son factores para definir una graduación, de esta manera cada una de ellas quedará definida por un aspecto y pendiente promedio, en niveles que van desde Muy Bajo (14%) hasta Muy Alto (15%).

Los Niveles Bajos (22%) se encuentran en zonas de baja pendiente y con una fuerte cobertura vegetal. Por otro lado, los Niveles Altos (37%) se observan en zonas de fuerte pendiente, sobre el 30% correspondiente a terrenos escarpados e inclinados existentes en las laderas de la Cordillera de los Andes.



CARTOGRAFIA 13 RIESGOS DE REMOCIÓN EN MASA  
Fuente: IGM 1983. Elaboración propia

## PROYECTOS DE IMPACTO AMBIENTAL

De gran complejidad se presentan los proyectos presentados para evaluación de impacto ambiental, desde los diferentes puntos que consideran el crecimiento económico, las oportunidades de trabajo y las posibilidades turísticas. Estos proyectos mantienen una importancia relativa dentro del estudio en consideración al volumen de agua que requieren y al impacto que estas acciones establecen sobre el territorio, también sobre otras acciones productivas, de servicios o simplemente estético paisajísticos para el desarrollo del turismo.

Estas complejidades se estructuran en función de los riesgos potenciales y manifiestos, por ello el estudio plantea tres criterios en virtud de la influencia de las actividades realizadas.

El primero de ellos es la presencia de la industria del salmón (Pisciculturas y sus externalidades) de producción intensiva, donde los peces pasan a ser independientes del exterior y las condiciones son alteradas a voluntad por el acuicultor. En estos sistemas se busca una producción máxima en el tiempo y con la menor unidad de superficie; sin embargo, las enfermedades, las condiciones de estrés, deficiencias, malformaciones y peces con sistemas inmunes debilitados son mucho más frecuentes en cautividad que en estado libre. Los peces pueden escaparse de sus jaulas, cruzarse con las especies silvestres, como también alterar el ecosistema y la biodiversidad.

El segundo de ellos es la generación y transmisión de energía eléctrica (electricidad y sus externalidades). Su construcción y operación constituyen la fuente principal de impactos ambientales irreversibles, en unas áreas geográficas muy extensas; por eso, tienen el potencial de causar fuertes impactos. Los impactos más importantes son el resultado del embalse del agua, la inundación de la tierra para formar el reservorio, y la alteración del caudal

de agua más abajo. Estos efectos ejercen impactos directos en los suelos, la vegetación, la fauna y las tierras silvestres, la pesca, el clima y la población humana del área. Ha aumentado la crítica de estos proyectos durante la última década. Estos costos ambientales y sociales pueden ser evitados o reducidos a un nivel aceptable, si se evalúan cuidadosamente, los problemas potenciales y se implementan medidas correctivas que son costo efectivas.

El tercer criterio estructura elementos de disposición final generados por la actividad industrial, el crecimiento urbano o la actividad agroindustrial, con ella una serie de residuos (Riles) necesarios de ubicar y tratar (Elementos de disposición final y sus externalidades). Este riesgo es producto de las descargas de la industria forestal, acuícola, y de aguas servidas sin tratamiento. Generalmente se caracterizan por contener elevadas concentraciones de elementos contaminantes. Los efectos potenciales varían según el punto en donde se descargan, pudiendo obstruir redes de alcantarillado; condiciones para la conformación de gases tóxicos o inflamables en ellas; interferencias en el proceso biológico de las plantas de tratamiento de aguas servidas. En cuanto a la descarga de Riles en los cuerpos de aguas superficiales sus efectos tienen relevancia como contaminantes de ríos, lagos y cauces naturales. Estos efectos podrían afectar al ser humano a partir del consumo de productos regados con elementos nocivos.

### Piscicultura

Desde el año 2002, según el SEIA, se han presentado y aprobado cinco proyectos de Piscicultura en la zona. Su ubicación, generalmente, obedece al acceso del recurso agua.

Es el caso de la piscicultura *Pullinque*; regularizaciones de proyectos en funcionamiento tales como *la Piscicultura Quimán* en operación desde el año 1991, localizado en la comuna de Futrono; además de *Centro de Cultivo Chaichahuen*.

Cuando en el año 2007 se produce el brote de virus ISA que afecta a la industria salmonera, la autoridad pesquera estableció medidas normativas tendientes a evitar su propagación. Una de las medidas exigidas consiste en el procedimiento de transformación de la mortalidad mediante una molienda y adición de ácido fórmico hasta reducir y mantener un pH < 4, en una mezcla homogénea. Este sistema permite un manejo sanitario de la mortalidad, transformándola en una materia inocua libre de bacterias y virus. El sistema es llamado de ensilaje, y es una de las acciones que con mayor frecuencia ha solicitado evaluaciones de impacto ambiental en diferentes localidades de la región: ejemplo de ello *la Piscicultura Pullinque*.

### **Electricidad**

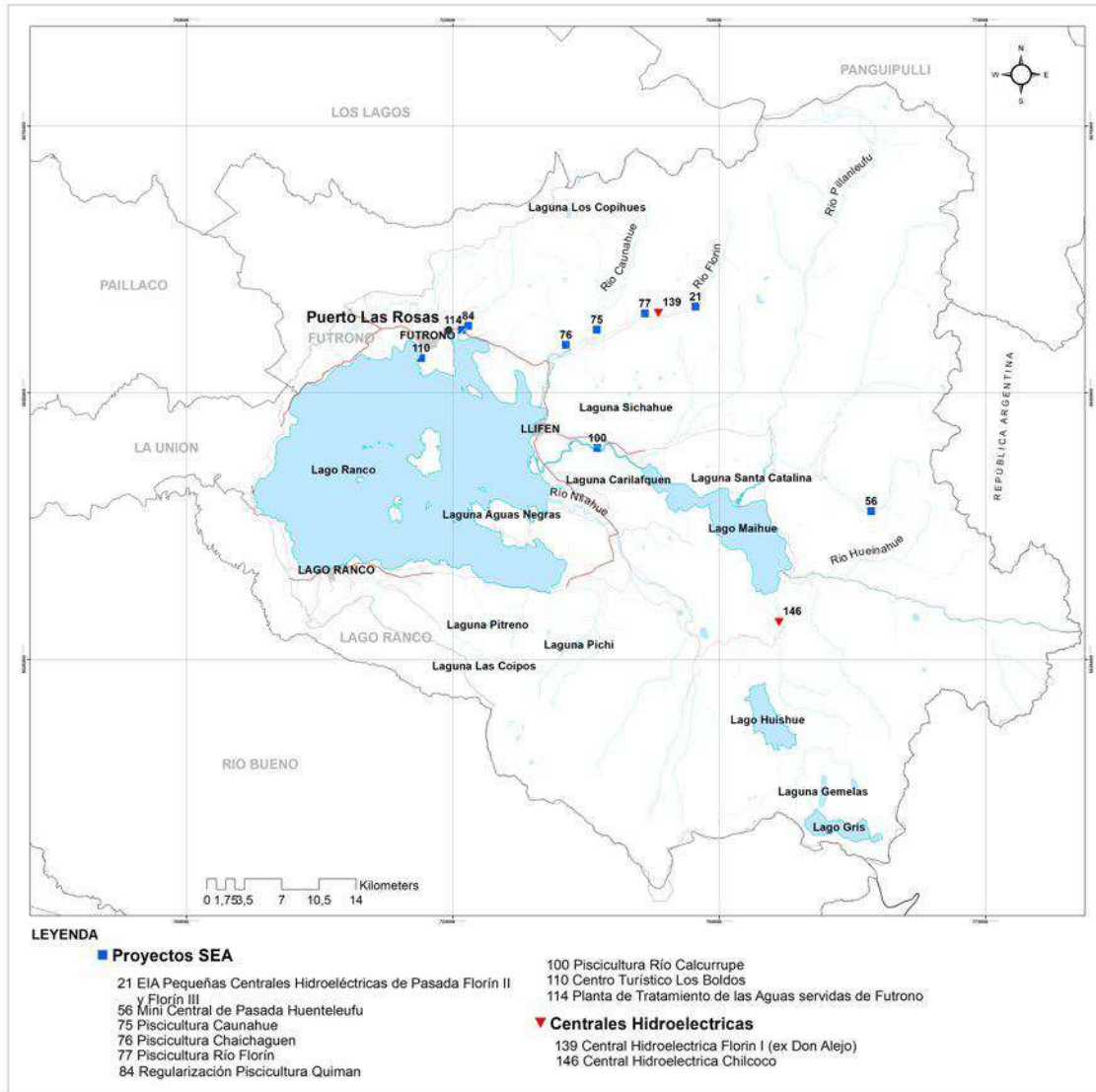
La construcción de centrales de pasada como el caso *Florin II* y *Florin III*; además de *Huenteleufu*, plantean la utilización de caudales que bordean en promedio los 6m<sup>3</sup>/s., definidos por la autoridad eléctrica como necesarias para la expansión y la confiabilidad del Sistema de Transmisión Troncal del Sistema Interconectado Central (SIC).

### **Planta de Tratamiento de Aguas Servidas de Futrono**

Otro proyecto que afecta directamente la zona, justificado por la modalidad del tratamiento, donde las aguas residuales generadas por la población de Futrono son captadas por un sistema de colectores y conducidas hasta una planta elevadora, desde donde son bombeadas a la planta de tratamiento de aguas servidas para remover la materia orgánica y los nutrientes como el fósforo y nitrógeno, quedando ésta en condiciones adecuadas para su posterior vertido al cauce del río Quimán, el cual desemboca en el Lago Ranco, cumpliendo así la normativa ambiental vigente.

Por lo anterior se hace necesario modificar la actual PTAS, específicamente con la ampliación de alguna de sus obras (reactor biológico, sedimentador y cámara cloración), la construcción de una nueva cámara de distribución, la implementación de una unidad de deshidratado de respaldo y la reubicación de la sala de control. Sumado a lo anterior, se busca contar con la opción de destinar el biosólido generado por la planta a un uso benéfico como fertilizante natural en predios agrícolas.

Dicho proyecto se encuentra actualmente en evaluación reingresado el 19 de octubre del 2017.



CARTOGRAFIA 14 PROYECTOS DE IMPACTO AMBIENTAL  
 Fuente: SEIA. Elaboración propia

## 2.3. Caracterización bahía Puerto Las Rosas

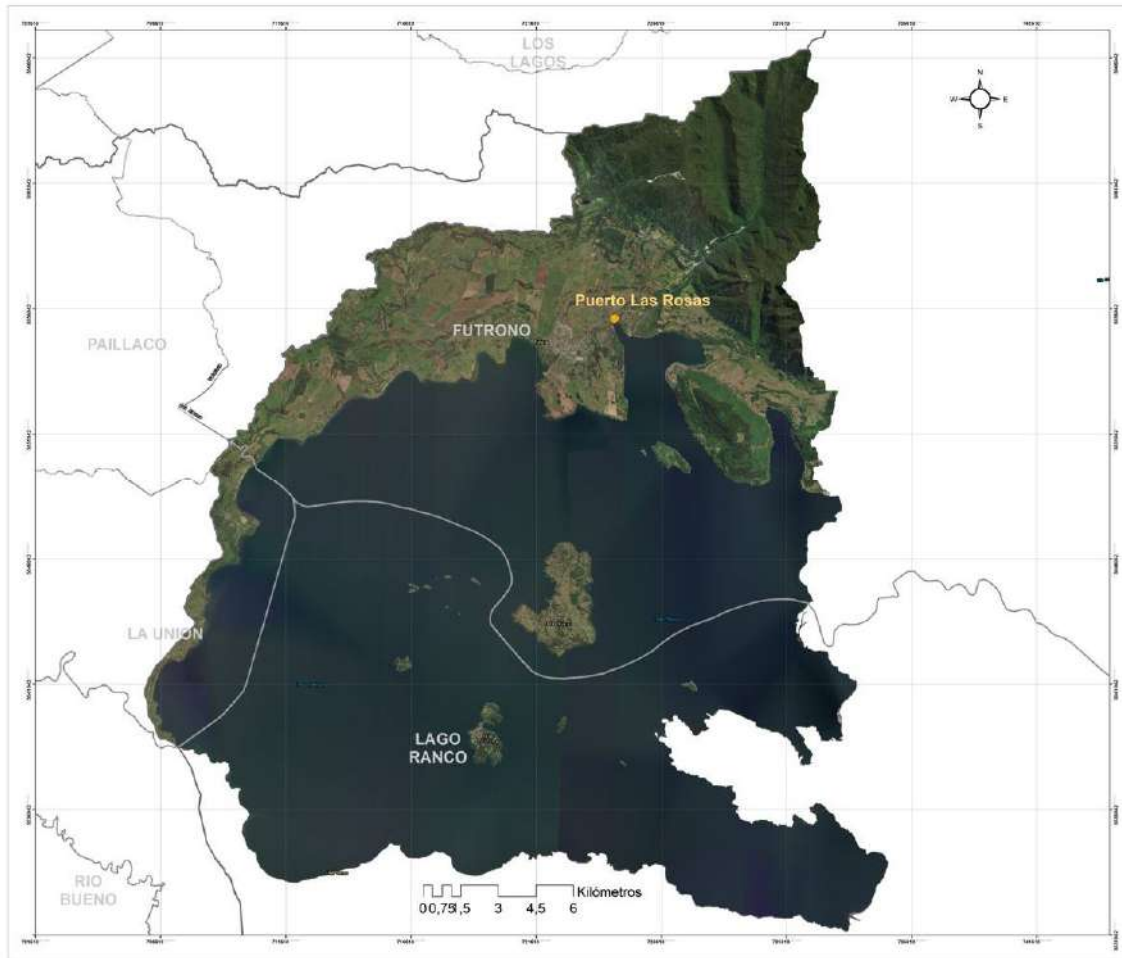
La bahía Puerto Las Rosas se encuentra en la comuna de Futrono, ubicada a 102 km de la ciudad de Valdivia, capital de la Región de Los Ríos, y corresponde a una de las cuatro comunas que componen la Provincia del Ranco. El topónimo Futrono, proviene de la voz mapuche Futronhué, que significa “*lugar de humos*”, la cual se presume, tiene su origen en la existencia de constantes humaredas provenientes de las familias indígenas que allí habitaban, otros textos indican que las humaredas dicen relación con las quemadas de terreno que realizaban los colonizadores para hacer sus plantaciones.

Durante el primer cuarto del siglo XX, la comunidad de Futrono se reducía a un escaso número de familias, entre las que se encontraban las más influyentes (Monsalve, Guarda y Rosales), las cuales eran propietarias de predios, donde se ejercían las principales actividades productivas de la zona. Bajo este contexto, comienza a tomar fuerza la idea de

convertir al poblado de Futrono en una comuna independiente.

La comuna de Futrono, se ubica, aproximadamente 72° de Longitud Oeste y a 40° de Latitud sur. Sus límites territoriales son: hacia el Norte: las comunas de Panguipulli y Los Lagos; hacia el Sur: la comuna de Lago Ranco; hacia el Este: la República Argentina; y hacia el Oeste: las comunas de Paillaco y La Unión. La superficie de la comuna es de 2.120,6 km<sup>2</sup>.

El Puerto Las Rosas se encuentra en la bahía natural encajonada en la ribera nororiente del Lago Ranco, a escasos minutos del centro urbano de la comuna de Futrono, con el mismo nombre, se puede acceder a través de la ruta T-55 que conecta gran parte del borde del lago, su ubicación geográfica corresponde a las coordenadas -40.121068 Lat. Sur y -72.363405, Long Oeste, en la microcuenca que será considerada como el área de estudio.



CARTOGRAFIA 15 ÁREA ESTUDIO SUBSUBCUENCA  
Fuente: Google Map Elaboración propia



### 2.3.1. Flora y fauna del lugar; aspectos relevantes

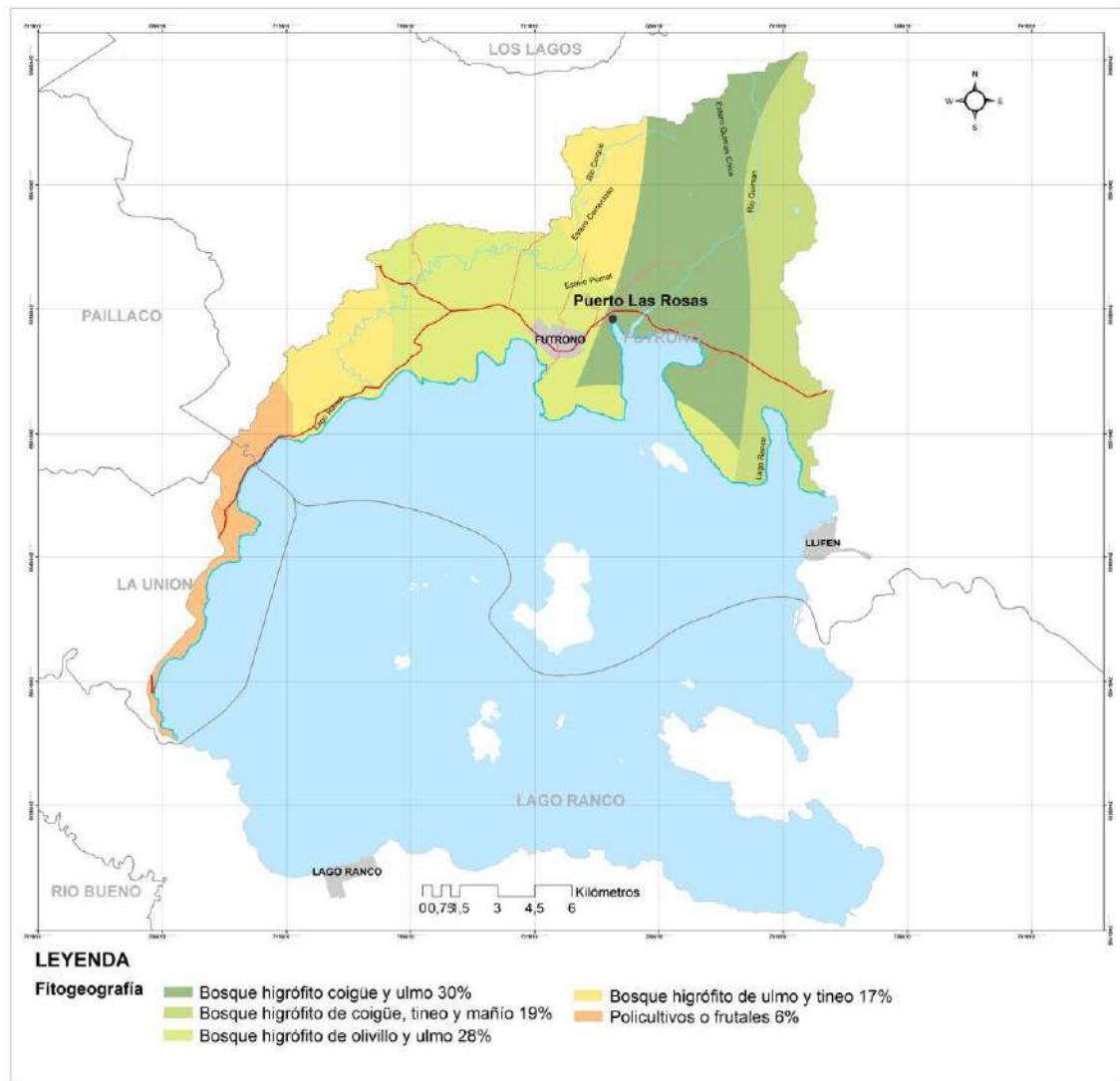
El territorio cuenta con tres áreas silvestres de flora y fauna que son protegidas por el estado. El primero es el *Parque Botánico Futronhue*, que según el “Plan de Turismo 2012” se ubica a orillas del Lago Ranco y muy cercano al centro de Futrono. Se destaca por su avifauna que está compuesta por *queltehues*, *tiuques* y *bandurrias*. Es un lugar ideal para realizar tranquilas caminatas, y disfrutar de la belleza del paisaje.

*La Reserva Nacional Mocho-Choshuenco* comentada anteriormente alberga bosque nativo y los volcanes Mocho y Choshuenco. Según La Corporación Nacional Forestal CONAF esta reserva tiene especial necesidad de conservación, por su frágil ecosistema susceptible de sufrir degradación, además de su importancia en la generación de servicios ambientales vinculados al bienestar de la comunidad, su contribución a la conservación y protección del recurso suelo y de aquellas especies amenazadas de flora y fauna silvestre, y la mantención y mejoramiento de la producción hídrica, como así también su purificación.

*La Reserva de la Biósfera Bosques Templados Lluviosos de los Andes Australes*, la cual se ubica

al Este de la comuna y se extiende por toda la *Cordillera de los Andes* de la *Región de Los Ríos* y parte de la *Región de Los Lagos*. La Corporación Nacional Forestal, sostiene que las reservas de biósfera corresponden a territorios que gozan de un reconocimiento internacional otorgado por la UNESCO y por tanto constituyen lugares excepcionales para la investigación, la observación a largo plazo, la capacitación, la educación y la sensibilización del público, permitiendo, al mismo tiempo, que las comunidades locales participen plenamente en la conservación y en el uso sostenible de los recursos. También constituyen lugares de demostración y polos de acción en el marco de las políticas de desarrollo regional y de ordenación del territorio.

Respecto de la vegetación de la microcuenca es posible establecer la presencia de variedades de bosque higrófilo los cuales son determinados por las asociaciones naturales y los factores climáticos, en este caso predominan especies nativas como coiges, olivillos, ulmos, tineos y maños.



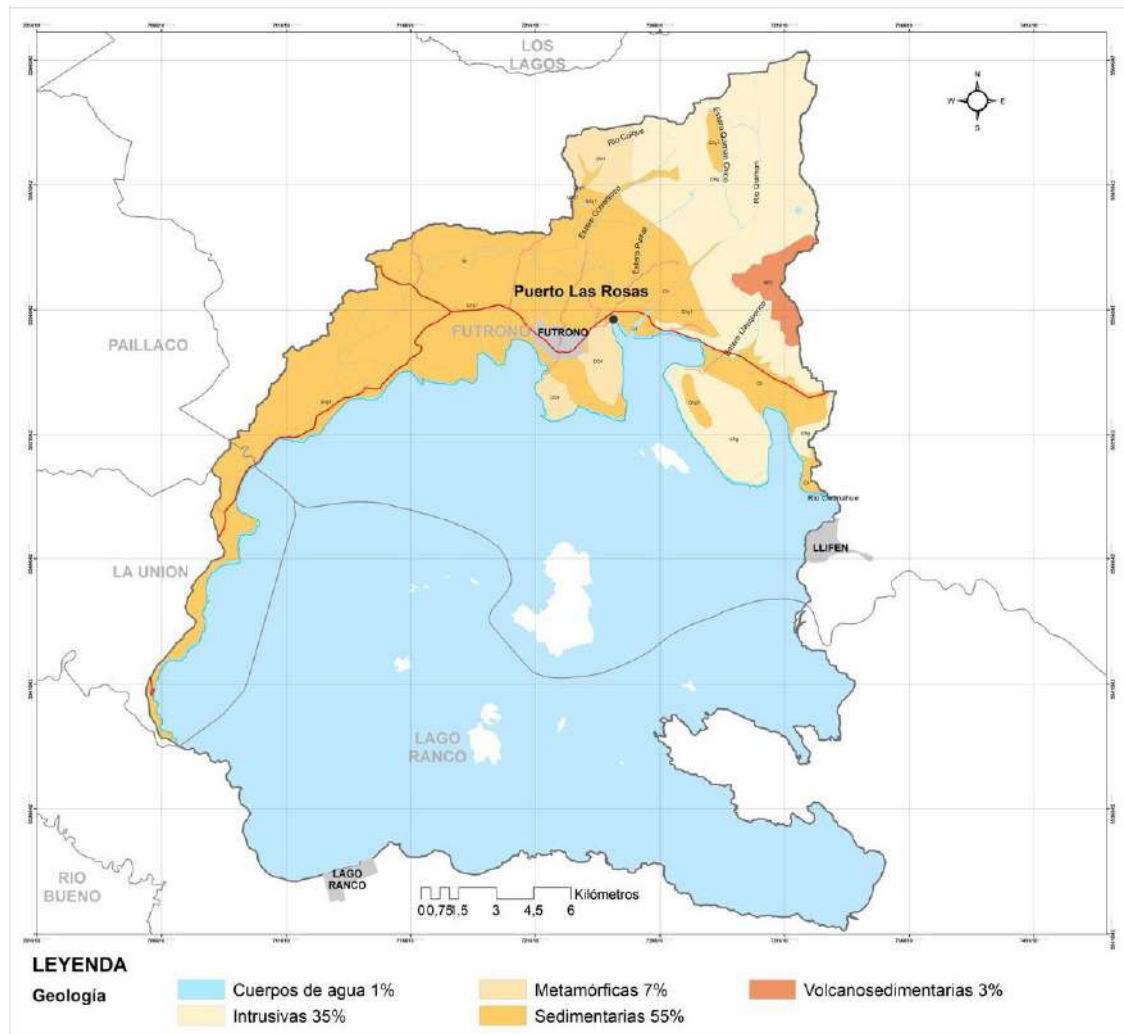
CARTOGRAFIA 16 FITOGEOGRAFÍA  
 Fuente: IGM 1983. Elaboración propia

## 2.3.2. Geología, geomorfología y series de suelo

### GEOLOGÍA

Las características donde se emplaza la bahía Puerto Las Rosas, corresponden en su mayor parte a secuencias sedimentarias, presentes en el 55% de la microcuenca, asociadas principalmente a cauces de ríos y el borde poniente del lago, por la dirección de vientos y escurrimiento. Las Rocas presentes corresponden a la tipología Q1g1, del tipo sedimentario originadas durante los periodos Pleistoceno-Holoceno, corresponden a depósitos morrénicos, fluvio-glaciales y glaciolacustres, diamictos de bloques y matriz de limo/arcilla, gravas, arenas y limos. Estos lóbulos morrénicos se ubican en el frente de los lagos proglaciales formando abanicos fluvio-glaciales frontales ovales en las riberas de lagos o cursos fluviales, asociados a las principales glaciaciones del pleistoceno donde son indiferenciados o relativos a las glaciaciones Llanquihue.

El sector de la Bahía Puerto Las Rosas comparte estructuras geológicas asociadas en un pequeño porcentaje a rocas metamórficas que presentes en el 6% de la microcuenca, se encuentran principalmente en las islas del centro del lago, al sur de la Pta. Coique. Estas rocas DC4: del tipo metamórfico, originadas durante los periodos del Devónico-Carbonífero son Metaareniscas, filitas y, en menor proporción, mármoles, cherts, metabasaltos y metaconglomerados; metaturbiditas con facies de 'mélange'. Finalmente, hacia el Este, ganando en altura y ya en los faldeos cordilleranos, predominan las rocas intrusivas que presentes en el 35% del territorio, se encuentran asociadas a las estructuras concernientes a la Cordillera de los Andes. Con rocas del tipo CPg, del tipo intrusiva del Carbonífero-Pérmico: Granitos, granodioritas, tonalitas y dioritas de hornblenda y biotita, localmente de muscovita.



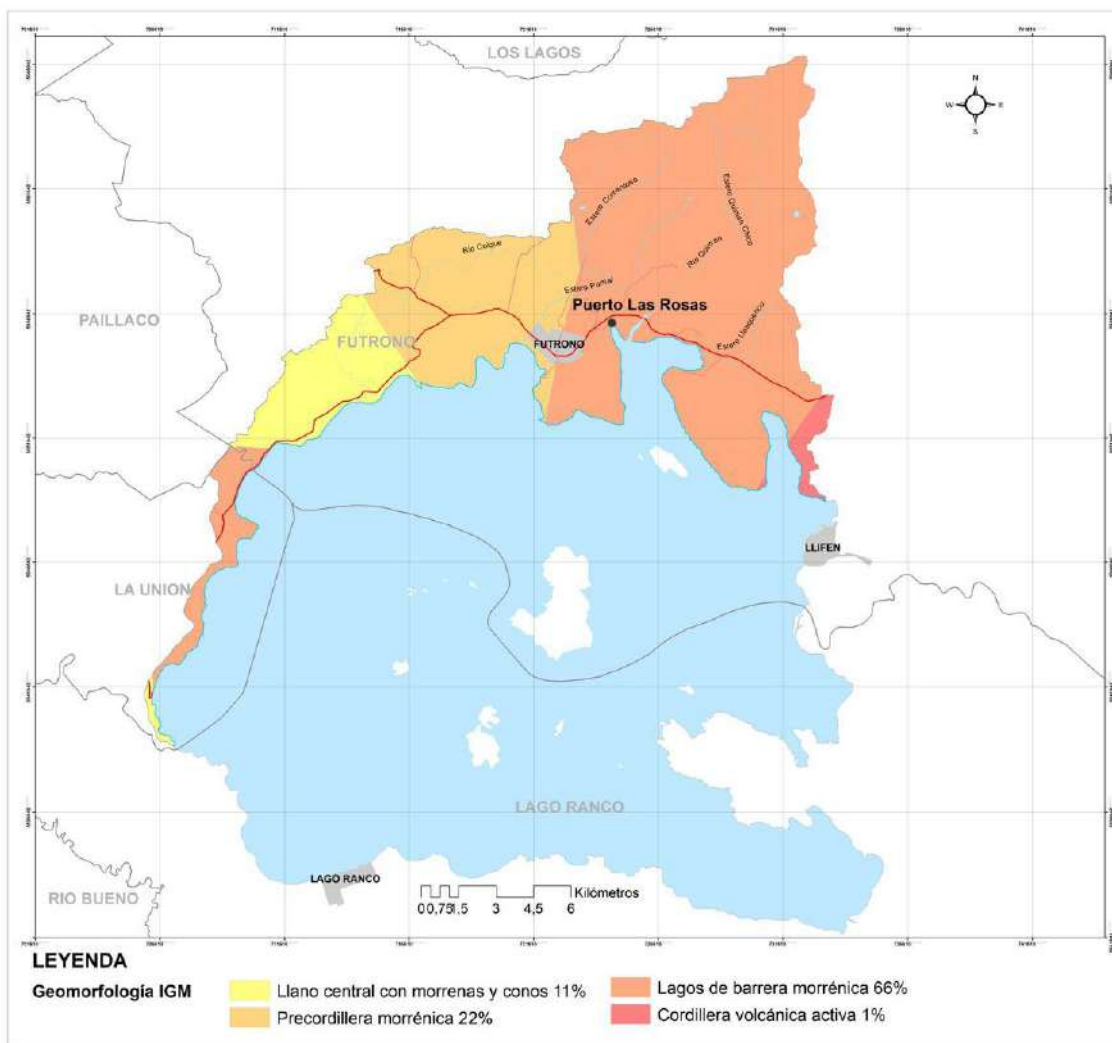
CARTOGRAFIA 17 GEOLOGÍA

Fuente: Sernageomin 2003. Elaboración Propia

## GEOMORFOLOGÍA

Las características geomorfológicas del territorio donde se emplaza la bahía Puerto Las Rosas corresponden principalmente (66%) a los lagos de barrera morrénica, depresión encadenadas con otras pequeñas microcuencas, a través de ríos emisarios, que trepan al interior de la Cordillera de los Andes y trasmontando hacia la vertiente oriental andina, en territorio

argentino. Cabe considerar que la localidad de Futrono se encuentra emplazada entre esta estructura y la precordillera morrénica, esta circunstancia determina la presencia de solevantamientos cordilleranos que afectan la vida agropecuaria y el crecimiento vegetal por la existencia de bloques - erráticos, afloramientos rocosos de textura escamosa.



CARTOGRAFIA 18 GEOMORFOLOGÍA  
Fuente: IGM 1983 Elaboración Propia

## SERIES DE SUELOS

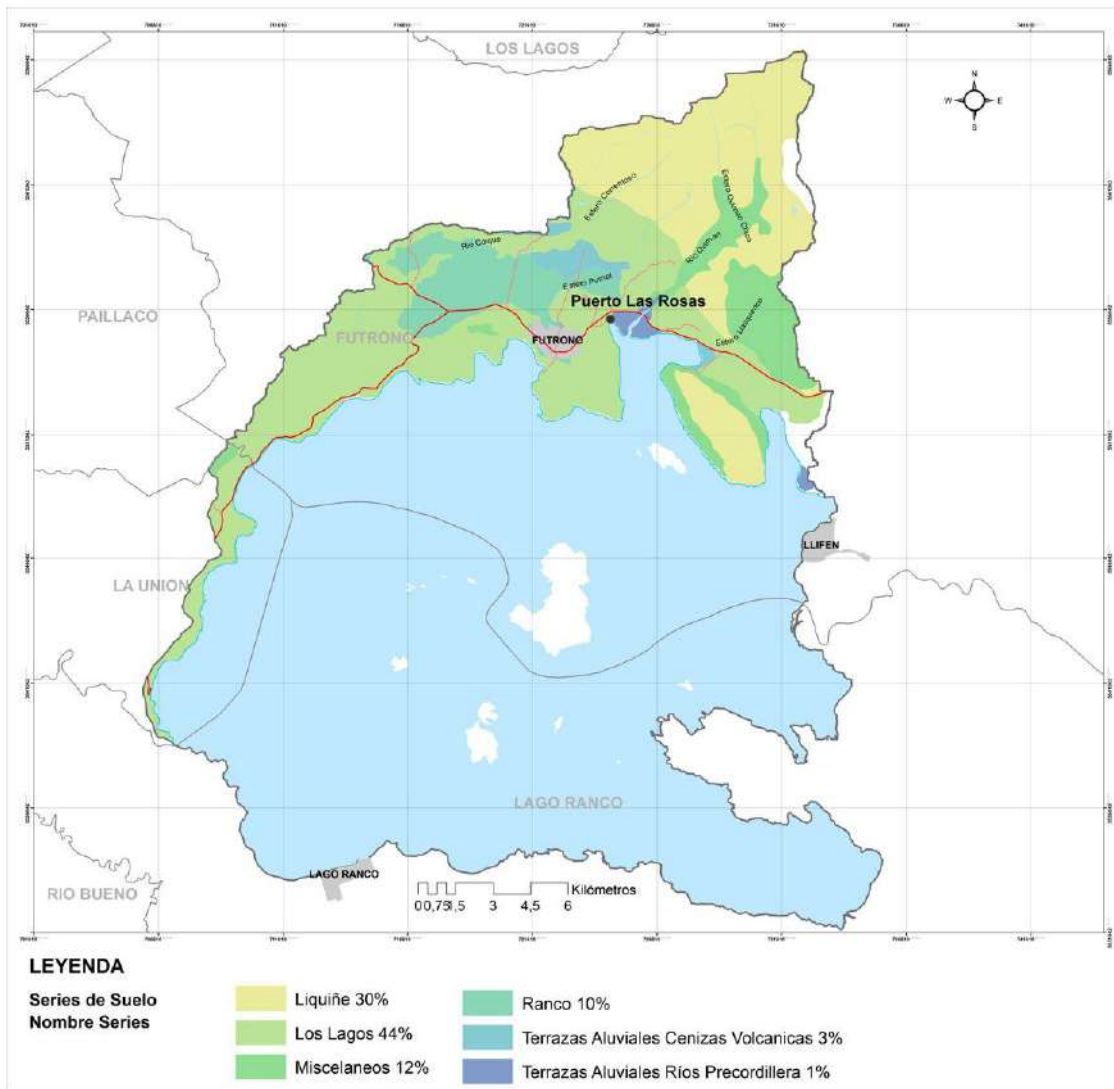
La bahía Puerto Las Rosas se encuentra emplazada en las terrazas aluviales conformadas por el río Quimán que desemboca en el Lago Ranco, proveniente de la precordillera. Cabe considerar que las series de suelo presentes en la microcuenca corresponden en su mayor parte a la serie Los Lagos (44,02%) ubicada en zonas planas y casi planas del llano Central y de la precordillera Morrénica, los cuales no presentan erosión donde se desarrolla una importante actividad agrícola-ganadera. Son suelos de profundidad entre 75 y 100 cm, de buen drenaje, con textura moderadamente fina y de pendientes que se manifiestan principalmente entre 20 y 30%.

La segunda serie mayormente presente es Liqueñe (30,23%) ubicado en los faldeos cordilleranos, los cuales no presentan erosión debido a la fuerte cobertura vegetal existente. Son suelos de una importante profundidad mayor a 100 cm, de buen drenaje, con textura moderadamente gruesa y de fuerte pendiente

en áreas empinadas, lo que como capacidad de uso permitiría la actividad forestal.

De menor peso que los anteriores, casi en una misma presencia, están los Misceláneos (11,63%) y la serie Ranco (10,42%). Los Misceláneos se manifiestan con tres variaciones, con niveles de erosión bajo y severo, en que su profundidad es heterogénea ya que en algunos casos supera los 100 cm y en otros oscila entre 25 y 50 cm, su drenaje es tanto pobre como bueno y excesivo y se observan en áreas de baja pendiente en sectores predominantemente planos o casi planos, pero su capacidad de uso se propone para forestal o ganadería.

De una presencia muy baja están las terrazas aluviales de cenizas volcánicas (2,64%) y las terrazas aluviales de ríos precordilleranos (1,05%). Estos corresponden a suelos de baja pendiente, textura media, sin erosión, con una profundidad de entre 50 y 100 cm, de drenaje moderado y bueno, propicios para el desarrollo de la actividad agrícola.



CARTOGRAFIA 19 SERIES DE SUELO  
 Fuente: CIREN 2003. Elaboración propia

### 2.3.3. Clima, hidrografía, cursos de agua y escorrentías

La característica climática principal del territorio de emplazamiento de Puerto Las Rosas corresponde al tipo Templado Cálido Lluvioso con influencia mediterránea y distribución estacional de las precipitaciones. Este tipo de clima genera el medio óptimo para la formación de bosque rodal enriquecido con el sotobosque de carácter nativo (Errázuriz, 1998). Este clima se caracteriza en la zona porque en el mes más seco se registran montos superiores a los 60 mm de precipitación. El monto de la precipitación anual fluctúa entre los 1.800 y 2.500 mm y la temperatura promedio anual varía entre los 9 y 18°C (Subiabre, 1975). En el caso particular de la ciudad de Futrono la temperatura media anual es de 11,9°C y la precipitación media anual aproximada es de 1.975 mm. El mes más seco es febrero, con 62 mm de precipitación, presentándose el mes de julio con las mayores precipitaciones con promedio de 310 mm.

En el sector cordillerano, en alturas superiores a los 1.000m influye el clima de montaña (G), que se desarrolla por sobre la cota de 500 msnm, con una precipitación anual que fluctúa entre los 2.500 y 3.000 mm y la temperatura promedio anual es de 6° a 9° C (Subiabre y Rojas, 1994).

La pluviometría en torno al Lago Ranco es estacional, lo que indica que el equilibrio hídrico de cada microcuenca que drena en el lago podría alterarse tanto en invierno como en estaciones estivales. En el área más inmediata al poblado de Futrono drenan pocos cauces, por existir baja altimetría. Sin embargo, los terrenos de este sector presentan un nivel freático saturado durante diez meses del año (INIA 1989), situación que propende al riesgo de inundaciones durante los meses más lluviosos (mayo, junio, julio), que representan entre el 15% y el 17% del total anual de precipitaciones, respectivamente (Huechan, 1997).

Respecto de los vientos: en el período de invierno, hacia el mes de abril predomina el viento Norte y en el período estival predomina el viento Sur (IREN, 1978). Los vientos del Norte influirían en los procesos de soliflucción durante otoño e invierno. Por el contrario, en el período estival la tendencia es que, vientos frescos del Sur, influidos por la entalpía del aire lacustre estimulen la pluviosidad en las vertientes situadas al sur del Lago Ranco. Estas reciben además vientos provenientes de la Cordillera Nevada, debido a su importancia orográfica. Es bastante conocido entre los habitantes del sector la existencia del viento llamado Puihua, o viento de la montaña, que ocasiona tempestades en invierno y seca el aire en verano, por efecto de la influencia del lago en los cambios de presión en las masas nubosas (Huechan, 1997).

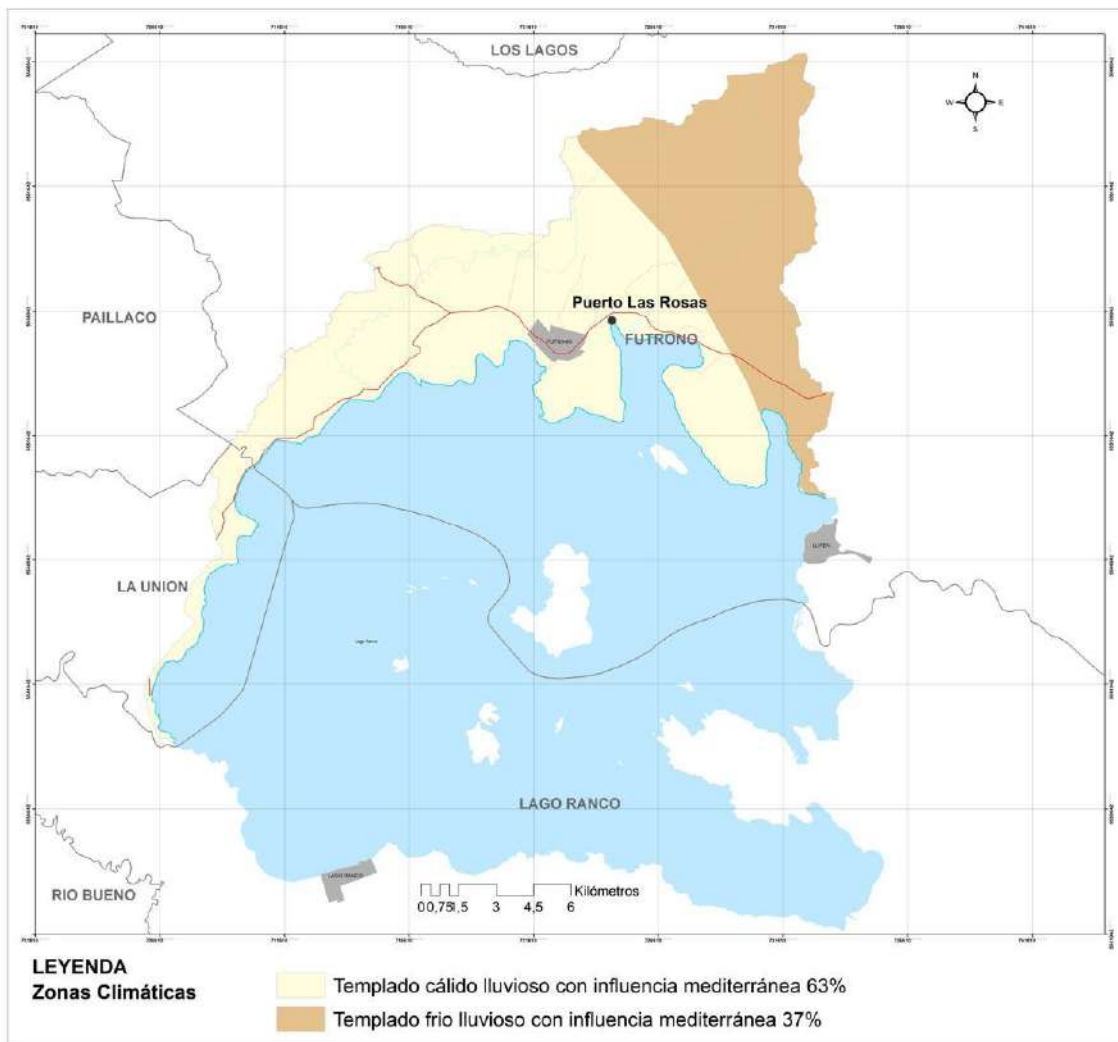
En el territorio se encuentran los siguientes cursos de agua: el río Quimán que posee una superficie equivalente a 4.108,9 ha, y se encuentra ubicado en la parte norte de la cuenca, en el cordón montañoso de la formación Futrono. Dentro de sus características principales se encuentra que la subcuenca presenta una forma oblonga, alta densidad de drenaje y una curva hipsométrica convexa con un descenso rápido de las alturas desde los 900 msnm en un 15% de superficie.

El río Coique presenta una superficie de 9.965ha, emplazado en la parte oeste de la Cuenca del Lago Ranco. La subcuenca del río Coique presenta una forma oblonga, alta densidad de drenaje y una curva hipsométrica cóncava lo cual indica un fuerte arrastre de material de los sectores más altos de la cuenca y deposición en los sectores más bajos. Este sector ocupa un 80% de la superficie.



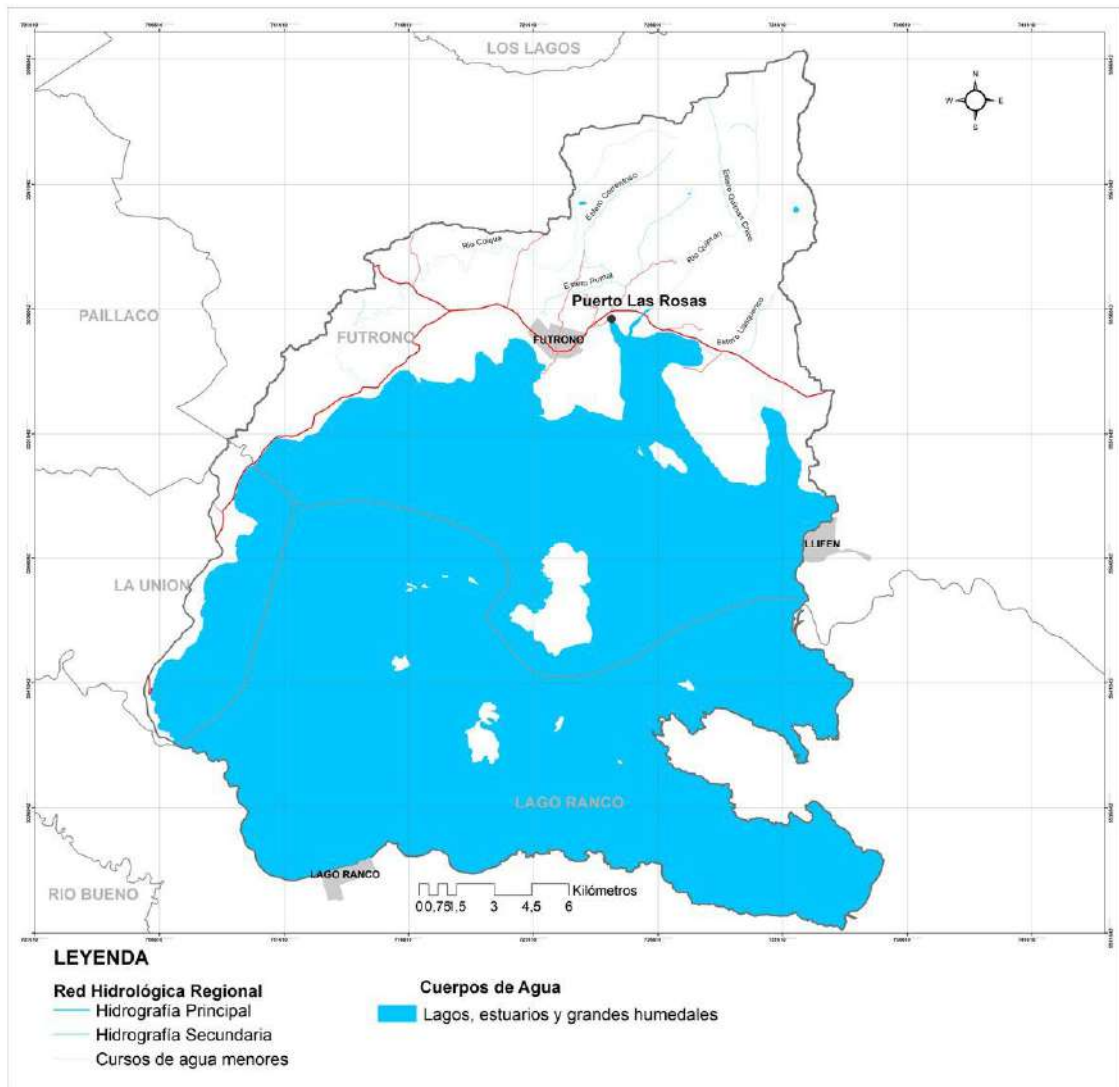
El Lago Ranco posee una superficie cercana a los 410 km<sup>2</sup>, a cota 70 msnm. En su parte oriental se encuentra rodeado de altas montañas y su espejo de agua es interrumpido por varias islas, de las cuales la Huapi es la más importante. Mientras su costa sur y poniente es bastante regular, el sector oriental es accidentado y en este destacan varias penínsulas, senos y golfos.

Se describe como parte de los lagos Oligotróficos del bosque templado húmedo del sur de Chile y como parte de los lagos araucanos, entre los cuales también se encuentran los lagos Villarrica, Riñihue, Calafquén, Panguipulli, Rupanco, Puyehue, Llanquihue y Todos Los Santos, entre otros.



CARTOGRAFIA 20 CLIMA

Fuente: Dirección Meteorológica de Chile 2014. Elaboración propia.



CARTOGRAFIA 21 HIDROGRAFÍA

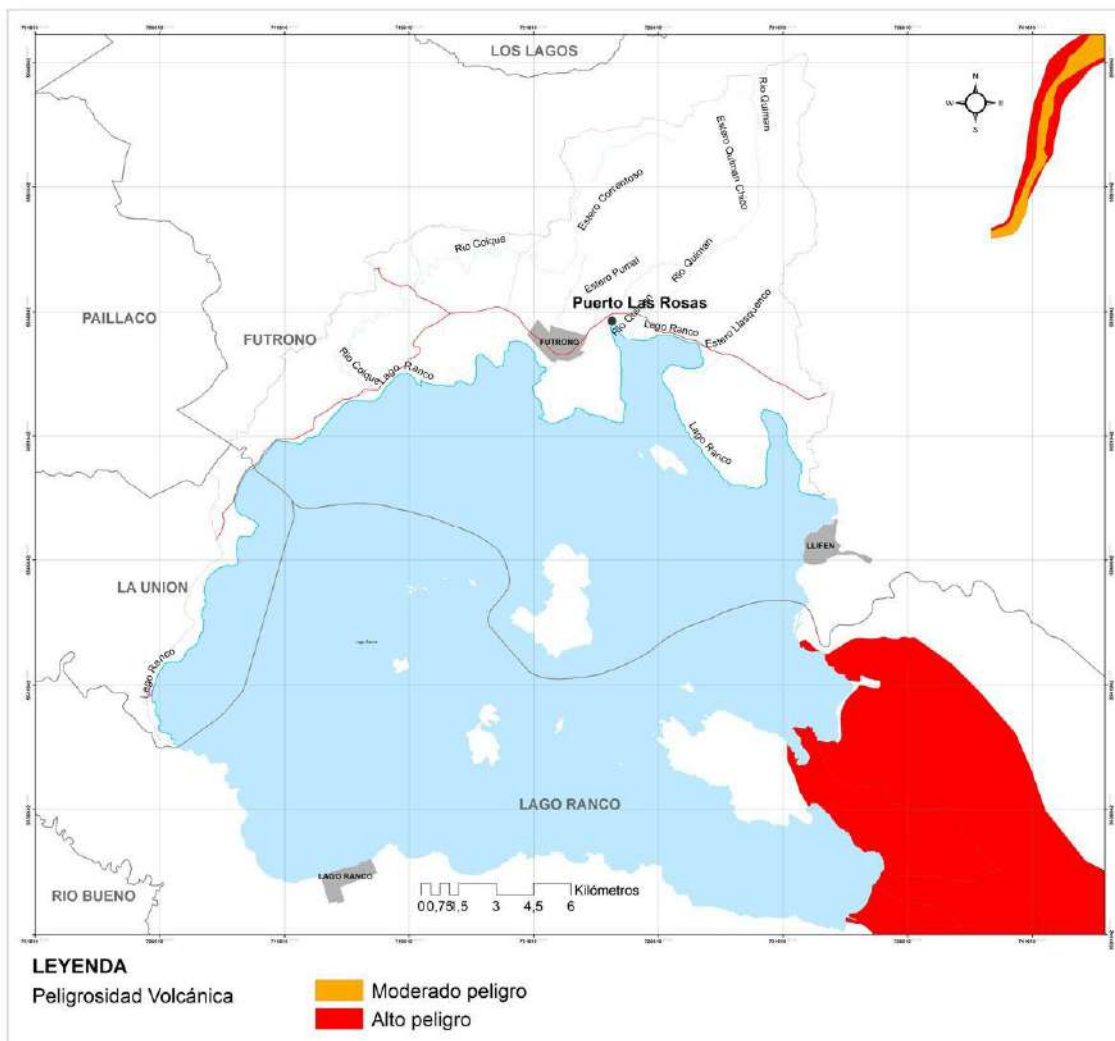
Fuente: IGM 1983, DGA 2015. Elaboración propia

## 2.3.4. Riesgos naturales

### RIESGOS VOLCÁNICOS

Los riesgos volcánicos en Puerto Las Rosas se pueden establecer como de muy bajo rango, a pesar de la presencia de los macizos volcánicos del volcán Choshuenco y el volcán Puyehue. Las modelaciones indican que las coladas de material escurrirían por los cauces de agua para

desembocar en las aguas del lago, para el caso del volcán Puyehue. No así con las coladas del volcán Choshuenco cuya evidencia geológica indica que las coladas nunca han alcanzado los ahora sectores en estudio.



CARTOGRAFIA 22 RIESGOS VOLCÁNICOS

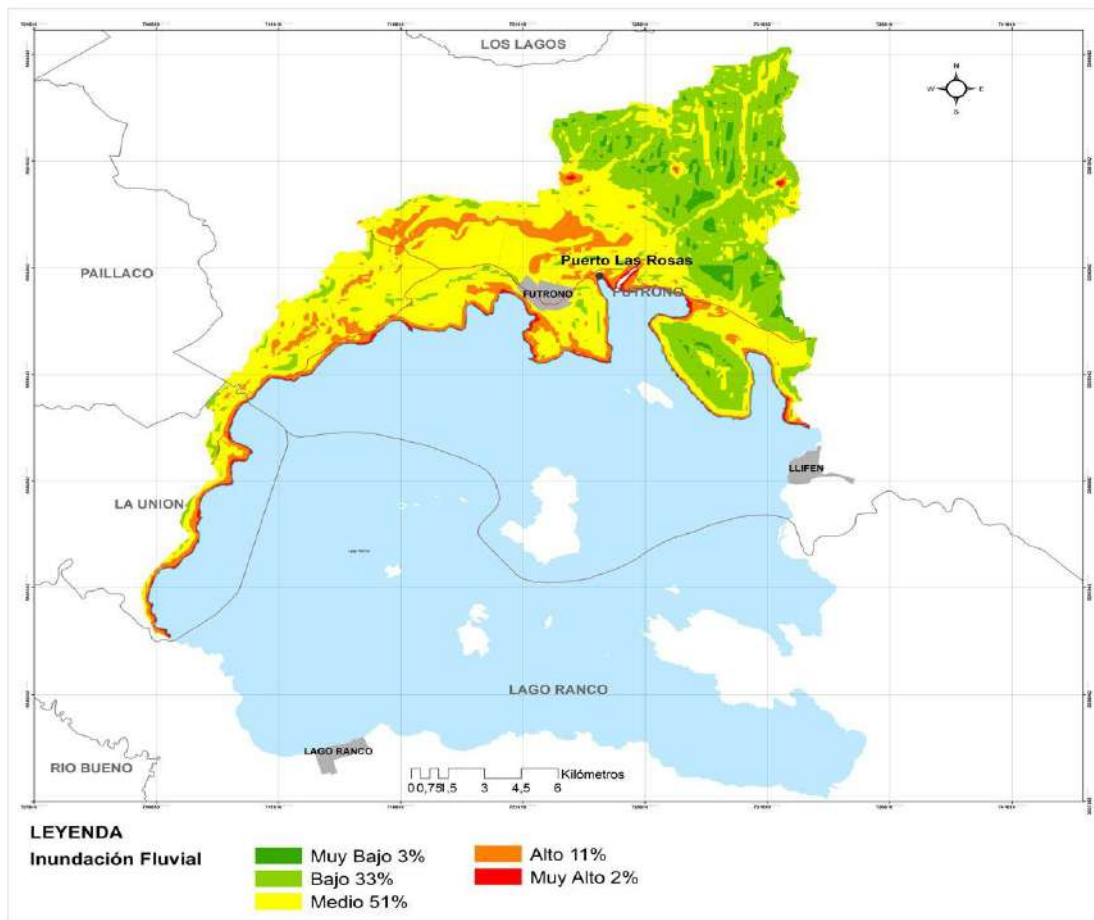
Fuente: Sernageomin 2003

## RIESGOS DE INUNDACIÓN

El riesgo de inundación en Puerto Las Rosas solo se presenta en los bordes del lago producto de las posibles precipitaciones o incrementos de la escorrentía en los cauces de río; sin embargo, los emplazamientos antrópicos han previsto históricamente estas posibilidades ubicándose alejados prudentemente de los márgenes históricos de este tipo de fenómenos. En este sentido, el peligro asociado entre el riesgo y la presencia humana considera la posibilidad de inundación de acuerdo al modelo creado en la ribera del Lago Ranco y el cauce del río Quimán.

Los bajos niveles, sobre un 35% de la superficie, se manifiestan en las zonas correspondientes a formas escarpadas, inclinadas y onduladas, de

preferencia en la unidad geomorfológica de lagos de barrera morrénica. Estas cubren una gran parte en el sector noreste de la microcuenca. La presencia de riesgos altos y muy altos, inferior a un 15% de la superficie, se manifiestan en el llano central con morrenas y conos y en la precordillera morrénica, donde las formas particulares predominantes son planos o casi planos, moderadamente y ligeramente onduladas específicamente en los espacios borde de la ribera norte del Lago Ranco y en la desembocadura de uno de los afluentes de la microcuenca, el río Quimán. En particular, en el área comprendida entre Futrono y Puerto Las Rosas interactúan los riesgos altos y medios, predominando estos últimos.



CARTOGRAFIA 23 RIESGOS DE INUNDACIÓN

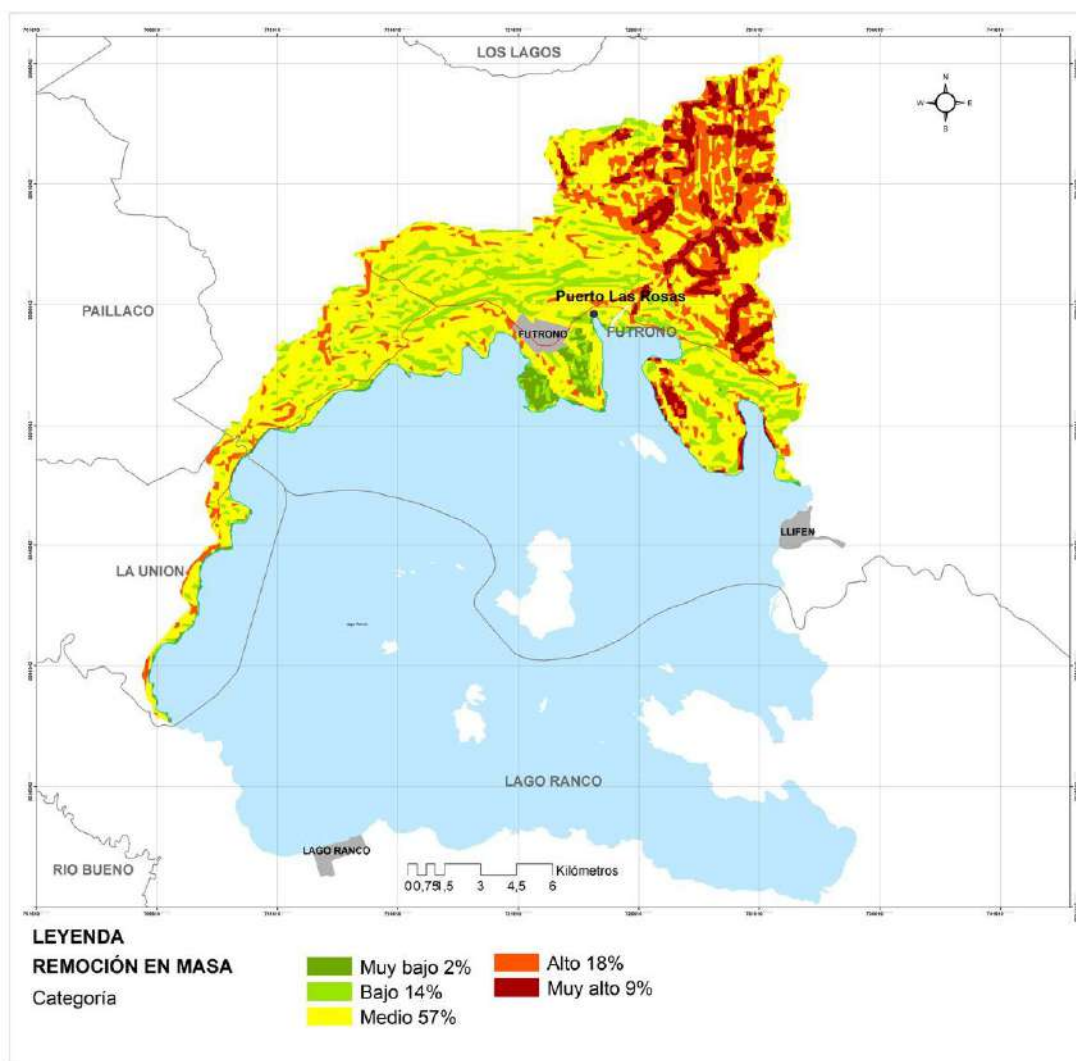
Fuente: IDE Los Ríos. Elaboración propia

## RIESGOS DE REMOCIÓN EN MASA

Al contrario de los riesgos de inundación los más altos niveles de riesgos de remoción (27%) se localizan en las zonas correspondientes a formas escarpadas, inclinadas y onduladas, de preferencia en la unidad geomorfológica de lagos de barrera morrénica. Estas cubren una gran área en el sector noreste de la microcuenca.

La presencia de riesgos bajos y muy bajos, sobre un 15% de la superficie, se manifiestan en el

llano central con morrenas y conos y en la precordillera morrénica, donde las formas particulares predominantes son plano o casi planos, moderada y ligeramente onduladas. Específicamente en los espacios borderos de la ribera norte del Lago Ranco y en la desembocadura de uno de los afluentes de la microcuenca, el río Quimán.



CARTOGRAFIA 24 RIESGOS DE REMOCIÓN

Fuente: IDE Los Ríos. Elaboración propia

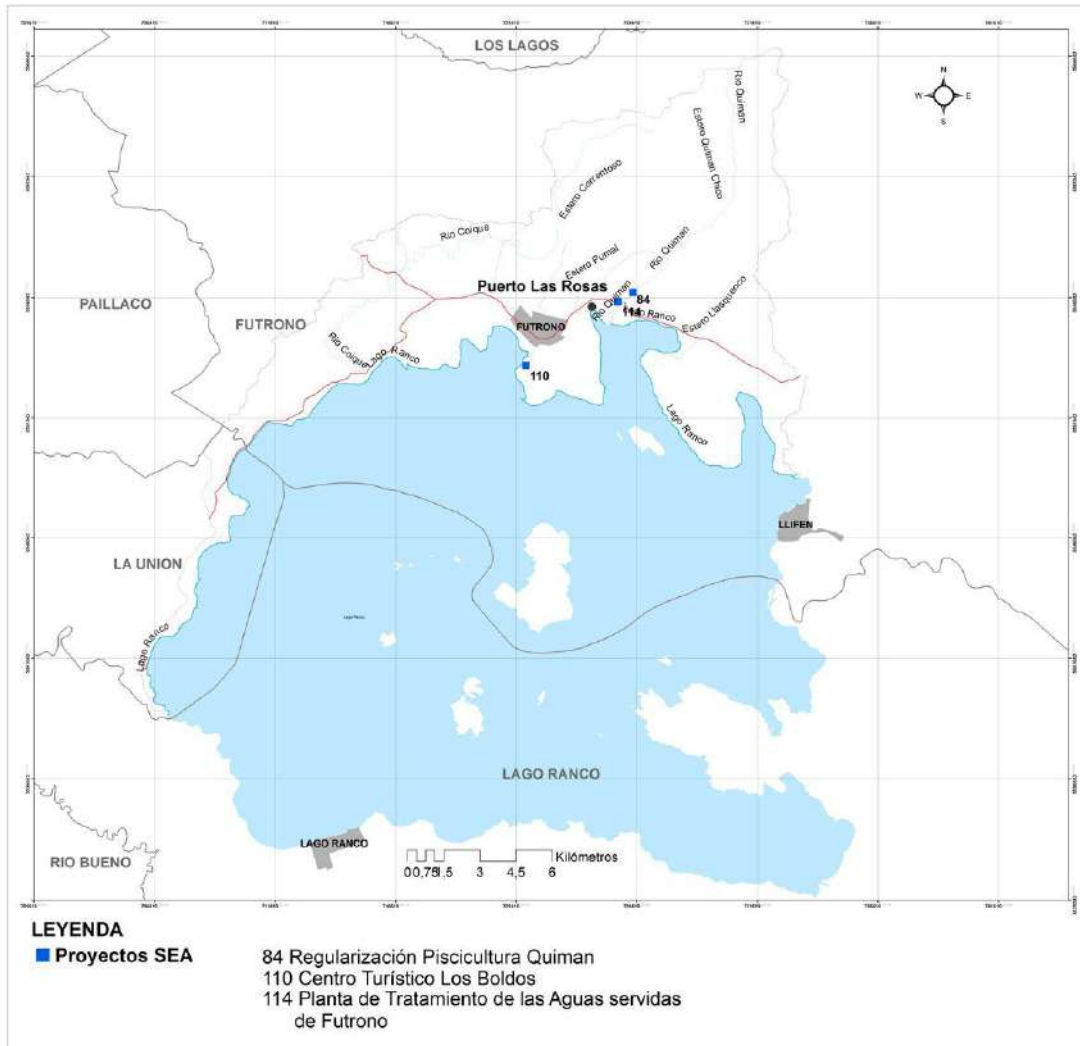
## RIESGOS ANTRÓPICOS

En el área específica se evidencian tres intervenciones con impactos relevantes, detallados anteriormente en los riesgos antrópicos de la subcuenca Afluentes Lago Ranco. Sin embargo, en específico para la microcuenca se presenta una síntesis de dichos proyectos y sus implicancias en el espacio geográfico.

El primero corresponde a la ampliación de la Planta de Tratamiento de Aguas Servidas de la comuna de Futrono, que implica ocupar más espacio del entorno donde se encuentra

originalmente, rodeado de especies arbóreas. El segundo, que implica el uso de aguas del río Quimán, corresponde a otra ampliación de faenas, en específico una Piscicultura con los efectos medioambientales ya presentados anteriormente.

Por último, en el borde del Lago Ranco, la existencia de un complejo turístico privado que por naturaleza se va ampliando ocupando la ribera del lago perdiéndose el valor escénico de su cuenca visual.



CARTOGRAFIA 25 RIESGOS ANTRÓPICOS

Fuente: SEIA Los Ríos. Elaboración propia

## 2.4. Síntesis medioambiental; desafíos presentes y futuros

### 2.4.1. Cuenca Lago Ranco

La subcuenca del Lago Ranco (429,9 km<sup>2</sup>) posee más de 350 mil ha en su espacio interactúan tres tipos de climas, dos con características templadas, uno frío en dirección Este y uno cálido en el área Norte del lago, lo que sumado a las características latitudinales favorecen la diversidad biológica y la belleza paisajística otorgada por el desarrollo de la flora en un contexto formado principalmente por la actividad volcánica. Es la belleza paisajística el principal activo de la zona, cuyos atractivos ofrecen a las localidades circundantes enormes potencialidades de desarrollo.

La principal estructura de la subcuenca corresponde al Lago Ranco, el cual otorga el nombre a la subcuenca, este lago posee una superficie de 42.300 ha líquidas y se encuentra a 70 msnm. Con un camino que rodea gran parte de su ribera, en la cual se han establecido distintos poblados, como Futrono y Llifén que ofrecen servicios de alojamiento, gastronomía, comunicaciones y todo lo que el turista necesita y sirven de plataforma para acceder a los paisajes naturales de la subcuenca: compuestos por ríos, saltos, cascadas y vegetación autóctona, además de las vertiginosas aguas de los ríos Caunahue, Calcurrupe que interactúan en un sistema con una serie de lagos que se encumbran en la cordillera, tales como el lago Maihue y la Laguna Verde.

La belleza de estos parajes y su vínculo con actividades recreacionales es resguardada por la existencia de dos Áreas Protegidas, correspondientes a un Parque Nacional y una Reserva Nacional y doce Iniciativas de Conservación Privadas. Estas han permitido un fuerte incremento de la actividad turística, destacando la Reserva Biológica Huilo Huilo

(ICP), la Reserva Nacional Mocho Choshuenco y el Parque Nacional Puyehue. Las otras son de menor envergadura y de carácter privado (ICP). Este desarrollo de la actividad proyecta un incremento tanto en participación laboral, como de ingresos a las arcas comunales de Futrono. Todo esto que favorece el desarrollo de la actividad turística y su enorme cantidad de externalidades asociadas, proyectando incrementos en la participación laboral como en los ingresos públicos.

Son las playas del lago un escenario dominado por ríos, lagos y volcanes, cientos de especies nativas e introducidas de flora y fauna, posibles de recorrer a pie, caballo o en vehículo, ya que el espacio de la cuenca se desenvuelve en un área que territorialmente presenta formas topográficas predominantemente planas o ligeramente onduladas.

La otra estructura predominante dentro de la subcuenca es la Cordillera de los Andes construida por la actividad volcánica, sus características altitudinales favorecen la presencia de un clima de tipo frío conocido como tundra de altura que se presenta en las zonas más altas y cumbres de la zona precordillerana y cordillerana. Es en esta área donde se manifiestan los más altos niveles de riesgos de remoción en masa debido a las características morfológicas y la disminuida presencia vegetal.

Desde el punto de vista de sus potencialidades, vinculado con los aspectos mencionados, se observa una pequeña capacidad de carga de la actividad agrícola, en la zona norte de Futrono, que interactúa con una actividad ganadera. Importante presencia dice relación con la actividad silvícola que viene ocupando espacios

naturales, aunque en la zona norte y este, de mayor altura, se manifiesta fuertemente el bosque nativo higrófito de coigüe, ñirre, mañío y

tineo cuyo manejo a largo plazo puede favorecer el desarrollo económico por el tipo de fibra que entrega de mayor valor comercial.

## 2.4.2. Bahía Puerto Las Rosas

La bahía Puerto Las Rosas se encuentra ubicada a 4 km de la localidad de Futrono en la comuna del mismo nombre, en la ribera norte del Lago Ranco, su emplazamiento se estructura cercano a rutas comunicantes con importantes centros turísticos debido a la belleza paisajista del lugar que le circunda. Su emplazamiento geológico sobre rocas sedimentarias permite establecer que éstas tienen baja fisuración y porosidad, con un comportamiento que determina baja solubilidad y erosión hídrica de alto potencial edáfico, constituido por el material de arrastre de glaciares y ríos.

Cabe considerar que Puerto Las Rosas, por su localización geográfica, no presenta riesgos naturales de consideración pero potencialmente expuesta a que la intervención antrópica sobrepase los niveles de carga del

sector, afectando sus potencialidades turísticas, asimismo correctamente conectada permite ubicarla dentro de los circuitos nacionales e internacionales de turismo recién mencionado.

Sin embargo, es importante considerar que existe presencia de ocupación en zonas de alto riesgo de inundación, específicamente en toda el área correspondiente a la terraza aluvial del río Quimán, de alta intervención asociado a la actividad turística. Debido a lo anterior se hace necesario un plan de manejo del área principalmente asociado a la vegetación nativa desarrollada en toda la terraza a partir del sector río arriba de la Planta de Tratamiento de Aguas Servidas de la comuna.



## CAPÍTULO 3

# ANÁLISIS MARCO NORMATIVO E INDICATIVO [INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL]

*Luego de haber identificado la mayor concentración de proyectos estratégicos, que dieron pábulo y argumento a la identificación de los Planes Maestros Preferentes, que potencien la red náutica regional y consoliden los nodos de servicios y su relación con su territorio. Estos se sometieron a una evaluación técnica que conjugó variables náuticas y geo-territoriales relevantes, en relación con la idea de territorio náutico que se busca levantar, fue así que la Bahía de Puerto las Rosas en la localidad de Futrono, fue la que obtuvo mayor puntaje, tanto en los criterios técnicos como geo-territoriales, dado que este es uno de los pocos que tienen una relevancia local y regional alta, como un polo de consolidación de actividades náuticas nuevas y existentes para la comuna y la Cuenca del Lago Ranco, tanto educacionales como recreativas.*

*Puerto Las Rosas es relevada aquí debido a 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 de remo.*

*Para Puerto Las Rosas se presentan 5 potenciales proyectos, como base para el análisis, 4 de la línea de desarrollo deportiva y uno en la 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 diferentes etapas de aprendizaje en lo náutico, contando con lo básico como la enseñanza de natación (Parque Náutico Futrono) y el equipamiento de fomento al desarrollo deportivo náutico (Polideportivo Náutico Futrono) aprovechando las buenas condiciones que la bahía de Puerto Las Rosas posibilitan.*

*Además, el lugar acogería un proyecto de índole turístico, 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 buscaría fomentar el uso de embarcaciones.*

*Para ello se realiza un barrido de aspectos tanto técnicos como de planificación, recabados en Planes de Desarrollo y Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, con el objetivo de acotar y/o respaldar las variables ya consideradas o las necesarias para la materialización tanto discursiva como arquitectónica de las intenciones planteadas para el Plan Maestro del área preferencial de Puerto Las Rosas.*

### 3.1 Agenda Local 21. Programa Eco-Región. Implementación planificación territorial 2008

El Programa Eco-Región Agenda Local 21, es una institución de la sociedad civil, que trabaja desde el año 2003 en la ex Provincia de Valdivia y en la Región de Los Lagos, implementando procesos de Planificación Territorial Sustentable, bajo la metodología de la Agenda Local 21, para con esto consolidar la Estrategia de Desarrollo Regional para la Región de Los Ríos y cuyos resultados estuvieron disponibles el año 2008.

En el marco de la consultoría contratada por la Subsecretaría de Desarrollo Regional, denominada “Implementación de procesos de planificación territorial participativa para la Nueva Región de Los Ríos”, se desprendió la Línea Base Regional, para la entonces naciente Región de Los Ríos. Este estudio dio cuenta de diversos ámbitos para el desarrollo de este territorio: socio-económico, capital social, patrimonio cultural, recursos silvoagropecuarios, pesqueros, hídricos, biodiversidad y turismo. Mediante un trabajo de planificación territorial participativa, cuyos principales productos fueron: diagnósticos comunales; diagnóstico regional y planes de acción comunal y regional, para orientar la futura inversión pública.

Esta iniciativa se enmarca en el enfoque y metodología de la Agenda Local 21, la cual, en términos generales, es una estrategia global para el desarrollo sustentable, que establece objetivos para enfrentar los aspectos sociales, culturales, económicos y ambientales del mundo del siglo 21, con objetivos concretos a nivel local, donde mediante esta experiencia, la Región de Los Ríos fue la primera región del país en contar con un proceso de Agenda Local 21.

Este trabajo presentó elementos distintivos en relación a los procesos tradicionales de planificación regional en el país, ya que considera: el levantamiento de información técnica y cualitativa desde los territorios; abordando una multiplicidad de temáticas, en pos de una mirada integrada del desarrollo regional; enmarcado en un enfoque de sustentabilidad y considerando de manera relevante la participación ciudadana.

Es así que, de los diagnósticos realizados en pos de generar planes de acción para orientar la futura inversión pública, se abordará el “Plan de Acción para la Planificación Territorial” que incide directamente en los objetivos del presente proyecto, donde específicamente para el caso de Futrono dio como resultado un Plan de Acción en 4 Líneas Estratégicas:

- Desarrollo Eje Económico
- Desarrollo Eje Silvoagropecuario
- Desarrollo Eje Recursos Hídricos
- Desarrollo Eje Socio-Cultural.

Por lo que en función del desarrollo de la propuesta arquitectónica y urbana para el “Proyecto Estratégico del Área Preferencial de Puerto Las Rosas”, se discutirá en torno a las Líneas, del Plan de Acción para la Planificación Territorial de los Ejes, Económico, Recursos Hídricos y Sociocultural, con el objetivo de rescatar antecedentes relevantes para el progreso de este proyecto puntual, en el cual se excluye el Eje Silvoagropecuario debido a que este no contempla un enfoque industrial.

Para ello, primeramente se presentará una síntesis del diagnóstico realizado en el proceso de Agenda Local 21 a los instrumentos de planificación existentes en la Región de Los Ríos

y la metodología con la que se desarrollaron los Planes de Acción posteriores para ahondar en

las Líneas Estratégicas propuestas para la comuna de Futrono.

## DE LA PLANIFICACIÓN PARA EL DESARROLLO TERRITORIAL

En el marco del Programa, Eco-Región Local 21, se catastraron en la región variados instrumentos de planificación; sin embargo, el nivel de los instrumentos y la variedad de ellos es muy heterogénea a nivel comunal. A continuación se muestra un cuadro resumen con los instrumentos de planificación existentes por comuna.

COMUNA	PLADECO <sup>1</sup>	PLAN REGULADOR	P. TURISMO	POT	PEM	P.DEL	P. AGUAS LLUVIAS	P. BICENT.	P. PESCA	E.D.T
Valdivia	0	X	X	X	X	X	X	X		
Corral	X	X				X			X	
Futrono	X	X		X						X
La Unión	0	X	X							
Lago Ranco	X	X	X	X		X				X
Lanco	0	X								
Los Lagos	0	X								
Máfil	X	X								
Mariquina	X	X								
Paillaco	0	X								X
Panguipulli	X	X	X					X		X
Río Bueno	X	X	X	X						

TABLA 1 INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN A NIVEL COMUNAL<sup>3</sup>

Fuente: Elaboración propia

Del cuadro resalta el liderazgo de la comuna de Valdivia, ya que cuenta con múltiples instrumentos que permitirían orientar la inversión y el desarrollo territorial de la comuna, tanto en su ámbito urbano como rural. Con un fuerte énfasis en la planificación de

infraestructura estratégica de nivel comunal y regional.

Además, se puede apreciar del cuadro anterior, que las comunas poseen variados niveles de planificación. Comunas como Valdivia, Lago Ranco y Panguipulli, poseen múltiples instrumentos que les permite abordar al territorio casi en su totalidad, versus comunas como Paillaco que carece de instrumentos orientadores respecto de la inversión y desarrollo territorial. El resto de las comunas, como es el caso de Futrono, se encuentran en la transición hacia una disponibilidad mayor de instrumentos de planificación.

Sin embargo, del cuadro anterior se puede ver la brecha existente a nivel comunal y regional respecto de la planificación del territorio. Partiendo de los instrumentos básicos para la gestión local, como son el PLADECO. Sólo siete de las doce comunas poseen instrumentos vigentes, los cuales además son escasamente utilizados para la gestión e inversión comunal, además de carecer de evaluación, seguimiento y coherencia respecto de la inversión comunal y respecto de los lineamientos de nivel provincial, regional y nacional (Mideplan, 2002).

Otro tema relevante es la carencia de instrumentos estratégicos para la planificación territorial, como son planes de ordenamiento de las cuencas y subcuencas de la región, borde lacustre, borde marino y bordes de río. En este sentido, se ha avanzado solo con instrumentos parciales como son el POT de la comuna de Valdivia y de la cuenca del Ranco, instrumentos que en sí mismos son limitados considerando que son sólo orientadores y no normativos.

<sup>3</sup> PLADECO: Plan de desarrollo comunal (comunidades con "0" corresponde a aquellas con Pladecos en proceso de actualización);

POT: Plan de ordenamiento territorial;

PEM: Plan Estratégico Municipal;

P.DEL: Plan de Desarrollo Económico Local;

EDT: Estrategia de Desarrollo Territorial (MINAGRI).

Fuente: Programa Eco-Región Agenda Local 21

Además, es posible apreciar una falta de planes estratégicos, en el ámbito del desarrollo económico local, ya que existen solo dos comunas que cuentan con instrumentos que orienten este ámbito (Valdivia y Lago Ranco). El resto, a pesar de tener unidades vinculadas directa o indirectamente con el fomento productivo (Prodesal, OMDEL, OMIL, entre otros), carecen de este tipo de instrumentos.

Es posible constatar, además, la falta de instrumentos que planifiquen el ámbito rural y normen su utilización, consagrando la función social de la propiedad privada. Este punto es de vital importancia en el caso del desarrollo del mundo rural, como por ejemplo el libre acceso a

bienes públicos como el borde lacustre, río y mar y el manejo de problemas medioambientales producto de mega actividades como proyectos hidroeléctricos, represas y estaciones de paso, plantaciones forestales, etc. Mientras que, en el ámbito urbano, existe una carencia de instrumentos en el desarrollo urbano de las ciudades de tamaño medio (Valdivia) y de las pequeñas (La Unión, Panguipulli, Río Bueno, Los Lagos). Quedando como único instrumento el plan regulador, el cual no orienta el desarrollo de funciones para la comunidad y estructuración de los espacios urbanos, solo norma el uso del suelo y con reglamento municipal, el tipo de infraestructura a edificar.

#### PLAN DE ACCIÓN PARA LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

Debido a lo antes expuesto, parte constitutiva del informe final, elaborado por el Programa Eco-Región Agenda Local 21, en el marco de la consultoría contratada por la Subsecretaría de Desarrollo Regional, denominada “Implementación de procesos de planificación territorial participativa para la nueva Región de Los Ríos”, contempló la construcción de la Estrategia de Desarrollo Regional y como una segunda fase, “generar planes de acción con enfoque de sustentabilidad y pertinencia territorial y cultural, para orientar la futura inversión pública”. Dentro de estos planes, en el Eje Económico se proponen acciones para mejorar la Planificación Territorial e Instrumentos de Planificación en la Región de Los Ríos y sus comunas, para lo cual se desarrollarán los aspectos pertinentes a este eje, para luego ahondar en las “Líneas Estratégicas” específicas del Eje para la comuna de Futrono con el objetivo de rescatar lineamientos ya levantados capaces de nutrir las intenciones arquitectónicas y urbanas para el proyecto en la bahía de Puerto Las Rosas.

Para ello, es importante destacar que los Planes de Acción fueron desarrollados en base a la

metodología de trabajo utilizada para el diseño de la Agenda Local 21 (AL21), la cual combina características de este instrumento, utilizando como un común denominador el desarrollo sustentable y la participación ciudadana, como elementos intrínsecos en el proceso de planificación.

Las principales cualidades a potenciar en un plan de acción con estas características son:

##### a) Sustentable

El objetivo fundamental de la AL21 y, por ende, de los planes de acción, es avanzar hacia territorios más sustentables, con el objetivo de lograr una sociedad que fomente y permita compatibilizar el progreso económico, la equidad social y la conservación del ambiente; mejorando por tanto, la calidad de vida de los ciudadanos. El enfoque sustentable supone mejorar la gestión de las instituciones públicas en el presente, de forma de no hipotecar sus recursos para el futuro, permitiendo así que las generaciones puedan disfrutar de una comuna, una región y un planeta de calidad, sostenible en el tiempo.

#### b) Estratégico

Los planes de acción se elaboran a partir de un amplio análisis y diagnóstico de las comunas y de la región a nivel global, el cual permite identificar las principales debilidades y fortalezas internas del presente y las oportunidades y amenazas que pudieran desarrollarse en el futuro. Los planes de acción son instrumentos de planificación estratégica, al aportar una visión y objetivos hacia los que avanzar, a partir del estado y las tendencias actuales del territorio, y de la concertación de visiones y prioridades de los diferentes actores locales y regionales. Constituyen así, una reflexión de futuro y una apuesta consciente de anticiparse para reorientar la política y gestión local hacia un escenario de mayor sustentabilidad.

#### c) Transversal

Tanto el diagnóstico previo, como la propia planificación han de responder a una aproximación amplia y global de las comunas y de la región, al entender que las diferentes dimensiones sociales, económicas y ambientales están fuertemente vinculadas entre sí.

La transversalidad supone considerar la totalidad de ámbitos temáticos claves para la sustentabilidad del territorio, así como el conjunto de interrelaciones que se dan entre ellos. Por tanto, la elaboración de un plan de acción procura potenciar soluciones globales y no exclusivamente sectoriales, favoreciendo las sinergias positivas que se pueden dar con ello.

#### d) Participativo

El proceso de elaboración de los planes de acción se caracteriza por la integración de criterios técnicos de diagnóstico y planificación de la realidad local con las actividades de participación ciudadana, que aportan un valor añadido singular y relevante para los procesos de planificación.

Esta participación es deseable que se produzca integrando el máximo número de actores locales y la máxima representatividad de las diversas sensibilidades y visiones que puedan convivir en el territorio.

Es por ello que en este proceso se contó con la participación de la ciudadanía, quien se expresó en los espacios de participación propuestos para recoger sus demandas, apreciaciones, opiniones y propuestas, reflejadas en las líneas estratégicas de desarrollo que constituyen este Plan de Acción.

Como se mencionó anteriormente, los planes de acción se estructuran a partir de la definición de líneas estratégicas que constituyen los objetivos fundamentales a los que pretende dar respuesta el plan. Cada línea estratégica contiene objetivos específicos, enunciados en forma de programas de acción. Estos programas se concretan en un conjunto de acciones que constituyen la unidad básica y operativa del plan, y que requieren de una caracterización detallada y específica.

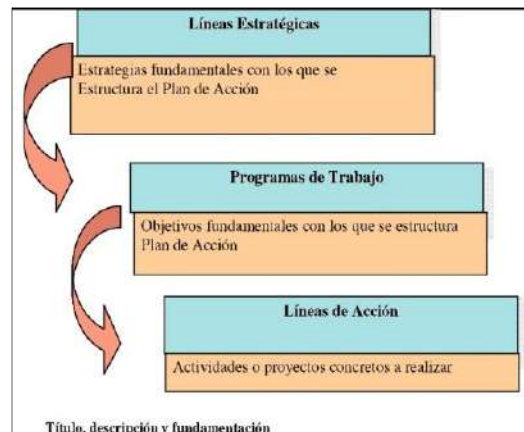


DIAGRAMA 6 ESTRUCTURA DE UN PLAN DE ACCIÓN  
Fuente: Metodologías de Agenda 21. Programa Eco-Región Los Lagos Sustentable.

Para el caso específico de este capítulo, Agenda Local 21. Programa Eco-Región. Implementación Planificación Territorial, se expone de los Planes de Acción propuestos para la Región de Los Ríos, contenidos en el Documento Línea Base

Regional “Consultoría: Implementación de Procesos de Planificación Territorial Participativa para la Nueva Región de Los Ríos”, el correspondiente al Eje Económico, cuya línea

estratégica es Planificación Territorial, para luego decantar en el Plan de Acción específico para la comuna de Futrono en el mismo Eje.

#### PLAN DE ACCIÓN EJE ECONÓMICO: PLANIFICACIÓN TERRITORIAL E INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN REGIÓN DE LOS RÍOS

En el capítulo 4, del Plan de Acción Regional, se desarrolla el Eje Económico, cuya visión apunta a que “En la región se fortalezca el sistema de fomento productivo, generando capacidades en las empresas y trabajando en pro de la asociatividad. Con estrategias competitivas del territorio, mejorando la gestión, flexibilizando los instrumentos y burocracia, y avanzando en la descentralización institucional. Fortaleciendo su base educacional, considerando la convergencia hacia temas de cuidado al medio, su valorización local, y emprendedorismo. Procurando un desarrollo efectivo y equitativo de todas las comunas que componen la región”.

“Una región que gire en torno a la innovación tecnológica y científica, una integración del

territorio mediante el mejoramiento de su red vial y de comunicación digital. Una región que consolide la participación de los pequeños, medianos y grandes productores en las mesas de trabajo regional. Ser una región que se distingue por su manejo y uso de los recursos naturales, prácticas sustentables y aporte a nivel nacional en energías alternativas”.

Para ello, con el objetivo de fomentar el desarrollo productivo y económico local, se establece como Línea Estratégica, la Planificación Territorial, cuyos programas apuntan a mejorar las condiciones de los Instrumentos de Planificación.

A continuación se detallan dichos programas:

<b>NOMBRE DE LA ACCIÓN</b>	<b>PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO A LA FORMULACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LOS PLANES DE DESARROLLO COMUNALES</b>
Descripción	Implementación de un programa de construcción, actualización y seguimiento de los PLADECOs en la Región de Los Ríos, con una unidad que genere una metodología común y sistema de evaluación, monitoreo y seguimientos similares. Con asistencia técnica en términos de la planificación local general y en los ámbitos de educación, salud, turismo, fomento productivo, desarrollo urbano y desarrollo económico local para cada comuna de la región.
Fundamentación	En la región existen variados instrumentos de planificación; sin embargo, el nivel de los instrumentos y la variedad de ellos es muy heterogénea a nivel comunal. Además son escasamente utilizados para la gestión e inversión comunal, además de carecer de evaluación, seguimiento y coherencia respecto de la inversión comunal y respecto de los lineamientos de nivel provincial, regional y nacional.
<b>NOMBRE DE LA ACCIÓN</b>	<b>PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO A LA FORMULACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LOS PLANES REGULADORES EN CADA COMUNA DE LA REGIÓN</b>
Descripción	Implementación de un programa de construcción, actualización y seguimiento de los Planes reguladores en la Región de Los Ríos, con una unidad que genere una metodología común y sistema de evaluación, monitoreo y seguimientos similares. Con asistencia técnica en términos de la planificación, desarrollo urbano y desarrollo económico local para cada comuna de la región.
Fundamentación	La falta de instrumentos que orienten el desarrollo urbano de las ciudades de tamaño medio (Valdivia) y de las pequeñas (La Unión, Panguipulli, Río Bueno, Los Lagos). Quedando como único instrumento el plan regulador, el cual no orienta el desarrollo de funciones para la comunidad y estructuración de los espacios urbanos, sólo norma el uso del suelo y con reglamento municipal el tipo de infraestructura a edificar.
<b>NOMBRE DE LA ACCIÓN</b>	<b>PROGRAMA DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL INTEGRADA</b>

Descripción	Programa de generación de instrumentos estratégicos para la planificación territorial: planes de ordenamiento de las cuencas y subcuencas, borde lacustre, borde marino y bordes de río, planes de desarrollo urbano de las cabeceras comunales.
Fundamentación	La carencia de instrumentos estratégicos para la planificación territorial, como son planes de ordenamiento de las cuencas y subcuencas de la región, borde lacustre, borde marino y bordes de río. En este sentido se ha avanzado sólo con instrumentos parciales como son el POT de la comuna de Valdivia y de la Cuenca del Lago Ranco, instrumentos que en sí mismo son limitados respecto de un adecuado instrumento de planificación, considerando que son sólo instrumentos orientadores y no normativos.
<b>NOMBRE DE LA ACCIÓN</b>	<b>PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO A LAS CAPACIDADES DE LAS UNIDADES MUNICIPALES DE PLANIFICACIÓN</b>
Descripción	Programa de fortalecimiento de las unidades de planificación municipales (SECPLAC), que genere una unidad regional de asistencia técnica, capacitación en torno a los bancos de proyectos de inversión, planificación y desarrollo comunal, genere planes estratégicos en el ámbito del desarrollo comunal y gestión municipal, asociatividad en infraestructura y proyectos de impacto intercomunal.
Fundamentación	Es conocida la carencia de personal calificado en las diversas unidades municipales de la región las cuales no cuentan con la planta profesional adecuada y las capacidades para enfrentar proyectos de gran envergadura que requieren de profesionales especializados.
<b>NOMBRE DE LA ACCIÓN</b>	<b>PROGRAMA DE FORMULACIÓN DE PLANES DE DESARROLLO RURAL</b>
Descripción	Implementación de un programa de construcción, actualización y seguimiento de planes de desarrollo rural en la Región de Los Ríos, con una unidad que genere una metodología común y sistema de evaluación, monitoreo y seguimientos similares. Con asistencia técnica en términos de la planificación, desarrollo rural y desarrollo económico local para cada comuna de la región.
Fundamentación	En la región se ha detectado la no existencia de instrumentos de planificación en el ámbito rural y comunas con porcentaje importante de población rural, las cuales requieren planificar su desarrollo, generando estrategias específicas e integradas para este sector.
<b>NOMBRE DE LA ACCIÓN</b>	<b>GENERACIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN SECTORIA</b>
Descripción	Generación de instrumentos de planificación sectorial, que oriente el desarrollo de los sectores con una mirada territorial, desde su nivel local, comunal y contexto regional, inserción en mercados/destinos regionales, nacionales e internacionales, generación de redes inteligentes territoriales y alianzas estratégicas territoriales.
Fundamentación	En la región existen variados instrumentos de planificación, sin embargo el nivel de los instrumentos y la variedad de ellos es muy heterogénea a nivel comunal. Además son escasamente utilizados para la gestión e inversión comunal, además de carecer de evaluación, seguimiento y coherencia respecto de la inversión comunal y respecto de los lineamientos de nivel provincial, regional y nacional.
<b>NOMBRE DE LA ACCIÓN</b>	<b>CREACIÓN DE UN INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL RURAL</b>
Descripción	Creación de un instrumento de planificación territorial rural, que permita normar la utilización del espacio rural, localización de actividades y proyectos, norme su utilización consagrando la función social de la propiedad privada.
Fundamentación	En el diagnóstico se ha relevado el tema de la no existencia de instrumentos que planifiquen los territorios rurales y orientaciones respecto de la localización de actividades de alto impacto territorial como pueden ser mega empresas, centrales y megaproyectos en general.
<b>NOMBRE DE LA ACCIÓN</b>	<b>CREACIÓN DE UN INSTRUMENTO DE DESARROLLO URBANO.</b>
Descripción	Creación de un instrumento de desarrollo urbano de las ciudades de tamaño medio: Valdivia, y de las pequeñas cabeceras comunales, que orienta el desarrollo de funciones y servicios para la comunidad y estructuración de los espacios urbanos, uso del suelo e infraestructura a edificar, que norme mediante su vínculo con el Plan regulador y normativas municipales y sectoriales. Que permita estructurar la red de centros urbanos, con servicios básicos e interconexiones resueltas, capaz de dar servicios de todo orden, según tipo de demandas, a la población y a la producción de sus áreas de influencia.
Fundamentación	En el diagnóstico se ha relevado el tema de la no existencia de instrumentos que planifiquen los territorios urbanos, más allá del simple uso del suelo.
<b>NOMBRE DE LA ACCIÓN</b>	<b>ESTUDIO DE NORMATIVA REGIONAL RESPECTO DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACION</b>
Descripción	Estudio de generación de normativa regional respecto de los instrumentos de planificación



	que los convierta en normativas (no solo orientadores), que vincule las decisiones de inversión pública y privada, inclusión en el SEIA respecto de la coherencia de la iniciativa con las líneas de desarrollo comunal, provincial y regional, inclusión en la generación de permisos (edificación, patentes de funcionamiento, actividades).
Fundamentación	Del diagnóstico y de las mesas de participación ciudadana se ha relevado la debilidad de los instrumentos de planificación para normar y sólo orientar el desarrollo en los territorios, que en muchos casos termina por ajustarse el instrumento a la realidad no planificada en vez de a la realidad existente planificarla y orientarla con los instrumentos.

TABLA 2 CUADRO RESUMEN: FICHA DE ACCIÓN: EJE ECONÓMICO, LÍNEA ESTRATÉGICA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL, PROGRAMAS: INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

Fuente: Informe Final "Consultoría: Implementación de procesos de planificación territorial participativa para la Nueva Región de Los Ríos" Marzo 2008

Como aspectos concluyentes de la Línea Estratégica de Planificación Territorial, se establece que la falta de instrumentos para el desarrollo urbano de las ciudades de tamaño medio de la región, no orienta el desarrollo de funciones para la comunidad y la estructuración de los espacios urbanos, lo que en consecuencia afecta a los espacios potencialmente públicos para las localidades. Por esta razón se insta a generar instrumentos estratégicos para la planificación territorial: tales como planes de ordenamiento de las cuencas y subcuencas, para generar estrategias de ocupación en el borde lacustre, borde marino y bordes de río ya sean de carácter público o privadas, debido a que por su condición mayoritariamente rurales no se encuentran reguladas y por ende existe una necesidad urgente de planificar su desarrollo, generando estrategias específicas e integradas para este sector. Adicionalmente un amplio porcentaje de la población regional vive en la ruralidad y como vecinos a importantes reductos acuíferos.

A su vez, esta condición también origina que no exista claridad de la localización de actividades y proyectos de inversión, negando la capacidad de consagrar la función social de la propiedad privada por proyectos de inversión de mediana o gran escala, donde además, a pesar de que existen variados instrumentos de planificación en la región, estos difieren y varían a nivel comunal, lo que origina que no existan lineamientos para potenciar inversiones a escala intercomunal o regional.

Es así, que del diagnóstico y de las mesas de participación ciudadana se ha relevado la debilidad de los instrumentos de planificación para normar y sólo orientar el desarrollo en los territorios, que en muchos casos termina por ajustarse el instrumento a la realidad no planificada en vez de la realidad existente, planificarla y orientarla con los instrumentos.

Por esta razón, considerando solo los programas planteados en la "Agenda Local 21" para el Eje Económico, se desprenden aspectos que permiten enfatizar en la pertinencia del presente proyecto, específicamente considerando que Puerto Las Rosas es parte de este diagnóstico, debido particularmente a la condición rural de esta área preferencial. Esto hace que su potencial regulación en un seccional específico para la comuna de Futrono, originaría un polo de crecimiento tanto para la comuna como para la cuenca del lago, siendo un nodo a nivel urbano, capaz de potenciar proyectos de inversión tanto en el sector inmediato, como para la Cuenca del Lago Ranco, donde uno, en este caso, o una serie de lugares planificados en zonas consecuentes, según lo indicado por el informe en cuestión, permitiría generar una red de servicios y equipamientos, capaz de orientar tanto las inversiones como la habitabilidad de la población mayoritariamente rural de estos sectores. Por ende la propuesta tentativa para la bahía de Puerto Las Rosas, se encuentra acorde a los lineamientos planteados a escala regional desde la "Agenda Local 21" para el eje económico.

## CONSIDERACIONES FINALES PLAN DE ACCIÓN COMUNA DE FUTRONO

El Plan de acción para el Eje Económico, planteado para la comuna de Futrono, en la “Agenda Local 21”, tiene como uno de sus objetivos en el programa de Infraestructura, la construcción de un espacio deportivo para Futrono y Llifén, debido a que en la comuna no existen recintos techados adecuados para el deporte, sin embargo, existen organizaciones deportivas y actividades organizadas durante el año que se verían potenciadas con la existencia de un recinto adecuado para estos fines. A su vez, con el objetivo de potenciar el Desarrollo Económico Local, el Plan, plantea acciones como un programa de fomento a las actividades náuticas, deportivas y recreativas en la comuna, debido a que el Lago Ranco reúne las condiciones adecuadas para este tipo de uso, pero a pesar de ello, actualmente es un recurso poco aprovechado.

Paralelamente se propone un programa de recuperación y habilitación de accesos públicos a playas y riberas del Lago Ranco que se espera, contribuiría a generar interés turístico en la comuna debido a que esta posee un gran potencial basado en los recursos hídricos y en la calidad paisajística existente. Lo que entrega la base para un desarrollo turístico de importancia y que podría ser desarrollado en conjunto con la comuna de Lago Ranco debido a que los recursos naturales servirían como la base para el desarrollo turístico de la comuna de Futrono.

Para ello se propone elaborar una zonificación del borde lacustre, acción que a través de un proceso de ordenamiento territorial pretende evitar el desarrollo de actividades incompatibles en la comuna. Esta acción está siendo implementada a nivel de la Cuenca del Lago Ranco en una primera etapa para las comunas de Futrono y Lago Ranco, mientras que en una segunda etapa se ampliará a las comunas de Río Bueno y La Unión. Esto, a su vez, está orientado

a generar las bases para la construcción de botaderos de lanchas de turismo y muelles en puntos predefinidos del Lago Ranco, debido al incremento sostenido de turistas que viajan con sus embarcaciones de turismo, es necesario como una forma de mantener esta demanda, dar las facilidades necesarias para que este turismo náutico se desarrolle adecuadamente.

Por otro lado, se considera como una acción necesaria la educación medioambiental, incorporando al Plan de Estudios de los colegios de la comuna materias relacionadas al turismo ecológico, con el objetivo de generar conciencia ecológica desde la niñez además de generar un vínculo directo con el medio lacustre de la comuna.

Todas estas acciones recopiladas desde el Plan de Acción para la comuna de Futrono, son atingentes a la propuesta tentativa para Puerto Las Rosas. Donde la conjugación de la necesidad de recuperar un borde público, el potenciamiento de actividades turísticas y la educación deportiva y ambiental, tienen lugar en los objetivos planteados dentro del plan para el Área Preferencial. Paralelamente, a estos objetivos, se plantea la necesidad de un recinto techado de carácter comunal, capaz de albergar tanto actividades deportivas como sociales para toda la localidad, debido a la carencia de un espacio de estas características a pesar de la existencia de potenciales usuarios. Por esta razón el planteamiento de un Parque Náutico, un Polideportivo Náutico y un fondeadero de lanchas sugiere la posibilidad de aunar tanto las diferentes etapas del aprendizaje de lo náutico, con actividades de índole social comunal y de carácter turístico, a escala comunal, regional e incluso nacional, gracias a las buenas condiciones geográficas y cercanía con los servicios que provee Futrono, de Puerto Las Rosas.

## 3.2 Estrategia Regional de Desarrollo Región de Los Ríos 2009-2019

La Estrategia Regional de Desarrollo fue el producto derivado del Programa Eco-Región Agenda Local 21, este es un instrumento de acción para el Gobierno Regional y para todos aquellos que toman decisiones que afectan, de una manera u otra, a los asuntos colectivos o de interés general, como por ejemplo, las organizaciones sociales, las empresas y los sindicatos, entre otros.

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

1. Una creciente autonomía decisoria
2. Un proceso creciente de capacidad de captación y reinversión
3. Una creciente inclusión social
4. Una creciente conciencia ecológica
5. Una creciente sincronía
6. Una creciente percepción de pertenencia

Para la Región de Los Ríos, es relevante el considerar la elección de estilos de desarrollo y la aplicación de los instrumentos correspondientes a ello, considerando una visión con responsabilidad colectiva con respecto al medio ambiente, calidad de vida y explotación de recursos, preservando el entorno y el medio natural regional. Esta política puede poner en valor el potencial marítimo, lacustre y fluvial de la región, formando parte del

intangible colectivo y la identificación con su “ser” y con su “devenir”, basada en la amplia historia náutica, su relevancia en el desarrollo y en la cristalización de un proyecto político regional, cohesionador y movilizador.

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

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

cooperación internacional fortaleció la capacidad de la Región de Los Ríos para interactuar, favorablemente, tanto en el entorno nacional como en el exterior.

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

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

En él, el enfoque en desarrollar un sistema integrado de infraestructura potencia la actividad náutica y portuaria junto con el aprovechamiento de los recursos naturales y a la hidrografía como un elemento importante en el sistema de conectividad regional. Con la

incorporación de criterios de sustentabilidad a los procesos de desarrollo en el ámbito territorial, apoyado con información actualizada y pertinente a la realidad regional, serán cada vez más pertinentes y necesarios para orientar las decisiones de inversión en la región.

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

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

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

“La Región de Los Ríos se distinguirá como un territorio que abordará eficazmente los requerimientos de la sociedad regional, nacional y global, en base al conocimiento, formación y desarrollo de las capacidades de su gente, innovación y construcción de eficientes redes sociales, tecnológicas y productivas, fomentando una cultura de la responsabilidad social y cooperación entre los actores regionales, y que enfatice la sustentabilidad del sistema económico regional. Se promoverán entornos favorables para el emprendimiento, la asociatividad y el encadenamiento de sus empresas de menor tamaño, logrando mayores

grados de competitividad, diversificación, agregación de valor, calidad y excelencia reconocida y certificada en sus productos, servicios y procesos, lo que permitirá generar más y mejores fuentes laborales. Estos esfuerzos estarán concentrados principalmente en consolidar a la región en el turismo de intereses especiales, en su producción primaria e industrial de los sectores agroalimentario, pesquero y forestal, en dar un salto cualitativo y reconocible en su industria creativa, de la cultura y el conocimiento y en potenciar su industria naval y servicios metalmecánicos asociados”.

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

Como elemento estratégico para el desarrollo se plantea:

- Del “Lineamiento estratégico”: Economía Regional: Capital Humano, Asociatividad e

innovación”, el objetivo estratégico 6 plantea: Aumentar la competitividad de las Empresas de Menor Tamaño (EMT) mediante el fortalecimiento de la asociatividad, encadenamiento, diversificación, agregación de valor y calidad, concentrando esfuerzos en los ejes económicos más promisorios para alcanzar los siguientes resultados:

- Correspondiente al punto “c”: Un sector de la pesca artesanal con sistemas de manejo basados en la diversidad y la sustentabilidad, que fortalezcan el encadenamiento productivo mediante la aplicación de estándares adecuados de calidad y seguridad alimentaria.
- Correspondiente al punto “d”: Una industria creativa, de cultura y conocimiento, con mejores herramientas para el desarrollo de negocios, con un alto componente de investigación y desarrollo e innovación empresarial.
- Por último, correspondiente al punto “f”: Una industria naval y servicios metalmecánicos asociados, con un mayor encadenamiento empresarial, modernización tecnológica y formación de capital humano avanzado.

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

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

TABLA 3 CUADRO RESUMEN LINEAMIENTO ESTRATÉGICO: DESARROLLO TERRITORIAL INTEGRADO Y SUSTENTABLE, ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO DE LA REGIÓN DE LOS RÍOS 2009-2019

Fuente: Elaboración propia en base a "Estrategia Regional de Desarrollo, Región de Los Ríos 2009 -2019" y "Estudio de Caracterización y Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos", Laboratorio de Estudios Urbanos, Universidad del Bio-Bio

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

TABLA 4 CUADRO RESUMEN LINEAMIENTO ESTRATÉGICO: PROTECCIÓN Y PROMOCIÓN DE LA IDENTIDAD PATRIMONIAL, ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO DE LA REGIÓN DE LOS RÍOS 2009-2019

Fuente: Elaboración propia en base a "Estrategia Regional de Desarrollo, Región de Los Ríos 2009 -2019" y "Estudio de Caracterización y Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos", Laboratorio de Estudios Urbanos, Universidad del Bio-Bio

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

TABLA 5 CUADRO RESUMEN LINEAMIENTO ESTRATÉGICO: ECONOMÍA REGIONAL: CAPITAL HUMANO, ASOCIATIVIDAD E INNOVACIÓN, ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO DE LA REGIÓN DE LOS RÍOS 2009-2019.

Fuente: Elaboración propia en base a "Estrategia Regional de Desarrollo, Región de Los Ríos 2009 -2019" y "Estudio de Caracterización y Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos", Laboratorio de Estudios Urbanos, Universidad del Bio-Bio.

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

a los intereses especiales con un enfoque hacia la identidad local, cultural y ambiental y (V) **Producción local e industria naval**, como una línea de fuente laboral representativa de la actividad productiva regional.

Los proyectos relevados establecen relación con más de una administración a la vez siendo muchas veces iniciativas a desarrollar en un mediano plazo, no obstante, el instrumento presenta una separación por cada comuna, de la cual se han destacado algunas iniciativas que, siendo más finos en el análisis, se muestran aquellos que tienen alguna incidencia en el desarrollo náutico en cada una de ellas que lo presente.

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

TABLA 6 CUADRO RESUMEN PROYECTOS ESTRATÉGICOS COMUNA DE CORRAL

Fuente: Estrategia Regional de Desarrollo Región de Los Ríos 2009-2019.

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

TABLA 7 CUADRO RESUMEN PROYECTOS ESTRATÉGICOS COMUNA DE FUTRONO

Fuente: Estrategia Regional de Desarrollo Región de Los Ríos 2009-2019.



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

TABLA 8 CUADRO RESUMEN PROYECTOS ESTRATÉGICOS COMUNA DE LAGO RANCO

Fuente: Estrategia Regional de Desarrollo Región de Los Ríos 2009-2019.

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

TABLA 9 CUADRO RESUMEN PROYECTOS ESTRATÉGICOS COMUNA DE LA UNIÓN

Fuente: Estrategia Regional de Desarrollo Región de Los Ríos 2009-2019.

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

TABLA 10 CUADRO RESUMEN PROYECTOS ESTRATÉGICOS COMUNA DE LOS LAGOS

Fuente: Estrategia Regional de Desarrollo Región de Los Ríos 2009-2019.

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

TABLA 11 CUADRO RESUMEN PROYECTOS ESTRATÉGICOS COMUNA DE MARIQUINA

Fuente: Estrategia Regional de Desarrollo Región de Los Ríos 2009-2019.

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

TABLA 12 CUADRO RESUMEN PROYECTOS ESTRATÉGICOS COMUNA DE PANGUIPULLI

Fuente: Estrategia Regional de Desarrollo Región de Los Ríos 2009-2019.

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

TABLA 13 CUADRO RESUMEN PROYECTOS ESTRATÉGICOS COMUNA RÍO BUENO

Fuente: Estrategia Regional de Desarrollo Región de Los Ríos 2009-2019.

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

TABLA 14 CUADRO RESUMEN PROYECTOS ESTRATÉGICOS COMUNA DE VALDIVIA

Fuente: Estrategia Regional de Desarrollo Región de Los Ríos 2009-2019.

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

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

TABLA 15 PROYECTOS E INICIATIVAS COMUNALES SEGÚN LÍNEAS DE TRABAJO.

Fuente: Elaboración propia.

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

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

### POLÍTICA PÚBLICA - REGIONAL

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

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

De la Estrategia Regional de Desarrollo 2009-2019: “La región destaca en su identidad en el entorno natural, el legado patrimonial, la pluriculturalidad, la actividad artística creativa y la condición científico universitaria de su capital regional. En este sentido, cobra relevancia la idea de construir esta política como una guía para orientar las acciones del sistema público y

que debe vincularse con la sociedad civil y la institucionalidad cultural privada de la Región. Con el objetivo de generar sentido de pertenencia y sea un lineamiento promotor del desarrollo socio-económico y la innovación”.

Es ya en el año 2017, que la Política Cultural de Los Ríos 2017-2022, se encuentra en proceso de aprobación por parte del CORE. Siendo un documento basado en la propuesta de Política de Desarrollo Cultural e Identidad Regional de la Región de Los Ríos 2017-2022 construida por el Gobierno Regional de Los Ríos y el Consejo Regional de la Cultura y las Artes de la Región de Los Ríos, la que fue presentada al Consejo Regional (CORE) en el mes de junio del 2017.

La construcción de esta Política se sustentó en un proceso de participación activo y permanente de la ciudadanía: comunidad creativa, organizaciones sociales y productivas, Pueblo Mapuche, academia, organizaciones no gubernamentales, equipos técnicos municipales, Servicios Públicos y el Consejo Regional de Los Ríos (CORE). Este proceso participativo significó una apuesta del Gobierno Regional de Los Ríos y del Consejo Nacional de la Cultura y las Artes (CNCA), hoy Ministerio de Las Culturas, las Artes y el Patrimonio, por construir una política pública que representara una profundización de la participación ciudadana, la que ha caracterizado a la Región de Los Ríos desde su creación. Su contenido fue aprobado por el Consejo Regional de la Cultura y las Artes de Los Ríos en el mes de noviembre de 2017, en el marco del proceso de construcción de Política Cultural del CNCA.

Es importante mencionar, para efectos de este estudio, la “Política Cultural Regional”, que estuvo vigente durante el periodo 2011-2016, y de ella, las iniciativas vinculadas a la comuna de Futrono.

Para esta comuna, se consideró potenciar con la inversión de fondos las siguientes iniciativas: Semana de la comuna; Feria Tradicional Mapuche; Ruta de Neruda y el Festival del cantar Campesino de Curriñe.

Por otro lado, en programas de acceso regional, Futrono se encuentra incluido en el Circuito Cultural-Poético La Ruta de Neruda. Esta ruta fue destacada por la comunidad en los Diálogos Ciudadanos Participativos 2007. Esta ruta consistiría en reproducir el camino que realizó Pablo Neruda cuando, dada la persecución al Partido Comunista por parte del gobierno de Gabriel González Videla (1946-1952), el poeta huyó de manera clandestina y atravesó la cordillera rumbo hacia Argentina. En los últimos años, diversas actividades han conmemorado esta odisea y diversos poetas latinoamericanos se han reunido y recorrido la ruta. De ahí que el Plan de Ordenamiento Territorial de la Cuenca del Ranco también la destaque como una ruta turístico-cultural.

Cabe mencionar que, en cuanto a infraestructura de uso Cultural, Futrono cuenta con una Biblioteca y 4 Gimnasios.

### **Política Regional de deporte**

De la Estrategia Regional de Desarrollo 2009-2019: “La importancia del deporte se potencia mediante la formulación de una Política Regional del Deporte como el principal instrumento que deberá entregar mejores oportunidades al desarrollo y gestión de la actividad deportiva regional. Enfocando sus esfuerzos en la creación de un polo de rango nacional y regional asociado al alto rendimiento; relevante para este estudio el caso del remo. Además, se buscará mejorar el diseño y la calidad de los servicios deportivos, a través de la construcción de nuevas instalaciones y la adecuación de las ya existentes, como también incrementar el número de profesionales calificados. Finalmente, se aspira a desarrollar,

con mayores recursos económicos, una cultura deportiva orientada a construir una región saludable”.

La nueva Política Regional de Actividad Física y Deporte, fue presentada al CORE, en agosto del año 2017 como resultado de un proceso participativo iniciado el año 2015.

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

De la Estrategia Regional de Desarrollo 2009-2019: “El déficit regional en calidad y cantidad de infraestructura, sobre todo en el borde costero y en la zona lacustre andina. Pero también en el ámbito urbano, existen deficiencias en los sistemas de transporte asociado a las principales ciudades de la región”.

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

Es aquí, donde es atinente mencionar, “El Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2018.”, realizado por el Ministerio de Obras Públicas para el periodo 2011-2018 el cual se enmarca en el desafío de planificar las intervenciones atinentes al Ministerio de Obras Públicas para esta región en el mediano plazo. Este Plan Regional, de

carácter indicativo y referencial, en las definiciones de carácter estratégico, alcance nacional y largo plazo determinadas en el Plan Director de Infraestructura del MOP, en concordancia con la Estrategia Regional de Desarrollo del Gobierno Regional de Los Ríos.

En este es posible visualizar una serie de antecedentes y un par de iniciativas, desde la perspectiva del MOP, para el desarrollo de la comuna de Futrono.

Como antecedentes, en primer lugar, se plantea, en los “Sitios Prioritarios para la conservación de la Biodiversidad”, el sitio prioritario “Mocho Choshuenco”. Por otro lado, en cuanto al catastro de necesidades, el sector Llifén, de Futrono, cuenta para el año del estudio con 280 familias sin acceso a alcantarillado, mientras que, con respecto al acceso a electricidad, la comuna Futrono registra necesidades con más de 150 familias carenciadas.

En cuando a la Distribución comunal de los Bienes Patrimoniales Regionales según tipo. En Futrono existen 22 Bienes Arqueológicos, 19 Bienes Arquitectónicos, 22 Bienes Indígenas y 20 Bienes intangibles, representando el 12,6% de los bienes totales regionales, solo por debajo de Valdivia, que representa un 25,8% de los bienes totales. A pesar de este valor patrimonial, en la comuna, el grado de urgencia de intervenciones en bienes arquitectónicos detectados para Futrono es de un 57,9% del total comunal.

En cuando al valor Patrimonial ambiental, se destaca que más del 60% de la superficie comunal corresponde a bosque nativo.

Por último, siendo este acápite, relacionado a las Políticas Regionales para el “Desarrollo Portuario, Infraestructura y Transporte”, en las consideraciones del Plan en discusión, para la síntesis de requerimientos estratégicos de

infraestructura, para la comuna de Futrono se establece:

- Desvinculación de la ciudad de Futrono de su borde lacustre, ante la inexistencia de vías públicas que lo recorran.
- Potenciamiento del sector de la rampa de Futrono como área portuaria integral para la ciudad, en el borde norte del Lago Ranco.

### **Política Regional de Medio Ambiente**

De la Estrategia Regional de Desarrollo 2009-2019: “El patrimonio natural que posee la Región de Los Ríos se sustenta en la riqueza de sus ecosistemas y especies, presenta una red de áreas del Estado destinadas a la protección de la biodiversidad regional. Esta política pretende implementar la Estrategia Nacional de Biodiversidad que establecerá las prioridades y expectativas de la sociedad regional para avanzar en la conservación y en el uso sostenible de la biodiversidad marina y terrestre. Por otro lado, se complementaría con importantes iniciativas privadas regionales de conservación”.

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

territorial y anticipándose a eventuales conflictos.

### **Política Regional de Turismo**

De la Estrategia Regional de Desarrollo 2009-2019: “Un territorio rico en bellezas naturales y ecosistemas, una identidad donde el paisaje ha moldeado la historia y las costumbres de su gente. Estos se establecen como atractivos desde el punto de vista turístico, pudiendo ser al mismo tiempo, rasgos identitarios, cuyos atractivos se relacionan con elementos propios de la cultura mapuche, la marcada ruralidad y la presencia de colonos europeos, representadas en las fortificaciones históricas y en la arquitectura de sus casas tradicionales”.

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

De la “Política Regional de Turismo, para la Región de Los Ríos, para el periodo 2011-2014, se desprenden las siguientes “Prioridades Territoriales”, donde está incluida la comuna de Futrono:

- Red de Áreas Silvestres Protegidas Públicas y Privadas:  
Reserva Nacional Mocho Choshuenco: plan de gestión, infraestructura y equipamiento, conectividad.  
Red de Áreas Protegidas: conectividad y equipamiento.

- Conectividad Lacustre Andina, Red Interlagos:  
Circuito Lago Ranco: circunvalación Lago Ranco (ejecución)  
Interconexión circuitos SieteLagos- Lago Ranco: conectividad Enco-Futrono (Pre factibilidad).
- Paso Pablo Neruda-Hueinahue (Pre factibilidad)
- Navegabilidad Lacustre:  
Mejoramiento rampas fluviales y lacustres.
- Programa puesto en valor del Patrimonio:  
Patrimonio industrial o productivo.  
Patrimonio ferroviario.

### POLÍTICA REGIONAL DE TURISMO Y SU MIRADA DESDE LO NÁUTICO

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

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

Dentro de su diagnóstico, la política define la situación objeto de la política regional, en las cuales se destacan la baja vinculación de estudio y aplicación a la planificación del territorio, desvinculación de estos estudios en la toma de decisiones, mala implementación de la planificación en el turismo, atractivos no lo suficientemente relevados en el territorio, desarticulación de relación público-privada y planes que lo fomenten hacia las empresas turísticas, desconocimiento de los agentes de mercado en el turismo y por último habilidades emprendedoras y empresariales deficientes para la implementación del turismo. Con ello define la problemática del turismo en la región en:

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

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

“...un destino turístico de intereses especiales, innovador y sustentable fundamentado en un turismo de naturaleza y actividades náuticas con sello en la “Selva Valdiviana” a partir de criterios consensuados con la conservación y uso racional de los recursos naturales y la biodiversidad tales como ríos, lagos y bosque.”

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

Como objetivo general de esta política se establece:

“Fortalecer y potenciar los productos turísticos regionales de intereses especiales asociados a atractivos turísticos naturales y culturales sobre la base de un marco estratégico común e información relevante, que oriente la planificación y gestión de un destino turístico sustentable.”

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

- Fondo Regional de inversión local para implementar infraestructura y equipamiento turístico.
- Estudio análisis de conectividad externa e interna de los atractivos turísticos y

elaboración de pautas para estándar turístico vial.

Las prioridades territoriales del instrumento y la puesta en valor de los atractivos turísticos, se separan en 7 líneas de desarrollo:

- I. Fortalecimiento de la gestión turística público-privada.
- II. Red de áreas silvestres protegidas públicas y privadas.
- III. Conectividad lacustre-andina.
- IV. Red costera regional.
- V. Navegabilidad marítima – fluvial – lacustre.
- VI. Programa puesta en valor del patrimonio.
- VII. Mejoramiento de infraestructura para actividades.

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



## CONSIDERACIONES FINALES

Desde el punto de vista náutico, para específicamente la comuna de Futrono, dentro de la “Estrategia Regional de Desarrollo”, se desprenden en la Línea de Desarrollo Territorial Integrado y Sustentable la implementación de un Sistema de embarcaderos turísticos, además de la habilitación de una costanera peatonal y un muelle. Mientras que en la Línea de Protección y Promoción de la identidad Patrimonial se destaca la creación de un centro turístico cultural en la Isla Huapi, la mayor de las trece islas del Lago Ranco, habitada por personas de origen Mapuche-Huilliche.

Ambas líneas de acción y sus medidas, buscan potenciar el valor lacustre de la comuna, con el objetivo profundo de generar una identificación con el contexto natural local. Para ello, la Estrategia Regional, a modo general, está orientada a un desarrollo sustentable, con la puesta en valor y conservación de sus recursos naturales, lo que particularmente debe incidir en el desarrollo específico de las propuestas detalladas anteriormente.

Adicionalmente, en el plan de conectividad Austral para el transporte público lacustre-marítimo-fluvial en la región, se propone un circuito de barcazas, donde entre otros lugares, en el Lago Ranco, se destaca el embarcadero Pichiquero-Puerto Sur en Isla Huapi de la comuna de Futrono.

Por otro lado, para la Política Regional, específicamente en la política regional del deporte, se aspira a generar un polo de rango

nacional y regional asociado al alto rendimiento para disciplinas como el remo, lo que es parte de los posibles usos y equipamientos planteados en la propuesta inicial para el Área Preferencial de la bahía de Puerto Las Rosas de la comuna de Futrono. Mientras que en la Política Regional de Turismo no se detectan iniciativas para el beneficio directo de Futrono, más allá de una mirada regional que busca promover alianzas efectivas público- privadas para promover el fortalecimiento de lo náutico en la región.

Sin embargo, es necesario considerar que gran parte de las Líneas de desarrollo se ven supeditadas a la desvinculación de la ciudad de Futrono de su borde lacustre, debido a la inexistencia de vías públicas que lo recorran, apuntando en gran parte a revertir esta condición en la construcción de una comuna y región con identidad lacustre a largo plazo por medio de la ejecución de infraestructura y la coordinación de los intereses y promotores turísticos.

A su vez, existen atributos que pertenecen o se vinculan con la comuna de Futrono, identificados en la Estrategia Regional de Desarrollo tales como el Circuito Cultural-Poético “La Ruta de Neruda” y una posible red de áreas silvestres protegidas, lo que por su carácter, tributarían a potenciar la capacidad náutica, al realizar una prospección positiva de que los lineamientos planteados aunados, apuntan a una conectividad turística lacustre andina compleja y escalable en su relevancia regional y nacional.

### 3.3 Zona de Interés Turístico Lago Ranco-Futrono

#### LA REGIÓN DE LOS RÍOS

Es importante reconocer en el territorio algunos clústeres compuestos de una serie de variables como atractivos turísticos naturales, servicios y comercio relacionado, infraestructura adecuada y zonas urbanas que ayuden a soportar la demanda que estos espacios tienen. Dentro de este marco, la definición de estrategias y la coordinación entre los distintos agentes que influyen en dicho territorio, sean estos públicos o privados, constituye una línea a seguir para potenciar los espacios que presenten dichas condiciones. Con ello, La Ley de Turismo N° 20.423, define las **Zonas de Interés Turístico (ZOIT)** como aquellos territorios comunales, intercomunales o determinada área dentro de éstos, que tengan condiciones especiales para la atracción turística y que requieren de una planificación integrada para promover las inversiones del sector privado<sup>4</sup>.

Las Zonas de Interés Turístico (ZOIT) constituyen un área delimitada y aprobada como una zona donde se desarrollará un **Plan de Acción** para la gestión del turismo en un determinado espacio siendo fundamental para ello la delimitación de un área no tan extensa y de acuerdo a la vialidad existente; vías de accesos, caminos, infraestructura y equipamiento turístico como senderos u otros servicios relacionados al turismo<sup>5</sup>. Estas áreas son el resultado de un trabajo en conjunto de municipios, su gente e instituciones públicas y otras instituciones privadas como Cámaras de Turismo, para impulsar y proteger la actividad turística en un territorio determinado, a través de la elaboración participativa del Plan de Acción, lo que corresponde a una gestión público-privada

donde se definirán los aspectos sustanciales para mejorar la actividad turística y potenciarla. El objetivo es establecer compromisos y plazos entre instituciones públicas, privadas y organizaciones de cualquier índole relacionada al turismo para llevar a cabo tareas que impulsen el desarrollo del turismo.

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

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

En lo que respecta a la planificación y regulación, las zonas son legisladas y definidas a través de la ley 20.423<sup>6</sup>, donde se especifica,

---

4 <http://www.subturismo.gob.cl/zoit/preguntas-frecuentes/>

5 Guía para la definición Zonas de Interés Turístico (ZOIT).

Documento N°2. Subsecretaría de Turismo, SERNATUR. 2014

---

6 Ley 20.432, del sistema institucional para el desarrollo del turismo. Promulgada el 4 de febrero de 2010

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

En la Región de Los Ríos, existen tres macro zonas – de alcance supra-comunal – que delimitan Zonas de Interés Turístico. Estas son:

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

Como se puede visualizar, las ZOIT son coincidentes con los atractivos naturales establecidos en la región y se centran en los principales lagos y centros urbanos. Estas pueden definir parámetros similares a los instrumentos reguladores comunales, sin embargo, su relevancia se dará con mayor fuerza en las zonas fuera de los límites urbanos que se establezcan dentro de la ZOIT.

La propuesta de Planificación Turística, es un instrumento de apoyo a la protección de espacios turísticos singulares que se desarrolla en conformidad a lo establecido en el Decreto Ley N° 1.224, de 1975. Las disposiciones definidas en los Instrumentos de Planificación existentes en las distintas zonas que conforman el Plan, tales como Planes Reguladores Comunales, Planes Seccionales y Límites Urbanos, tendrán plena vigencia. Así como la ordenanza de una ZOIT para los territorios que estén fuera de los límites urbanos que rigen los

instrumentos reguladores establecidos dentro de la zona. No obstante ello, la ZOIT define zonas de desarrollo turístico por sobre otras teologías (ZDT), lo que la establece como un instrumento regulador relevante a la hora de proyectar inversión, proyectos o iniciativas desde el sector que vengan, ya que se debe considerar el complemento de las actividades o proyecto en función del turismo y el resguardo del entorno y su mantenimiento.

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

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

La zona de Lago Ranco y Futrono declarada ZOIT en 2009, pudo ser aprobada bajo los parámetros de la Ley del Sistema Institucional para el Desarrollo del Turismo N° 20.423 del año 2010, que obligó a su actualización, siendo declarada a mediados de 2014 – norma por la cual se autorizó la declaración de la ZOIT de Panguipulli – y bajo el reglamento que fija el procedimiento de declaración ZOIT N° 172 (2012). Esta se centra en torno al borde del Lago Ranco e incluye las comunas de Futrono y Lago Ranco y

el sector cordillerano de ambas comunas. Por otro lado, la zona de Valdivia-Corral, es una ZOIT declarada en 17 de diciembre de 2009 y actualmente se encuentra en proceso de actualización y reajuste de sus límites en función de la nueva normativa.

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

#### FUTRONO, ZONA DE INTERÉS TURÍSTICO

El 23 de enero del año 2015, a través del Decreto N° 57, se declara como Zona de Interés Turístico (ZOIT) el área denominada “Lago Ranco-Futrono”. Esta denominación, se obtuvo tanto por las condiciones innegables para el desarrollo turístico que posee este destino de naturaleza, como por el trabajo mancomunado entre actores públicos y privados del territorio que promueven un desarrollo turístico sustentable en la zona. A través del Plan de Acción emanado de este reconocimiento, se ejecutaron 45 iniciativas destinadas a fortalecer el desarrollo turístico en los siguientes ámbitos:

- a) Asociatividad
- b) Inteligencia de mercado
- c) Promoción y desarrollo de productos turísticos
- d) Inversión e infraestructura
- e) Calidad y capital humano
- f) Sustentabilidad.

Durante el año 2017 comenzó un proceso de actualización de la ZOIT liderado por los actores públicos y privados del territorio.

El espíritu que mueve este proceso es poder desarrollar un destino de turismo de naturaleza de proyección internacional, dado los atributos naturales y culturales de la cuenca. Para ello, durante los últimos años, se ha venido realizando un trabajo asociativo y articulado entre las distintas instancias públicas y privados de modo de coordinar acciones y articular inversiones que permitan ir consolidando esta visión.

Este Plan de Acción es un instrumento de gestión elaborado de forma participativa por todos los actores relevantes del territorio, entre los que destacan el Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR), los Municipios de Lago Ranco y Futrono, el Consejo Privado Cuenca del Lago Ranco, y los gremios turísticos comunales, con el objetivo de ser la carta de navegación que permitirá ir avanzando de forma coordinada hacia consolidar la Cuenca del Lago Ranco, como un destino turístico de naturaleza, con proyección internacional, competitivo, sustentable, respetuoso de la cultura local y con una oferta turística reconocida por su diversidad, calidad y buen servicio.

Donde para efectos de este análisis, se recabarán aspectos considerados para Futrono y sus cualidades náuticas para la consolidación de un proyecto en el Área Preferencial de la bahía de Puerto Las Rosas acorde a lo planteado en este Plan de Acción.

La zona cordillerana de la Cuenca del Lago Ranco, compuesta por las comunas de Futrono y Lago Ranco constituye un importante destino turístico de naturaleza en Chile. Declarada como Zona de Interés Turístico con el impulso de una asociatividad público privada en el año 2015, la zona ha ido mejorando su infraestructura y calidad turística a partir del cumplimiento de su Plan de Acción, cuyas acciones fueron ejecutadas en más de un 80%.

Según el catastro de atractivos de SERNATUR en el área existen 58 atractivos turísticos, del tipo naturaleza, destacando el Lago Ranco, Maihue y Gris; los ríos Calcurrupe, Caunahue, Huenteleufu, Florín, y Hueinahue; playas Maihue, Costanera de Lago Ranco, Ferrocarril, Arenal, Huequecura, Hueinahue, Galdames y Epulafquen; volcán Carrán: termas como las termas de Llifén y Paraíso de Cerrillo y el Parque Nacional Puyehue, complementado por áreas protegidas privadas como el Parque Futangue. Adicionalmente hay un patrimonio cultural importante que aún no se ha puesto en valor, que se relaciona con el mestizaje cultural de la zona y la cultura mapuche.

Todo ello, brinda al visitante, la posibilidad de descanso y una gama de experiencias directamente relacionadas con deporte aventura, naturaleza, e intereses especiales.

En la zona existen 60 alojamientos, 9 servicios de turismo aventura, 3 servicios de guías turísticos, 19 restaurantes y similares, un servicio de tour operador, dos servicios de arriendo de vehículos y 8 servicios culturales registrados y certificados.

La demanda que caracteriza a la zona es motivada por el turismo de naturaleza y el descanso registrando para el año 2016 un total de 11.212 llegadas. Los principales actores privados en el territorio corresponden al Consejo Privado Cuenca del Lago Ranco, Red de Turismo Rural y Cámara de Turismo de Lago

Ranco, que aglutinan a empresarios, comunidades mapuches y otros actores pertenecientes a diversos rubros turísticos. Por su parte, los actores públicos que han participado activamente en la elaboración de la presente actualización del Plan de Acción ZOIT son los Municipios de Lago Ranco y Futrono, SERNATUR, y Subsecretaría de Turismo que sesionaron en la Mesa Público - Privada de la Zona, instancia de participación en la cual se tomaron todas las decisiones relacionadas con la actualización del Plan de Acción ZOIT, que define como visión: "Consolidarse en el 2025, como un destino turístico de naturaleza de proyección internacional, competitiva, sustentable y respetuosa de la cultura local, y con una oferta turística reconocida por su diversidad, calidad y buen servicio".

Las principales brechas identificadas para al momento de alcanzar la visión propuesta son: a) infraestructura para el desarrollo de actividades turísticas b) Heterogeneidad respecto a la calidad de los productos turísticos y el capital humano asociado a las empresas del territorio c) Pertinencia territorial y cultural en las intervenciones del territorio d) Débil asociatividad y encadenamiento productivo.

Las acciones que se pretenden implementar se orientan a: Habilitar infraestructura para el fomento de la actividad turística; Fortalecer la asociatividad y encadenamiento productivo, homogenización y mejoramiento de la calidad turística.

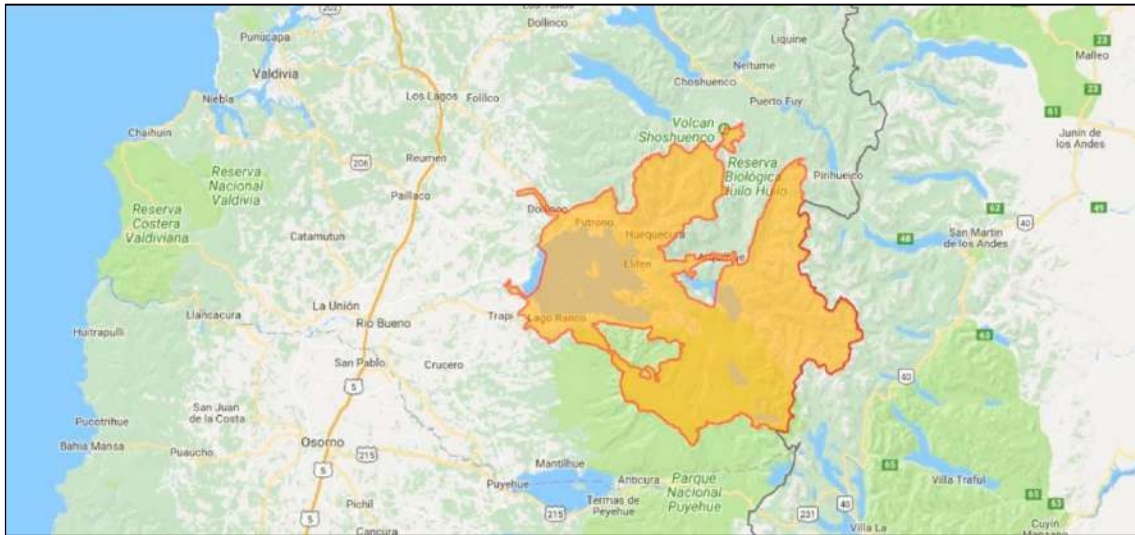


ILUSTRACIÓN 15 UBICACIÓN ZOIT LAGO RANCO-FUTRONO  
 Fuente: Subsecretaría de Turismo. <http://www.subturismo.gob.cl/zoit-declarados-3>

### OFERTA TURISTICA ACTUAL

La superficie considerada para la Zona de Interés Turístico (ZOIT) Lago Ranco-Futrone presenta 22 atractivos turísticos identificados por el Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR, 2012). Tal como se aprecia en la Ilustración 15, de la totalidad de los atractivos, tres corresponden a jerarquía internacional, ocho a jerarquía

nacional, siete son catalogados bajo jerarquía regional y los cuatro restantes corresponden a jerarquía local. De estos, la localidad de Futrone es considerado un atractivo, pudiendo, la bahía de Puerto Las Rosas consolidarse como un atractivo adicional para la comuna ofreciendo servicios de escala regional o nacional.

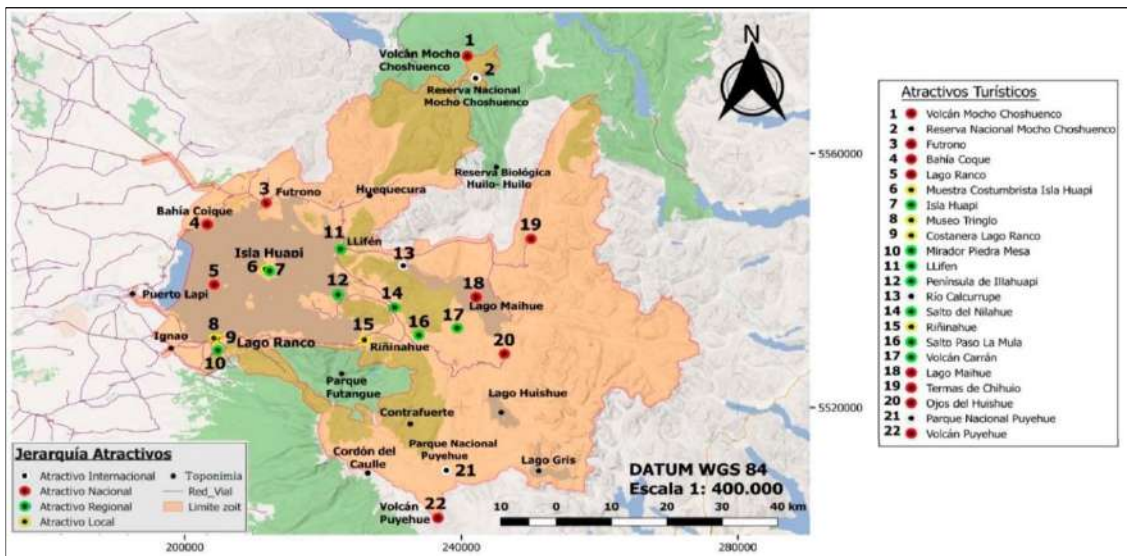


ILUSTRACIÓN 16 MAPA DE LOS ATRACTIVOS TURÍSTICOS DE LA ZONA DE INTERÉS TURÍSTICO LAGO RANCO – FUTRONO  
 Fuente: Plan de Acción ZOIT Lago Ranco-Futrone.

En lo que se refiere a los atractivos culturales, si bien no existen atractivos asociados a las categorías de Monumentos Históricos, Zonas Típicas, Monumentos Públicos, Monumentos Arqueológicos, Patrimonio Mundial de la Unesco e Inmuebles y Zonas de Conservación Históricas, el territorio ostenta un patrimonio cultural considerable. Esto se fundamenta por la presencia de 116 diferentes patrimonios culturales de diferente carácter (indígena, arquitectónico, arqueológico e intangible) en la zona.

En relación al patrimonio cultural intangible de la zona, destaca el patrimonio indígena de Rupumeica, cuyos elementos y actividades originarias se han mantenido en el tiempo a

causa de la fuerza de su cultura y de la condición de aislamiento a la que ha estado sometido el territorio. Otro patrimonio cultural intangible es la trilla de la Península de Illahuapi, actividad tradicional de las zonas rurales. Sumado a lo anterior, y en cuanto al patrimonio tangible, destacan los cementerios mapuches que, si bien están definidos, no cuentan con algún reconocimiento y puesta en valor.

Resulta pregnante en los alrededores de Futrono la presencia de patrimonio intangible, derivado de actividades tradicionales rurales, donde no se evidencian en el catastro, actividades ligadas a la condición lacustre que provee el Lago Ranco.

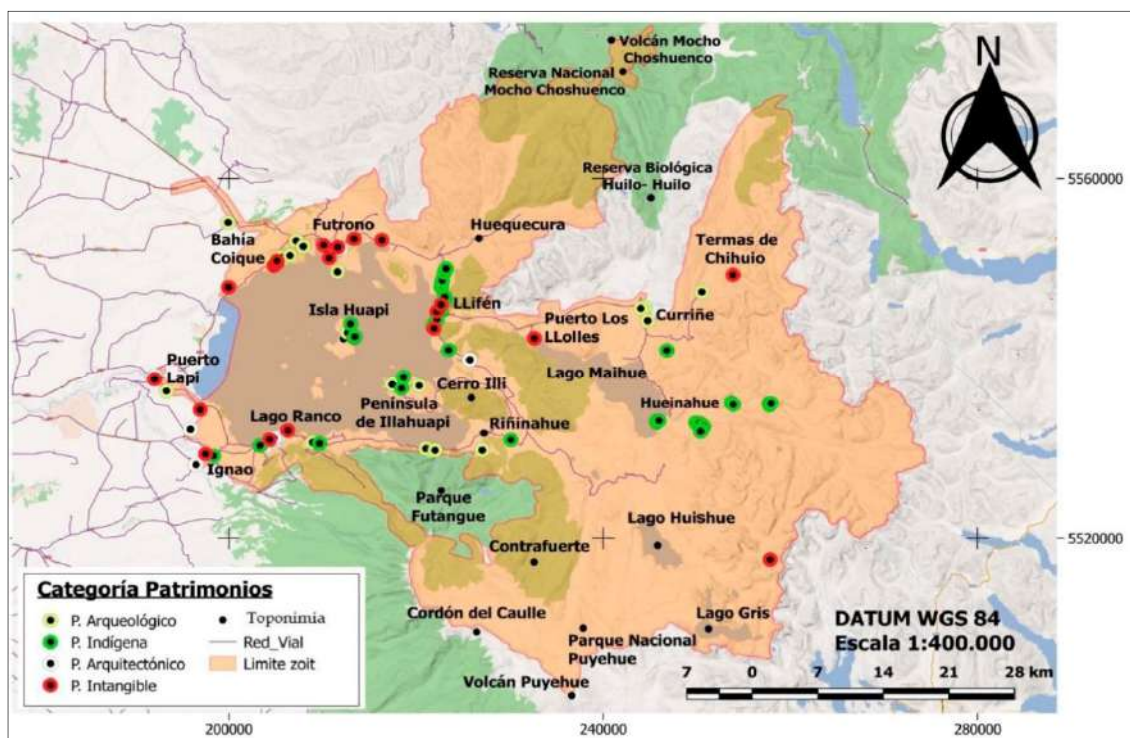


ILUSTRACIÓN 17 MAPA CON LA UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL PATRIMONIO CULTURAL DE LA ZONA DE INTERÉS TURÍSTICO LAGO RANCO- FUTRONO

Fuente: Plan de Acción ZOIT Lago Ranco-Futrono

## DEL PERFIL DEL TURISTA Y SUS ACTIVIDADES

Para definir el perfil del turista, se consideró la tipificación de este en el Plan de Acción, para la Zona de Interés Turístico Lago Ranco-Futrono según el análisis de la encuesta online y el Perfil Balance Estival de SERNATUR (2013), además el anuario de Turismo 2016 en el cual se desglosa las “Llegadas a establecimientos de alojamiento turístico” en la Cuenca del Lago Ranco.

En primer lugar, respecto a la encuesta, ésta dio como resultado que los visitantes de la Cuenca del Lago Ranco suelen llegar en grupo familiar (60%), un menor porcentaje con amigos (18%), y solo un 5% viaja con compañeros de trabajo o en viaje de negocio. La composición del grupo familiar suele ser de 2 a 3 integrantes.

Por otro lado, según la información para el año 2016, llegaron 11.212 turistas a establecimientos de alojamientos turísticos de la zona, de ellos 97% fueron turistas nacionales y sólo un 3% turistas internacionales. Los turistas extranjeros, proceden mayoritariamente de países latinoamericanos. Mientras el lugar de residencia más común del turista nacional es la Región Metropolitana (46%), seguida por visitantes internos de la región, quienes declaran el destino dentro de su primera preferencia (14%). Por otra parte, un 63% de los turistas son hombres y un 37% mujeres, quienes mayoritariamente se encuentran en los rangos que van de 36 a 45 años (33%), seguido por el rango que va de 26 a 35 años (25%).

La estancia media fue de 2,16 días, valor superior a la media nacional y regional (en un 15% y 19% respectivamente). Para los turistas chilenos fue de 2,15 días, en cambio la de turistas extranjeros fue de 2,85 días. Siendo notable en este grupo la estancia media para el mes de mayo que alcanzó 15,5 días.

Las motivaciones de viaje para estos turistas, según el Perfil Región de Los Ríos Verano, 2013 (SERNATUR), del total de los encuestados que visitaron el Destino Cuenca del Lago Ranco un 83% lo realizó por motivos de vacaciones; un 7% declara que el motivo principal es la visita a familiares o amigos (donde no existe una asociación a un periodo vacacional) y un 4% lo hizo por trabajo. Respecto a las razones de visitar la zona, el mismo informe declara que dentro de las tres principales se encuentran: descanso (19%), lagos (17%) y naturaleza de la región (13%).

Por otra parte, la encuesta online realizada en el contexto del proceso de actualización, revela como razones principales: el descanso (58%), la realización de actividades en la naturaleza (29%) y turismo cultural (13%).

Por otro lado, los lugares más visitados y las actividades realizadas; el 17% de los turistas de la zona de Lago Ranco-Futrono declara realizar actividades de playa, un 13% visita las ferias del lugar, un 8% disfruta la flora y fauna del lugar y un 7% realiza actividades de turismo rural y lagos. En relación a los lugares visitados, según la encuesta Balance Estival 2013, realizada por el Servicio Nacional de Turismo, estos fueron:

- Futrono (alcanzando un 4% de las visitas regionales)
- Lago Ranco (alcanzando un 4% de las visitas regionales)
- Coique (alcanzando un 3% de las visitas regionales)
- Llifén (alcanzando un 2% de las visitas regionales)
- Riñihue (alcanzando un 2% de las visitas regionales)
- Lago Maihue (alcanzando un 1% de las visitas regionales)



No obstante, los resultados de la encuesta online aplicada en el contexto de la realización del Plan de Acción, la tendencia cambió. Donde la actividad preferente se concentra principalmente en cabalgatas, seguida por playa y termas. Esto último podría relacionarse con la falta de infraestructura náutica, y los escasos accesos públicos a la Cuenca del Lago Ranco, los cuales ya han sido diagnosticados en estudios anteriores como la “Agenda Local 21” y en la Estrategia de Desarrollo Regional, lo que genera que no aparezca explicitado en las

encuestas con mayor fuerza actividades náuticas más específicas.

Por último, para el año 2016, específicamente en la Cuenca del Lago Ranco, durante los meses de enero y febrero se concentra la mayor cantidad de turistas, siendo 1.647 y 2.149 personas respectivamente, mientras que el resto del año hay un promedio de 771 turistas mensuales, lo que denota cierta estacionalidad.

## SOBRE EL DIAGNÓSTICO

El eje estructurante del desarrollo turístico de la zona es el Lago Ranco (atractivo de carácter nacional), que se ha visto potenciado por la región, a partir de la construcción de infraestructura vial, parte de la Red Interlagos (una Región de La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos) que permite recorrerlo a través de todo su contorno. Dentro de las actividades que es posible desarrollar, destaca la pesca recreativa, actividad realizada históricamente y últimamente impulsada a través de SERNATUR Los Ríos, SERNAPESCA, los municipios y SUBPESCA, siendo este último impulsor de proyectos que apuntan a fortalecer la fiscalización de la pesca furtiva en diversos ríos precordilleranos de las cuencas del río Valdivia y del Lago Ranco, con medidas como implementar inspectores municipales capacitados, validados por SERNAPESCA; además de desarrollar actividades y programas de difusión de la pesca recreativa, como también de educación ambiental; instalar señalética relativa a la actividad y apoyar la gestión municipal con los actores públicos y privados que intervienen en el desarrollo de la pesca recreativa de la comuna, logrando que los turistas visibilicen el río Calcurrupe, el lago Maihue y el río Nilahue como lugares donde se combina la calidad de la pesca y la belleza paisajística.

Por otra parte, destaca la cantidad de áreas protegidas públicas y privadas, que progresivamente se suman al desarrollo turístico: Parque Futangue; Parque Huishue; Parque Ilihue; Reserva Nacional Mocho Choshuenco; Parque Nacional Puyehue. Destaca la labor municipal en la búsqueda de acceso y habilitación de infraestructura turística en la Reserva Mocho Choshuenco, donde en el acceso oeste cuenta con un refugio de montaña, propiedad del Club Andino de Valdivia y otro administrado por la Municipalidad de Los Lagos. Adicionalmente gracias a las gestiones de la

Municipalidad de Lago Ranco con el Ministerio de Bienes Nacionales se le otorgó una concesión a perpetuidad del Cerro Illi, 1.700 ha emplazadas en la Península de Illahuapi, que destacan por su belleza paisajística y que permitirán el acceso público a 40 ha de borde costero. Todo ello hace que exista un soporte, cada vez más articulado hacia las actividades de turismo de naturaleza, que hoy cuentan con actividades internacionales como campeonatos de pesca recreativa en el lago y Mundial de Clavados en el Parque Futangue, además de otras actividades como carreras trail.

Un punto importante de abordar es lo que se refiere a los atractivos culturales, debido a que actualmente no se encuentran catastrados ni categorizados como atractivos turísticos asociados a las categorías de Monumentos Históricos, Zonas Típicas, Monumentos Públicos, Monumentos Arqueológicos, Patrimonio Mundial de la Unesco e Inmuebles y Zonas de Conservación Históricas, no obstante, el territorio ostenta un patrimonio cultural considerable, identificándose la presencia de 116 atractivos de índole cultural y que destacan principalmente el patrimonio de la cultura Mapuche y el patrimonio cultural intangible.

Hoy en día la oferta cultural no se encuentra caracterizada o cuenta con problemas de formalización, un sector importante de destacar por su oferta cultural es Isla Huapi, y Península de Illahuapi, donde hoy en día se desarrollan actividades turísticas de tipo étnico.

Para potenciar el turismo en la zona definida de Lago Ranco – Futrono atinentes al desarrollo náutico en la comuna de Futrono, a nivel de infraestructura se establece primeramente que existen esfuerzos y propuestas para mejorar la conectividad entre las localidades implicadas con la mejora de la vialidad estructurante, para usos de transporte privado y público, donde

para este último se destaca la existencia de transporte público con varias frecuencias, hacia los centros urbanos de Lago Ranco y Futrono.

Mientras que por otro lado, existe restricción de acceso a atractivos turísticos debido a deslindes privados, lo que dificulta el desarrollo de nuevas experiencias turísticas, además, en los puntos donde sí existe acceso público a atractivos turísticos como Lago Ranco, la infraestructura es deficiente e insuficiente para generar condiciones habilitantes para el desarrollo turístico en el área, lo que a su vez se ve graficado en la no existencia de un recorrido público que permita ir entre Lago Ranco y Futrono vinculado a la experiencia que genera el lago.

Por lo que también se promueve la reposición de barcas hacia Isla Huapi y la construcción de embarcaderos en Llifén y Lago Ranco con el objetivo de utilizar el lago con rutas de transporte público náutico permitiendo mejorar

la conectividad con comunidades aisladas y el turismo en ellas.

En cuanto a los recursos humanos existentes en el área definida para Lago Ranco–Futrono, se destaca la Universidad Austral e INACAP que cuentan con carreras de turismo profesionales y técnicas como Administrador de empresas de Turismo y Técnico en turismo. A su vez, existen liceos con especializaciones en servicios turísticos y turismo aventura en Futrono y Lago Ranco. Pero no se especifica dentro del Plan aspectos como el deporte náutico dentro de lo que promueven estas instituciones.

En cuanto a promoción turística relacionada con el deporte, se señalan actividades como la Pesca Recreativa, y los eventos deportivos internacionales, como Futangue Challenge, que corresponde a una carrera de “Trail Running”, en el Parque Futangue y el “Red Bull Cliff Diving”, una competencia de clavados en la comuna de Lago Ranco, en el mismo parque.

## CONSIDERACIONES FINALES ZOIT LAGO RANCO-FUTRONO

Debido a la condición rural del área definida de Lago Ranco-Futrono, muchas de las acciones que promueve el Plan de Acción, para la Zona de Interés Turístico apuntan a suplir carencias de infraestructura a escala comunal, como la implementación de agua potable en sectores rurales o mejorar la infraestructura vial, o señalética de interés turístico o la implementación de puntos de informaciones con el objetivo de mejorar la calidad del turismo en la zona.

Además, en este mismo instrumento, se destaca la heterogeneidad de los servicios que se promueven en la zona, lo que hace que no se pueda coordinar de manera eficiente los esfuerzos para mejorar las condiciones que ellos promueven, por lo que parte de las medidas apuntan a buscar una mejor asociatividad entre

los promotores turísticos y a la capacitación de los mismos.

Estas carencias, tanto de infraestructura, como de coordinación, hace que la visión que tiene la ZOIT, aun sea genérica, la cual plantea que “en el 2025, la Cuenca del Lago Ranco se consolidará como un destino turístico de naturaleza de proyección internacional, competitiva, sustentable y respetuosa de la cultura local, y con una oferta turística reconocida por su diversidad, calidad”.

La visión antes expuesta, no apunta ni menciona atributos concretos de la zona, como lo es el potencial de actividades náuticas, ya sean recreativas o deportivas derivadas de su condición lacustre. En cambio, con mayor profundidad en cuanto a mejorar la falta de coordinación entre actores, y disminuir la

estacionalidad que se detecta en las cifras otorgadas por SERNATUR el año 2016, el Objetivo General, del instrumento declara “Brindar un soporte, cada vez más articulado para el desarrollo de actividades de turismo de naturaleza, velando por generar experiencias turísticas de calidad que aumenten el gasto y tiempo de estadía de los turistas”. Finalmente, en cuanto al planteamiento de acciones específicas, con el objetivo de mejorar la

sustentabilidad del destino, se sugiere como parte de las acciones dentro de la Zona de Interés Turístico Lago Ranco-Futrono, la necesidad de una Ordenanza de uso del lago y borde lago, pero no se profundiza en la relación de esta necesidad con la condición actual del turismo y su potencial náutico, abriendo un espacio a promover iniciativas que articulen, infraestructura lacustre y modelos de gestión que apunten a disminuir la estacionalidad .

### 3.4 Plan de Desarrollo Comunal, comuna de Futrono 2012-2016

El Plan de Desarrollo Comunal, PLADECO, es un instrumento de planificación local contemplado en la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades que tiene como propósito contribuir al desarrollo de la comuna desde la participación ciudadana, donde su enfoque estratégico del desarrollo, permita guiar las decisiones de las autoridades comunales.

En la presentación del Plan de Desarrollo Comunal de Futrono 2012- 2016 por parte del entonces alcalde Jorge Tatter Oñate se declara como el objetivo general del PLADECO lo siguiente:

---

***“Queremos ver nuestra comuna consolidada como un destino turístico importante, con las obras necesarias que esto implica como el Borde Costero, la iluminación, los accesos al Mochó Choshuenco, el Paso Internacional Neruda, pero sobre todo queremos que Futrono sea una comuna desarrollada en forma integral, con oportunidades para todos”***

---

Para ello, el Plan se estructura desde cuatro ámbitos: Desarrollo Económico Productivo, Desarrollo Socio Cultural, Planificación del Desarrollo Territorial, e Institucional y Participación Ciudadana. Sobre la base del diagnóstico realizado y el trabajo posterior con los equipos del municipio con los cuales se definieron los principales ámbitos de desarrollo, los que se transforman en los ejes de la planificación comunal para Futrono en el mediano y largo plazo.

El principal análisis para la determinación de estos ámbitos corresponde a visualizar las potencialidades comunales y representar la vocación comunal proyectada hacia el futuro, atendiendo a las particularidades en las percepciones de autoridades, técnicos y representantes de la comunidad, mediante metodología prospectiva, que constó en primer lugar de un trabajo de gabinete, para posteriormente validar y consensuar los análisis en trabajo de taller con los diferentes departamentos y unidades del municipio, esta tuvo por objetivo:

- a) Analizar tendencias que inciden positiva o negativamente en el logro del escenario futuro deseado por los habitantes de la comuna.
- b) Identificar fenómenos actuales que pueden desplegarse a futuro y ser relevantes para el territorio de la comuna, definidos como “hechos portadores de futuro” que incidan en el desarrollo de Futrono.
- c) Identificar los escenarios estables de ocurrencia en el territorio comunal con el fin de generar lineamientos de trabajo en el corto, mediano y largo plazo.

El análisis prospectivo se desarrolla a través de la construcción de hipótesis de futuro, situando a la comuna en un horizonte de 15 años.

Una vez trabajadas las hipótesis de futuro, se selecciona el conjunto de ellas que conforman el Escenario Apuesta de la comuna de Futrono. Estos escenarios responden a los principales desafíos y oportunidades de desarrollo, los que serán transformados en lineamientos y objetivos estratégicos, para su concreción mediante un Plan de Acción conformado por programas y proyectos de ejecución en el corto, mediano y largo plazo.

A continuación se presentan los ámbitos y sectores partícipes dentro de la planificación, de los cuales se desprenden, escenarios Tendencial, Deseable, Probable y Apuesta.

#### Ámbito 1: DESARROLLO ECONÓMICO-PRODUCTIVO

El desarrollo se concibe como un fenómeno complejo y producto de la concurrencia virtuosa de una multiplicidad de agentes sociales. Bajo esta mirada, se enfatiza el rol de los sectores productivos como los impulsores más importantes de este desarrollo, considerándose la vocación productiva de la comuna, el emprendimiento, los principales problemas, fortalezas y requerimientos, así como también los atributos deseables a largo plazo.

Este ámbito está compuesto por los principales sectores clave de desarrollo dentro de la comuna, los que corresponden a: ganadería, agricultura, turismo y forestal.

#### Ámbito 2: DESARROLLO SOCIOCULTURAL

Desde una mirada sistémica, el ámbito de Desarrollo Social y Cultural considera una serie de componentes y variables que se vinculan entre sí, otorgando explicación a las condiciones que determinan la calidad de vida de los habitantes de la comuna.

Este ámbito está compuesto por los principales sectores clave de desarrollo dentro de la comuna, los que corresponden a: salud, educación y cultura e identidad.

#### Ámbito 3: DESARROLLO TERRITORIAL

Considera aspectos relacionados con la habitabilidad y la calidad de vida en la comuna.

Actualmente, en el contexto de la globalización, es necesario considerar los servicios ambientales, sociales y económicos básicos, así como su extensión, calidad y sostenibilidad en los territorios. Esto, con el objeto de mejorar la calidad de vida de los habitantes, logrando procesos de desarrollo sustentables. Particularmente la comuna de Futrono presenta condiciones naturales que pueden ser aprovechadas para fomentar estilos de vida saludables y de desarrollo turístico.

Este ámbito está compuesto por los principales sectores clave de desarrollo dentro de la comuna, los que corresponden a: conectividad e infraestructura, servicios básicos y medio ambiente.

#### Ámbito 4: INSTITUCIONALIDAD Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

En éste punto se consideran las propuestas para el desarrollo de las organizaciones sociales, buscando mejorar la articulación con el municipio y garantizando amplia cobertura a los diversos programas. Además, este subsistema considera el funcionamiento institucional municipal y cómo éste se articula con su entorno comunal y regional. Este ámbito está compuesto por las variables de Institucionalidad y Participación Ciudadana.

Para efectos de este análisis que busca levantar información relativa a las cualidades e intereses náuticos de la comuna de Futrono, se detallará los Escenarios Apuestas planteados para Turismo, del Ámbito 1: Desarrollo Económico-Productivo, a Educación y Cultura e Identidad, del Ámbito 2, Desarrollo Sociocultural y Medio Ambiente y Conectividad e Infraestructura, del Ámbito 3: Desarrollo Territorial.

## DESARROLLO ECONÓMICO-PRODUCTIVO

### TURISMO:

1. Servicios turísticos: La comuna aumenta su oferta de servicios de transporte, alojamiento y alimentación, mejorando paulatinamente sus estándares de calidad.

2. Asociatividad: Se desarrolla en la comuna una Cámara de Turismo que organiza y asocia a todos los empresarios y emprendedores, el Consejo Privado Cuenca del Lago Ranco, que reúne a un grupo de empresarios, asesorados por el Instituto de Turismo de la Universidad Austral de Chile y la Corporación Amigos Futrono, grupo de privados que tiene como misión colaborar con la implementación de iniciativas que promuevan el desarrollo y progreso de los habitantes de la comuna.

3. Capacitación: Se mejoran las herramientas de gestión, planificación y capacitación sobre turismo sustentable, estándares de calidad y normas de sanidad, por parte de los empresarios y emprendedores que desarrollan actividades ligadas al turismo.

4. Planta Turística: Aumenta la planta turística a través del incremento de establecimientos tanto en zonas urbanas como en zonas rurales.

5. Productos Turísticos: La comuna cuenta con una amplia y variada oferta de senderos, reservas de flora y fauna y rutas turísticas, en zonas urbanas y sobre todo en zonas rurales, visibilizando y poniendo en valor las

particularidades naturales y culturales de cada localidad. A su vez cuenta con una oferta turística de gastronomía, alojamiento y transporte.

6. Difusión: La comuna ha ido desarrollando y perfeccionando un Plan Comunicacional abarcando variados medios de comunicación, tanto a nivel regional, como nacional, logrando además una visibilización internacional a través de los medios digitales, resaltando los atractivos naturales y culturales particulares de la zona.

7. Imagen Destino: Se fortalece la imagen de destino de Futrono, logrando sintonía entre sus particularidades naturales y culturales, lo que permite generar una marca turística.

8. Identidad Turística: Alto apoyo y asesoramiento a localidades rurales de Futrono, permitiendo establecer productos y oferta definida, resaltando sus particularidades y atractivos, naturales y culturales, favoreciendo el interés de los turistas por sus atractivos, durante gran parte del año.

9. Estacionalidad: Significativo aumento de actividades turísticas durante todo el año, lo que permite romper con la estacionalidad, incrementando la visita de turistas a la comuna.

10. Señalética: La comuna aumenta de forma gradual la cantidad de señalética que orienta apropiadamente al turista y habitantes, respecto a los sitios de mayor interés.

## DESARROLLO SOCIOCULTURAL

### EDUCACIÓN:

1. Resultados académicos: Se mantienen los buenos resultados académicos registrados por los establecimientos educacionales de la

comuna debido, entre otras cosas, a la renovación del cuerpo docente, mejora en la infraestructura, incorporación del uso de TICS y psicopedagogos al cuidado de los estudiantes.

2. Infraestructura educacional: Los establecimientos municipales urbanos y rurales registran una alta inversión en infraestructura y equipamientos, lo que deriva en un aumento en la matrícula de los establecimientos de educación municipal y disminución de establecimientos unidocentes.

3. Planes educativos: La comuna diversifica sus planes educativos, ofreciendo educación intercultural y resaltando características locales. Además, paulatinamente se incorporan talleres de prevención en salud para los estudiantes de educación básica y media.

4. Educación técnica superior: La comuna cuenta con un Centro de Formación Técnico-Profesional que dispone de una oferta de formación acorde a las necesidades de la comuna y que disminuye la migración de jóvenes hacia otras comunas.

5. Capacitación población adulta: Paulatinamente se incorpora una oferta educativa de nivelación de estudios para adultos analfabetos o con estudios incompletos tanto en el sector urbano como rural.

6. Oferta recreativa: La comuna dispone de una agenda recreativa, destinada a niños y jóvenes, diversa en su contenido y conocida por la población. Esto permite una utilización completa de la infraestructura recreativa de los colegios municipales.

## DESARROLLO TERRITORIAL

### MEDIO AMBIENTE:

1. Contaminación por residuos: La comuna aumenta progresivamente su equipamiento de limpieza, basureros, propaganda y gestiones de cuidado de los distintos sectores turísticos y la frecuencia de los recorridos de recolección en época estival.

### CULTURA E IDENTIDAD:

1. Educación intercultural: Se recupera gradualmente la práctica de la lengua mapuche a través de un incremento de educadores interculturales en establecimientos de educación municipal, sobre todo en los sectores rurales, ofreciendo cursos de capacitación para la población infantil y adulta de la comuna. Además, se incorporan planes y talleres que fomentan y refuerzan el desarrollo de prácticas culturales en la población indígena de la comuna.

2. Oferta Cultural: Paulatinamente se amplía la oferta cultural en Futrono acorde a los intereses de la población. Además, se dispone de instancias de promoción de actividades y agrupaciones artísticas locales.

3. Infraestructura Cultural: la comuna dispone de infraestructura suficiente para desarrollar apropiadamente actividades culturales y responder de manera efectiva a la demanda de la población.

4. Cultura turística: gradualmente los ciudadanos de la comuna desarrollan una cultura turística que les permite valorar su localidad, cuidarla y mejorar el trato a los visitantes.

2. Residuos domiciliarios: La comuna de Futrono cuenta con una Unidad o Departamento de Aseo y Ornato. Además, aumenta el número de contenedores y basureros, junto con la frecuencia del recorrido para la recolección de basura.



3. Recursos Naturales: La comuna es considerada un referente a nivel nacional, debido a su potencial en recursos naturales y belleza paisajística.

#### CONECTIVIDAD E INFRAESTRUCTURA:

1. Infraestructura vial: Se registra una mejora en la calidad y mantención de los caminos rurales de la comuna. Además, hay una mejora constante de la infraestructura, enfocando su desarrollo al ámbito turístico, otorgando más y mejores accesos a los balnearios.

2. Infraestructura peatonal: Se registra una mejora constante en la infraestructura peatonal en sectores urbanos y semiurbanos de la comuna.

3. Infraestructura en telecomunicaciones: Hay un aumento de la red de cobertura de telefonía móvil en sectores rurales de la comuna.

4. Costanera: Se concreta el proyecto de costanera para la comuna, lo que permite reforzar el vínculo entre la población y el lago. Además, esto mejora el acceso a los balnearios que dispone Futrono.

Finalmente, es necesario mencionar que, en los Planes de Acción planteados, para concretar lo propuesto en los Escenarios Apuesta no se visualizaron medidas relativas al desarrollo náutico de la comuna por lo que no se detallan en este análisis.

#### CONSIDERACIONES FINALES PLADECO FUTRONO 2012-2016

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

Respecto al turismo en la comuna, el instrumento detalla un importante aumento en el flujo de turistas principalmente nacionales, siendo uno de los ámbitos que más es nombrado por la comunidad; planteando ideas como la creación de una Cámara de Turismo, playas más limpias y con más actividades para los turistas en época estival.

Donde, por otro lado, en el diagnóstico presentado se desprende, “la falta de actividades u ofertas turísticas para el periodo de invierno e incluso para el periodo de verano cuando llueve”. Sin profundizar en qué tipo de actividades u ofertas se refiere, a pesar que la comuna cuenta con numerosos atractivos turísticos relevados por el instrumento de los cuales pueden surgir actividades relacionadas con lo náutico, tales como el borde Lago Ranco, bahía de Coique, playa de Huequecura, Lago Maihue o en otro sentido el Parque Botánico Futronhue, potenciando la actividad en la cual el turismo:

---

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

---

Sin embargo, el diagnóstico da cuenta que actualmente la actividad turística de la comuna se focaliza sólo en los meses de verano. Lo cual queda de manifiesto en las estadísticas elaboradas por SERNATUR para el año 2016, para lo cual durante los meses de enero y febrero, se concentra la mayor cantidad de turistas, siendo 1.647 y 2.149 personas respectivamente, mientras que el resto del año hay un promedio de 771 turistas mensuales, lo que representa una disminución de un 65% de los turistas que se encuentran regularmente durante el verano, siendo durante el periodo marzo-diciembre, el punto más alto noviembre con 998 turistas, y diciembre con 545, lo que representa una disminución respecto a la temporada estival de un 75%.

Para lo cual las iniciativas enfocadas en realzar el potencial turístico de la Cuenca del Lago Ranco, beneficiarían directamente a la comuna de Futrono, y en un segundo plano, facilitaría el tránsito entre el Lago Panguipulli y el Lago Ranco, al generar una retro-alimentación de visitantes. Por otro lado, pone énfasis en las rutas patrimoniales, culturales y rurales que se pueden estructurar en la comuna, complementando una serie de atractivos de diferente índole junto con el aumento del número de servicios de alimentación, buses de turismo (transfer) y alojamiento.

Metodológicamente, el instrumento desarrolla escenarios tendenciales que plantean hipótesis

de desarrollo al plantear situaciones favorables y desfavorables. De estos se desprenden algunos aspectos relevantes hacia lo náutico, los cuales de no ser solucionados se presentarían como inconvenientes a la hora de querer plantear un plan de fomento para el desarrollo de la actividad: estos elementos son:

- La estacionalidad: como limitante del desarrollo comunal por la poca demanda el resto del año
- Escases de oferta turística: dada por el no aprovechamiento de sus recursos y su articulación y potenciado por el desconocimiento o falta de herramientas de gestión de pequeños empresarios y emprendedores, relacionados con el rubro del turismo rural.
- Falta de infraestructura náutica: que posibilite articular de mejor manera los atractivos presentes tanto en el borde lacustre como otros acuíferos.

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

### 3.5 Plan Regulador Comunal de Futrono

#### FUTRONO Y BAHÍA COIQUE

El territorio comunal de Futrono se estructura en 4 zonas, las cuales han sido descritas durante la elaboración del informe del PLADECO 2008-2012. Estos se detallarán a continuación con el objetivo de posicionar y entender el rol de los espacios regulados de la comuna de Futrono.

- Futrono Poniente (Nontuela-Dollinco-Loncopán)
- Futrono Central (Futrono Urbano)
- Futrono Cordillera (Llifén-Maihue-Chabranco-Curriñe).
- Isla Huapi

Estos son:

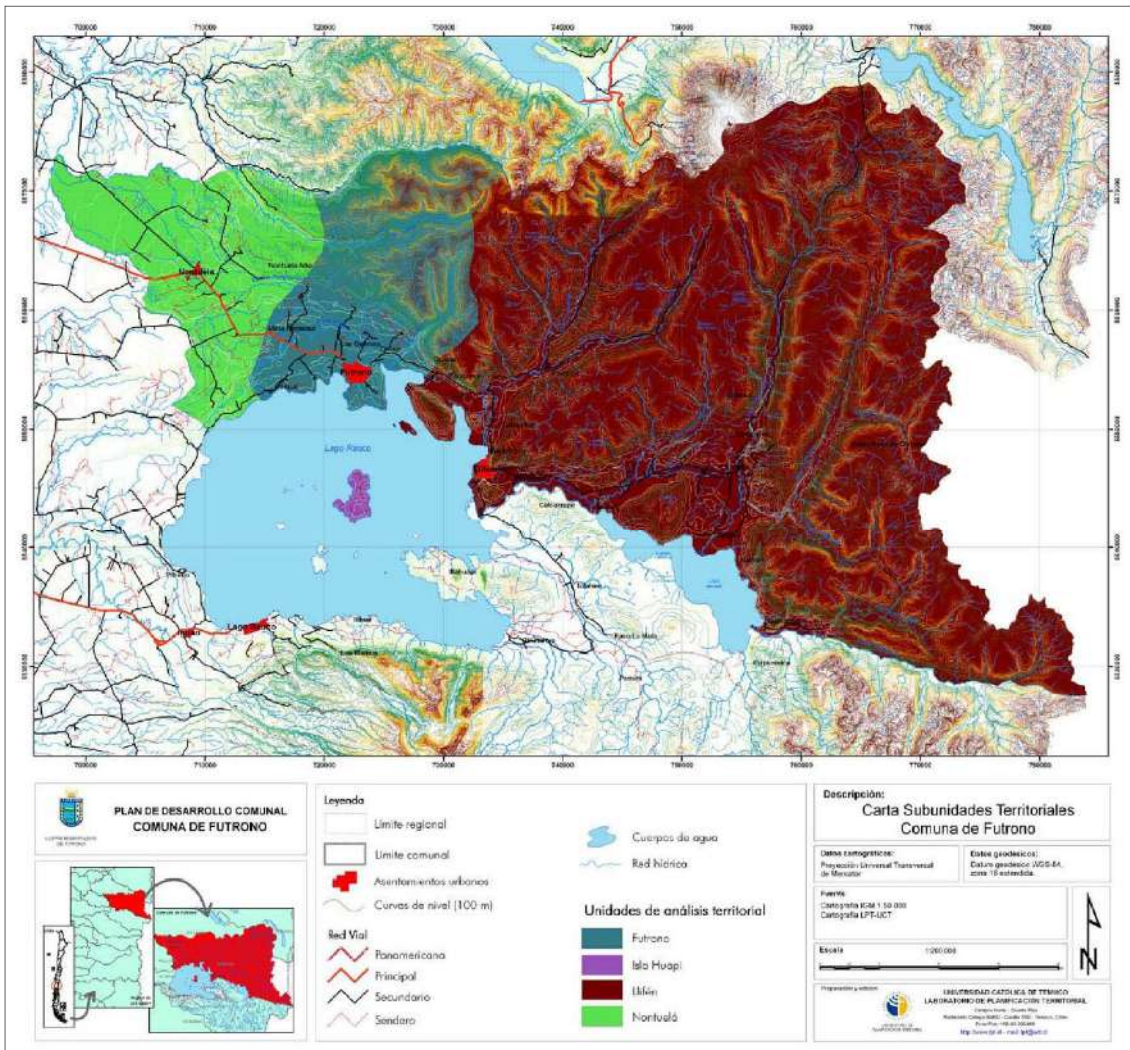


ILUSTRACIÓN 18 UNIDADES DE PLANIFICACIÓN PROPUESTAS EN PLADECO 2008-2012  
Fuente: Informe Final Plan de Desarrollo Comunal 2008-2012, Comuna de Futrono

### Futrono Poniente

Se trata de la puerta de entrada de la comuna, suma una población de 3.900 habitantes asociados al distrito censal de Loncopán y Huite; con una composición sociocultural dada por la presencia de grandes empresarios agrícolas e industriales de relevancia nacional, un grupo importante de medianos y pequeños propietarios agrícolas y asociados a ambos tipos productivos, una población vinculada al trabajo agrícola, caracterizada por los dos primeros por una baja cualificación técnica.

Desde el punto de vista étnico cultural, este es el territorio con menor población mapuche de la comuna 176 habitantes –el 7% de la población mapuche comunal- los cuales no están vinculados a comunidades legalmente constituidas en el sector.

Territorialmente se caracteriza por ser una zona de terrenos planos, asociados a una amplia red hídrica, en donde predominan 3 tipos de uso de suelos: las praderas, los renovales y los terrenos de uso agrícola.

Respecto de las actividades económicas, estas se vinculan a las características territoriales ya planteadas y al Uso Óptimo propuesto por el POT (Plan de Ordenamiento Territorial, Lago Ranco 2007) (LPT-UCT 2007), dados por la Ganadería-Hábitat Humano y Uso Agropecuario-Preferente; por lo cual se refuerza la idea de un escenario tendencial de desarrollo vinculado a lo agro-ganadero. En este sentido, tales características, más la inversión privada, han posibilitado el desarrollo de una importante producción agroindustrial con impacto a nivel nacional y regional, vinculada a la producción lechera, ganadera y actualmente al rubro hortofrutícola en plena implementación.

Desde el punto de vista de su conectividad, este se observa estructurado a partir del eje este-oeste que conecta a Futrono con la ruta 5 Sur,

motivo por el cual gran parte de la producción del sector tiene acceso a una vía pavimentada.

Respecto de su estructura de asentamiento, el territorio cuenta con 3 centros poblados:

- Dollinco: Se caracteriza como una aldea rural.
- Loncopán: Al igual que la anterior se caracteriza como una aldea rural.
- Nontuela: Que, para el contexto de esta propuesta, se proyecta como la cabecera del territorio, desde el punto de vista de su oferta de servicios e instituciones públicas, mejorada en base al presente Plan.

### Futrono Central

Integra a la zona cercana a la capital comunal, se trata del territorio más poblado, con 7.673 habitantes, de los cuales el 76,7% se concentra en la ciudad de Futrono; que a su vez concentra la población con mayores niveles de educación y de cualificación técnica y profesional. También destaca su diversidad sociocultural, con una importante cifra mapuche con 1.108 habitantes, el 42% de la población mapuche comunal y la presencia de cinco comunidades legalmente constituidas; una población urbana mayoritaria, y al igual que en el territorio de Nontuela, la presencia de grandes y medianos agricultores emplazados en las zonas de praderas y un campesinado vinculado a las zonas altas.

Desde el punto de vista territorial, también destaca su diversidad, en tanto están presente distintos tipos de relieves: zonas planas en las cuales se da la presencia de praderas, zonas montañosas en donde se da la presencia del bosque nativo adulto y renovales y zonas de borde lago (POT, 2007. LPTUCT).

Respecto de la conectividad, tiene 2 características: Por una parte, están los caminos principales en buen estado; y en las zonas altas la presencia de caminos secundarios y huellas

que dificultan la misma. Sin embargo, el principal desafío para este territorio, desde el punto de vista de la conectividad, es asegurar el acceso al borde lago e incorporar este a la vida social del mismo.

A nivel económico-productivo y asociado a su condición territorial, este sector muestra una mayor diversidad de alternativas de desarrollo productivo: turismo desarrollado por privados en el sector de Coique; los servicios públicos y privados asociados al turismo; los productos forestales vinculados a la mueblería, la leña y la madera; chacarería y ganadería en pequeña escala, ligada principalmente a los pequeños propietarios agrícolas; y la agroindustria con el desarrollo de los berries.

#### Futrono Cordillera

Se trata del territorio más extenso de los 4 propuestos, e involucra el sector interior de la comuna asociado a los lagos Maihue y Ranco; desde el punto de vista sociocultural, este territorio cuenta con una población de 3.909 habitantes, de los cuales 1.382 personas son mapuches, que representan el 51% de la población mapuche comunal, el 35% de la territorial y la presencia de 6 de las 14 comunidades mapuche legalmente constituidas presentes en la comuna.

Desde lo territorial se trata de una zona dominada por la presencia de bosques nativo adulto, renovals, mixto y matorrales; en donde las praderas ocupan una menor relevancia y están vinculadas a las zonas bajas entre ambos lagos. Su topografía es propia de zonas boscosas, con terrenos escarpados y escasa presencia de zonas planas.

Desde el punto de vista de la conectividad, esta tiene el principal camino comunal pavimentado hasta el sector de Llifén, siendo los caminos secundarios y las huellas los principales perfiles viales del sector. No obstante, es el acceso a la

telefonía e internet los principales déficit en esta materia para el territorio.

Desde el punto de vista de sus orientaciones productivas, el POT 2007, propone un territorio vinculado al uso mixto, en las zonas ocupadas por los pequeños y medianos agricultores: ovinos, bovinos, hortalizas, chacarería, leña y la apicultura. El turismo, vinculado a los elementos del patrimonio sociocultural –principalmente la presencia mapuche Huilliche- en la zona de Maihue y otras ofertas turísticas vinculadas al patrimonio natural presente en este territorio; por último, se encuentra el desarrollo de la agroindustria –ganadería- relacionada con los fundos presentes en las zonas planas.

Desde el punto de vista de su estructura urbana en esta destacan la presencia de 3 asentamientos agrupados, de los cuales:

- Llifén es asentamiento urbano.
- Maihue es asentamiento rural y comunidad mapuche.
- Quimán es un nodo rural.

De esta manera, la presente propuesta está orientada a fortalecer el centro urbano de Llifén como cabecera del territorio vinculada a la gestión municipal y los servicios. Para lo cual se deberá incorporar mecanismos de gestión territorial que permitan articular éste en tanto referente funcional como identitario.

#### Isla Huapi

Se trata ante todo de un “territorio especial”, dada su condición de isla, las características socioculturales de su población, las demandas y desafíos vinculados a su desarrollo. En él viven 620 personas, las cuales en un 90% son Mapuche-Huilliche. (Ficha CAS II, año 2003).

De esta manera, desde el punto de vista territorial, se trata de una isla ubicada en el Lago Ranco, con un relieve con predominio de lomas;

un suelo de uso intensivo en el cual destaca principalmente las praderas y en muy menor grado los matorrales y renovales de bosque. Con conectividad comunal basada en el servicio diario de transbordador y una interna caracterizada por las huellas y los caminos vecinales en mal estado.

Desde el punto de vista económico, su tipo productivo se caracteriza por pequeñas

unidades económicas ligadas al autoconsumo familiar, con un uso histórico intensivo del suelo. Actualmente y en correlación con lo propuesto por el POT 2007, se está introduciendo el turismo como alternativa de desarrollo complementaria a la anterior y a la cual se suma el trabajo fuera de la misma isla, desarrollado por los jefes de familia principalmente.

## SOBRE LOS TERRITORIOS REGULADOS

Los territorios regulados de la comuna de Futrono son dos, siguiendo por el borde norte del lago el Futrono Central, o Futrono Urbano. Por un lado corresponde a la capital comunal correspondiente al sector más poblado y por otro el sector de bahía Coique, que se ubica al sector oeste de Futrono, para el cual se desarrolló un seccional puntual.

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

El área de Futrono presenta la zona ZE-3, zona que comprende el borde lacustre y contempla usos permitidos de recreación y esparcimiento asimilándose a un “parque urbano”. Con ello, restringe los usos no mencionados como permitidos.

En el sector de Bahía Coique, el espacio de playa–determinado como zona de restricción de playa–la zona ZR-3 presenta usos de Equipamiento a escala comunal de esparcimiento y turismo; deportes náuticos (marinas, muelles, embarcaderos), siendo una zona reglamentada que favorece usos de carácter náutico en el borde lacustre. Así también, esta zona antecede a una de uso residencial e interés turístico, que si bien se rige más bien hacia la vialidad que lo conecta, es una zona complementaria a la del borde de lago, posibilitando en ella un uso mixto que alimente de residentes y equipamiento que sirvan a la actividad náutica. Así, el área regulada por el instrumento se ve potenciada por los usos definidos en el borde del lago y posibilita mejores condiciones para la generación de

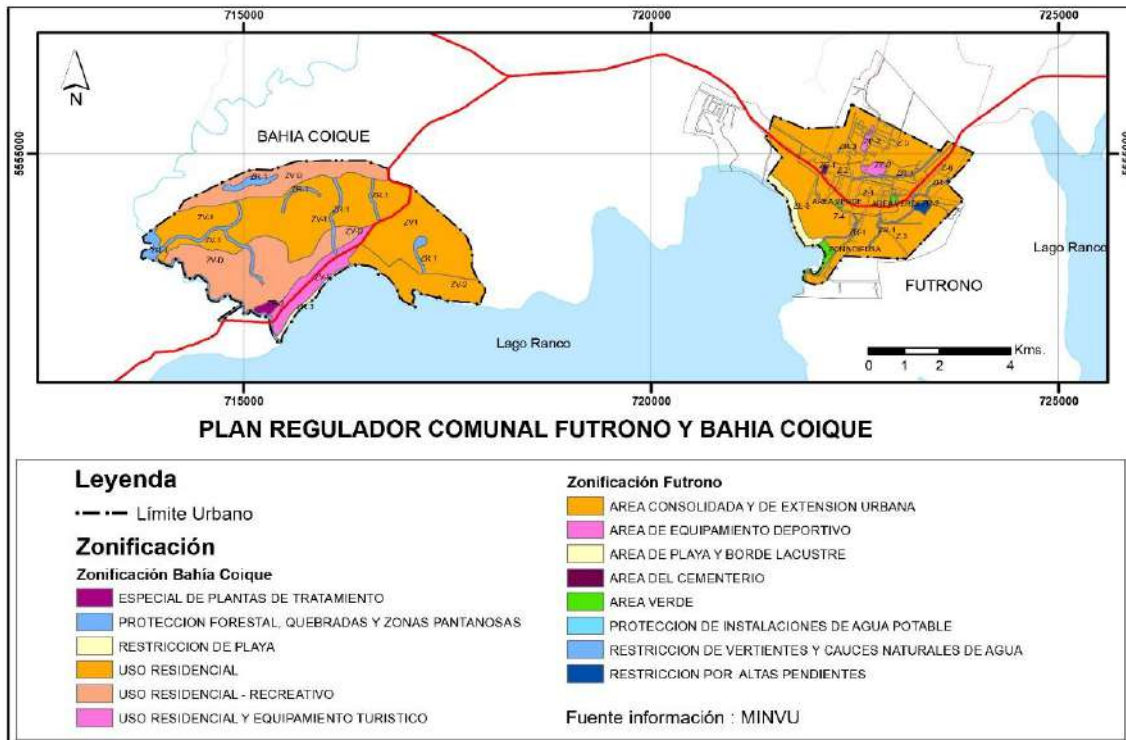
actividades náuticas. No obstante, el sector de Bahía Coique mantiene un uso residencial – exclusivamente para viviendas – en el sector oeste de su bahía, siendo la única “zona residencial” que mantiene relación directa con el borde de agua. Si bien restringe los usos aquí no mencionados, el instrumento define que se consolide un área residencial pero en baja densidad, para lo cual dispone una superficie predial mínima de 5.000 m<sup>2</sup> y con una vivienda por predio, limitando que se desarrolle como un espacio densificado y de mayor altura hacia el borde del lago.

En el caso del sector Futrono, presenta además un área verde que se extiende hacia la península la cual no presenta nomenclatura, siendo denominada como Z-7, en el Plan Regulador vigente, quedando como una zona difusa con un actual uso de parque. Sin embargo no presenta restricciones para su ocupación.

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

áreas consolidadas de usos residenciales, habitacionales o expansión de la misma hacia los espacios de borde lo cual posibilita proyectar el desarrollo urbano hacia áreas posteriores,

siendo un escenario normativo que posibilita potenciar actividades para el esparcimiento por sobre otros usos en las áreas de borde.



CARTOGRAFIA 26 PLANO EN DETALLE DE ÁREAS REGULADAS EN SECTOR DE BORDE DEL LAGO RANCO, ÁREA DE FUTRONO Y BAHÍA COIQUE.

Fuente: Estudio de Caracterización y Fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos

Donde en función del presente análisis, se desglosarán las zonas del Plan Regulador de Futrono, con el objetivo, de analizar

prospectivamente tanto el crecimiento de la ciudad como su rol de ciudad náutica.



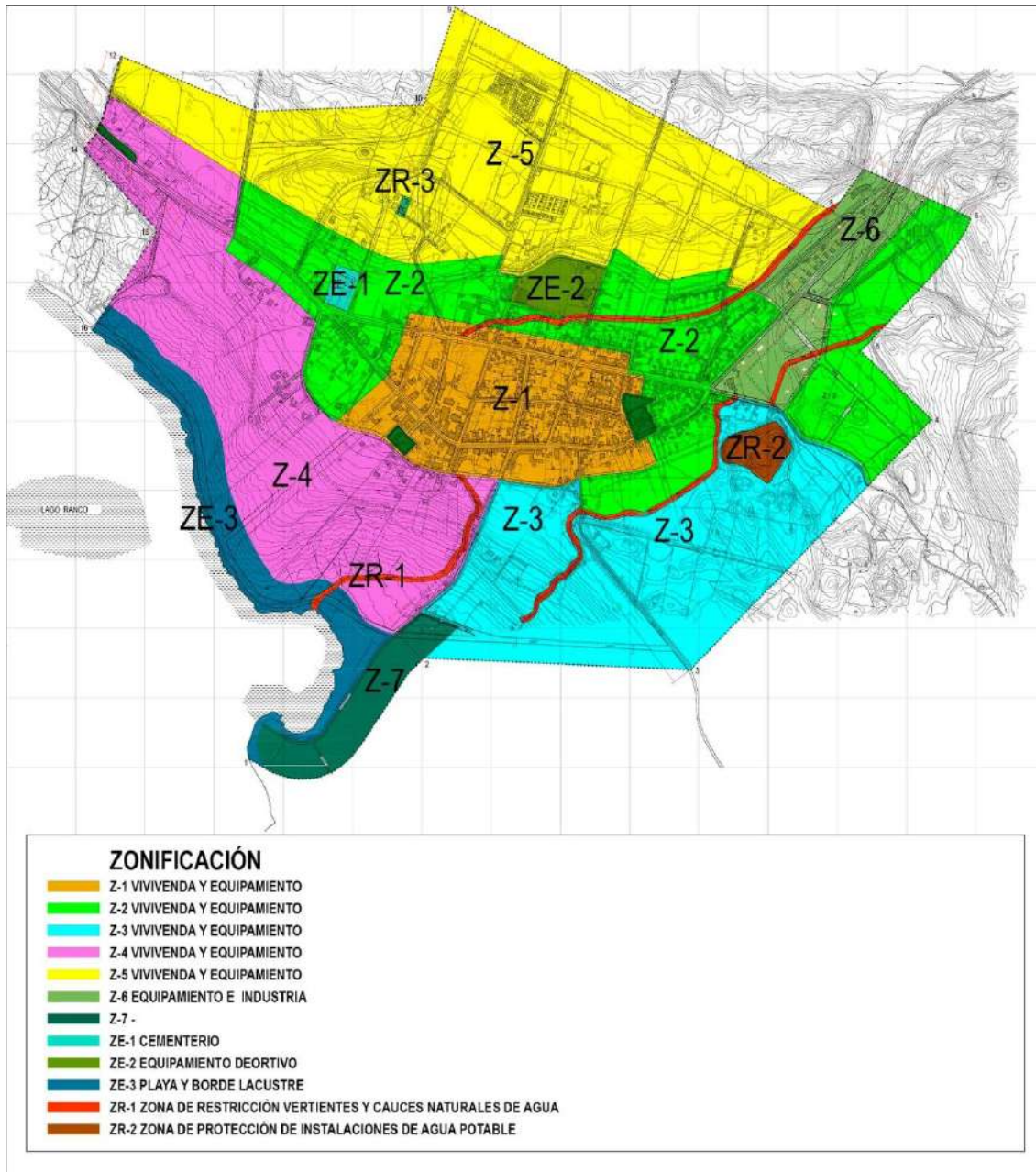


ILUSTRACIÓN 19 PLANO REGULADOR COMUNA DE FUTRONO  
 Fuente: Municipalidad de Futrono

<b>ZONA Z-1</b>	
<b>A) USOS DE SUELO PERMITIDOS</b>	
<b>-Vivienda</b>	
<b>-Equipamiento de los siguientes tipos y escalas:</b>	
1 -Escala Regional	Culto; cultura; (exclusivamente museos, bibliotecas, salas de concierto, teatros, auditorios); esparcimiento y turismo (exclusivamente hoteles, casinos y clubes sociales), comercio minorista (centros comerciales, supermercados, grandes tiendas); servicios públicos; servicios profesionales.
2- Escala Comunal	Salud; educación; seguridad; culto; cultura; organizaciones comunitarias; áreas verdes; deportes (exclusivamente gimnasios y centros deportivos) esparcimiento y turismo teatros, cines, clubes sociales, restaurantes, hosterías, hospederías, residenciales); comercio minorista (exclusivamente centros comerciales, mercados, supermercados, locales comerciales); servicios públicos; servicios profesionales.
3- Escala Vecinal	Salud; educación; seguridad; culto; cultura; organización comunitaria; áreas verdes; esparcimiento y turismo (exclusivamente cines, juegos electrónicos y fuentes de soda).
<b>-Actividades productivas:</b>	
1-Servicios Artesanales	Clasificados como inofensivos
2-Establecimientos de impacto similar	Exclusivamente venta de materiales de construcción.
<b>B) USOS DE SUELO PROHIBIDOS:</b>	
-Todos aquellos no señalados como permitidos	
<b>C) NORMAS ESPECÍFICAS DE SUBDIVISION PREDIAL Y EDIFICACIÓN</b>	
-Superficie predial mínima:	200 m <sup>2</sup>
-Frente predial mínimo:	10 m <sup>2</sup>
-Coeficiente de ocupación de suelo:	0,8
-Coeficiente máximo de constructibilidad	2,0
-Sistema de agrupamiento:	continuo
-Profundidad Max. de la faja continua:	80% del deslinde común.
-Altura de edificación continua:	-mínima 2 pisos 7m -máxima permitiéndose la edificación aislada continuo de altura máxima, conforme a lo establecido sobre rasantes y distanciamientos en el artículo 2.6.4 de la OGUC.
-Antejardín:	No se exige

<b>ZONA Z-2</b>	
<b>A) USOS DE SUELO PERMITIDOS</b>	
<b>-Vivienda</b>	
<b>-Equipamiento de los siguientes tipos y escalas:</b>	
1-Escala Comunal	Educación; salud; seguridad; culto; cultura; organización comunitaria; áreas verdes; deportes; esparcimiento y turismo (exclusivamente teatros, cines clubes sociales, restaurantes, hospederías, residenciales); comercio minorista (exclusivamente centros comerciales, mercados, Supermercados, ferias libres, locales comerciales); servicios públicos; servicios profesionales.
2-Escala Vecinal	Educación; salud; seguridad; culto; cultura; organizaciones comunitarias; áreas verdes; esparcimiento y turismo (exclusivamente cines, juegos electrónicos y fuentes de soda); servicios públicos y comercio minorista.
<b>-Actividades productivas:</b>	
1-Servicios Artesanales	Clasificados como inofensivos
2-Establecimientos de impacto similar	Exclusivamente venta de materiales de construcción.
3-Transporte	Terminales de buses: (ver artículo 21) sólo enfrentando vías estructurantes.
<b>B) USOS DE SUELO PROHIBIDOS:</b>	
-Todos aquellos no señalados como permitidos	
<b>C) NORMAS ESPECÍFICAS DE SUBDIVISION PREDIAL Y EDIFICACIÓN</b>	
-Superficie predial mínima:	200 m <sup>2</sup>

-Frente predial mínimo:	10 m <sup>2</sup>
-Coeficiente de ocupación de suelo:	0,8
-Coeficiente máximo de constructibilidad	2,0
-Sistema de agrupamiento:	Continuo
-Profundidad Max. de la faja continua:	80% del deslinde común.
-Altura de edificación continua:	-mínima 2 pisos 7m -máxima permitiéndose la edificación aislada continuo de altura máxima, conforme a lo establecido sobre rasantes y distanciamientos en el artículo 2.6.4 de la OGUC.
-Antejardín:	No se exige
-Norma especial:	Deberá considerar lo establecido en el artículo 22 la presente Ordenanza Local en lo atingente a marquesinas y aguas lluvias en la Zona Z-1 en general, y a las normas referentes a fachadas de calle Balmaceda en particular.

<b>ZONA Z-3</b>	
<b>A) USOS DE SUELO PERMITIDOS</b>	
<b>-Vivienda</b>	
<b>-Equipamiento de los siguientes tipos y escalas:</b>	
1-Escala Comunal	Educación; culto; cultura; áreas verdes: deportes; esparcimiento y turismo (exclusivamente clubes sociales, restaurantes, hosterías, moteles, hospederías); servicios profesionales (oficinas en general).
2-Escala Vecinal	Áreas verdes; comerciales, Organizaciones comunitarias, educación, culto, cultura. Áreas verdes; comercio minorista (exclusivamente, locales comerciales), deportes.
<b>-Actividades productivas:</b>	
1-Servicios Artesanales	Clasificados como inofensivos
2-Establecimientos de impacto similar	Exclusivamente venta de materiales de construcción.
3-Transporte	Terminales de buses: (ver artículo 21) solo enfrentando vías estructurantes.
<b>B) USOS DE SUELO PROHIBIDOS:</b>	
-Todos aquellos no señalados como permitidos	
<b>C) NORMAS ESPECÍFICAS DE SUBDIVISION PREDIAL Y EDIFICACIÓN</b>	
-Superficie predial mínima:	500 m <sup>2</sup>
-Frente predial mínimo:	15 m <sup>2</sup>
-Coeficiente de ocupación de suelo:	0,5
-Coeficiente máximo de constructibilidad	1,0
-Sistema de agrupamiento:	Aislado
-Profundidad Max. de la faja continua:	80% del deslinde común.
-Altura máxima de edificación:	2 pisos y mansarda
-Adosamientos:	Prohibidos
-Antejardín mínimo:	5 m.
-Densidad máxima:	15 viv/ha

<b>ZONA Z-4</b>	
<b>A) USOS DE SUELO PERMITIDOS</b>	
<b>-Vivienda</b>	
<b>-Equipamiento de los siguientes tipos y escalas:</b>	
1-Escala Regional:	Esparcimiento y turismo; (exclusivamente hoteles, moteles, zonas de picnic, casinos, clubes sociales).
2-Escala Comunal:	Esparcimiento y turismo; (exclusivamente clubes sociales, restaurantes, hosterías, moteles, hospederías); deportes; áreas verde, culto; cultura; servicios profesionales (oficinas en general); salud.
3-Escala Vecinal:	Áreas verdes; deportes; educación; culto cultura.
<b>-Actividades productivas:</b>	
1-Servicios Artesanales	Clasificados como inofensivos
2-Establecimientos de impacto similar	Exclusivamente venta de materiales de construcción.
3-Transporte	Terminales de buses: (ver artículo 21) solo enfrentando vías estructurantes.

<b>B) USOS DE SUELO PROHIBIDOS:</b>	
-Todos aquellos no señalados como permitidos	
<b>C) NORMAS ESPECÍFICAS DE SUBDIVISION PREDIAL Y EDIFICACIÓN</b>	
-Superficie predial mínima:	1.000 m <sup>2</sup>
-Frente predial mínimo:	20 m <sup>2</sup>
-Coeficiente de ocupación de suelo:	0,5
-Coeficiente máximo de constructibilidad	1,0
-Sistema de agrupamiento:	Aislado
-Profundidad Max. de la faja continua:	80% del deslinde común.
-Altura máxima de edificación:	-3 pisos en fachadas que enfrentan al Lago Ranco -2 pisos en fachadas que no lo enfrentan
-Adosamientos:	Prohibidos
-Antejardín mínimo:	10 m.
-Densidad máxima:	8 viv/ha
-Tratamiento de Aguas Servidas:	Se establece la obligatoriedad para todas las edificaciones de contar con plantas de tratamiento que garanticen un 70% de reducción D.B.O. (Demanda Bioquímica de Oxígeno).

<b>ZONA Z-5</b>	
<b>A) USOS DE SUELO PERMITIDOS</b>	
<b>-Vivienda</b>	
<b>-Equipamiento de los siguientes tipos y escalas:</b>	
1-Escala Comunal:	Seguridad (exclusivamente bomberos), culto, cultura, deportes, organizaciones comunitarias, comercio minorista (exclusivamente centros comerciales, mercados, supermercados, ferias libres, locales comerciales) esparcimiento y turismo (exclusivamente cines, teatros, restaurantes y clubes sociales, servicios públicos, <i>servicios</i> profesionales.
2-Escala Vecinal:	Salud, educación, seguridad, culto, cultura, organización comunitaria, deportes, esparcimiento (exclusivamente, fuentes de soda), comercio minorista (exclusivamente locales comerciales y ferias libres), servicios públicos.
<b>-Actividades productivas:</b>	
1-Servicios Artesanales	Clasificados como inofensivos
<b>B) USOS DE SUELO PROHIBIDOS:</b>	
-Todos aquellos no señalados como permitidos	
<b>C) NORMAS ESPECÍFICAS DE SUBDIVISION PREDIAL Y EDIFICACIÓN</b>	
-Superficie predial mínima:	150 m <sup>2</sup>
-Frente predial mínimo:	8 m <sup>2</sup>
-Coeficiente de ocupación de suelo:	0,6
-Coeficiente máximo de constructibilidad	1,4
-Sistema de agrupamiento:	Aislado y pareado
-Aislada	Según artículo 2.6.3 de la O.G.U.C
-Pareada	7m. lado no pareado según rasantes y distanciamientos según artículo 2.6.3 de la O.G.U.C
-Adosamientos:	Según normas de los artículos 4.3.21 y 2.6.3 de la O.G.U.C
-Antejardín mínimo:	3 m.

<b>ZONA Z-6</b>	
<b>A) USOS DE SUELO PERMITIDOS</b>	
<b>-Vivienda</b>	
Solo aquellas destinadas al cuidador y propietarios de la industria o taller.	
<b>-Equipamiento de los siguientes tipos y escalas:</b>	
1-Escala Comunal:	-Áreas verdes, comercio minorista. -Actividades productivas. 1- Industrias: molestas e inofensivas. 2- Establecimientos de impacto similar de todo tipo 3- Talleres molestos e inofensivos. 4- Servicios Artesanales molestos e inofensivos 5- Almacenamiento.
<b>-Actividades productivas:</b>	

1-Servicios Artesanales	Clasificados como inofensivos
2-Establecimientos de impacto similar	Exclusivamente venta de materiales de construcción.
3-Transporte	Terminales de buses: (ver <i>artículo 21</i> ) solo enfrentando vías estructurantes.
<b>B) USOS DE SUELO PROHIBIDOS:</b>	
-Todos aquellos no señalados como permitidos	
<b>C) NORMAS ESPECÍFICAS DE SUBDIVISION PREDIAL Y EDIFICACIÓN</b>	
-Superficie predial mínima:	1.000 m <sup>2</sup>
-Frente predial mínimo:	20 m <sup>2</sup>
-Coeficiente de ocupación de suelo:	0,6
-Coeficiente máximo de constructibilidad	1,0
-Sistema de agrupamiento:	Aislado
-Profundidad Max. de la faja continua:	80% del deslinde común.
-Altura máxima de edificación:	Según rasantes y distanciamientos, art 2.6.3. de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.
-Adosamientos:	Prohibidos
-Antejardín mínimo:	15 m en predios que enfrentan Camino a Llifén 5m en los demás casos.

**ZONA Z-E1**

Esta zona está constituida por el cementerio existente y sus diversas instalaciones.

**ZONA Z-E2**

**AREA DE EQUIPAMIENTOS DEPORTIVOS:**

Esta zona está constituida por los recintos del actual estadio, medialuna, y área destinadas a uso deportivo.

**A) USOS DE SUELO PERMITIDOS**

1-Vivienda	Exclusivamente aquella destinada al cuidador
2-Equipamiento	Deportes, de todo tipo y escala.

**B) USOS DE SUELO PROHIBIDOS:**

-Todos aquellos no señalados como permitidos

**ZONA Z-E3**

**AREAS DE PLAYA Y BORDE LACUSTRE:**

Esta zona está constituida por el área de borde lacustre definida para tal efecto.

**A) USOS DE SUELO PERMITIDOS**

1-Equipamiento	Áreas verdes de todo tipo y escala.
----------------	-------------------------------------

**B) USOS DE SUELO PROHIBIDOS:**

-Todos aquellos no señalados como permitidos

**ZONA Z-R1**

**ZONA DE RESTRICCIÓN DE VERTIENTES Y CAUCES NATURALES DE AGUA:**

Esta zona está constituida por el área de borde lacustre definida para tal efecto.

**A) USOS DE SUELO PERMITIDOS**

1-Equipamiento	Áreas verdes.
----------------	---------------

**B) USOS DE SUELO PROHIBIDOS:**

-Todos aquellos no señalados como permitidos

**ZONA Z-R3**

**ZONA DE PROTECCIÓN DE INSTALACIONES DE AGUA POTABLE:**

Esta zona está constituida por el área de borde lacustre definida para tal efecto.

**A) USOS DE SUELO PERMITIDOS**

1-Vivienda	Los atingentes a la planta y sus instalaciones de vivienda y cuidador.
2-Equipamiento	Áreas verdes.

**B) USOS DE SUELO PROHIBIDOS:**

-Todos aquellos no señalados como permitidos

**C) NORMAS ESPECÍFICAS:**

-Las establecidas por el servicio competente.

TABLA 15 NORMAS ESPECÍFICAS DE USOS DE SUELO Y EDIFICACIÓN PLAN REGULADOR FUTRONO

Fuente: Ordenanza Plan Regulador Futrono, Municipalidad de Futrono

## CONSIDERACIONES FINALES PLAN REGULADOR FUTRONO

Respecto solo al Plan Regulador Comunal de Futrono, las áreas consolidadas y de extensión urbana corresponden a las mismas Zonas, Z-1, Z-2, Z-3, Z-4, Z-5, Z-6, las cuales cuentan con urbanización completa, entendiéndose como tal la que se ha capacitado al suelo para ser dividido y para recibir la edificación, debidamente conectadas a las redes de los servicios de utilidad pública, o que cuentan con otro sistema autorizado por la reglamentación vigente. Respecto a las áreas de extensión urbana capaces de recibir el crecimiento en extensión previsto para Futrono en los 30 años siguientes, no se especifican, pero si se infiere que este crecimiento será absorbido por las Zonas, 1 2 y 5, debido a que la Zona 1 y 2 mantienen sistemas de agrupamiento, del tipo continuo, desde el centro de la ciudad hacia sus extremos este y oeste, a su vez, para la Zona Z5, debido a que la superficie predial mínima establecida de 150m<sup>2</sup>, el coeficiente de ocupación permitido de 0,6 y los sistemas de agrupamiento permitidos de pareado y aislado se deduce un crecimiento de mayor densidad para esta área de la ciudad.

Por otro lado, en las zonas Z-4 y Z-3, ya cercanas al borde del lago, la superficie predial mínima es de 1.000 m<sup>2</sup> y 500 m<sup>2</sup>, respectivamente, con coeficientes de ocupación de un 0,5 donde se permite uso residencial de hasta 3 pisos

máximo, con el aparente objetivo de generar una densidad baja, con alturas que permitan vistas hacia el Lago Ranco respetando la pendiente.

Mientras que por otro lado existen Zonas especiales como: ZE1 Zona destinada al funcionamiento del Cementerio, ZE2 Zona destinada al equipamiento deportivo y ZE3 Zona destinada a la protección de áreas de playa y borde lacustre. Y Zonas de Restricción; ZR1 Zona de restricción de cauces naturales de agua, y ZR3 Zona de instalaciones de agua potable.

Cabe destacar nuevamente la Zona-7, para la cual no se detallan los usos permitidos, debido a que por lo que se deduce, podría ser un aparente bastión para la consolidación de un recorrido propuesto desde el centro de la ciudad con el objetivo de acercar este al borde lacustre, el cual se intersectaría con el uso propuesto para la zona ZE3 destinada a la protección de áreas de playa y borde lacustre. Para ello sería necesario aclarar tanto los usos para aquella zona en cuestión, como para los equipamientos a considerar para la zona ZE3, donde los usos permitidos son áreas verdes de todo tipo y escala lo que, para el potencial del lugar, una mayor especificidad podría tensionar desde su origen algún uso para potenciar actividades náuticas en esta zona.

### 3.6 Análisis de Planes, Programas y Carteras de proyectos sectoriales pertinentes

Para este análisis se revisaron los planes de acción propuestos en “Agenda Local 21” para la comuna de Futrono, la Estrategia de Desarrollo Regional, el PLADECO de Futrono para el periodo 2012-2016 y el “Estudio de Caracterización y fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos”, desarrollado por el Laboratorio de Estudios Urbanos de la Universidad del Bío-Bío, con el objetivo de “caracterizar la situación actual del desarrollo náutico en la Región de Los Ríos y su capacidad competitiva, tomando especial consideración por sus atributos, dotación de equipamiento, potencialidades, restricciones, indicaciones normativas, ventajas comparativas y competitivas en relación a su competencia, entre otros”. Además de “Identificar las áreas preferentes a nivel regional para el aprovechamiento y proyección del desarrollo náutico a nivel de mar, ríos y lagos; considerando para ello criterios de localización, acceso a servicios y actividades turísticas actuales y potenciales, entre otros.

En los tres documentos primeramente mencionados se plantea la necesidad de fortalecer la conectividad de la ciudad con el lago, y con ello lograr mejorar la calidad de la oferta turística que se provee. Para lo cual no se especifican grandes proyectos de infraestructura, debido a que en los diagnósticos realizados se detectan asuntos más urgentes, derivados de la condición mayoritariamente rural de la zona, donde la infraestructura y las acciones propuestas están relacionadas a temas como salud y educación.

Pero, en el caso del primer Plan de Acción desarrollado en el marco de Agenda Local 21, se propone un programa de recuperación y habilitación de accesos públicos a playas y

riberas del Lago Ranco, derivado del diagnóstico realizado con las comunidades. Pero no se explicita mecanismos ni proyectos de infraestructura o modelos de gestión para su materialización más allá de elaborar una zonificación del borde lacustre. Cabe mencionar en este punto que en los objetivos planteados por el PLADECO 2008-2012, posteriores a los Planes de Acción desarrollados por la consultoría de Agenda Local 21 el año 2007, se menciona como uno de sus objetivos la zonificación de un área de protección para el borde lacustre del Lago Ranco, en la zona urbana de Futrono. La cual se materializó en el Plan Regulador vigente, pero, en el cual no se especifican equipamientos para el lugar, y solo se destina como área verde.

Es así, que solo al enfocarse en los planes revisados, se vislumbra una clara tendencia a que todas las medidas estén orientadas a generar las bases para la construcción de botaderos de lanchas de turismo y muelles en puntos del Lago Ranco, siendo también parte de la Estrategia Regional, donde además se plantea la acción de habilitar una costanera peatonal y un muelle en la comuna.

Por otro lado, el PLADECO, vigente en el periodo 2012-2016, no declara explícitamente alguna iniciativa de carácter náutico, sino más bien se refiere de manera genérica a aspectos relacionados que pueden potenciarlo, como las áreas de conservación, el turismo y sus lineamientos de desarrollo y la infraestructura vial.

Pero, en el “Estudio de Caracterización y fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos”, se catastraron y clasificaron Programas, relativos al Plan de Acción

propuesto, donde se identifican claramente proyectos de carácter náutico para la localidad de Futrono.

Para ello, con anterioridad, se citará los programas propuestos, con el objetivo de

comprender la clasificación propuesta, e interpretar así, de manera consecuente el levantamiento de carteras de proyectos realizado tanto para la Región de Los Ríos como para Futrono.

#### PROGRAMAS “ ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO NÁUTICO”

1. Náutica Verde: Programa asociado a la infraestructura, equipamiento y espacios públicos náuticos en ASP o próximas a ellas.

2. Náuticas de fuego: Programa asociado a la infraestructura, equipamiento y espacios públicos náuticos en zonas termales.

3. Aguas entretenidas: Programa circunscrito al desarrollo de riberas, costaneras o paseos lacustres con equipamiento enfocado al desarrollo lúdico de la náutica.

4. Encaletados: Programa que busca apalancar y apoyar la diversificación productiva de las caletas de pesca artesanal.

5. Rutas de Agua: Programa que reconoce rutas potencialmente explotables en términos turísticos.

6. Eco-Náuticas: Programa de desarrollo de infraestructura, equipamiento y espacios públicos náuticos en sectores de excepcional belleza y sensibilidad medioambiental.

7. Paradores turísticos industriales: Programa para el desarrollo de espacios públicos que buscan poner en valor la cultura productiva en torno a lo náutico.

8. Buen vecino del agua: Programa 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.

9. Caminos al agua: Programa que potencia los proyectos de mejoramiento vial que cambian las condiciones de accesibilidad a puntos de atractivo náutico.

Caminos al Agua: Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad Puerto Las Rosas, el cual es parte de la cartera de proyectos del SECPLAN de la Municipalidad de Futrono.

Aguas Entretenidas: Costanera Futrono Puerto Las Rosas.

Rutas del Agua: Embarcaderos Turísticos Ruta Turística Futrono Isla Huapi. Lago Ranco Llifén a cargo de la Dirección de Obras Portuarias.

Esto deja de manifiesto que las medidas planteadas en el proyecto del área preferencial de Puerto Las Rosas, pueden ser un pilar dentro del desarrollo náutico de la comuna, siendo un proyecto ancla y pionero, capaz de consolidar un área que pueda irradiar otros sectores de la Cuenca del Lago Ranco.





**PT1 - Náutica Verde**

- 1 Embarcadero turístico Panicura - Santuario de la Naturaleza
- 2 Embarcadero Turístico Castillo San Luis del Alba y Santuario de la Naturaleza
- 3 Embarcadero Turístico Choshuenco - Hito-Hito
- 4 Embarcadero Turístico Quilquepi - Cerro Oncal y Santuario de la Naturaleza
- 5 Embarcadero Turístico Estero San Ramón Parque Oncal
- 6 Embarcadero Turístico Bases Collarpe Licán Ray - PN Villarica - Pinohuecho
- 7 Embarcadero Turístico Ráninahue - hacia PN Puyehue acceso norte
- 8 Embarcadero Turístico Manihue - hacia PN Puyehue acceso sur
- 9 Embarcadero Turístico Río Bueno - Acceso a Parque Nacional Alerce costero
- 10 Embarcadero Turístico Chahuin - Acceso a Parque Nacional Alerce costero

**PT2 - Náutica de fuego**

- 11 Embarcadero Coñarico
- 12 Embarcadero Lillén
- 13 Embarcadero Choshuenco

**PT3 - Aguas Entroviadas**

- 14 Costanera y muelle público Lillén
- 15 Costanera Oriente y puestero Lago Ranco
- 16 Costanera Futoro - Río Futoro
- 17 Costanera y embarcadero turístico Corral
- 18 Costanera Melihún
- 19 Costanera rampa pública y marina Pangupulli
- 20 Costanera Choshuenco
- 21 Costanera y rampa pública Coñarico
- 22 Costanera y rampa pública Ráninahue
- 23 Costanera Los Lagos
- 24 Costanera y balneario municipal Río Bueno
- 25 Costanera y muelle público Calafquén
- 26 Costanera y muelle público Pto Frutuelo
- 27 Costanera Pto Fuy
- 28 Costanera Pucura
- 29 Costanera Poniente río Valdivia, Isla Teja

**PT4 - Encastados**

- 30 Embarcadero turístico Caleta el Pto
- 31 Embarcadero turístico Caleta Corral Bajo
- 32 Embarcadero turístico Caleta Melihún
- 33 Embarcadero turístico Caleta Chahuin

- 34 Embarcadero turístico Caleta Missisipi
- 35 Embarcadero turístico Caleta Bonifacio
- 36 Embarcadero turístico Caleta arfozanal Valdivia
- 37 Embarcadero turístico Caleta de Huro
- 38 Embarcadero turístico Caleta Andegros, Corral
- 39 Embarcadero turístico Caleta Los Molinos, Niebla
- 40 Embarcadero turístico Caleta Isla Mencia

**PT5 - Rutas del agua**

- 41 Embarcaderos Turísticos Ruta turística Río Tomagaleones sector Carboneros
- 42 Embarcaderos Turísticos Ruta turística Río Angachilla - Sector Miraflores y Las Gaviotas
- 43 Embarcaderos Turísticos Ruta turística Estero Culpuy
- 44 Embarcaderos Turísticos Ruta turística Humadales Santuario Carlos Anderaster
- 45 Embarcaderos Turísticos Ruta turística Valdivia - Puerto Ahue y Castillo San Luis de Alba
- 46 Embarcaderos Turísticos Ruta turística Valdivia Las Ánimas - Colico - Pefiauco
- 47 Embarcaderos Turísticos Ruta turística Corral Chahuin
- 48 Embarcaderos Turísticos Ruta Río Bueno - Trunau - Llancocuta - Venecia
- 49 Embarcaderos Turísticos Ruta Turística Futoro - Isla Huapi - Lago Ranco - Lillén
- 50 Embarcaderos Turísticos Ruta Turística Pto los Lillos - Maitue - Mucoso - Ruparupica
- 51 Embarcaderos Turísticos Ruta Turística Panguculi Choshuenco
- 52 Embarcaderos Turísticos Ruta Turística Collarpe Licán Ray
- 53 Embarcaderos Turísticos Ruta Turística Gral Lagos calle Orellana - Canal Haberbeck calle Bilbao
- 54 Ruta de pesca recreativa río Calcurrupe
- 55 Ruta de pesca recreativa tramo superior Río Bueno
- 56 Ruta de las humedales en la cuenca del río Guasa, río Valdivia y río Angachilla

**PT6 - Eco - Náutica**

- 57 Embarcaderos y puntos de información ecológica Río Angachilla - Sector Miraflores y Las Gaviotas
- 58 Embarcaderos y puntos de información ecológica Estero Culpuy
- 59 Embarcaderos y puntos de información ecológica Humadales Santuario Carlos Anderaster
- 60 Embarcaderos y puntos de información ecológica Valdivia - Puerto Ahue y Castillo San Luis de Alba
- 61 Embarcaderos y puntos de información ecológica Pto los Lillos - Maitue - Mucoso - Ruparupica
- 62 Embarcaderos y puntos de información ecológica Quitarqui
- 63 Embarcaderos y puntos de información ecológica Estero San Ramón

**PT7 - Pavadores turístico- Industriales**

- 64 Mirador ribereño y paleta informativa industria náutica valdiviana - Canal Haberbeck
- 65 Mirador ribereño y paleta informativa industria náutica valdiviana - Aserua
- 66 Mirador ribereño y paleta informativa industria náutica valdiviana - Alercepi S.A.
- 67 Mirador ribereño y paleta informativa industria náutica valdiviana - Culpuy

**PT8 - Buen Vecino del agua**

- 68 Mejoramiento paisajístico sector Canal Haberbeck
- 69 Mejoramiento paisajístico sector Las Animas
- 70 Mejoramiento paisajístico sector Chiguadona - Río Valdivia
- 71 Mejoramiento paisajístico sector Puerto de Corral
- 72 Mejoramiento paisajístico sector río Guacamayo
- 73 Mejoramiento paisajístico sector Chiguadona de Corral

**PT9 - Caminos al Agua**

- 74 Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad playa Epalahuén
- 75 Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad playa Ranquil
- 76 Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad costanera y rampa Lago Ranco
- 77 Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad Pto las Rosas
- 78 Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad bajada Marina Estanciales
- 79 Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad sector Miraflores, río Angachilla y Las Gaviotas
- 80 Mejoramiento de accesibilidad playa Choshuenco
- 81 Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad playa Coñarico
- 82 Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad playa Corral
- 83 Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad de playa Ráninahue
- 84 Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad Pto. Los Lillos
- 85 Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad Niebla, caleta el Pto
- 86 Mejoramiento y pavimentación Calle Orellana, Valdivia
- 87 Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad Lillén
- 88 Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad Las Ánimas, calle Berbero Clasing
- 89 Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad Canal Haberbeck, Calle Bilbao y Miraflores
- 90 Fondadero Playa Ranquil
- 91 Fondadero Playa Ráninahue
- 92 Fondadero Playa Costanera Pangupulli
- 93 Fondadero Playa Costanera Coñarico
- 94 Fondadero Playa Costanera Corral
- 95 Fondadero Playa Lago Ranco

ILUSTRACIÓN 20 CATASTRO DE CARTERAS DE PROYECTOS PARA EL DESARROLLO NÁUTICO EN LA REGIÓN DE LOS RÍOS  
 Fuente: Estrategia de Desarrollo Náutico para la Región de Los Ríos.

## PLAN REGIONAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL (PROT) REGIÓN DE LOS RÍOS

El Instrumento de Planificación está orientado al desarrollo de la Región de Los Ríos, bajo una perspectiva integrada, considerando elementos socioeconómicos, ambientales y territoriales. Este proceso es liderado por el Gobierno Regional de Los Ríos a través de la División de Planificación y Desarrollo Regional y actualmente se encuentra en proceso de aprobación.

Del “Análisis Territorial para la Elaboración del Plan Regional de Ordenamiento Territorial de la Región de Los Ríos”, elaborado por el Laboratorio de Planificación Territorial de la Universidad Católica de Temuco, se desprende su Objetivo General, el cual establece: Proponer un modelo de ordenamiento territorial para la Región de Los Ríos que permita definir y zonificar el territorio en función de sus potencialidades, vocación productiva y capacidad de acogida, para el resguardo de las formas de vida de sus habitantes, el funcionamiento y protección de ecosistemas singulares y/o amenazados, y el fortalecimiento de actividades económicas a nivel regional.

Este objetivo, según el “Informe de Evaluación Ambiental Estratégica, para el análisis territorial para la elaboración del Plan Regional de Ordenamiento Territorial, surge de la Estrategia Regional de Desarrollo (ERD) de la Región de Los Ríos 2009-2019, principal instrumento de planificación a nivel regional, el que señala para el “Escenario Deseado al 2019”, la necesidad de promover procesos que permitan avanzar hacia un desarrollo sustentable en lo social, cultural, económico y ambiental, con el objeto de que los beneficios del crecimiento económico de la Región de Los Ríos, lleguen a todos sus habitantes.

En este marco, el Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT), debe entregar una guía para el desarrollo de actividades en un

marco de opciones deseables, factibles y ambientalmente sostenibles, que reflejan compatibilidades entre todos los intereses y funciones que se presentan en el sistema territorial regional (interculturalidad y enfoque de género, articulación territorial, identidad regional, entre otros), además de permitir la espacialización, visualización y operativización de las propuestas de la Estrategia Regional de Desarrollo (ERD).

El Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT) de la Región de Los Ríos, deberá generar una herramienta de planificación y gestión técnica, política y administrativa, a partir de la mirada y valoración de las temáticas de planificación territorial, que favorezca el progreso de la Región de Los Ríos integrando las particularidades de los territorios locales (comunas, identidades y componentes territoriales, zonas y rubros productivos, entre otros), con los Lineamientos Estratégicos de la Estrategia Regional de Desarrollo (ERD) y en el contexto de la sustentabilidad.

### Objetivos Específicos

Ya de forma más puntual, el “Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT) de la Región de Los Ríos”, en sus objetivos específicos, detalla lo siguiente.

### Objetivos en la Dimensión Social

- Zonas Aisladas o Rezagadas: Definir zonas en condición de aislamiento o rezagadas para identificar y disminuir las brechas en infraestructura, conectividad física y digital, y su interconexión.
- Mejoramiento de la Conectividad: Definir áreas estratégicas que permitan priorizar el desarrollo de infraestructura, conectividad física y digital, y su integración con el exterior, potenciando pasos

internacionales, aeródromos y puertos, entre otros.

- Sistema de Centros Poblados: Potenciar el rol de los centros poblados, con énfasis en los intermedios y menores o emergentes, promoviéndolos como polos generadores del desarrollo local.

#### Objetivos en la Dimensión Ambiental

- Gestión Integrada de Cuencas: Definir unidades funcionales para implementar niveles de compatibilidad entre actividades, usos e intereses, considerando elementos del medio físico, potencialidades y vocaciones productivas, junto con determinar la Capacidad de Acogida y restricciones de las cuencas hidrográficas de la región.
- Protección y Puesta en Valor del Patrimonio Natural y Cultural: Identificar, poner en valor y proteger ecosistemas de singular naturalidad y/o amenazados en la región, como también relevar zonas y bienes de interés histórico-cultural para su protección.
- Gestión Territorial de los Riesgos Naturales: Identificar y priorizar restricciones, manejos

y usos compatibles para los territorios con riesgos naturales.

#### Objetivos en la Dimensión Económica

- Infraestructura Productiva del Territorio: Orientar el mejoramiento de la infraestructura y servicios para el desarrollo económico, potenciando los territorios en función de sus vocaciones productivas, a nivel urbano y rural, considerando los requerimientos de las distintas cadenas de valor actuales y potenciales.
- Uso Económico Compatible del Territorio: Zonificar el territorio en función de sus potencialidades, vocación productiva y capacidad para acoger diversas actividades, considerando el funcionamiento de ecosistemas singulares y/o amenazados, la compatibilidad de los usos y el fortalecimiento de actividades económicas a nivel regional, para facilitar la toma de decisiones de inversión pública y privada.
- Promoción de las Energías Alternativas: Identificar territorios que permitan el desarrollo de energías alternativas y que respondan a los requerimientos de sustentabilidad territorial, facilitando su alcance y puesta en valor en todo el territorio regional.

#### IMAGEN OBJETIVO DEL PLAN

La Imagen Objetivo es el resultado del análisis prospectivo, el cual propone intervenir en la realidad futura de la Región de Los Ríos, mediante un Escenario Tendencial y uno Óptimo, ambos como extremos de aquello a lo que la región tiende, correspondiendo el primero a un Escenario sin una intervención de la planificación, mientras que el otro hace referencia a aquello que se desea como región.

Citando al “Análisis Territorial para la Elaboración del Plan Regional de Ordenamiento

Territorial, de la Región de Los Ríos” presentado en Julio de 2015, por el Laboratorio de Planificación Territorial de la Universidad Católica de Temuco, la Imagen Objetivo es equivalente al Modelo Territorial Actual, pero proyectada al año 2025, por tanto, contiene las mismas categorías y los elementos zonales del territorio. Los núcleos de población se representaron en función de su tamaño, estimándose en relación al crecimiento esperado y a lo que se propone modificar para conseguir un mayor equilibrio territorial. Las

infraestructuras de transporte representan aquellos nuevos proyectos que se estiman necesarios para la consecución de una conectividad más equilibrada de la Región de Los Ríos, para lo cual se consideró la propuesta contenida en el Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 - Los Ríos, del Ministerio de Obras Públicas (MOP). Finalmente, se representaron otros elementos relevantes en esta proyección al 2025, tales como: equipamientos, usos prospectivos del suelo y su capacidad de acogida, territorios asociados a la conservación de la biodiversidad, patrimonio cultural indígena, conectividad, jerarquía de los asentamientos, elementos puntuales, entre otros.

#### Descripción de la Imagen Objetivo

##### Sistemas de comunicación y transporte

Tuvieron un papel relevante en la articulación del territorio de la Región de Los Ríos. Ello fue posible gracias a la extensión y densificación de las redes de comunicación vial, diversificación de los sistemas de transporte y a la mejora de sus infraestructuras y servicios vinculados al mismo.

La red vial regional, se fortaleció a través del desarrollo de una serie de proyectos estratégicos, como la mejora de la accesibilidad a la capital regional desde la Ruta 5; la habilitación de la ruta costera con un trazado continuo y de estándar prácticamente homogéneo a lo largo de la costa regional; y la consolidación de la Red Interlagos, a través de la mejora de los estándares en las rutas y la habilitación de nuevos tramos, que permitieron una adecuada conexión entre las principales localidades cordilleranas de las riberas de los lagos andinos.

Se fortalecieron los pasos internacionales de Carirriñe y Hua-Hum a través de mejoras del estándar de las rutas que los conectan. Del

mismo modo, se mejoró el corredor internacional que comunica desde Corral, La Unión y Río Bueno, en dirección al Paso Internacional Cardenal Samoré. Se realizaron mejoras en las conexiones con las regiones vecinas al norte y al sur, incrementando el número de rutas o mejorando el estándar de algunas de las existentes.

La navegación fluvial se extendió por el río Valdivia hasta Pishuincó y por el río Bueno hasta La Unión. Igualmente, se mejoró la conectividad lacustre, especialmente en el lago Pihueico entre Puerto Fuy y Puerto Pihueico, y en el Lago Ranco como acceso a la Isla Huapi. El transporte ferroviario recuperó el tramo de conexión norte-sur entre Lanco y Río Bueno, y se rehabilitó la conexión entre Antilhue y Valdivia, ambos para uso productivo y de pasajeros.

Se potenció el transporte aéreo regional por las mejoras desarrolladas en el aeródromo Pichoy y la reactivación de otros aeródromos, como Los Maitenes o Las Marias.

Por último, se mejoraron las infraestructuras de transporte, como los terminales de buses de las capitales comunales, la logística para el transporte de camiones y los pasos internacionales.

##### Actividades productivas

Se desarrollaron considerando la vocación de cada territorio, respetando las restricciones y amenazas naturales y compatibilizando en su desempeño una gestión y manejo sustentable de los recursos disponibles.

En la franja de mar próxima a la costa se practicó la pesca artesanal y el manejo de recursos hidrobiológicos, donde también se desarrollaron en aguas más profundas, las actividades pesqueras industriales.

En la franja costera se compatibilizaron las actividades de manejo y extracción de recursos bentónicos en las zonas de playas, con el turismo y los usos silvícola y agropecuario de pequeña escala en las llanuras costeras. En la Bahía de Corral, se compatibilizaron una variedad de actividades, tales como las industriales asociadas a la actividad portuaria, turismo fluvial y manejo de recursos hidrobiológicos.

En los cordones montañosos costeros y cordilleranos, singularmente en las zonas de mayor naturalidad, predominó el bosque nativo, con uso preferente de conservación y turismo de intereses especiales, admitiendo el desarrollo de otras actividades, como la investigación y el manejo forestal con medidas de protección ambiental.

Los principales ríos y humedales contaron con corredores ribereños de alta naturalidad, donde se practicó la pesca, la navegación y otras actividades turísticas de bajo impacto.

En los cordones transversales interiores de las comunas de Mariquina, Lanco, Máfil, Los Lagos, Valdivia, Paillaco, Corral y Río Bueno, se desarrolló la actividad forestal con un manejo sustentable, la recolección de biomasa y la minería a pequeña escala.

En los valles de la Depresión Central, se generaron actividades relacionadas con la agricultura; suelos de rotación cultivo-pradera principalmente al sur en las comunas de Los Lagos, Paillaco, Futrono, La Unión y Río Bueno; mientras que los suelos con mejores condiciones (valles de Mariquina, Malalhue, Paillaco y el área de Puerto Nuevo, contigua al Lago Ranco), se consolidaron como zonas agrícolas de alta productividad.

En los valles andinos, asociados a los lagos o principales cursos fluviales, se desarrollaron

actividades agro-ganaderas y manejo de bosque nativo. En tanto, en los lagos, se compatibilizaron el turismo náutico, la navegación y la pesca recreativa, con actividades científicas vinculadas a sus atributos naturales y culturales.

La actividad acuícola se desarrolló de acuerdo a su potencial productivo y de manera sustentable; mientras que la actividad frutícola avanzó sobre áreas de las comunas de Los Lagos y Paillaco, consolidándose en Lanco, Mariquina y Panguipulli.

El déficit hídrico en áreas rurales se redujo, debido a una mejora sustancial en el manejo y gestión de las áreas forestales y a la dotación de infraestructura de riego.

#### Centros poblados de la región

Se desarrollaron de manera equilibrada en el territorio, apoyados por la mejora de los sistemas de comunicación y por inversiones en equipamiento e infraestructura concentradas, particularmente en los centros urbanos intermedios, generando mayores oportunidades laborales y convirtiéndose en centros de servicios para las áreas rurales de su entorno.

Valdivia siguió ejerciendo el rol de capital regional y centro de servicios, con un fortalecimiento del turismo y la actividad científico-educativa vinculada a la educación superior.

La Unión y Río Bueno se configuraron como un sistema urbano interdependiente y sinérgico, transformándose en el segundo Centro Urbano de la Región, con un rol de servicios e industria vinculados a la actividad agropecuaria de su entorno.

Panguipulli se transformó en un centro turístico reconocido a nivel nacional e internacional, estrechamente relacionado con su entorno

natural e intercultural, concentrando, igualmente, los servicios e industrias vinculadas a la actividad agrícola y forestal de la comuna. Por su parte, Futrono y Lago Ranco, se desarrollaron apoyados en su potencial turístico, contando con una mejor dotación de servicios y generando nuevas oportunidades laborales.

Los centros urbanos que se encuentran junto a la Ruta 5, como Lanco, Máfil, Los Lagos y Paillaco, experimentaron crecimientos importantes a través de la implementación de servicios e industrias vinculadas con la logística y el transporte.

Mariquina concentró industrias y servicios vinculados a la actividad agrícola dominante. Corral, por su parte, creció debido a las mejoras en la dotación de infraestructura vial y portuaria y al aumento de la actividad turística vinculada a la bahía.

#### Ámbito de la conservación de la biodiversidad

Las áreas silvestres protegidas por el Estado se fortalecieron en su gestión con la incorporación de zonas de amortiguación (o zonas buffer), que las protegieron de la presión de otras actividades productivas y atendieron las necesidades e intereses de las poblaciones aledañas, reconociendo el potencial turístico del territorio (Farías, 2012).

Diversas áreas privadas de alto valor ecológico se conservaron por medio de acuerdos entre agentes públicos y privados, que promovieron la compatibilidad de un aprovechamiento sustentable. Se propusieron nuevos sitios RAMSAR en humedales de valor ecológico como Punucapa, Cuacua y Huitag. Las áreas de bosque

nativo de la Depresión Central se declararon paisaje de conservación. A través de acuerdos entre pescadores, instituciones y propietarios, el área marina entre Chaihuín y el límite sur regional, se consolidó como zona de conservación y manejo sostenible de la biodiversidad marina.

La pesca y las actividades marítimas se compatibilizaron con las áreas de interés indígena en el mar.

La Región de Los Ríos diversificó su matriz de producción energética, aprovechando los recursos renovables, como es el caso de la biomasa en las áreas forestales y agrícolas de los valles centrales, e identificando áreas de producción de energía eólica en la cordillera costera. Se priorizaron las centrales de pasada de pequeña y mediana escala en la zona cordillerana, compatibilizando su producción con las de mediana o gran potencia. Se fomentó la eficiencia en la producción y se favoreció el consumo.

#### Ámbito social y económico

Se erradicaron los niveles más críticos de pobreza mediante el fomento de las oportunidades laborales en los centros de mediano tamaño y las áreas rurales. Las comunidades indígenas se integraron óptimamente en la dinámica económica a través de la compatibilización de su desempeño con las actividades productivas, así como la promoción del conocimiento y difusión de su cultura e identidad, especialmente en áreas vinculadas a estos grupos, como las comunas de Panguipulli, Mariquina, Lago Ranco, Lanco y Futrono.

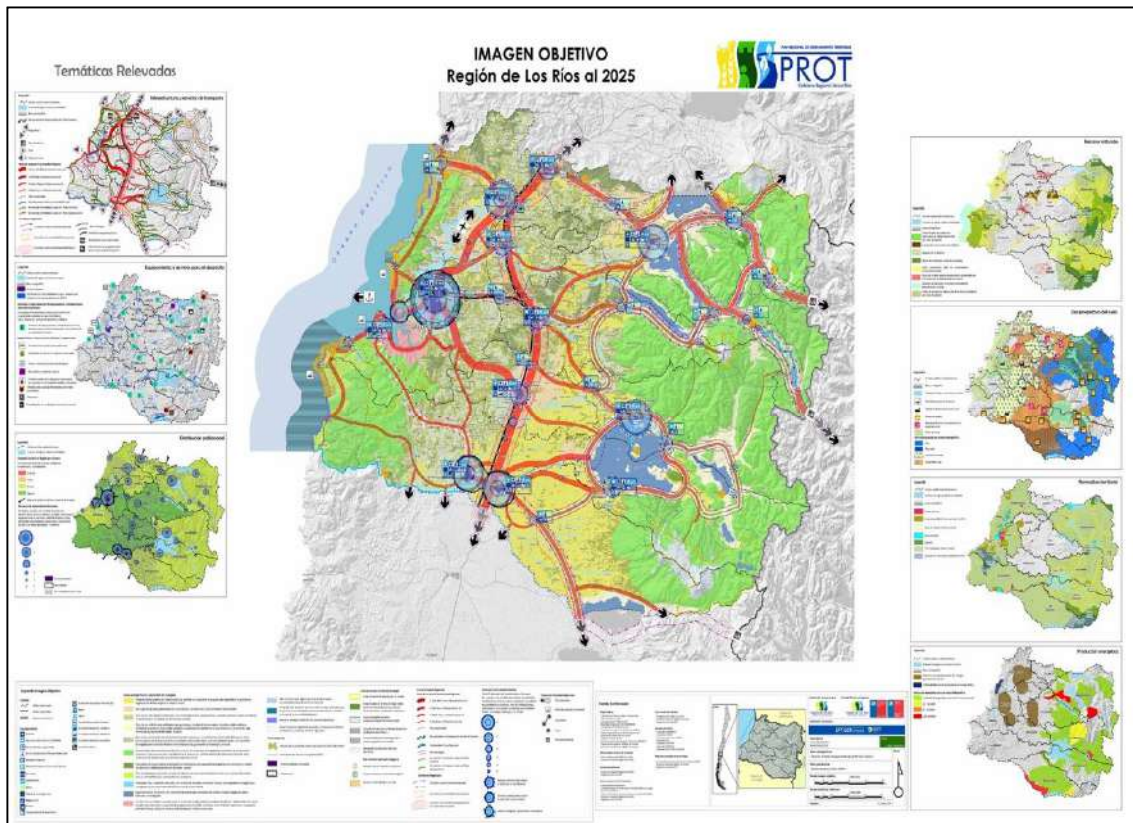


ILUSTRACIÓN 21 IMAGEN OBJETIVO REGIÓN DE LOS RÍOS AL 2025  
Fuente: Gore de Los Ríos

## FUTRONO EN EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LA REGIÓN DE LOS RÍOS

Del “Estudio de Zonificación Turística y Paisajística como insumo para el Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT) e instrumentos de menor escala”, realizado entre enero y junio del año 2013, por el Laboratorio de Planificación Territorial de la Universidad Católica de Temuco, se identifican los siguientes atractivos turísticos en Futrono, que luego son relevados en el PROT, para la Región de Los Ríos para el año 2017 en la imagen objetivo.

En primer lugar, dentro de la construcción de una propuesta de rutas o circuitos turísticos a nivel regional, se considera la Ruta Pablo Neruda. Por otro lado, en la identificación y análisis, de los destinos turísticos regionales, Futrono, se encuentra en el Destino Cuenca del Lago Ranco, el cual comprende la totalidad de la Cuenca del Lago Ranco y sus áreas circundantes, y dentro de él se encuentran las comunas de Paillaco, Lago Ranco, La Unión, Río Bueno y Futrono. En este destino la oferta turística actual se desarrolla en torno al turismo vacacional y residencial de sol y playa, el turismo náutico, la pesca recreativa, el turismo de naturaleza, turismo indígena y el agroturismo. La fortaleza principal de esta oferta es el escenario natural en torno a uno de los lagos más grandes de Chile, el Ranco. Los atractivos naturales más importantes corresponden a lagos y lagunas, selva Valdiviana, ríos y saltos, playas e islas y termas (Llifén y Chihúo). Los atractivos culturales del destino se configuran dentro del patrimonio cultural, como el Museo Arqueológico de Lago Ranco, el Castillo San José de Alcudía de Río Bueno, la navegabilidad del río Bueno y visitas a comunidades indígenas. El Consejo del Territorio Emprende de la Cuenca

del Lago Ranco y otras redes asociativas del sector público y privado, lideran en estos momentos la estructura organizacional del destino.

Si bien en el destino Cuenca Lago Ranco se incorporan varias comunas, el desarrollo turístico actual se concentra en las comunas de Futrono y Lago Ranco las cuales según Peña et al (2011), cuentan con atractivos turísticos de mayor jerarquía en territorios caracterizados por ríos, bosques nativos, cascadas y cuerpos de agua distribuidos en un paisaje de excepcional belleza y por la presencia de la cultura mapuche - Huilliche en el territorio.

En la comuna de Futrono, la planta e infraestructura turística, se concentra en la ciudad de Futrono y, en menor cantidad, se reconocen algunos establecimientos en las localidades de Llifén, Nontuela y Coique. La planta turística de la comuna de Futrono, presenta en términos de tipologías de establecimientos turísticos, una diversidad que varía desde los sitios de camping a complejos de cabañas, hoteles, hosterías y hospedajes. Los establecimientos dedicados a los servicios de alimentación van desde aquellos con especialidades en comida típica o nacional hasta establecimientos especializados en comida rápida. La planta de servicios turísticos complementarios en términos de variedad, concentración y especialización se encuentra localizada en la ciudad de Futrono, estos son oficinas de información al turista, hasta centros de telecomunicaciones y transporte.



## CONSIDERACIONES FINALES

Debido a la escala de la Imagen Objetivo que plantea el Plan de Ordenamiento Territorial de la Región de Los Ríos, para Futrono se identifican dos grandes objetivos, por un lado el incremento de actividades relacionadas con la agricultura gracias a la rotación de suelos para el cultivo-pradera, mientras que por otro, se considera un aumento del desarrollo turístico gracias a su potencial paisajístico y medio ambiental, contando con una mejor dotación de servicios y generando nuevas oportunidades laborales. A su vez se fortalece la educación secundaria, lo cual favorece la valoración de la cultura en la población joven. Además, se considera que las comunidades indígenas se integraron óptimamente en la dinámica

económica a través de la compatibilización de su desempeño con las actividades productivas, así como la promoción del conocimiento y difusión de su cultura e identidad.

Por otro lado, se espera una dotación equitativa de equipamientos en la región, fomentándose en los centros urbanos pequeños e intermedios, como Mariquina, Panguipulli, La Unión, Río Bueno, Futrono y Lago Ranco, favoreciendo una distribución equitativa de la población en el territorio regional, otorgando funcionalidad a cada territorio considerando sus atributos físicos tales como la condición lacustre de Futrono y por ende su capacidad de albergar un desarrollo náutico.

## 3.7 Concesiones marítimas vigentes en Bahía Puerto Las Rosas

### JURISDICCIONES MARÍTIMAS

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

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

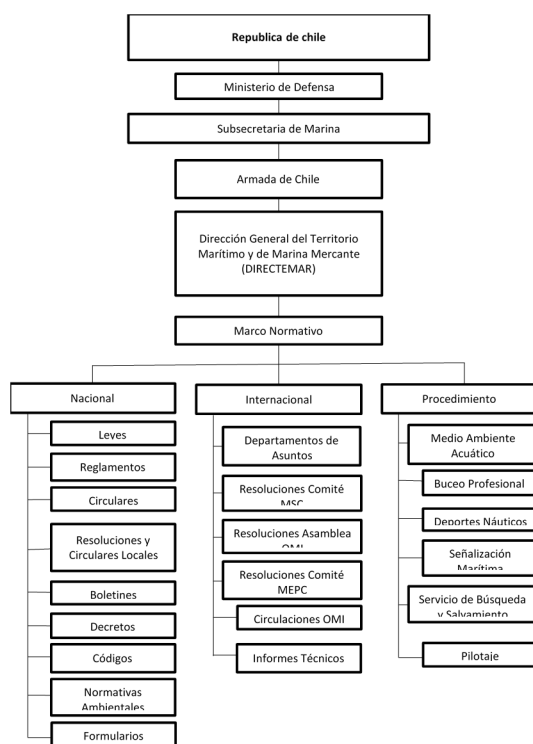


DIAGRAMA 7 ORGANIGRAMA DE LEGISLACIÓN NÁUTICA EN CHILE.

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

De acuerdo al esquema de la imagen existen normativas nacionales, internacionales y

procedimientos vinculados a deportes, señalizaciones, medio ambiente y pilotaje de las naves. Éstas provienen del marco normativo propuesto por DIRECTEMAR, la cual pertenece a la Armada de Chile y esta al Ministerio de Defensa.

### Definiciones legales

Se hará mención a las principales normativas vinculadas a los conceptos fundamentales para entender el desarrollo de las actividades náuticas en nuestro país. Ya que éstas se realizan en un espacio físico determinado, como son el borde costero, lagos y ríos, además de necesitar infraestructura determinada para el desarrollo de estas actividades.

### Borde costero

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

- Que el borde costero del litoral es aquella franja del territorio que comprende los terrenos de playa fiscales, la playa, las bahías, golfos, estrechos y canales interiores, y el mar territorial de la República<sup>7</sup> conforma una unidad geográfica y física de especial importancia para el desarrollo integral y armónico del país.
- Éstas se encuentran sujetas al control, fiscalización y supervigilancia del Ministerio

7 Art. 1° N° 4, D.S. (M) N° 2, del Ministerio de Defensa, D.O. de 20.04. 2006

de Defensa Nacional, Subsecretaria de Marina<sup>8</sup>.

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

a nivel nacional, sectorial, regional y local se estudian y ejecutan en ellos.

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

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

“Administrar los bienes nacionales de uso público y bienes fiscales constituidos por fondos de mar, porciones de agua, playas y terrenos de playa ubicados en la costa del litoral y en los ríos y lagos navegables por buques de más de 100 toneladas<sup>9</sup>”. En esta definición, se incluye ríos y lagos, aunque la legislación de este organismo, se limita a bienes fiscales o bienes nacionales de uso público.

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

- Art.589. “Se llaman bienes nacionales aquellos cuyo dominio pertenece a la nación toda. Si además su uso pertenece a todos los habitantes de la nación, como el de calles, plazas, puentes y caminos, el mar adyacente y sus playas, se llaman bienes nacionales de uso público o bienes públicos”.
- Art. 595. “Todas las aguas son bienes nacionales de uso público”.
- Art. 596. “... El Estado ejerce derechos de soberanía exclusivos sobre la plataforma continental para los fines de conservación,

---

8 Artículo N° 2 del Decreto N° 475 de 1995, Ministerio de Defensa Nacional que Establece la Política Nacional de Uso del Borde Costero del Litoral de la República. Por su parte, el Artículo N°1, al definir el ámbito de aplicación de la política, menciona la franja de 80m de los terrenos de playa fiscales.

---

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

exploración, y explotación de sus recursos naturales...”.

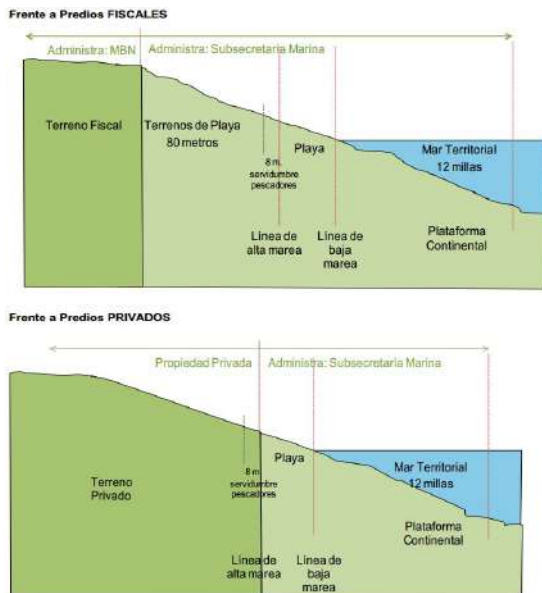


ILUSTRACIÓN 22 DEFINICIÓN DE BORDE COSTERO EN BORDES DE AGUA NAVEGABLES EN CHILE

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

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

- Mar territorial de mares y océanos.<sup>10</sup>
- Porciones de agua de bahías, golfos, estrechos y canales interiores.
- Porciones de agua de ríos o lagos navegables por buques de más de 100 toneladas.
- Fondos de mar, bajo el mar territorial o bajo las porciones de agua.
- Playas (área bañada por las olas entre la alta y baja marea).

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

Definiciones de Borde Costero de Playa de Ríos y Lagos Navegables

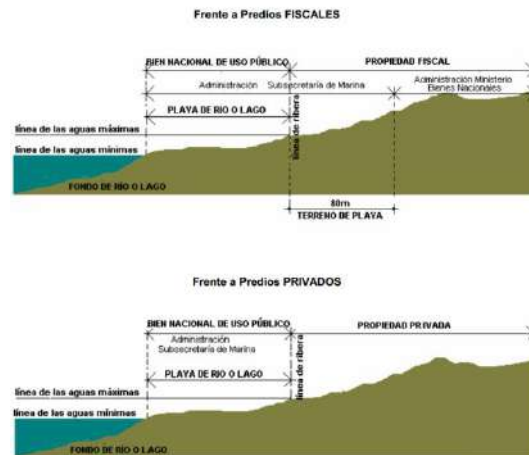


ILUSTRACIÓN 23 DEFINICIONES DE BORDE COSTERO DE PLAYA DE RÍOS Y LAGOS NAVEGABLES

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

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

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

Además, podemos definir borde costero a ríos y lagos navegables para buques de más de 100 toneladas de registro grueso. Existe al igual que el caso anterior, diferencias con respecto a la presencia de playas, donde el frente de terreno fiscal lo permite, y el privado no.

## Actividad náutica

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

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

- **Artefacto náutico deportivo o artefacto náutico:** Aparato utilizado para la práctica de actividades deportivas náuticas, cuyas características de diseño, uso o potencia propulsora no permita, a juicio de la Autoridad Marítima, calificarlo como embarcación deportiva.
- **Autoridad Marítima:** El Director General, quien será la autoridad superior; los Gobernadores Marítimos y los Capitanes de Puerto.  
Los Cónsules chilenos en los casos que la ley determine y los Alcaldes de Mar, de acuerdo con las atribuciones específicas que les asigne el Director General, se considerarán Autoridades Marítimas para efectos del ejercicio de ellas.
- **Buceador deportivo:** Toda persona que practique el buceo deportivo.
- **Buceo en apnea:** Aquella actividad de buceo que se realiza conteniendo la respiración.

- **Buceo autónomo:** Aquella actividad de buceo que se realiza con auxilio de equipo autónomo.
- **Buceo deportivo:** Acción de nadar y mantenerse bajo la superficie del agua con o sin apoyo de equipo autónomo, con fines deportivos.
- **Capitán o patrón de embarcación deportiva:** Es la persona natural, de nacionalidad chilena o extranjera, que en posesión de la respectiva Licencia Deportiva Náutica está habilitada para el mando de naves deportivas.
- **Dirección General:** La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- **Director General:** El Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- **Embarcación Deportiva o Embarcación:** Las naves especiales dedicadas a fines deportivos o recreativos, sin fines comerciales.

## Licencias deportivas náuticas

Existen actividades náuticas, en las cuales es necesario que las personas naturales, chilenas o extranjeras, presenten sus licencias respectivas. Pero también existen otras actividades deportivas y recreativas náuticas que no se requieren. Para las primeras, se refiere al documento, con el cual la autoridad marítima autoriza la práctica de alguna actividad náutica determinada, según el Artículo N° 10.

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

- De Navegación
- Capitán Deportivo de Alta Mar
- Capitán Deportivo Costero
- Patrón Deportivo de Bahía
- De Buceo
- Buceador Deportivo Autónomo

---

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

La licencia deportiva náutica de capitán deportivo de alta mar será otorgada por el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Mientras que las demás licencias serán otorgadas por resolución de la Capitanía de Puerto competente, según se establece en el artículo N°13.

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

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

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

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

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

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

- Licencia de Capitán Deportivo Costero: Navegación al mando de Embarcaciones Deportivas Costeras, en navegación próxima a la costa. Incluye también el mando de embarcaciones deportivas de bahía.
- Licencia de Capitán Deportivo de Alta Mar: Navegación al mando de Embarcaciones Deportivas de Alta Mar. Incluye, asimismo, el mando de embarcaciones deportivas costeras y de bahía.

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

Edad mínima:

- 14 años para Patrón Deportivo de Bahía.
- 17 años para Capitán Deportivo Costero.
- 18 años para Capitán Deportivo de Alta Mar.
- Poseer condiciones físicas compatibles con el ejercicio de la actividad deportiva náutica de que se trata.
- Aprobar los cursos de competencia o exámenes, necesarios conforme lo dispuesto en el presente reglamento.

Tratándose de la Licencia de Capitán Deportivo de Alta Mar, deberá acreditarse, además, estar en posesión de la licencia de Capitán Deportivo Costero, con una antigüedad mínima de un año.

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

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

- La edad mínima será de 16 años.
- Poseer condiciones físicas compatibles con el ejercicio de la actividad deportiva náutica de que se trata.

- Aprobar los cursos de competencia o exámenes, necesarios conforme lo dispuesto en el presente reglamento.

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

- Bucear en pareja.
- Bucear entre el orto y el ocaso del sol.
- Bucear hasta una profundidad y tiempo límite que no requiera actividad de descompresión.

Queda prohibida la práctica del buceo en aguas portuarias, en sectores autorizados para la actividad de remo, motonáutica, esquí acuático, windsurf y en otras áreas en que la actividad marítima pueda poner en riesgo la seguridad del deportista.

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

### Zarpe y arribo de embarcaciones deportivas

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

- Artículo N° 36, las Embarcaciones deportivas, sean nacionales o extranjeras, que zarpen o recalén del extranjero, estarán sujetas a las normas establecidas en el Reglamento de Recepción y Despacho de Naves.
- Artículo N° 37, el cual señala: En los demás casos, las embarcaciones deportivas que emprendan una navegación cuya duración exceda de 24 horas y cuyo destino sea diferente al lugar de zarpe, sin tocar puertos extranjeros, requerirán autorización de zarpe o despacho de la Capitanía de Puerto o del Alcalde de Mar

nombrado para el efecto en la entidad náutico deportiva, a proposición de ésta. En todo caso, el Alcalde de Mar deberá comunicar a la Autoridad Marítima jurisdiccional el destino de arribo de la nave.

Tanto la solicitud de zarpe como la comunicación del arribo, podrán hacerse por medio radial, telefónico o cualquier otro medio idóneo autorizado por la Autoridad Marítima.

La autorización o despacho antes referido se entenderá otorgada por el hecho de requerir el operador de la embarcación, la solicitud correspondiente a la Autoridad Marítima competente, la que solo podrá negar su otorgamiento en virtud de causa reglamentaria, por orden judicial o a solicitud de la autoridad competente.

Al término de dicha navegación, el Capitán o Patrón, según corresponda, comunicará su arribo a la Capitanía de Puerto o Alcalde de Mar, en su caso.

Los casos no contemplados en el artículo anterior, no requerirán autorización de zarpe ni comunicación de arribo, según lo expresado en el artículo N° 38. No obstante, los capitanes, patrones u operadores de las embarcaciones o artefactos náuticos, podrán informar a la Autoridad Marítima local o a la entidad náutica deportiva correspondiente, para efectos de búsqueda y salvamento, las particularidades de su navegación, las que se consignarán en una bitácora donde se dejará constancia de los siguientes datos:

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

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

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

#### De las regatas o competencias

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

- Solicitar a la Autoridad Marítima la autorización correspondiente previa a su realización, cuando ella pueda interferir con la navegación de otras naves o su duración exceda de 24 horas.
- En los demás casos, tratándose de regatas o eventos deportivos relevantes, informar a la Autoridad Marítima de su realización.
- Cumplir las disposiciones generales de seguridad fijadas por la Autoridad Marítima.

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

#### Otras actividades deportivas y recreativas náuticas

El artículo N° 41, señala regulación para las actividades deportivas o recreativas que no están comprendidas anteriormente, tales como:

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

Además, éstas deberán cumplir, con las siguientes condiciones:

- En áreas, horas y condiciones autorizadas por la Autoridad Marítima.
- Contar los deportistas con el equipamiento de seguridad que permita realizar la actividad náutica deportiva en condiciones seguras, de acuerdo con el tipo de embarcación o artefacto náutico utilizado, lugar en que se realiza y demás circunstancias particulares.
- Cumplir con la legislación y reglamentación nacional de protección del medio ambiente acuático, seguridad de la navegación y demás reglamentación marítima aplicable a tales actividades.
- Acreditar su operador o el buceador deportivo, según corresponda, a requerimiento de la Autoridad Marítima, la competencia mínima necesaria para evitar riesgos personales o eventuales daños a terceros.

Las actividades cuya embarcación presente el uso de motor tipo jet ski<sup>12</sup> y motores acuáticos, deberán estar inscritas en el registro de matrícula correspondiente y además cumplir con los requisitos establecidos en el artículo N° 42.

---

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



- Quienes posean la edad mínima de 14 años y cuenten con la autorización expresa y escrita del padre, madre o tutor, podrán operar estas embarcaciones, quedándoles prohibido transportar uno o más pasajeros y/o remolcar.
- Quienes cumplan con la edad mínima de 18 años, podrán operar estas embarcaciones, sin las restricciones del párrafo precedente.
- Será responsabilidad del dueño o arrendador llevar a efecto y exigir el cumplimiento de las disposiciones establecidas anteriormente, como asimismo, la de efectuar, previamente, una instrucción de familiarización a quien las conduzca, lo que incluirá conocimiento de recomendaciones de operación del fabricante y las disposiciones de seguridad fijadas para estos tipos de embarcaciones por la Autoridad Marítima.

### Paseos náuticos

Complementaria a las anteriores actividades, existe una normativa que rige los paseos náuticos<sup>13</sup> en nuestro país, la cual establece los requisitos mínimos generales, de gestión, calidad y competencias que toda persona natural o jurídica debe cumplir para la realización de servicios guiados de paseos náuticos, sin pernoctar en la embarcación.

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

### Desarrollo de la actividad

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

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

### Guías de paseos náuticos

Los guías de los paseos náuticos corresponden a personas naturales, las cuales deberán cumplir con requisitos y criterios de desempeño, según estipula la norma anteriormente mencionada. Estos requisitos y criterios son los siguientes:

- Requisitos de formación, matrícula y experiencia laboral
- Formación y matrícula
- Requisitos de experiencia
- Requisitos en su desempeño como guía de turismo
- Procedimientos relacionados con la navegación
- Planificación del paseo náutico
- Preparación del paseo náutico
- Paseo náutico

---

13 Norma Chilena Oficial. NCh3016.Of2006

### Competencia de la actividad

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

- Conformidad del cliente
- Calidad de los servicios del guía
- Calidad de los servicios de otro personal de la misma empresa
- Calidad de los servicios de los prestadores de servicios y transporte
- Servicio al cliente
- Seguridad
- Utilización del equipo
- Organización

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

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

### INFRAESTRUCTURA NÁUTICA

El Ministerio de Obras Públicas, a través de la Dirección de Obras Portuarias<sup>14</sup>, cuya misión es: "Proveer a la ciudadanía servicios de infraestructura portuaria y costera, marítima, fluvial y lacustre, necesarios para el mejoramiento de la calidad de vida, el desarrollo socioeconómico del país y su integración física nacional e internacional". Han definido objetivos

relevantes para el desarrollo de la infraestructura náutica del país, estos son:

1. Elevar los niveles de servicio de infraestructura en materia de conectividad terrestre, aeroportuaria y marítima.
2. Coordinar el programa de reconstrucción del terremoto del 27F.

Proveer y mantener obras y servicios de infraestructura y de regulación hídrica, de calidad, con oportunidad y sustentabilidad.

Pasar de construir y mantener obras a proveer servicios de infraestructura, con estándares y niveles de servicios predeterminados de acuerdo a los requerimientos de los usuarios.

Impulsar el desarrollo económico del país a través de la infraestructura, con visión territorial integradora.

Impulsar el desarrollo social y cultural a través de la infraestructura, mejorando la calidad de vida de las personas.

Alcanzar el nivel de eficiencia definido en el uso de los recursos.

Desarrollar una gestión ministerial eficiente, eficaz, con transparencia, excelencia técnica, innovación y cercana a la ciudadanía.

Además de contemplar objetivos estratégicos, tales como:

Contribuir al desarrollo del potencial económico del país para el turismo, comercio exterior, cabotaje y pesca, con visión integradora y de largo plazo, a través de la provisión de servicios de infraestructura portuaria.

Contribuir al desarrollo humano y mejorar la calidad de vida, integrando zonas aisladas, protegiendo las zonas ribereñas en riesgo por la acción de las mareas y el oleaje, y generando

---

<sup>14</sup> Las funciones de la Dirección de Obras Portuarias están regidas por el DFL N° 850 de 1997, que refunde, coordina y sistematiza la Ley N° 15.840, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y por el D.S. MOP N° 932 del 19 de noviembre de 2008, que establece la nueva organización y funciones del Servicio y deja sin efecto el D.S. MOP N° 256 del 23 de abril de 2007.

espacios públicos costeros, a través de la provisión de servicios de infraestructura portuaria de conectividad, de borde costero marítimo, fluvial y lacustre y de protección de ribera.

Lograr estándares de eficiencia en el uso de los recursos para la provisión de servicios de infraestructura portuaria y costera, marítima, fluvial y lacustre y de protección de ribera, a través de la aplicación de planes de conservación de obras.

La suma de estos objetivos, más los anteriores han generado productos estratégicos<sup>15</sup> determinados, para cada infraestructura náutica del país. Generando así una variedad, dependiendo de sus ventajas y potencialidades determinadas. Además de la necesidad de determinados “clientes”, para su implementación.

Estos clientes son:

- Pescadores Artesanales y sus familias
- Habitantes de las comunas aisladas beneficiadas
- Habitantes de las comunas ribereñas beneficiadas
- Habitantes de las regiones beneficiadas
- Comunidades costeras en el área de influencia de las obras a conservar
- Habitantes de las regiones beneficiadas

Los productos estratégicos y sus descripciones son las siguientes:

---

<sup>15</sup> Las definiciones estratégicas son una herramienta que entrega información sobre los ejes orientadores del quehacer de una organización y se obtienen a partir de un proceso de Planificación Estratégica o de un proceso más simple de diagnóstico, análisis, reflexión y toma de decisiones colectivas en torno al quehacer actual, según Dirección de Presupuestos (DIPRES), Gobierno de Chile.

### Servicios de infraestructura portuaria pesquera artesanal.

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

- A. Obras marítimas:
- B. Corresponde a atracaderos tales como, muelles, rampas y/o malecones. Además, contempla la construcción de rampas de varado para el resguardo de embarcaciones. En caso de contar con sistemas de atraque y/o resguardo natural no se contempla inversión.

Obras Terrestres básicas de apoyo a la pesca artesanal:

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

### Servicios de infraestructura portuaria de conectividad

- A. Corresponde principalmente a:  
Construcción de rampas y/o muelles.  
Permiten asegurar la conectividad marítima de zonas aisladas y el intercambio modal de transporte marítimo-terrestre.
- B. Construcción de infraestructura terrestre (refugios o terminales de pasajeros).  
Para el resguardo de las personas durante los tiempos de espera existentes en la mayoría de las localidades.

### Servicios de infraestructura portuaria de ribera

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

- A. Obras de defensas las cuales pueden ser marítimas, fluviales y lacustres.

B. Obras de encauzamiento de desembocaduras de ríos, a través de enrocados, muros de contención y/o espigones y dragado.

#### Servicios de infraestructura de mejoramiento de borde costero

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

A. Recuperación de playas:

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

B. Paseos costeros:

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

#### Conservación de infraestructura portuaria y costera

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

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

#### Servicios de infraestructura portuaria para el turismo y deportes náuticos

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

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

## CONCESIONES MARÍTIMAS Y NORMAS SECTORIALES



DIAGRAMA 8 AUTORIDADES QUE OTORGAN CONCESIONES MARÍTIMAS.

Fuente: elaboración propia, en base a la información [www.mardechile.cl](http://www.mardechile.cl)

En Chile, la Ley de Concesiones Marítimas (DFL N° 340 de 1960) y su Reglamento (DS N° 660 de 1988, modificado por DS N° 002, del 3 de enero de 2005) entrega el control, fiscalización y súper vigilancia de “toda la costa y mar territorial de la República y de los ríos y lagos que son navegables por buques de más de 100 toneladas”<sup>16</sup> y<sup>17</sup>, al Ministerio de Defensa Nacional a través de la Subsecretaría de Marina<sup>18</sup>. Este organismo es el que tiene la competencia de permitir el uso y goce de cualquiera de las siguientes zonas:

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

<sup>16</sup> Artículo 1 del DFL N° 340 de 1960, sobre Concesiones Marítimas. Es del caso señalar que el Reglamento de la ley, antes de la modificación de 2005, entregaba la fiscalización y súper vigilancia de toda la costa y mar territorial a la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante.

<sup>17</sup> En los ríos en que no se cumpla lo anterior, la facultad del Ministerio de Defensa se ejerce sólo sobre la extensión del río que esté afectado por las mareas.

<sup>18</sup> Con el nuevo Gobierno se elimina la Subsecretaría de Marina y pasa a formar parte de la Subsecretaría.

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

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

Estas concesiones marítimas pueden ser:

### a) Concesiones Marítimas:

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

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

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

- Exentas de pagos
- Gratuitas
- Onerosas

**b) Concesiones de Acuicultura:**

Acto administrativo mediante el cual el Ministerio de Defensa, a través de la Subsecretaría de Marina, ejerce la facultad privativa para conceder el uso para fines de cultivo de especies hidrobiológicas, en las áreas fijadas como apropiadas para el ejercicio de la pesca y acuicultura, por el propio Ministerio de Defensa Nacional, y que se rigen por las disposiciones de la Ley General de Pesca y Acuicultura.

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

**Procedimiento de solicitud de una concesión marítima**

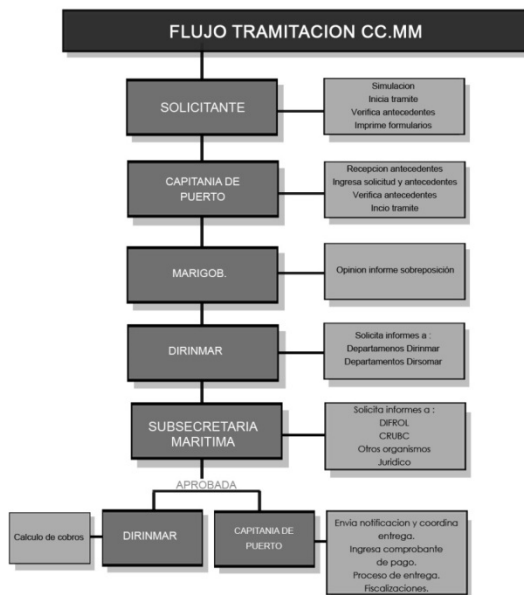


DIAGRAMA 9 FLUJO DE TRAMITACIÓN CC.MM.  
 Fuente: Elaboración propia, en base a la información [www.mardechile.cl](http://www.mardechile.cl)

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

- a) Órgano ante el cual se presenta: Capitanía de Puerto.
- b) Documento que se presenta: Solicitud de Concesión Marítima, esto es, un expediente que contiene el formulario de solicitud, planos y antecedentes señalados en los artículos 26 y 27 del Reglamento.
- c) Plazo de verificación: 5 días hábiles, para que el Capitán de Puerto, en conjunto con un Asesor Técnico de la Subsecretaría de Marina, verifique lo siguiente:

Que todos los antecedentes e informes reglamentarios estén completos y conformes. Que los planos estén confeccionados de acuerdo a las normas técnicas y con las instrucciones que al efecto imparta la Dirección.

Que exista correspondencia entre la solicitud y los planos respectivos.

Que no exista superposición con otra concesión marítima, de acuicultura, o destinación ya otorgada.

- d) Devolución de documentos presentados: Se efectúa en los casos que existe superposiciones con otra concesión marítima o bien, no se cumple con alguna de las materias detallados en el punto anterior.

- e) Documento conforme: Se efectúa cuando el documento cumple con las exigencias establecidas en el Reglamento. En estos casos el Capitán de Puerto realizará lo siguiente:

Devolverá un ejemplar al interesado, debidamente visado y fechado.

Adjuntará certificado que acredita que la solicitud ha sido ingresada al S.I.A.B.C. (Sistema Integrado de Administración de Borde Costero). Este sistema informático permite realizar en línea, los diferentes trámites que se relacionan

con las concesiones, a través de internet, manteniendo en una base de datos los antecedentes que conforman el expediente de una solicitud de concesión, además de incorporar el posicionamiento de cada una de las concesiones en una base cartográfica digital.

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

## LEY DE PUERTOS

### Alcances de la Ley

En Chile, la Ley de Puertos (Ley 19.542, que Moderniza el Sector Portuario)<sup>19</sup> faculta a las Empresas Portuarias (EP) a desarrollar proyectos de distinta índole dentro de sus áreas operacionales, en la medida que estos proyectos se incorporen en el Plan Maestro y Calendario Referencial de Inversiones<sup>20</sup> de la EP. La iniciativa puede provenir de la EP directamente o bien a solicitud de particulares.

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

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

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

---

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

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

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

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

transporte marítimo, remolque, construcción o reparación de naves”

### Concepto y características de la Concesión Portuaria

Por Concesión Portuaria se entiende “el contrato solemne, otorgado por escritura pública, a través del cual una empresa concede con exclusividad a una persona natural o jurídica, por un período determinado, un área de un bien inmueble para que ésta ejecute una obra, preste servicios, desarrolle o mantenga una obra, otorgándosele como contraprestación la explotación de la misma”<sup>21</sup>

Las características que presenta la concesión portuaria, a diferencia del contrato de arrendamiento y la constitución de sociedades, son las siguientes<sup>22</sup>:

- Se establece una prenda especial sobre la concesión, sin desplazamiento respecto de los bienes o derechos prendados. Ésta puede recaer sobre el derecho de concesión portuaria, los bienes inmuebles de la sociedad concesionaria y los ingresos de ésta que provengan de la explotación de la concesión. El objetivo de la prenda es garantizar las obligaciones financieras que la sociedad concesionaria contraiga para

---

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

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

financiar el ejercicio, equipamiento y explotación de la concesión portuaria.

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

Para optar a una concesión, los particulares deben solicitar la modificación del Plan Maestro y la incorporación del proyecto al Calendario

#### LEY DE CONCESIONES DE OBRAS PÚBLICAS

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

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

- La titularidad de la obra pública fiscal se mantiene en manos del Estado.
- Es el Estado quien entrega el servicio público correspondiente a la ciudadanía.

Referencial de Inversiones. En dichos casos, el directorio debe acoger o rechazar, en forma fundada, la solicitud, en el plazo máximo de noventa días contados desde su presentación, y con el voto favorable de la mayoría absoluta de sus miembros en ejercicio.

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

- La explotación de la Concesión es un mecanismo para pagar el precio del Contrato de Concesión.

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

De esta forma, una concesión comprende:

- a) La prestación en el área de concesión de los servicios básicos y complementarios para los que fue construida la obra.
- b) La conservación de la obra en óptimas condiciones de uso.
- c) El cobro de tarifas que pagarán los usuarios de los servicios básicos y de los servicios complementarios.



- d) La ejecución de las inversiones o reinversiones que constituyen el plan de desarrollo del proyecto.
- e) El uso y goce sobre los bienes nacionales de uso público o fiscales destinados a desarrollar la obra entregada en concesión.
- f) El uso y goce sobre los bienes nacionales de uso público o fiscales destinados a desarrollar los servicios que se convengan.

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

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

#### Procedimiento de solicitud de concesión de obras públicas

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

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

El proceso comienza con el ingreso del proyecto al MOP, a través de un formulario de presentación, a nivel de perfil. Con estos antecedentes el MOP evalúa si existe, en principio, interés público en el proyecto presentado, para lo cual, a través de su oficina de partes de la Dirección General de Obras Públicas (DGOP), consulta con los distintos actores relevantes en la materia. Asimismo, tratándose de obras que estén entregadas a la competencia de otro organismo del Estado se debe contar con informe del organismo respectivo. En estos casos, dichos entes públicos pueden delegar mediante convenio de mandato suscrito con el MOP, la entrega en concesión de tales obras<sup>23</sup>.

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

#### 2. Proposición

El postulante debe presentar los informes requeridos por el MOP en un plazo de 180 días o 2 años, dependiendo la envergadura del proyecto. Todos estos estudios son de costo del postulante, sin perjuicio que el MOP puede ofrecer el reembolso de todo o parte de ellos

---

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

Además, el postulante debe entregar una garantía de seriedad respecto de la obligación de terminar los estudios en el plazo indicado y la suficiencia de los mismos.

Con estos antecedentes el MOP puede aceptar o rechazar la proposición. En caso de ser aceptada, ésta se entenderá transferida al MOP a cambio del premio en la evaluación de la oferta, aunque el postulante no se presente a la licitación de que se trate. Si la proposición es rechazada, la iniciativa se mantendrá como de propiedad del postulante hasta por un plazo de 3 años, y no podrá ser objeto de licitación por concesión sin antes notificar dicha situación al mismo, con el objeto que pueda concurrir a la licitación y optar al premio que le corresponda en la evaluación de su oferta. La no concurrencia a la licitación del postulante, debidamente notificado mediante oficio dirigido al domicilio indicado en su presentación, implicará su renuncia a todos los derechos como impulsor de dicha iniciativa.

### 3. Licitación de la propuesta:

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

### NORMAS SECTORIALES QUE RIGEN LA ACTIVIDAD NÁUTICA.

Sumada a las normativas anteriormente mencionadas, existen otras vinculadas a las actividades e infraestructura náutica, disponible en la página <http://www.directemar.cl/>, las cuales son las siguientes:

### Leyes

1. D.L. N° 2.222 de 21.MAY.1978. DS. (M) N° 6 10.ENE.2001.  
**Ley de Navegación. Incluye: Reglamento del artículo 137 de la Ley de Navegación.**
2. LEY N° 20.000 DE 02.FEB.2005.  
**Ley N° 20.000 que sanciona el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas.**
3. D.L. N° 3059, 1.DIC.1979. D.L. (T.Y TC.)N° 237, DEL 22.DIC.2000  
**Ley de Fomento a la Marina Mercante Reglamento de la Ley de Fomento a la Marina Mercante.**
4. DFL N° 292, 25.JUL. 1953. D.S. (M) N° 991,26. OCT.1987  
**Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. (Fija jurisdicción de las Gobernaciones Marítimas y establece las Capitanías de Puerto y sus jurisdicciones respectivas).**
5. LEY 18.892 - DS. (M.E.F.R.) N° 430, DE 28.SEP.1991.  
**LEY GENERAL DE PESCA Y ACUICULTURA.**
6. Ley N° 19.713, de 18.ENE.2001  
**Establece como medida de administración el límite máximo de captura por armador a las principales pesquerías industriales nacionales y la regularización del registro pesquero artesanal.**
7. LEY N° 19.300, DE 01. MARZO.1994.  
**LEY SOBRE BASES GENERALES DEL MEDIO AMBIENTE.**

### Reglamentos y manuales

- DS. (M) N° 87 de 14.MAY.1997.  
**Reglamento General de Deportes Náuticos.**
- DS. (M) N° 248 de 5.JUL.2004.  
**Reglamento sobre reconocimiento de naves y artefactos navales.**

- DS. (M) N° 163 de 2.FEB.1981. DS. (M) N° 490 de 22.NOV.1994.  
Reglamento del Registro de Naves y Artefactos Navales.  
Incluye: Reglamento para el otorgamiento de Pasavante de Navegación.
- DS. (M) N° 364 de 29.ABR.1980.  
Reglamento de Recepción y Despacho de Naves.
- DS. (M) N° 90 de 15.JUN.1999.  
Reglamento sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado.
- DS. (M) N° 680, de 17.JUL.1985.  
Reglamento de Títulos Profesionales y Permisos de Embarco de Oficiales de la Marina Mercante y de Naves Especiales.
- DS. (M) N° 397 de 8.MAY.1985.  
Reglamento de Practicaje y Pilotaje.
- DS. (M) N° 398 de 8.MAY.1985.  
Reglamento de Prácticos.
- DS. (M) N° 146, de 6.FEB.1987.  
Reglamento para la Construcción, Reparaciones y Conservación de las Naves mercantes y Especiales Mayores y de Artefactos Navales, sus Inspecciones y su reconocimiento.
- DS. (M) N° 392, de 5.DIC.2001.  
Reglamento General de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo.  
10 AGOSTO .2009.  
Manual para uso en el Servicio Móvil Marítimo.
- DS. (M) N° 1.340, de 14.JUN.1941.  
Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República.
- DS. (J) N° 565 de 9.JUL.1995.  
Reglamento de la Ley N° 19.366, que sanciona el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas.
- DS. (M) N° 374 de 2.MAY.1983.  
Reglamento de Agentes de Naves.
- DS. (T.y P.S.) N° 90, de 13.SEP.1999.  
Reglamento sobre trabajo portuario.  
Incluye: Reglamento Curso Básico de Seguridad de Faenas Portuarias.
- DS. (T. y P.S.) N° 26, de 23 de Febrero de 1987.  
Reglamento de Trabajo a Bordo en Naves de la Marina Mercante Nacional.
- DS. (M) N° 2, de 03.ENE.2005. DFL. N° 340, 5.ABR.1960. DFL. N° 1,17. JUN.1998. DS. (M) N° 11, 15.ENE.1998. D.S. (M) N° 12, 15.ENE.1998. D.S. (M) N° 475, 14.DIC.1994. DFL. N° 2, 12.NOV.1997. D.S. Exento N° 311, 08.OCT.1999.  
  
Reglamento sobre Concesiones Marítimas.  
Incluye:
  - DFL. Sobre Concesiones Marítimas.
  - Adecúa disposiciones legales aplicables a las empresas portuarias creadas por Ley N° 19.542.
  - Fija nómina oficial de lagos navegables por buques de más de 100 toneladas
  - Fija nómina oficial de ríos navegables por buques de más de 100 toneladas.
  - Establece Política Nacional de Uso del Borde Costero del Litoral de la República y crea Comisión Nacional que indica.
  - Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ordenanza de Aduanas
  - Declara monumento histórico Patrimonio Subacuático que indica cuya antigüedad sea mayor de 50 años. 05 AGO 2009. Cartilla Radiotelefónica del Servicio Móvil Marítimo.
- DS. (M) N° 289, de 5.Dic. 2000.  
• Reglamento Nacional de Arqueo de Naves.  
• DS. (M.T. y P.S.) N° 101 de 21.Jul.2004.  
Reglamento de Trabajo a Bordo de Naves de Pesca
- DS. N° 153, de 22.FEB.1966.  
Reglamento General de matrícula del Personal Gente de Mar, Fluvial y Lacustre.
- DS. (M.) N° 618, de 23 de Julio de 1970.  
Reglamento de Seguridad para la Manipulación de Explosivos y otras Mercaderías Peligrosas en los Recintos Portuarios.

- DS. (M) N° 31 de 14.ENE.1999.  
Reglamento para fijar Dotaciones Mínimas de Seguridad de las Naves.
- DS. (SSM) N° 711 de 22 AGO 1975.  
Reglamento de Control de las Investigaciones Científicas y Tecnológicas Marinas, efectuadas en la Zona Marítima de Jurisdicción Nacional.
- DS. (M.) N° 1.115, de 5. Dic.1977.  
Reglamento de Inspección y certificación del Estado de la Maniobra para Carga y Descarga de Naves.
- DS. (M) N° 561, 03.JUL.1978.  
Reglamento de Uniformes para Oficiales de la Marina Mercante Nacional y de Naves Especiales.
- DS. (M) N° 427, de 25. Jun.1979.  
Reglamento de Tarifas y Derechos de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- DS. (M) N° 752, de 8. Sep.1982.  
Reglamento de Buceo para Buzos Profesionales.
- DS. (M.) N° 99, de 1 de febrero de 1984.  
Reglamento de Desgasificación para Buques Mercantes
- DS. (S.) N° 263, de 29 de agosto de 1985.  
Reglamento de Sanidad Marítima, Aérea y de las Fronteras.
- DS. (M) N° 319, de 10.Oct. 2001.  
Reglamento para el Equipamiento de los Cargos de Cubierta de las Naves y Artefactos Navales Nacionales.  
Resol. C.J.A. Ord. N° 6499/1 del 5 .Nov.1982.  
Reglamento de Informaciones que afectan a la Navegación e Hidrografía del Litoral.
- D.S. (RR.EE.) N° 543, 14.JUN.1985.  
Convenio Internacional para la Seguridad de los Buques Pesqueros Torremolinos-77.
- DS. N° 139, 27.MAR.1998.  
Reglamento de Sistema de Posicionamiento Automático de Naves Pesqueras y de Investigación Pesquera.
- DS. (M) N° 1 de 6. Ene.1992.  
Reglamento para el control de la contaminación acuática.
- DS. (M) N° 290 de 28. May.1993.  
Reglamento de Concesiones de Acuicultura.
- D.S. N° 40, 12.AGO.2013. DS N° 90; 30 MAY 2000.  
Reglamento sobre el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.  
Norma de emisión para la regulación de contaminantes asociados a las descargas de residuos líquidos a aguas marinas y continentales superficiales.
- DS. (E.F.y R.) N° 320 de 24. Ago.2001.  
Reglamento Ambiental para la Acuicultura.
- DS. (M) N° 1.190 DE 29 DE DICIEMBRE DE 1976.  
Organiza el Servicio de Búsqueda y Rescate Marítimo dependiente de la Armada de Chile.
- RESOL. DGTM 12600/200, DEL 27.ENE.1997.  
Manual de Inscripción de Naves y Artefactos Navales Menores.
- RESOL. DGTM 12.240/16, DEL 9 DE MAYO DE 1997.  
Instrucciones para entidades que cuentan con sistemas de seguridad privada marítimo-portuaria.
- RESOL. DGTM. N° 12.240/17, DEL 9 DE MAYO DE 1997.  
Instrucciones para entidades de asesoría, prestación de servicios y/o capacitación privada marítimo-portuaria.
- RESOL. DGTM N° 12.240/31, DEL 21 DE JULIO DE 1997.  
Manual de capacitación de personal de seguridad privada marítimo-portuaria.
- RESOL. DGTM 12600/369, DEL 11.NOV.2002.

**Frases Normalizadas de la OMI para las Comunicaciones Marítimas.**

**Decretos**

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

**DS. (M) 240, de 3. AGOSTO.1998. (actualizado al 21. noviembre.2009).**

**Fija nómina oficial de Caletas de pescadores artesanales.**

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

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

## CONSIDERACIONES FINALES CONCESIONES MARÍTIMAS BAHÍA PUERTO LAS ROSAS

El territorio en cuestión, presenta variados instrumentos de regulación – tanto en zonificación como indicativos – para lo cual se hace indispensable conocer las áreas relevantes náuticamente. Por un lado, el territorio en su condición terrestre, presenta instrumentos de escala comunal, supra-comunales, regionales y nacionales, no obstante, el territorio hidrográfico (refiriéndose a los cuerpos de agua existentes) no presenta una regulación de zonificación de su superficie, refiriéndose solo a una regulación indicativa. Con ello, podemos discriminar las consideraciones que se están teniendo en la combinación de estas dos condiciones, de áreas reguladas terrestremente y la relación en los espacios de borde hacia cuerpos de agua navegables. Por ello, el vasto territorio hidrográfico de la región presenta un seccionamiento en su regulación, determinando los bordes costeros, tramos de ríos navegables y lagos a 4 jurisdicciones distintas, las cuales son administradas por la gobernación marítima respectiva<sup>24</sup>. Estos 4 territorios corresponden a las Capitanías de Puertos, las cuales son (i) Valdivia, (ii) Corral, (iii) Lago Ranco y (iv) Panguipulli – lo cual no es coincidente con la división comunal de la región, sino más bien corresponde a zonas supra-comunales enfocadas en los cuerpos de agua navegables principalmente, inclusive teniendo en algunas partes alcances supra-regionales, refiriéndose a cuerpos navegables – principalmente lagos – que sobrepasan los límites regionales.

Detallando las áreas de navegabilidad correspondientes a cada jurisdicción, en el caso de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Valdivia, esta se enfoca principalmente en los

ríos del área poniente de la región; ríos Valdivia, Calle-Calle hasta sector Pishuinco, Cruces Tornagaleones y los afluentes de los ya mencionados, además del litoral costero desde la boca norte de la desembocadura del río Valdivia hasta el límite regional norte (área de Mehuín). La zona de jurisdicción de la Capitanía de Corral corresponde al área de la bahía de Corral y en el litoral costero, desde la boca sur de la desembocadura del río Valdivia hasta el límite regional sur considerando el tramo navegable del río Bueno (en la comuna de La Unión), área que alcanza desde la desembocadura hasta el sector de Trumao. Para la Capitanía de Panguipulli rige principalmente en los grandes lagos del sector norte cordillerano de la región; Panguipulli, Calafquén (incluyendo la parte norte del lago que administra la Región de La Araucanía) Neltume, Riñihue, Pirihueico y Pellaifa. La Capitanía de Lago Ranco tiene dentro de su jurisdicción, los cuerpos navegables de las comunas de Futrono y Lago Ranco, refiriéndose principalmente a los lagos Ranco, Maihue, Huishue y Gris. No obstante, dentro de la comuna de Lago Ranco existe una porción del lago Puyehue, pero esta no está considerada dentro de la jurisdicción de esta Capitanía de Puerto, siendo parte de la Capitanía de Puerto de Puerto Varas.

Los 4 territorios administrativos de las capitanías rigen los espacios de borde de los cuerpos de agua dentro de su jurisdicción. Este sistema permite facilitar la administración de las concesiones marítimas que se deben solicitar al querer hacer uso de un espacio que limita con algún cuerpo de agua referido a una de las capitanías. Para ello se definen tipo o estratos de terreno que se refieren a diferentes consideraciones legales. El terreno de playa, el fondo de mar y las porciones de agua, son bienes nacionales de uso público, y pueden ser entregados en concesión a personas que lo

---

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

soliciten a través de la propuesta de un proyecto o iniciativa. Esto debe contar previamente con una autorización otorgada por el Ministerio de Defensa Nacional por medio de la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas, la cual dará el visto bueno para la ocupación de dicha porción de terreno.

Esta condición entrega una condición adicional a la regulación del territorio, ya que las concesiones marítimas regulan no solo una

porción terrestre del territorio, sino también se refiere a espacios dentro de cuerpos de agua, lo que en complemento con una regulación territorial acorde a usos que favorezcan y potencien el desarrollo – en este caso de actividades de carácter náutico – puede ser una estrategia que alimente por un lado la identidad de un sector y entregue lineamientos y mayores facilidades para la inversión y generación de actividades náuticas.

## SERVICIOS BÁSICOS DISPONIBLES

En áreas urbanas una empresa de servicios sanitarios se encarga de la producción y distribución de agua potable y de la recolección y tratamiento de aguas servidas. En particular, el área urbana de Futrono está concesionada a ESSAL. Dado que Puerto Las Rosas está fuera del área urbana, se encuentra más allá del área de concesión de ESSAL, por lo que no puede ser atendida por esta empresa. En estos casos es posible realizar el abastecimiento a través de sistemas de agua potable rural (APR). En particular, en marzo de 2017, se inauguró el sistema APR para Puerto Las Rosas, que permite abastecer de agua a 350 personas (87 familias). Con una inversión de 545 millones por parte del Ministerio de Obras Públicas, el sistema es

administrado por un comité y cuenta con una captación subterránea con pozo profundo, un estanque elevado de 50.000 m<sup>3</sup>, un sistema de tratamiento y una red de distribución que se extiende por más de 5 km.

Por otro lado, la distribución de electricidad en la cuenca, tanto a nivel urbano como rural, está a cargo de empresas como SAESA (la principal), SOCOEPA y COOPREL. En particular, Puerto Las Rosas es abastecido de electricidad por SAESA a través de cableado aéreo de media y baja tensión en área pública.

En Puerto Las Rosas hay cobertura de telefonía celular a través de múltiples empresas.”

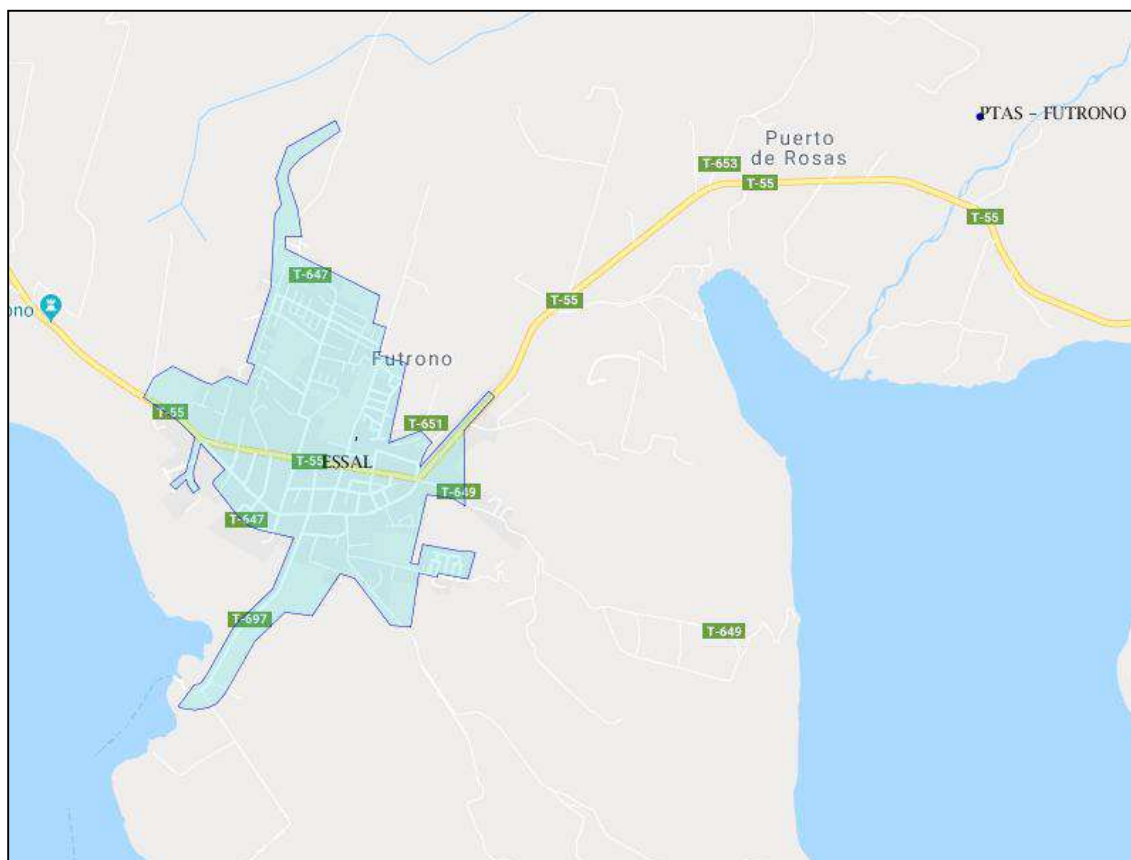


ILUSTRACIÓN 24 ÁREA DE CONCESIÓN DE ESSAL

Fuente: Superintendencia de Servicios sanitarios [www.siss.gob.cl](http://www.siss.gob.cl)



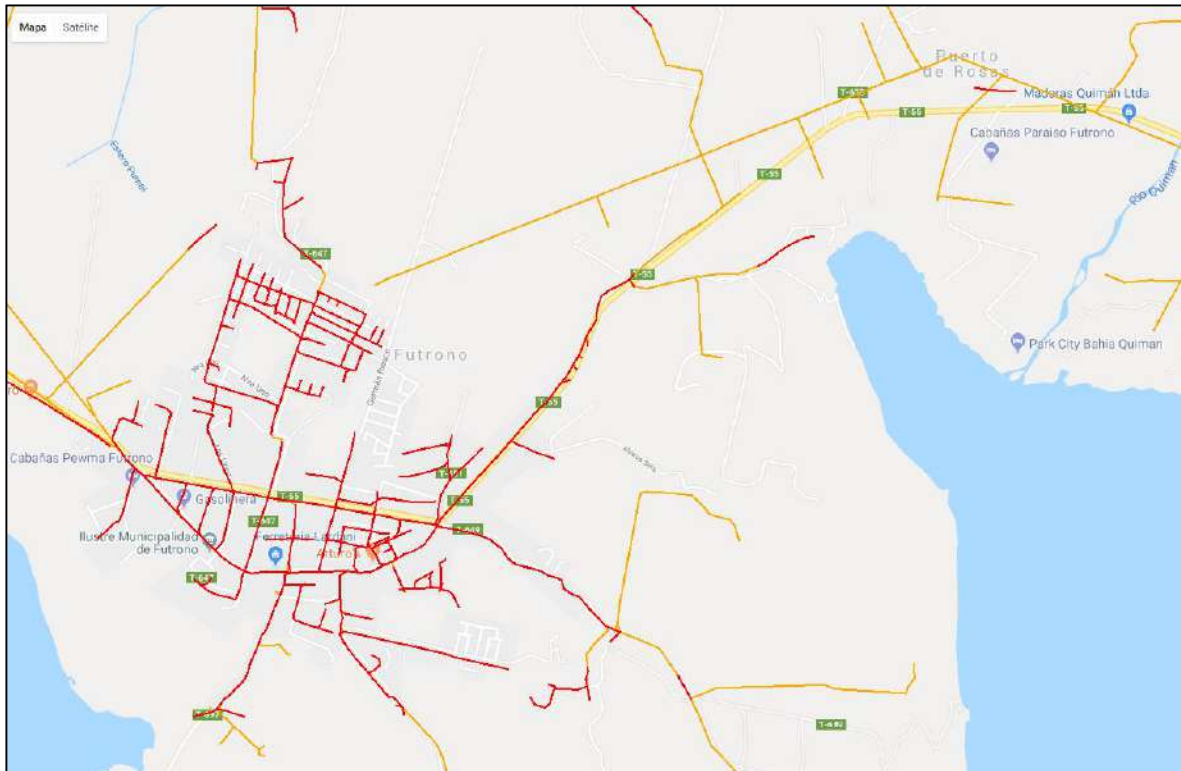


ILUSTRACIÓN 25 RED DE INFRAESTRUCTURA ELÉCTRICA EN EL SECTOR DE PUERTO LAS ROSAS  
Fuente: <http://secgis.sec.cl>

## 3.8 Síntesis tendencias de estructuración y crecimiento; del territorio a la comuna

### APROXIMACIÓN A LA CUENCA DEL LAGO RANCO

Surgida en el 2007, producto de la división de la Región de Los Lagos, la Región de Los Ríos se ha consolidado rápidamente en una región con grandes atributos naturales, culturales y una reconocida industria naval a nivel país. Su capital, Valdivia, es internacionalmente conocida por su río navegable.

La región se organiza político-administrativamente en dos provincias, Valdivia y Ranco, la primera tiene a Valdivia como cabecera provincial, pero también tiene a las comunas de Corral, Lanco, Los Lagos, Máfil, Mariquina, Paillaco y Panguipulli. La segunda tiene a la ciudad de La Unión como cabecera provincial, a la que se suman las comunas, Lago Ranco, Río Bueno y Futrono, siendo en esta última donde se desarrollará un proyecto en el Área Preferencial de Puerto Las Rosas.

Como antecedentes preliminares, la región tiene una superficie de 18.429,5 km<sup>2</sup> y una población al 2012 de 364.592 (CENSO, 2012) y cuya proyección al 2014 se estima en 401.548 habitantes (INE, 2014). Por su parte la Provincia de Valdivia, al norte de la región, tiene una

superficie de 10.197,2 km<sup>2</sup>, y posee una población de 259.243 habitantes. La Provincia del Ranco tiene una superficie de 8.232,3 km<sup>2</sup> y una población de 97.153 habitantes.

Dato relevante que ayuda a caracterizar el área de estudio es el ingreso per cápita, mientras el valor nacional bordea los \$180.000, el de la Región de Los Ríos está en \$131.800, ubicándose por debajo del promedio nacional (INE, 2010).

Finalmente, y como corolario de la presentación de la Región, tal y como señalan los últimos informes territoriales, en la Región de Los Ríos, existen cuatro destinos prioritarios de desarrollo turístico, Panguipulli Siete Lagos, Lago Ranco, Valdivia-Corral y Cuatro Ríos. El 2015 el destino Valdivia-Corral se ubicó en el segundo lugar a nivel nacional con un 85% de ocupabilidad, lo que significa un aumento 14,4 puntos más que el mismo periodo del año 2014; Siete Lagos, arrojó un 75,2%, 17,3 puntos más que el 2014, y la Cuenca del Ranco marcó un 70,7%, subiendo 11,3 comparados con el mismo periodo del año pasado (SERNATUR, 2015).

## CUENCA LAGO RANCO

### Sub-subcuencas hidrográficas de la Región

A partir de la vasta red fluvial y lacustre presente en la Región de Los Ríos, se reconocieron 13 sub-subcuencas en torno a los principales cuerpos de agua, considerando borde costero, lagos y ríos.

Las cuencas más relevantes reconocidas se refieren a los cuerpos de agua más grandes de la región, donde para efectos de este análisis se realizará una breve caracterización de la sub-subcuenca inmediata del Lago Ranco y la elaboración de una matriz de los datos que contienen la información acerca de las variables que se establecen dentro de esta cuenca y su

interpretación respecto a la caracterización del territorio, además se realizará una prospección del crecimiento urbano alrededor del Lago Ranco y el rol de la infraestructura existente de acuerdo, a la propuesta a realizar para la Bahía de Puerto Las Rosas en Futrono, la cual se desprende de los “Planes Maestros Preferentes” del “Estudio de Caracterización y Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos”.

A continuación, se presenta el esquema general donde es posible apreciar que las sub-subcuencas se distribuyen mayoritariamente en la zona lacustre de la región, dejando extensas cuencas hacia el borde costero y la cuenca del río Cruces y Valdivia.

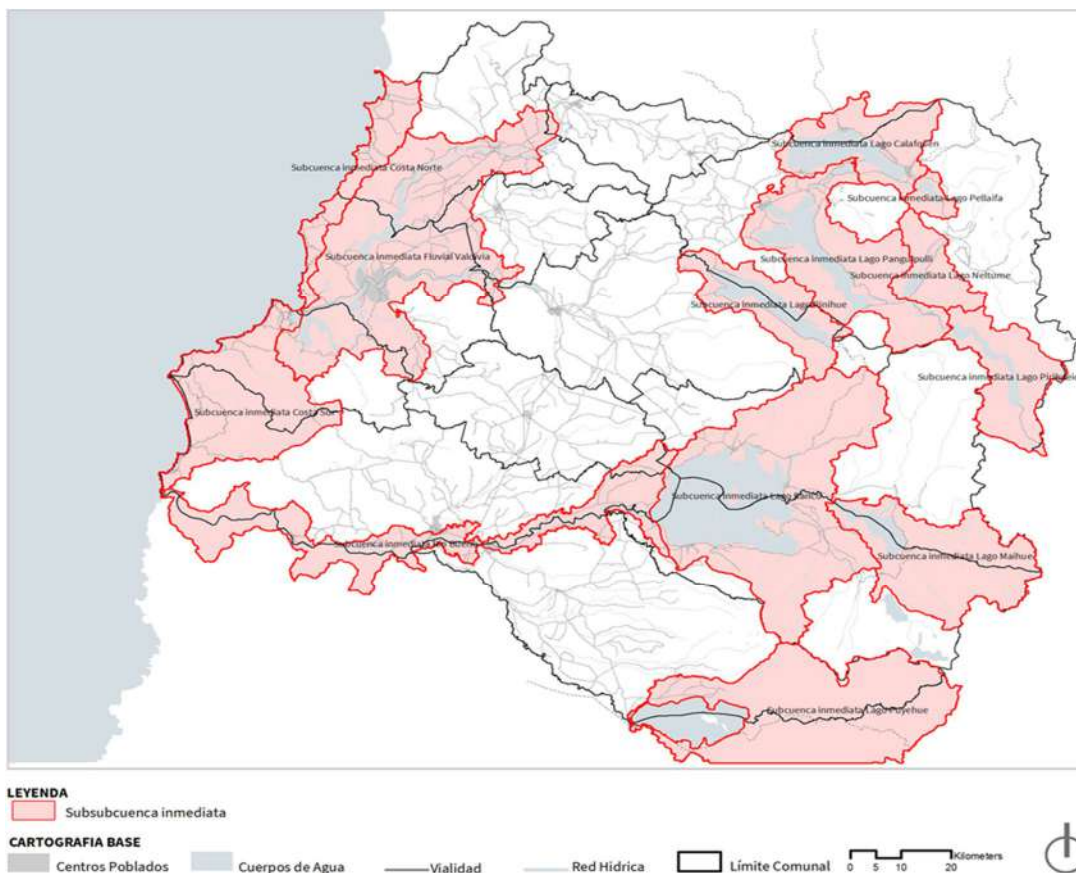
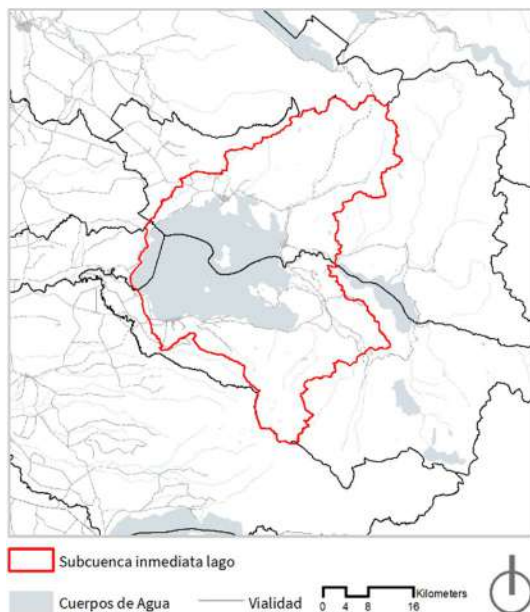


ILUSTRACIÓN 26 SUB-SUBCUENCAS HIDROGRÁFICAS REGIÓN DE LOS RÍOS

Fuente: Estudio de Estudio de Caracterización y Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos

## SUBCUENCA INMEDIATA AL LAGO RANCO

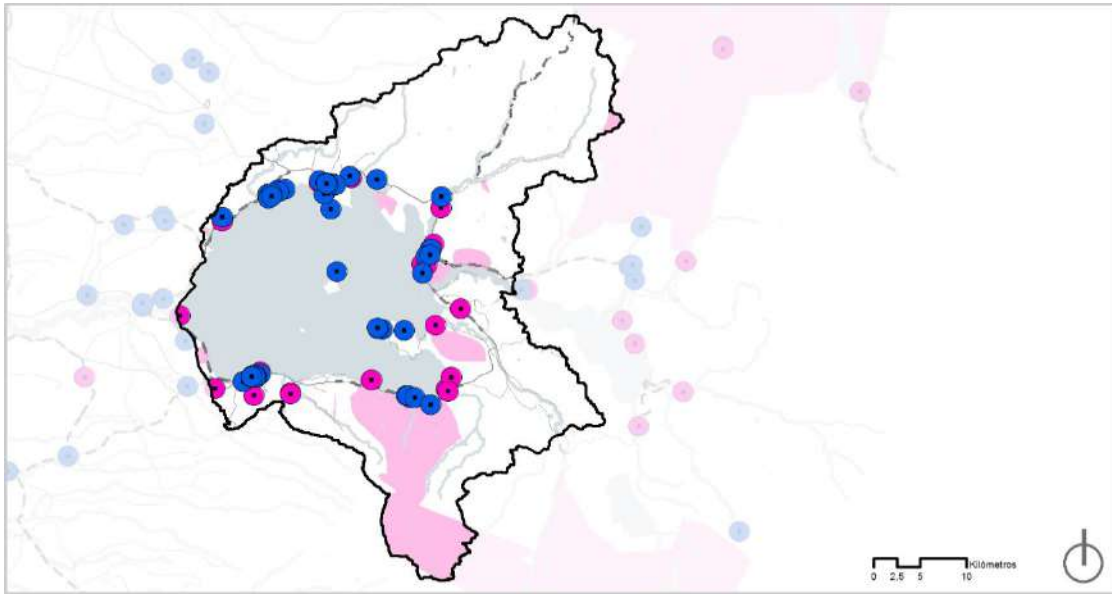


Esta subcuenca incluye a las subsubcuencas, definidas por la DGA, conectadas directamente con el Lago Ranco. El cuerpo lacustre es navegable por buques mayores a 100 toneladas. Recibe aportes del lago Maihue a través del río Calcurrupe. También destacan los aportes de los ríos Nilahue y Caunahue. Desagua al Río Bueno.

Se encuentra inserta en las comunas de Lago Ranco, Futrono y La Unión. Depende de la Capitanía de Puerto de Lago Ranco. En este territorio destacan las localidades de Futrono, Lago Ranco y Llifén.

Como infraestructura, en esta se encuentra 144 muelles, 53 rampas, 2 costaneras y 3 embarcaderos.

Subcuenca inmediata Lago Ranco								Totales
Categoría	Subcategoría							
Uso de suelo	Protecciones	Agrícola	Nativo	Forestal	Ganadero	Sin vegetación	Urbano	158658
	540	3736	57130	24994	22513	49565	180	
Singularidades náuticas	Superficies de agua							430
	Lago Ranco							
Infraestructura náutica	Muelles	Rampas	Costaneras	Caletas	Embarcaderos	Muros de prot.	Marinas	204
	144	53	2	0	3	0	2	
Atract. Turist. declarados	Naturales				Culturales			80
	32				48			
Equipamiento	Hospedaje	Hoteles			Cabañas			22
		2			20			
	Alimentación	Restaurant			Bar o café			35
		33			2			
Servicios complement.	Guía Turismo	Oficina turística	Tour, operadores y agencias	Trasporte	Turismo Aventura			4
	2	2	0	0	0			
Total								38
Industria náutica	Astillero			Fabricación		Servicio náutico		2
	0			2		0		
Deporte náutico	Práctica		Evento		Escuela		Tienda	6
	3		1		2		0	
IPT	Área regulada (PRC)		Título de Merced		ZOIT		Áreas protegidas	109329
	1000		4579		84648		19102	
Riesgo	Antrópico	SEA		Hidroeléctrico		Lácteo		9
		8		1		0		
Natural	Volcánico			Fluvial		Remoción		-
	32177			12361		45537		
Actores relevantes	Privado			Público		Público/Privado		28
	24			3		1		



**LEYENDA**

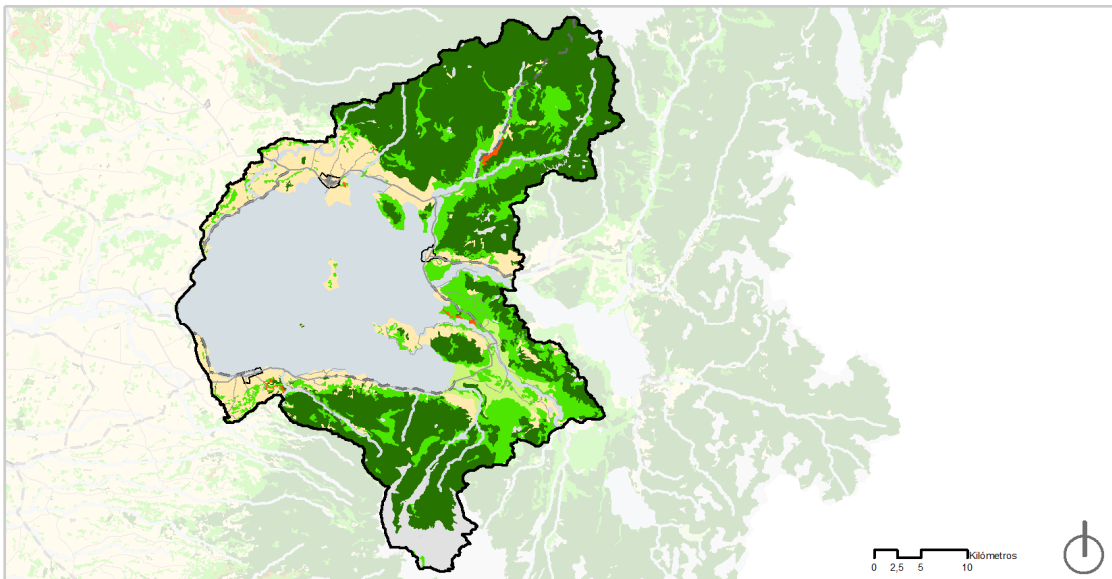
Zona Atractivo Natural      Atractivo Culturales      Atractivo Naturales

CARTOGRAFIA 27 MAPA ATRACTIVOS NATURALES Y CULTURALES SUBCUENCA INMEDIATA AL LAGO RANCO

Fuente: Estudio de Estudio de Caracterización y Fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos

Respecto a la cartografía, sobre atractivos naturales y culturales de la subcuenca inmediata al Lago Ranco se desprende el vínculo directamente proporcional que existe entre los

centros poblados y más densos de la cuenca, como Futrono, Bahía, Coique, Llifén o Lago Ranco con el número de atractivos.



**LEYENDA**

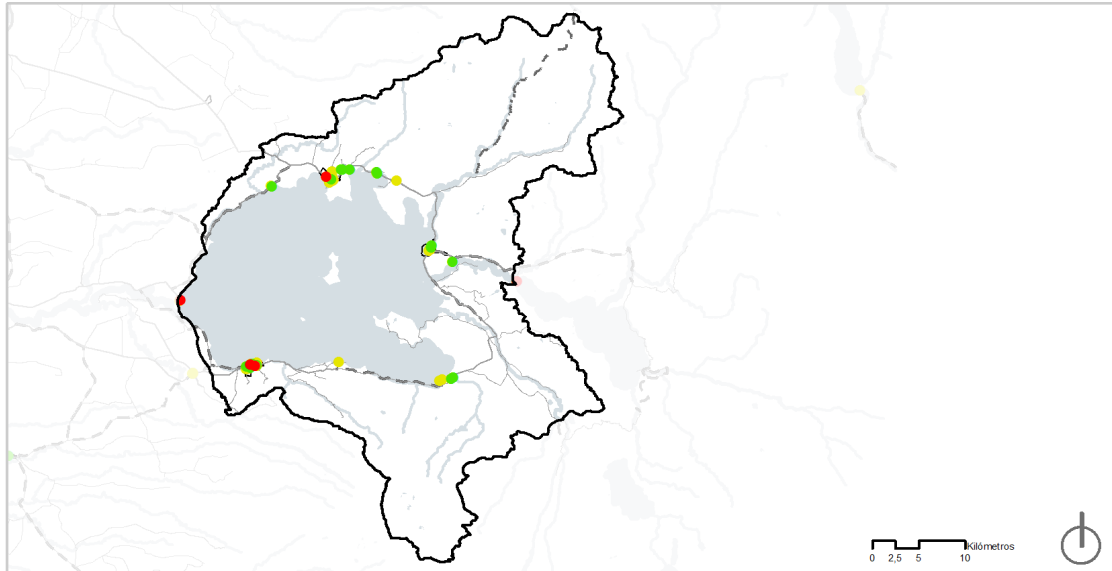
Agrícola      Bosque nativo      Forestal      Ganadero      Urbano      Áreas protegidas      No aplica

CARTOGRAFIA 28 MAPA USOS DE SUELO SUBCUENCA INMEDIATA AL LAGO RANCO

Fuente: Estudio de Estudio de Caracterización y Fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos

De la cartografía de Usos de Suelo en la subcuenca inmediata al Lago Ranco, destaca las extensas áreas de uso ganadero y agrícola que se encuentran en el borde lacustre, lo que

comprueba los diagnósticos realizados en los diversos instrumentos de planificación discutidos anteriormente respecto a la falta de acceso directo y público a la ribera del lago.



**LEYENDA**

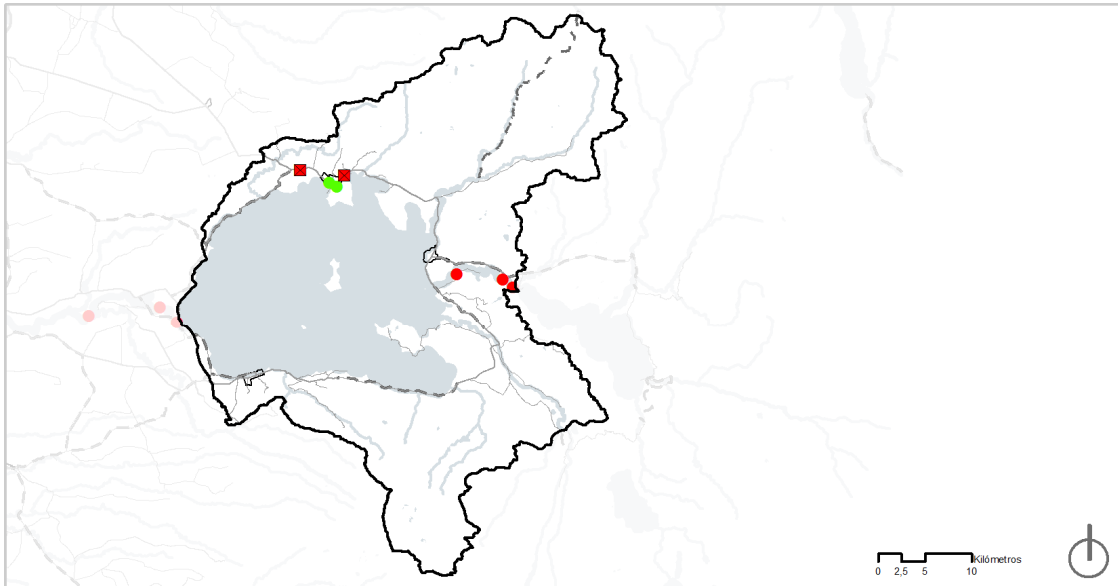
● Servicios Complementarios ● Hospedaje ● Alimentación

**CARTOGRAFIA 29 MAPA EQUIPAMIENTO SUBCUENCA INMEDIATA AL LAGO RANCO**

Fuente: Estudio de Caracterización y Fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos

Al igual que en la Cartografía correspondiente al catastro de “Atractivos tanto Naturales como Culturales”, en el mapa de “Equipamientos”, se evidencia la concentración de estos, en los centros poblados. Siendo Futrono la comuna

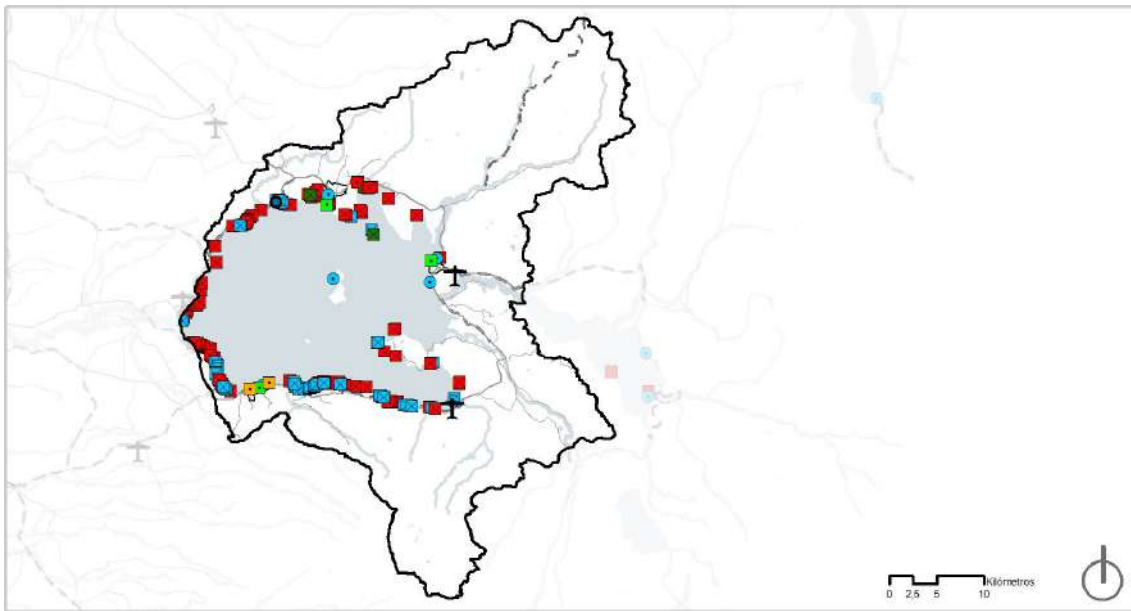
que concentra un mayor número de equipamientos. Esta concentración da cuenta de la poca apropiación del borde lacustre por equipamiento que vitalice un recorrido por la cuenca del Lago.



**LEYENDA**  
 ● Práctica ● Eventos Nauticos ● Escuelas y Clubes asociados a lo Nautico ● Tiendas Especializadas  
 ■ Fabricación de partes y accesorios ■ Astilleros ■ Servicio náutico  
**CARTOGRAFIA 30 MAPA NIVEL DE ESPECIALIZACIÓN SUBCUENCA INMEDIATA AL LAGO RANCO**  
 Fuente: Estudio de Estudio de Caracterización y Fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos

La Cartografía del nivel de especialización, desde la perspectiva de la capacidad náutica, de la Cuenca del Lago Ranco, evidencia una ausencia

de actividades relacionadas con lo náutico, además de la inexistencia de una red de servicios especializados.

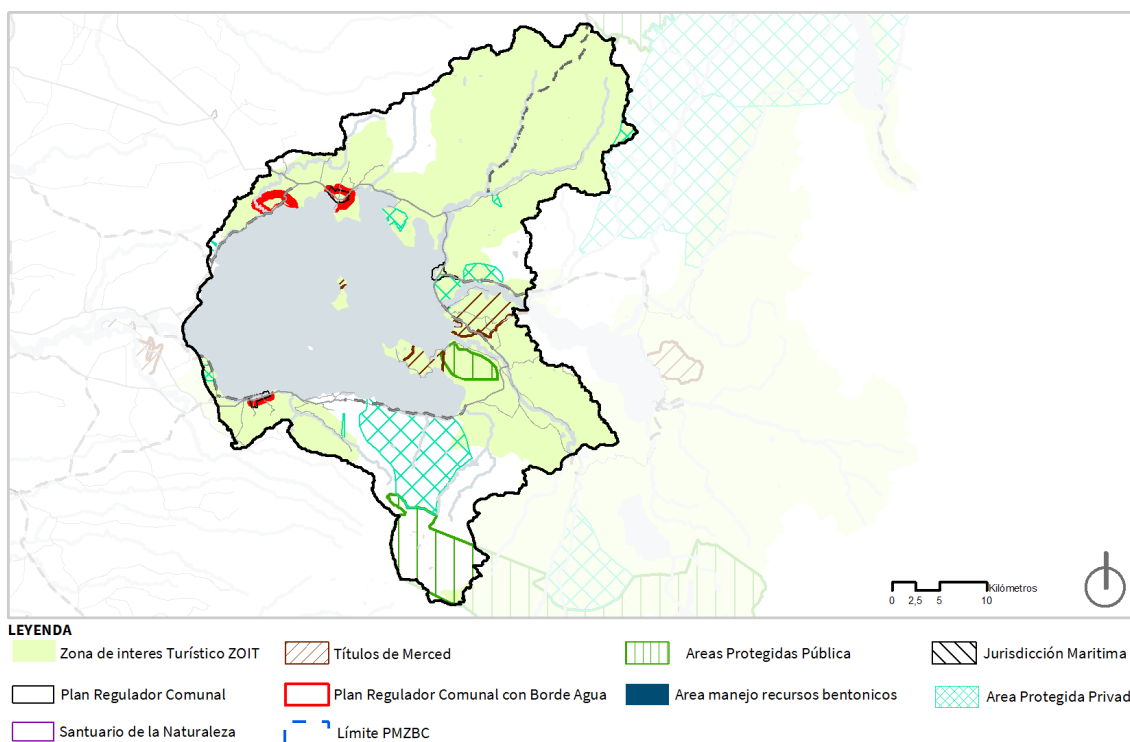


**LEYENDA**  
 ● Muelle Publico ■ Muelle Publico Poyectado ■ Muelle Publico Poyectado ● Rampa Publica ■ Rampa Publica Poyectada ■ Marina Fluvial  
 ● Costanera / Borde Costero Público ■ Costanera / Borde Costero Público Poyectado ● Caletas Pública ■ Caletas Pública Poyectada  
 ● Embarcadero Público ■ Embarcadero Público Poyectado ● Muro Protección Público ✈️ Aeropuerto ✈️ Aerodromo

**CARTOGRAFIA 31 MAPA INFRAESTRUCTURA SUBCUENCA INMEDIATA AL LAGO RANCO**  
 Fuente: Estudio de Estudio de Caracterización y Fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos

A pesar de lo demostrado en las cartografías anteriores, donde se evidencia una ausencia de áreas públicas en el borde lacustre, ya sea por áreas protegidas o nodos urbanos, debido a la presencia de extensas áreas de zonas agrícolas, y por otro lado, a la concentración de servicios en los centros poblados que tributan en el borde lacustre y la escasa especialización de la zona en

torno a lo náutico, la Cuenca del Lago Ranco cuenta con infraestructura, público, privada, existente y proyectada, de pequeña escala en todo el borde del lago, tales como muelles, rampas o embarcaderos, lo que contrasta con la capacidad de especialización demostrada en las cartografías anteriores en torno a lo náutico.

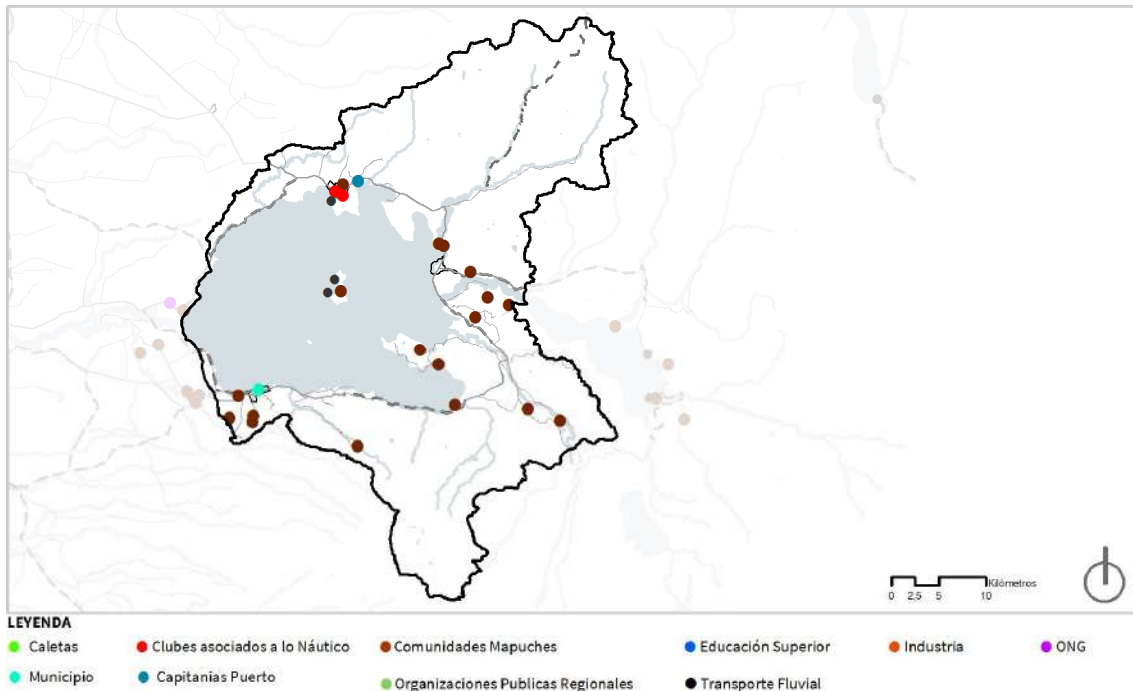


CARTOGRAFIA 32 MAPA INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN SUBCUENCA INMEDIATA AL LAGO RANCO  
 Fuente: Estudio de Caracterización y Fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos

En el caso, de los instrumentos de Planificación que operan en la subcuenca inmediata del Lago Ranco, cabe mencionar las áreas reguladas de la comuna de Futrono, correspondiente a los Planes Reguladores, de la comuna homónima y al seccional de Bahía Coique, además de la

comuna de Lago de Ranco, y por otro las áreas públicas protegidas, que en contraste con las áreas de bosque nativo identificadas en la cartografía, sobre los Usos de Suelo de la Cuenca Inmediata, representan porciones proporcionalmente acotadas.





CARTOGRAFIA 33 MAPA ACTORES RELEVANTES SUBCUENCA INMEDIATA AL LAGO RANCO

Fuente: Estudio de Estudio de Caracterización y Fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos

En la cartografía, de actores relevantes en la subcuenca inmediata, se evidencia una pregnancia de actores vinculados al transporte fluvial, lo que denota un uso constante del lago como vía de transporte. Al relacionar este

levantamiento con el de Infraestructura, se infiere que en su gran mayoría corresponde a transporte privado.

## CONSIDERACIONES FINALES APROXIMACIONES A PUERTO LAS ROSAS DESDE LA CUENCA DEL LAGO RANCO

A escala de la Cuenca del Lago Ranco, en toda la extensión del borde lacustre se concentran las actividades y atractivos de esta cuenca, esto queda demostrado en los levantamientos cartográficos, realizados en el “Estudio de Caracterización y Fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos”, donde es posible detectar que los Atractivos Naturales y Culturales reconocidos se concentran cercanos a los centros poblados en el borde lacustre (Cartografía 27) , los cuales están acompañados de extensas áreas privadas destinadas a usos agrarios y ganaderos (Cartografía 28) , lo que genera un cambio de paisaje y un límite físico entre el lago y áreas de bosque nativo por las áreas mayormente habitadas y productivas.

Adicionalmente estas zonas de bosque, en gran porcentaje, no se encuentran protegidas, lo que origina que existan ciertas manchas, de plantaciones asociadas a la silvicultura lo que genera riesgos antrópicos como remoción de masa o incendios.

Realizando una prospección a esta escala, para el desarrollo de la cuenca, es posible prever

ciertas necesidades para el desarrollo armónico y sustentable en el tiempo. Por un lado, la consolidación de un borde lacustre público capaz de generar un recorrido perimetral por el lago, que sea capaz de conectar los muelles, rampas y embarcaderos como la infraestructura ancla para una serie de nodos urbanos, que puedan proyectar la consolidación de nuevas áreas urbanas con zonas de uso público definidas, capaces de romper el cordón privado derivado en su mayoría de las actividades productivas que dominan todo el borde lacustre.

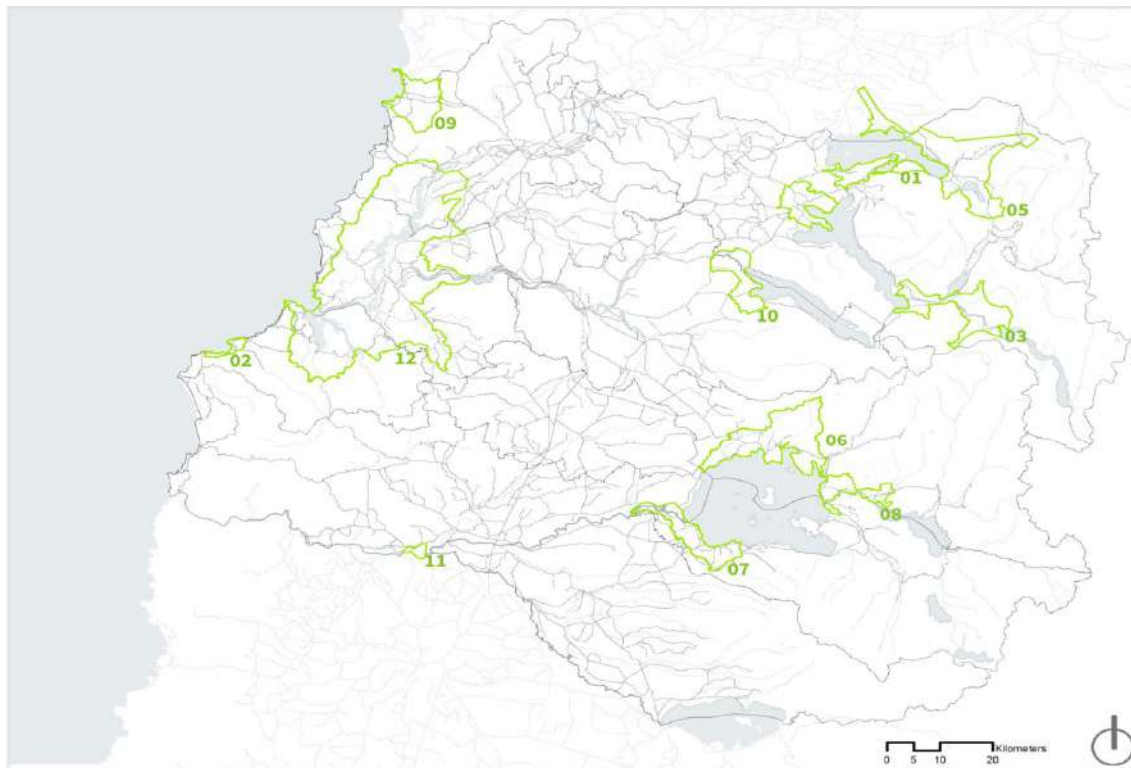
Es así que la consolidación de áreas urbanas lacustres podría propiciar la concentración de muelles de escala urbana en el lago, evitando la atomización actual de este equipamiento, con el objetivo, por un lado, de trazar rutas tanto para el transporte público como turístico en el Lago Ranco mientras que por otro ser el motor para inversiones privadas que permitan un flujo entre actividades turísticas y deportivas que se realizan tanto en el lago como en los reductos de bosque nativo.

### 3.8.1 Comuna de Futrono y Bahía de Puerto Las Rosas.

Acercándonos a la bahía de Puerto Las Rosas, en el Estudio de Caracterización y Fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos, para la definición de los Espacios Geográficos para el Desarrollo Náutico, se desarrolló de acuerdo a la metodología de delimitación a través de la sobreposición de las capas de infraestructura náutica – pública existente, pública proyectada y privada – más la capa equipamientos (hospedaje, alimentación y servicios complementarios) y atractivos naturales y culturales. Esta aproximación, determinó a través de un criterio de potencialidad funcional, una primera hipótesis respecto de un potencial espacio de clusterización, de encadenamientos productivos diversos pero complementarios, dejando estos elementos suscritos al espacio en cuestión. Es así que en la Subcuenca Inmediata

de Lago Ranco, específicamente en Futrono, se determinó, en el Estudio de Caracterización y Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos, que la Bahía Puerto Las Rosas, reunía las condiciones para ser un Área Preferente para el desarrollo de un Plan Maestro estratégico dentro de la comuna de Futrono.

A continuación, se presentan los Espacios Geográficos para el Desarrollo Náutico, siendo la número 6, la subcuenca correspondiente a Futrono. Para realizar el análisis, prospectivo que sitúa la intervención propuesta para la Bahía de Puerto Las Rosas, se presentan las cartografías de análisis realizadas en el Estudio anteriormente mencionado. Para posteriormente discutir en las consideraciones finales, el análisis de los resultados presentes en los mapas.



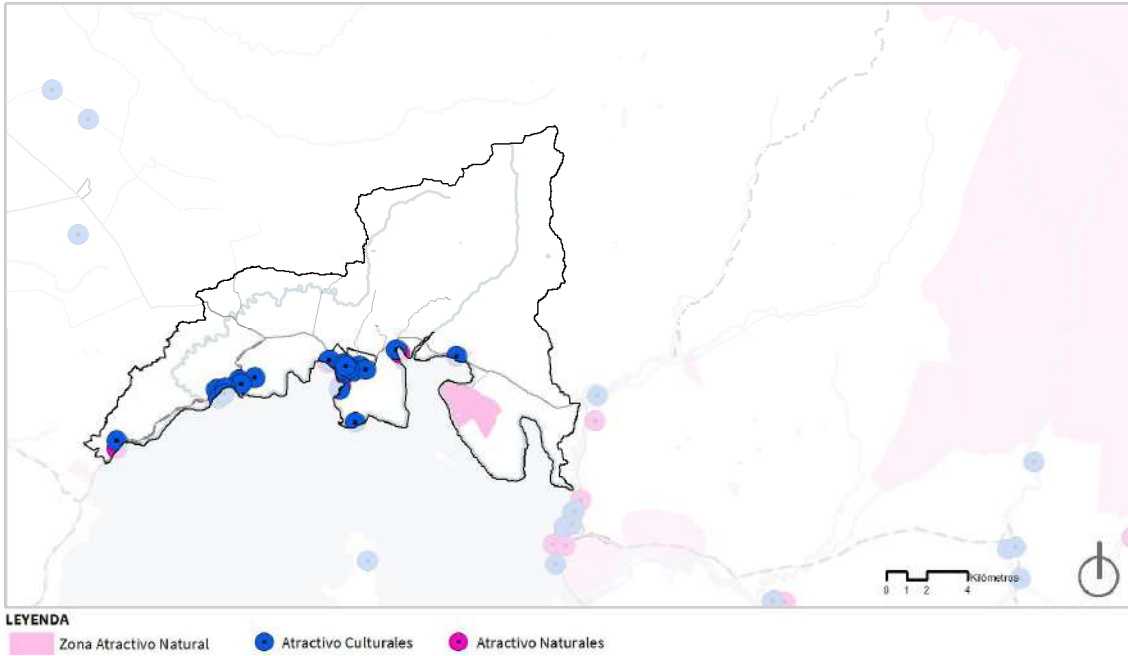
**EGDN Espacio desarrollo náutico**

- |               |                              |                          |                          |                       |                     |
|---------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------|---------------------|
| 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 |

**CARTOGRAFIA 34 ESPACIO GEOGRÁFICO DE DESARROLLO NÁUTICO**

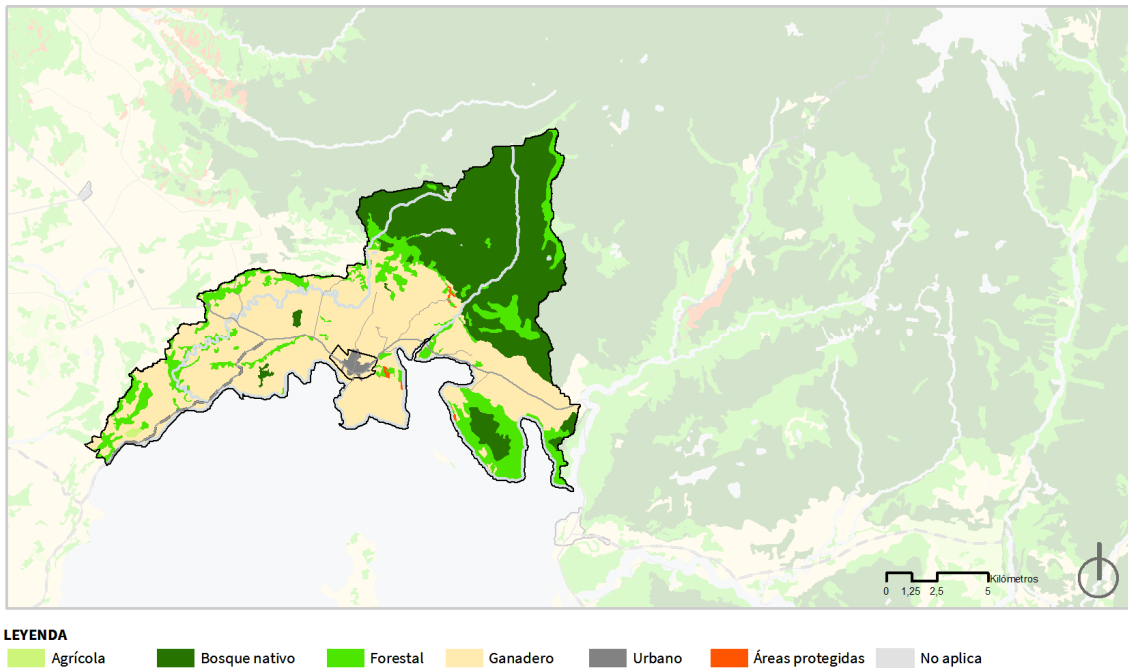
Fuente: Estudio de Estudio de Caracterización y Fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos

## SUBCUENCA



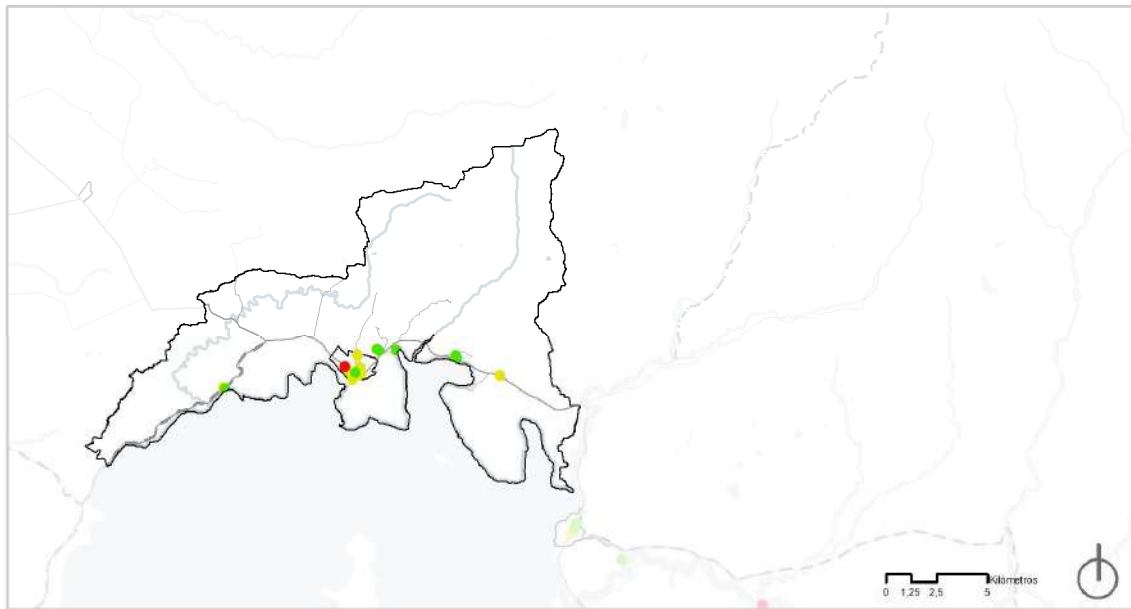
CARTOGRAFIA 35 ATRACTIVOS NATURALES Y CULTURALES EGDN FUTRONO

Fuente: Estudio de Estudio de Caracterización y Fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos



CARTOGRAFIA 36 USOS DE SUELO EGDN FUTRONO

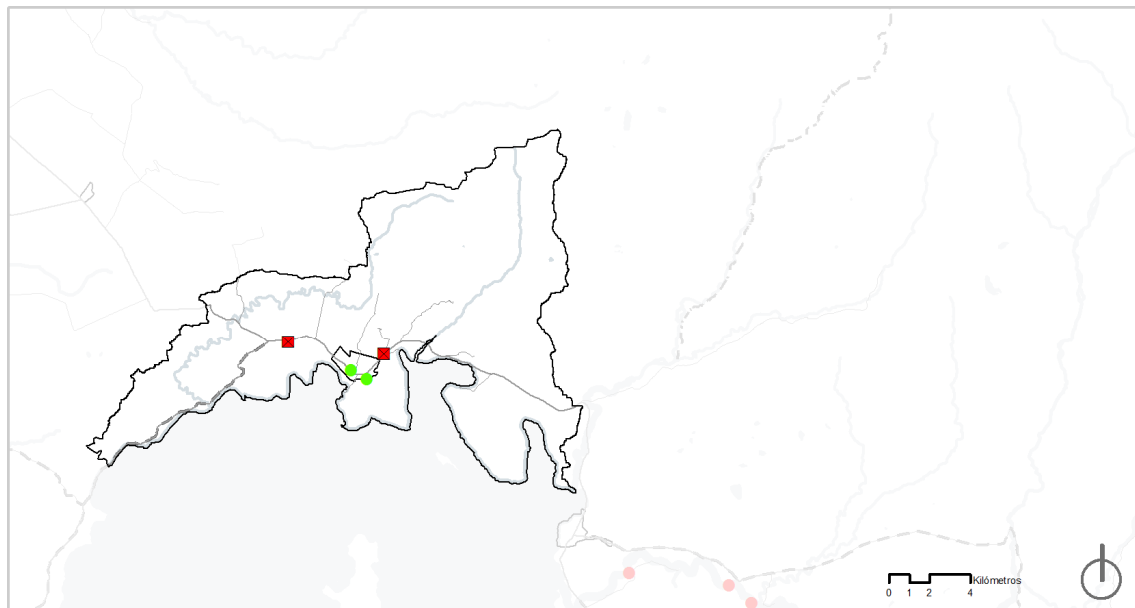
Fuente: Estudio de Estudio de Caracterización y Fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos



**LEYENDA**  
● Servicios Complementarios ● Hospedaje ● Alimentación

**CARTOGRAFIA 37 EQUIPAMIENTO EGDN FUTRONO**

Fuente: Estudio de Estudio de Caracterización y Fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos



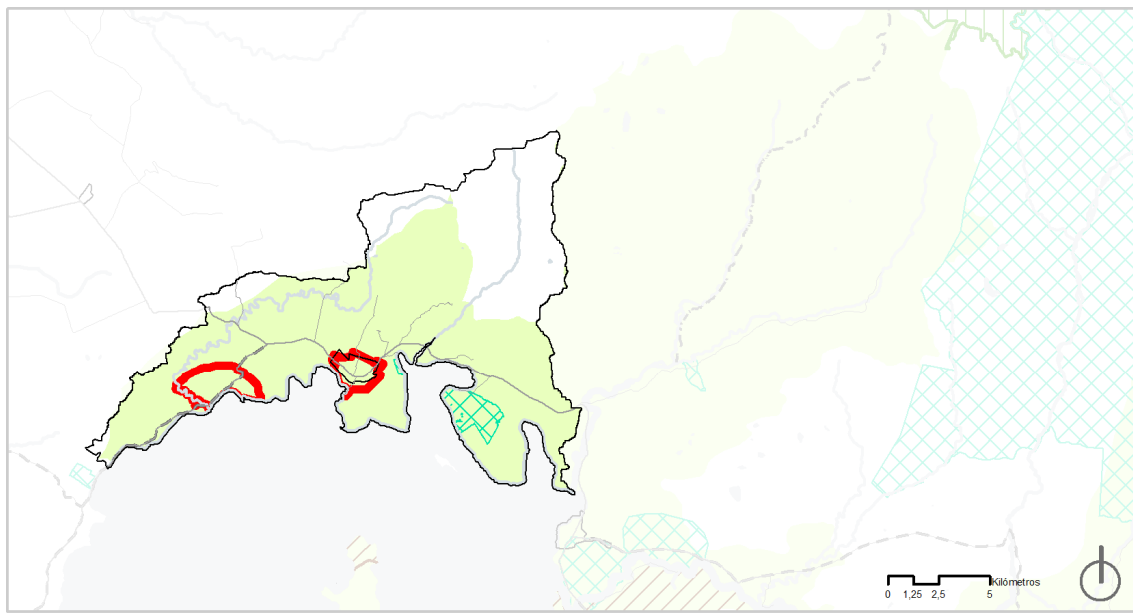
**LEYENDA**  
● Práctica ● Eventos Nauticos ● Escuelas y Clubes asociados a lo Nautico ● Tiendas Especializadas  
■ Fabricación de partes y accesorios ■ Astilleros ■ Servicio náutico

**CARTOGRAFIA 38 NIVEL DE ESPECIALIZACIÓN EGDN FUTRONO**

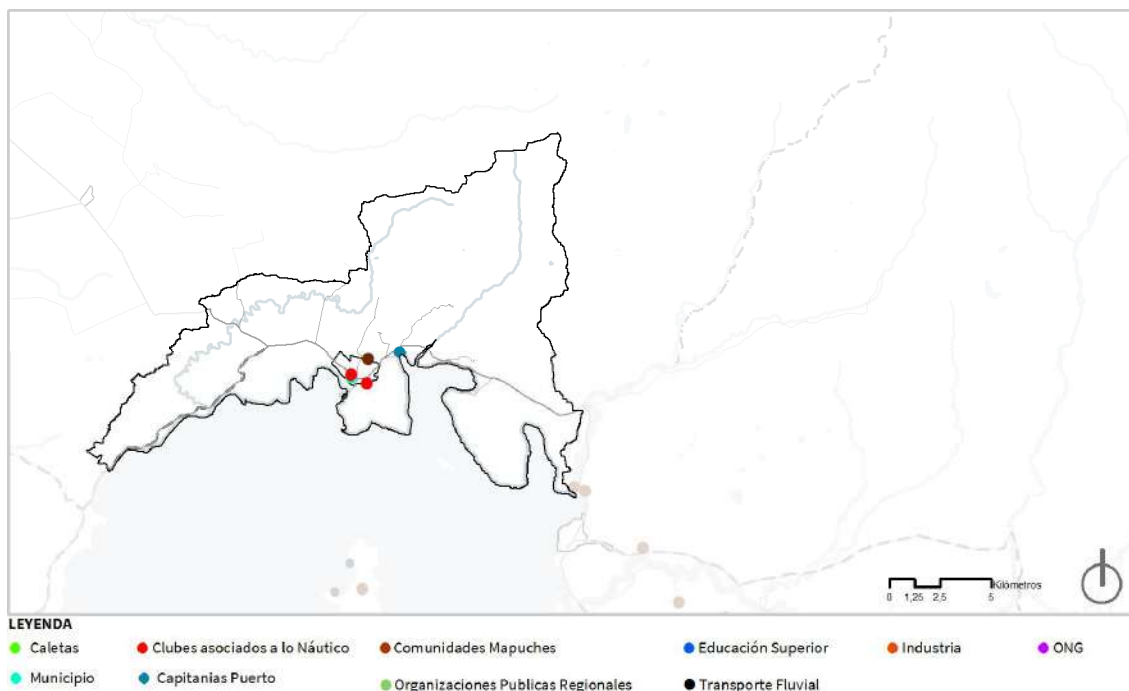
Fuente: Estudio de Estudio de Caracterización y Fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos



**CARTOGRAFIA 39 INFRAESTRUCTURA EGDN FUTRONO**  
 Fuente: Estudio de Estudio de Caracterización y Fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos



**CARTOGRAFIA 40 INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN EGDN FUTRONO**  
 Fuente: Estudio de Estudio de Caracterización y Fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos



CARTOGRAFIA 41 ACTORES RELEVANTES EGDN FUTRONO

Fuente: Estudio de Estudio de Caracterización y Fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos

## CONSIDERACIONES FINALES SUBCUENCA FUTRONO

A escala de la cuenca de Futrono, la tendencia demostrada en el análisis de la Cuenca de Lago Ranco, se mantiene. La mayor cantidad de servicios, atractivos y equipamiento, se encuentran directamente relacionados al borde lacustre (Cartografía 36). Pero a esta escala se evidencia la privatización de las zonas colindantes con el lago, graficado en las extensas áreas utilizadas para la producción agrícola y ganadera (Cartografía 37), lo que origina un límite físico entre éste y los centros urbanos que concentran la mayor actividad turística (Cartografía 38).

Esto a su vez se ve graficado en la distribución de la infraestructura portuaria, donde la concentración de muelles es homogénea en todo el borde, para lo cual, a pesar de que se detallan como embarcaderos públicos, deben flanquear extensas áreas privadas para su utilización desde las zonas que tienen los equipamientos y servicios (Cartografía 40). A su

vez la mayor concentración de equipamientos como hospedajes, o de alimentación se encuentran cercanos al centro urbano de Futrono, lejos al borde del lago, lo que demarca la nula relación física entre los usuarios de estos servicios y la condición lacustre de la ciudad (Cartografía 38). Por otro lado, la concentración de clubes asociados a lo náutico, no se encuentran en directa relación con el borde, por lo que se infiere que la infraestructura que utilizan para desarrollar sus actividades son privadas o inexistentes (Cartografía 39).

A pesar de las condiciones de inhabitabilidad del lago, y por ende, el escaso desarrollo de actividades náuticas que se desprenden del análisis de las subcuenca inmediata de Futrono, esto puede revertirse con la implementación de uno o una serie de nodos urbanos públicos asociados a infraestructura náutica como embarcaderos o muelles de escala pública, que



puedan soportar actividades públicas y privadas, cuya influencia sea perpendicular al eje del borde lago, capaz de unificar áreas pobladas consolidadas, y sus servicios asociados con el borde (Cartografías 40-41) para obtener los beneficios, tanto culturales como económicos, que esto puede generar en la población.

Donde la tendencia debiese ir en el sentido contrario a la polarización y privatización del

### FUTRONO BAHÍA PUERTO LAS ROSAS

Como se aprecia en la Cartografía poblacional de la comuna de Futrono, existe una fragmentación de los centros poblados. De estos, solo dos se encuentran regulados, Futrono y Coique, mientras que el resto son consideradas zonas rurales.

Pero independiente de su condición legal, ya sea urbana o rural, existe un ritmo de poblamiento bordeando el lago que no se condice de manera estricta y correlativa con la infraestructura náutica existente catastrada en las cartografías detalladas para la subcuenca de Futrono, la cual se encuentra de manera homogénea por todo el borde lacustre, y no concentrada donde hay mayor densidad poblacional, lo que tiene relación con la condición privada de estas zonas, donde extensas áreas agrarias poseen sus propios embarcaderos, rampas o muelles.

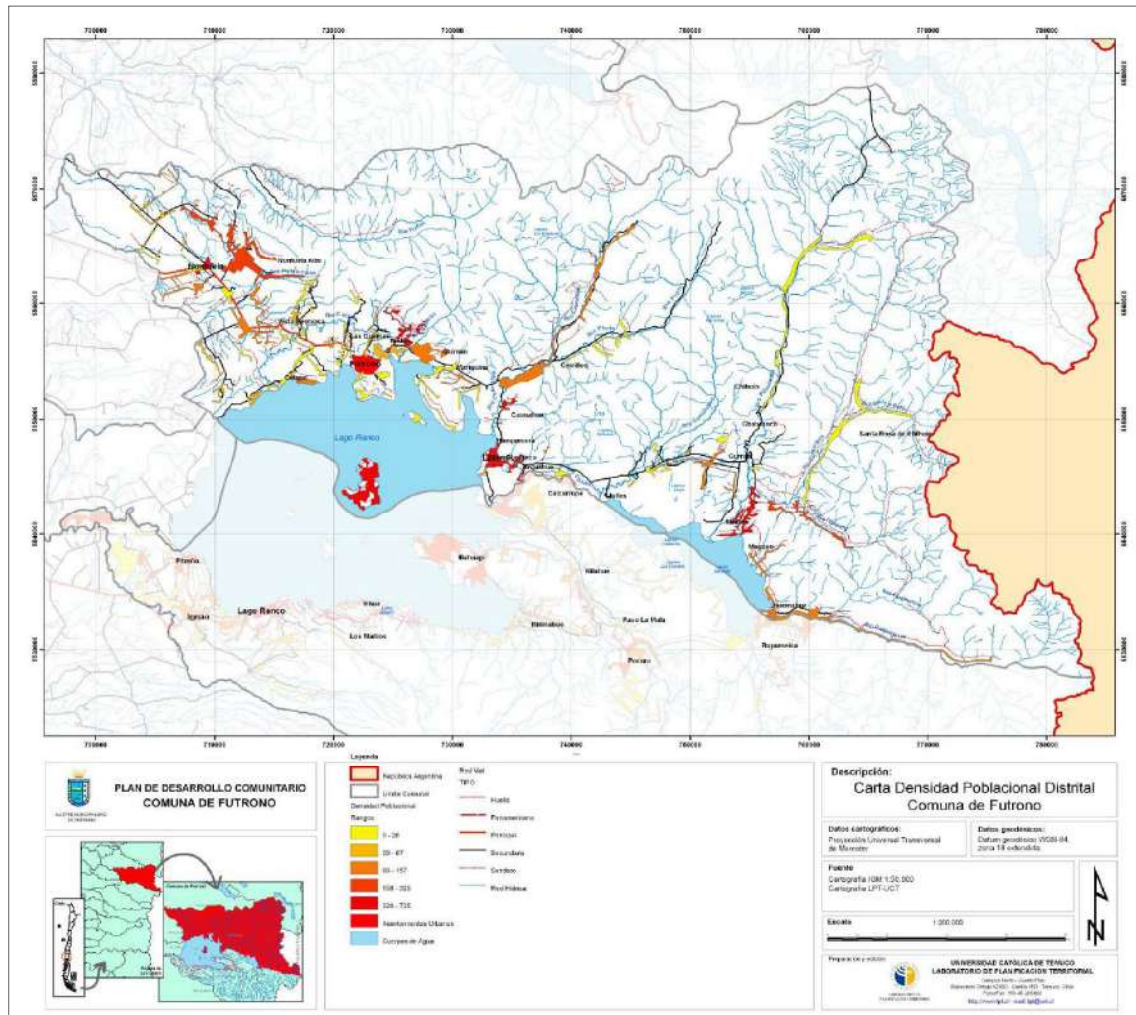
Por otro lado, si consideramos el crecimiento propuesto para las zonas reguladas, éste está propuesto en el interior de la cuenca, acompañando el eje estructurante de la Avenida Bernardo O'Higgins, mientras que, para las zonas del borde lacustre, se propician lotes de mayor escala, y menor densidad. Pero con subdivisiones posibles entre los 1.000m<sup>2</sup> y 500 m<sup>2</sup> de superficie por lote, lo que, en el futuro, atomizará estos grandes lotes agrarios dificultando en mayor medida poder conciliar esfuerzos para generar espacios públicos de escala urbana, que vinculen directamente las

acceso al lago, graficado en las concesiones marítimas, asociadas a la gran cantidad de muelles y embarcaderos, por la consolidación de espacios públicos perpendiculares a este eje (Cartografía 40), capaces de propiciar inversiones de mayor escala por su influencia, tanto en las áreas privadas en el eje del lago, como en las áreas urbanas consolidadas en el interior de la cuenca.

zonas de mayor densidad y, por ende, donde se concentrarán los servicios y equipamiento con el lago.

Por esta razón, resulta pertinente plantear - desde la perspectiva del análisis de la subcuenca del Ranco-, con el objetivo de potenciar la condición náutica de la comuna, una serie de nodos urbanos, con equipamiento e infraestructura náutica, perpendiculares al eje del lago, que acompañen las áreas interiores de mayor densidad para desde estos estructurar un borde lacustre público que sea capaz de proveer de paisaje y experiencias náuticas a la oferta turística de las áreas más pobladas y genere las condiciones físicas para estructurar una cultura en torno a lo náutico en los habitantes de Futrono.

Por otro lado, debido a la atomización de los grandes lotes existentes que bordean el lago, según lo que se desprende del análisis del Plan Regulador vigente de la comuna de Futrono, muchos de estos no tendrán acceso al borde, lo que resta atractivo a grandes inversiones turísticas, como por ejemplo hoteleras, por lo que la consolidación de estos nodos antes mencionados, proveerían las condiciones para una inversión público-privada consistente que permita sustentabilidad en el tiempo en la apropiación de estos esencialmente espacios públicos.



CARTOGRAFIA 42 CARTOGRAFÍA DENSIDAD POBLACIONAL DISTRITAL COMUNA DE FUTRONO  
 Fuente: PLADECO 2012-2016

Es en este sentido, que la articulación de la propuesta para el área preferencial de Puerto Las Rosas, puede ser considerada un bastión de crecimiento para la comuna. Como un equipamiento capaz de consolidar un borde público, pero a la vez de proveer las condiciones de uso para inversiones privadas.

Puerto Las Rosas es una bahía natural en el Lago Ranco, muy próxima a la ciudad de Futrono, la que se encuentra en una condición de resguardo que favorece la práctica de deportes náuticos, tales como el remo y el canotaje, dada la tranquilidad de sus aguas y la protección frente a fuertes vientos y mareas. A ello se suma

además su valor paisajístico y la condición de retiro, todo lo que vendría a ser beneficioso para la consolidación de un polo deportivo y de enseñanza náutica, el que vendría a revalorizar el lago y la cultura asociada a él, como una manera de acercar a la población de Futrono al agua, la que actualmente no se vincula con el Ranco.

Para ello, desde “El Estudio de Caracterización y Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos”, elaborado por el “Laboratorio de Estudios Urbanos”, de la Universidad del Bío-Bío, dentro de la cartera de proyectos levantada en la “Estrategia Regional de Desarrollo

Náutico”, se identificaron 4 sectores para el desarrollo de Planes Maestros Preferentes para poner en valor los espacios náuticos dentro de la región. Estos son Panguipulli, sector Costanera, Valdivia, sector las Ánimas, Valdivia, sector Marina Estancilla, y Futrono Sector Puerto Las Rosas. Para este último se plantean 5 proyectos, 4 de la línea de desarrollo deportiva y uno en la línea turística. El sector puede complementar en un espacio proyectos para las diferentes etapas del aprendizaje en lo náutico, contando con lo básico como la enseñanza de la natación, una Pileta Pública para la introducción a los deportes náuticos, el Parque náutico Futrono y el equipamiento de fomento al desarrollo deportivo náutico, correspondiente al Polideportivo Náutico Futrono.

Los proyectos ideados para el lugar contemplan sobre todo el potencial del lugar, aunque consideran la infraestructura existente, como la presencia de una rampa y un embarcadero, así como la Capitanía de Puerto. Este lleva por

nombre Centro Náutico Deportivo Comunitario, el cual pretende combinar en un espacio la actividad llevada a cabo en el Área Capitanía de Puerto y la actividad deportiva del Área pública náutica, las que no obstante se separarán entre sí y del entorno mediante un borde de amortiguación que contendrá cada una. En la primera, se proyecta la construcción de un edificio y una rampa para la Capitanía. La segunda tiene un programa más amplio, donde se llevará a cabo un parque náutico junto a un gimnasio polideportivo, así como la creación de un muelle de amarres, la habilitación de una pista de aguas quietas; además, se configurará el borde como un paseo público, el cual rematará en un muelle peatonal y un mirador al lago, desde donde se podrá ver la práctica de remo en el agua. Todo esto pretende revitalizar Puerto Las Rosas y perfilarlo como un polo sobre todo de carácter deportivo y comunitario, donde la gente de Futrono pueda acceder al lago, recrearse junto a él y practicar deportes náuticos.

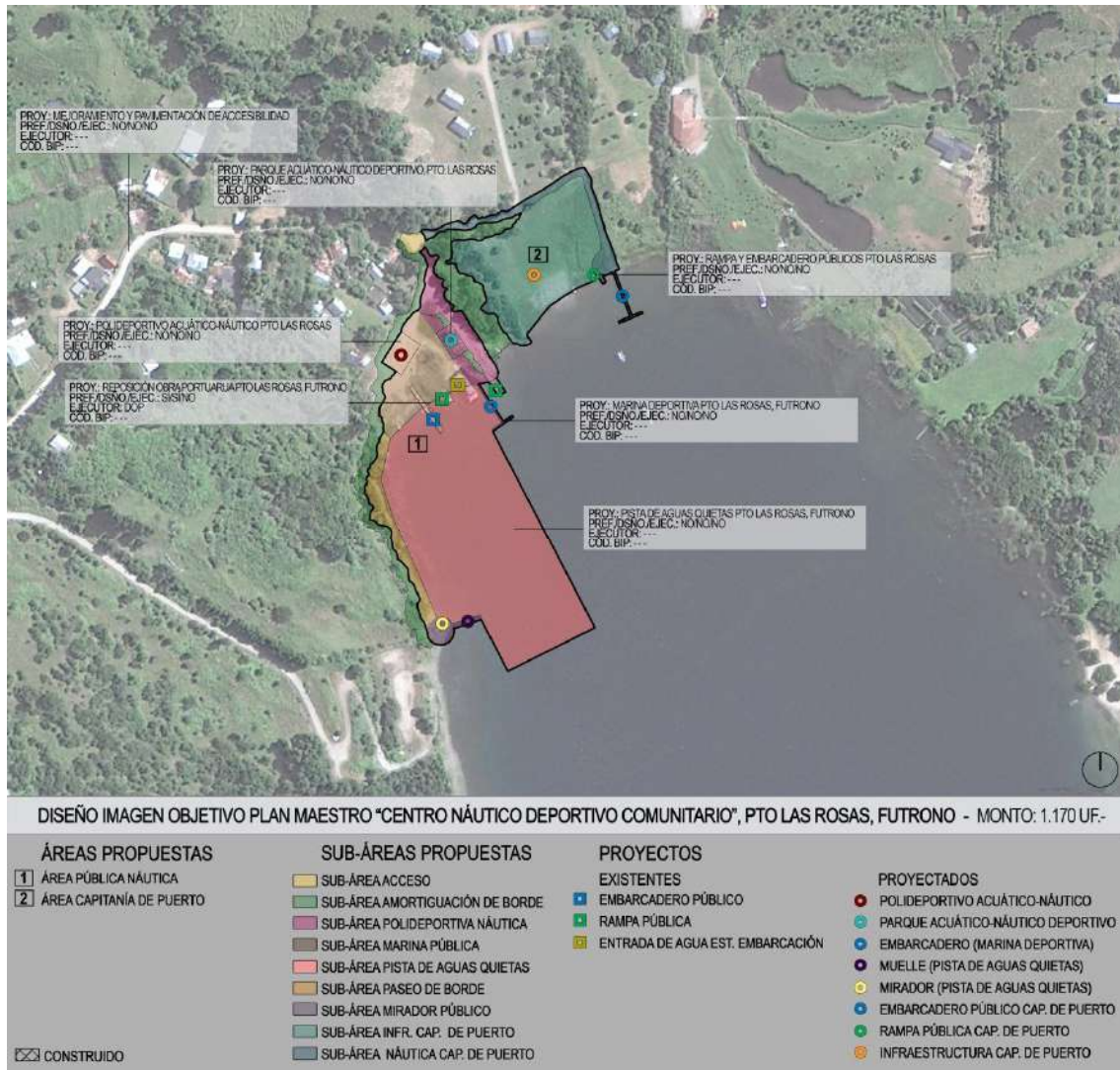


ILUSTRACIÓN 27 PLAN MAESTRO PUERTO LAS ROSAS. FUTRONO

Fuente: Estudio de Estudio de Caracterización y Fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos

## 3.8.2 De la construcción en área rural, de la ley general de urbanismo y construcciones. Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

### LA CONDICIÓN DE PUERTO LAS ROSAS

Para efectos de este acápite, respecto al corolario sobre instrumentos que aplican sobre el territorio de Puerto Las Rosas, debido a la actual condición rural de esta área respecto al Plan Regulador Vigente para la comuna de Futrono, se discutirá sobre la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, la Ley

General de Urbanismo y Construcciones y el Código de Aguas, que afecta a Construcciones en el área rural, sus facultades y responsabilidades; permisos, aprobaciones y recepciones, con el objetivo de relacionar la legislación vigente con el espacio a intervenir.

### CONDICIONES MÍNIMAS DE URBANIZACIÓN DE CONJUNTOS DE VIVIENDAS EN EL ÁREA RURAL. Santiago, abril de 2004

1. En cumplimiento con lo dispuesto en el artículo 4° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, se ha estimado necesario emitir la presente circular con el propósito de impartir instrucciones sobre la aplicación del artículo 6.3.3. de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, en lo referente a las condiciones mínimas de urbanización que deben cumplir los conjuntos de viviendas emplazados en el área rural.

2. El citado artículo 6.3.3. en su texto reemplazado por D.S. N°143 (V. y U.), de 2003, publicado en el Diario Oficial del 27 de septiembre de 2003, establece en su numeral 4. que los conjuntos de viviendas emplazados en el área rural deberán cumplir con las disposiciones establecidas en el artículo 3.2.5. de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

3. Al respecto, cabe hacer presente que tanto el artículo 3.2.5. como el artículo 3.2.9. están insertos en el Capítulo 2 del Título 3 de la Ordenanza General, precepto este último que faculta a los Servicios Regionales de Vivienda y Urbanización (SERVIU) para establecer en forma fundamentada, exigencias distintas a las indicadas en el Capítulo 2, cuando así lo autorice en cada caso la Secretaría Regional Ministerial

de Vivienda y Urbanismo respectiva, atendiendo a las características propias de la región, centro poblado o barrio en que debe desarrollarse el proyecto de pavimentación correspondiente.

4. Por otra parte, mediante D.S. N° 259 (V. y U.), de 2003, publicado en el Diario Oficial del 16 de marzo de 2004, se incorporó un nuevo párrafo al numeral 2. del citado artículo 6.3.3. en el que se faculta a las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo para autorizar sistemas de alcantarillado de redes colectivas conectadas a baterías de fosa séptica y drenes, como, asimismo, autorizar sistemas de alcantarillado domiciliario unitario en predios de una superficie mínima de 1.000m<sup>2</sup>, la que se podrá disminuir hasta 300m<sup>2</sup> si se cuenta con un suministro de agua potable a través de redes públicas.

5. Todos los proyectos o soluciones de urbanización deberán ser aprobadas por los organismos técnicos correspondientes.

6. Es importante precisar que las disposiciones mencionadas en los numerales 3 y 4, si bien permiten establecer condiciones mínimas de urbanización para los conjuntos de viviendas emplazados en el área rural, constituyen normas

de excepción, y por lo tanto, deberán ser aplicadas de acuerdo a los criterios fijados por las respectivas Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo, en

función de las características propias de cada región y de las características de los proyectos presentados.

#### PERMISOS, APROBACIONES Y RECEPCIONES; CONSTRUCCIONES EN EL ÁREA RURAL; CONSTRUCCIONES PROVISORIAS. SANTIAGO, 6 DE FEBRERO DE 2017

1. De conformidad a lo dispuesto en el artículo 4° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), y en atención a consultas recibidas sobre la materia, se ha estimado necesario emitir la presente Circular con el propósito de precisar respecto de la aplicación del artículo 124 que faculta al Director de Obras Municipales (DOM) para "autorizar la ejecución de construcciones provisorias por una sola vez, hasta por un máximo de tres años, en las condiciones que determine en cada caso", en proyectos emplazados en áreas rurales, si se requieren de los trámites dispuestos en el artículo 55°, ambos del precitado cuerpo legal.

excepcional, cuya facultad es privativa y excluyente del Director de Obras Municipales, que se otorga por una única vez por un plazo máximo de 3 años y que eventualmente dicho plazo podrá ampliarse en casos debidamente calificados por la SEREMI MINVU respectiva.

2. Sobre la materia, es dable recordar en primer término que la Circular Ord. N° 255 DDU ESP. N° 13/2007, entre otros aspectos, realiza precisiones para la aplicación de dicha norma, en términos de señalar que la autorización a que se refiere dicho artículo, es de carácter

3. Luego, y en el entendido que, si bien el artículo 124 es una norma de carácter especial, su aplicación debe entenderse en armonía con el resto de la normativa de urbanismo y construcciones, por consiguiente solo cabe concluir que en el área rural, el permiso de edificación o autorización de construcciones provisorias, debe cumplir previa y obligatoriamente con los procedimientos contenidos en el artículo 55° de la LGUC, esto es, contar con las autorizaciones e informes favorables establecidos en dicha disposición, que se exigen como requisito para el permiso del DOM.

#### CONSTRUCCIONES EN EL ÁREA RURAL; FACULTADES Y RESPONSABILIDADES; PERMISOS, APROBACIONES Y RECEPCIONES: EDIFICACIÓN. Santiago, 2 de marzo de 2017

1. En cumplimiento con lo dispuesto por el artículo 4° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), y en atención a las consultas que se han recibido sobre la materia, se ha estimado necesario emitir la presente circular con el fin de unificar criterios para la aplicación de las disposiciones que introdujo a la LGUC la Ley N° 20.943, publicada en el Diario Oficial el 19.08.2016.

2. Sobre el particular, cabe recordar que la Ley N° 20.943, introdujo modificaciones a los artículos 550, 116 Y 146 de la LGUC, en lo referido a ciertos equipamientos y obras de infraestructura ejecutadas por el Estado, emplazados fuera de los límites urbanos establecidos en los Planes Reguladores.

### Equipamientos siempre admitidos:

3. En el artículo 116° de la LGUC, se intercaló un nuevo inciso tercero, el cual establece que las construcciones destinadas a equipamientos de salud, educación, seguridad y culto, cuya carga de ocupación sea inferior a 1.000 personas, se entenderán siempre admitidos cuando se emplacen en el área rural, debiendo requerir en estos casos, para la obtención del permiso de edificación, contar con el informe previo favorable a que se refiere el inciso tercero del artículo 55 de la LGUC, el que señalará, además de las condiciones de urbanización, las normas urbanísticas aplicables a la edificación. Dado que el inciso tercero del artículo 55 de la LGUC, solo hace referencia al informe previo favorable de la Secretaría Regional del Ministerio de la Vivienda, en los casos que trata el inciso tercero 116° sólo sería requisito contar con el informe de la aludida Secretaría Regional, no requiriéndose el informe del Servicio Agrícola Ganadero.

### Condiciones de urbanización para edificaciones:

4. Respecto de las condiciones de urbanización a que hace referencia el inciso tercero del artículo 116, cabe indicar que, si bien el artículo 2.2.3. de Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC) dispone que por sí solas, la construcción, reconstrucción, reparación, alteración, ampliación o demolición de edificios, no generan la obligación de ejecutar obras de urbanización, existen algunas circunstancias que eventualmente podrían generar en una obligación de ejecutar obras. De urbanización en el área rural, que son las que la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo respectiva, debe tener presente:

a) Ya la propia OGUC establece en el número 2 del artículo 2.2.4. de la OGUC que cuando se trate de proyectos acogidos a la Ley N°19.537, sobre copropiedad inmobiliaria, cuyo predio se

encuentre afecto a utilidad pública por el Instrumento de Planificación Territorial.

b) Luego de la modificación que introdujo la Ley N° 20.791 al artículo 59 de la LGUC, los planes reguladores intercomunales pueden establecer declaratorias de utilidad pública destinadas a vialidad en el área rural, conforme a lo establecido en el inciso primero de dicho artículo.

e) Por último, la reciente Ley N° 20.958, Ley de Aportes al Espacio Público, modificó el artículo 134° de la LGUC, delegando a la OGUC la facultad de establecer estándares mínimos de obras de urbanización, entre otros, cuando se trate de proyectos desvinculados de la vialidad existente, para los efectos de su conectividad cuando se trate de proyectos en el área rural conforme al artículo 55.

### Infraestructura ejecutada por el estado:

5. Es del caso señalar, que conforme a la modificación introducida por la Ley N°20.943 en el inciso final del artículo 55°, las obras de infraestructura de transporte, sanitaria y energética que ejecute el Estado, requerirán igualmente contar con el Informe favorable de la Secretaría Regional del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo y del Servicio Agrícola Ganadero. No obstante, y dado que según el inciso cuarto del artículo 116°, las obras de infraestructura que ejecute el Estado no requieren permiso de la Dirección de Obras Municipales, será conveniente, que ambos informes, sean también enviados a la Dirección de Obras Municipales correspondiente, con el fin de evitar posibles paralizaciones de obras, conforme a lo establecido en el inciso final del artículo 146° de la LGUC.

#### Equipamientos destinados a culto:

6. Por otra parte, en relación a los equipamientos expresamente señalados en el inciso tercero del artículo 116° de la LGUC, específicamente al de Culto, y su relación con las clases de equipamiento contenidas en el artículo 2.1.33. de la OGUC, es dable señalar que si bien la OGUC alude en términos generales a los equipamientos de "Culto y Cultura", la Ley N° 20.943 no incorporó expresamente el equipamiento cultura en el mencionado inciso tercero del artículo 116°, por lo cual no resulta pertinente considerar que estos últimos se encuentren siempre admitidos en el área rural, debiendo estarse a lo prescrito en el artículo 55° del mismo cuerpo legal, en virtud del cual no se entenderán siempre admitidos, debiendo analizarse caso a caso si se ajustan a los requerimientos de esta última disposición a fin que puedan emplazarse en área rural.

#### Aplicabilidad inciso final artículo 2.1.33. OGUC:

7. En el mismo orden de ideas, cabe indicar que no podrá entenderse aplicable lo dispuesto en el inciso final del artículo 2.1.33. de la OGUC, cuando los equipamientos de salud, educación, seguridad o culto, con carga de ocupación inferior a 1.000 personas, sean siempre admitidos en el área rural planificada por un instrumento de planificación territorial de nivel intercomunal en virtud de lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 116° de la LGUC. Lo anterior, toda vez que estos serían admitidos por una excepcionalidad contemplada en la Ley y no por medio de la regulación de uso de suelo contemplado en dicho Instrumento.

#### CONSTRUCCIONES EN EL ÁREA RURAL; FACULTADES Y RESPONSABILIDADES; PERMISOS, APROBACIONES Y RECEPCIONES: EDIFICACIÓN. Santiago, 21 de junio de 2017

1. En cumplimiento con lo dispuesto por el artículo 4° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), y en atención a las consultas que se han recibido sobre la materia, se ha estimado necesario emitir la presente circular con el fin de unificar criterios para la aplicación de las disposiciones que introdujo a la LGUC la Ley N° 20.943, publicada en el Diario Oficial el 19.08.2016, en especial, en relación a si un complejo deportivo, que realiza actividades de carácter educativos relacionados al deporte, podrían acogerse a dichas disposiciones.

2. Sobre el particular, cabe señalar que la Ley N° 20.943, que introduce, entre otros cambios a la LGUC, que los equipamientos expresamente señalados en el inciso tercero del citado artículo 116°, vale decir, los de salud, educación, seguridad y culto, cuya carga de ocupación sea inferior a 1.000 personas, se entenderán

siempre admitidos cuando se emplacen en el área rural. Entendiéndose así, para la obtención del permiso de edificación requerirán contar solo con informe previo favorable de la Secretaría Regional del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, el que señalará las condiciones de urbanización y las normas urbanísticas aplicables a la edificación.

3. Ahora bien, respecto del alcance del concepto de "educación" incorporado por la ley N° 20.943 al inciso tercero del citado artículo 116°, para aclarar si un complejo deportivo que realiza actividades de carácter educativo, relacionadas con el deporte, podría acogerse a dichas disposiciones, es necesario precisar que las clases de equipamiento corresponden solo a las enumeradas en el artículo 2.1.33. de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), y que, en dicho artículo,



se especifica el conjunto de actividades a que se refiere la clase de equipamiento "Educación", a saber: "establecimientos destinados principalmente a la formación o capacitación en educación superior, técnica, media, básica, básica especial y pre básica, y a centros de capacitación, de orientación o de rehabilitación conductual".

4. Asimismo, el referido artículo 2.1.33., para la clase de equipamiento "Deporte", señala el siguiente conjunto de actividades: "establecimientos destinados principalmente a actividades de práctica o enseñanza de cultura física como: estadios, centros y clubes deportivos, gimnasios, multicanchas; piscinas, saunas, baños turcos; recintos destinados al deporte o actividad física en general, cuente o no con áreas verdes".

Pues bien, al tenor de las disposiciones mencionadas, se desprende que para la determinación de la clase de equipamiento a la cual correspondería la actividad relacionada con el caso de un complejo deportivo que realiza actividades de carácter educativo relacionadas con el deporte, es necesario estarse al conjunto de actividades antes descritas, y en ese sentido, corresponderían a un equipamiento deportivo, conforme a lo dispuesto en el artículo 2.1.33. de la OGUC, y no a un equipamiento de educación.

Por tal razón, en atención al carácter excepcional de las disposiciones contenidas en el inciso tercero del artículo 116° de la LGUC, debiendo por ese motivo su interpretación restrictiva, y no correspondiendo la actividad antes señalada a un equipamiento expresamente indicado en el aludido inciso tercero, éste deberá ajustarse a lo prescrito en el artículo 55° del citado cuerpo legal, debiendo analizarse en su mérito, conforme a los requerimientos de esta última disposición a fin

de evaluar si se permite su emplazamiento en área rural.

#### [Ley General de Urbanismo y Construcciones, sobre el Artículo 55](#)

Fuera de los límites urbanos establecidos en los Planes Reguladores no será permitido abrir calles, subdividir para formar poblaciones, ni levantar construcciones, salvo aquellas que fueren necesarias para la explotación agrícola del inmueble, o para las viviendas del propietario del mismo y sus trabajadores, o para la construcción de conjuntos habitacionales de viviendas sociales o de viviendas de hasta un valor de 1.000 unidades de fomento, que cuenten con los requisitos para obtener el subsidio del Estado.

Corresponderá a la Secretaría Regional de Vivienda y Urbanismo respectiva cautelar que las subdivisiones y construcciones en terrenos rurales, con fines ajenos a la agricultura, no originen nuevos núcleos urbanos al margen de la Planificación urbana intercomunal.

Con dicho objeto, cuando sea necesario subdividir y urbanizar terrenos rurales para complementar alguna actividad industrial con viviendas, dotar de equipamiento a algún sector rural, o habilitar un balneario o campamento turístico, o para la construcción de conjuntos habitacionales de viviendas sociales o de viviendas de hasta un valor de 1.000 unidades de fomento, que cuenten con los requisitos para obtener el subsidio del Estado, la autorización que otorgue la Secretaría Regional del Ministerio de Agricultura requerirá del informe previo favorable de la Secretaría Regional del Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Este informe señalará el grado de urbanización que deberá tener esa división predial, conforme a lo que establezca la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

Igualmente, las construcciones industriales, de infraestructura, de equipamiento, turismo, y poblaciones, fuera de los límites urbanos, requerirán, previamente a la aprobación correspondiente de la Dirección de Obras Municipales, del informe favorable de la

Secretaría Regional del Ministerio de Vivienda y Urbanismo y del Servicio Agrícola que correspondan. El mismo informe será exigible a las obras de infraestructura de transporte, sanitaria y energética que ejecute el Estado.

## DEL CÓDIGO DE AGUAS

### LIBRO TERCERO

#### Título I

#### DE LA CONSTRUCCIÓN DE CIERTAS OBRAS HIDRÁULICAS

ARTÍCULO 294°.- Requerirán la aprobación del Director General de Aguas, de acuerdo al procedimiento indicado en el Título I del Libro Segundo, la construcción de las siguientes Obras:

- a) Los embalses de capacidad superior a  $50.000\text{m}^3$  o cuyo muro tenga más de 5m de altura;
- b) Los acueductos que conduzcan más de dos  $\text{m}^3/\text{s}$  por segundo;
- c) Los acueductos que conduzcan más de medio  $\text{m}^3/\text{s}$ , que se proyecten próximos a zonas urbanas, y cuya distancia al extremo más cercano del límite urbano sea inferior a un km y la cota de fondo sea superior a 10m sobre la cota de dicho límite, y
- d) Los sifones y canoas que crucen cauces naturales.

Quedan exceptuadas de cumplir los trámites y requisitos a que se refiere este artículo, los:

Servicios dependientes del Ministerio de Obras Públicas, los cuales deberán remitir los proyectos de obras a la Dirección General de

Aguas, para su conocimiento, informe e inclusión en el Catastro Público de Aguas.

ARTÍCULO 295°- La Dirección General de Aguas otorgará la autorización una vez aprobado el proyecto definitivo y siempre que haya comprobado que la obra no afectará la seguridad de terceros ni producirá la contaminación de las aguas.

Un reglamento especial fijará las condiciones técnicas que deberán cumplirse en el proyecto, construcción y operación de dichas obras.

ARTÍCULO 296°- La Dirección General de Aguas supervisará la construcción de dichas obras, pudiendo en cualquier momento, adoptar las medidas tendientes a garantizar su fiel adaptación al proyecto autorizado.

Las resoluciones que se dicten en conformidad a estas normas deberán ser fundadas y en contra de ellas procederán los recursos a que se refieren los artículos 136° y 137°, de este código, que en estos casos no suspenderán su cumplimiento.

ARTÍCULO 297° Los que construyan las obras de que trata este título deberán constituir las garantías Art. 3°, D) suficientes para financiar el costo de su eventual modificación o demolición, para que no constituyan peligro, si fueren abandonadas durante su construcción.

La garantía se constituirá a favor del Fisco y será devuelta una vez recibida la obra por la Dirección General de Aguas. En el caso de que sea abandonada durante su construcción, se restituirá el saldo de la garantía no aplicada a la ejecución de las obras de modificación o demolición. Para reiniciar las obras, deberá constituirse la garantía a que se refiere el inciso primero.

### CONSIDERACIONES FINALES

Corresponderá a la Secretaría Regional de Vivienda y Urbanismo SERVIU respectiva cautelar que las subdivisiones y construcciones en terrenos rurales, con fines ajenos a la agricultura, no originen nuevos núcleos urbanos al margen de la Planificación urbana intercomunal. Para dotar de equipamiento a algún sector rural, o habilitar un balneario o campamento turístico.

La autorización que otorgue la Secretaría Regional del Ministerio de Agricultura requerirá del informe previo favorable de la Secretaría Regional del Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Este informe señalará el grado de urbanización que deberá tener esa división predial, conforme a lo que establezca la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

Igualmente, las construcciones de infraestructura, de equipamiento y turismo, como es el caso de Puerto Las Rosas, al encontrarse fuera de los límites urbanos, requerirán, previamente de la aprobación del informe favorable de la Secretaría Regional del Ministerio de Vivienda y Urbanismo y del Servicio Agrícola que correspondan, además de la Dirección de Obras Municipales. Esta última aprobación se omitirá cuando la inversión sea realizada por el Estado, entregando un informe en la Dirección de Obras Municipales con el fin

El Director General de Aguas podrá eximir de la obligación de constituir las garantías a que se refiere este artículo, tratándose de obras que ejecuten los Servicios Públicos o las Empresas del Estado, siempre que en el proyecto respectivo se contemplen las medidas tendientes a asegurar que en el caso de una eventual paralización de las obras.

de evitar posibles paralizaciones de obras, conforme a lo establecido en el inciso final del artículo 146° de la LGUC.

Por otro lado, debido al programa previamente establecido para el Plan Maestro del área preferencial de Puerto Las Rosas en “El Estudio de Caracterización y Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos”, puede corresponder a una serie de equipamientos siempre admitidos, debido al nuevo inciso tercero que se intercaló en el artículo 116° de la LGUC, el cual establece que las construcciones destinadas a equipamientos de salud, educación, seguridad y culto, cuya carga de ocupación sea inferior a 1.000 personas, se entenderán siempre admitidos cuando se emplacen en el área rural, debiendo requerir en estos casos, para la obtención del permiso de edificación, contar con el informe previo favorable a que se refiere el inciso tercero del artículo 55 de la LGUC, el que señalará, además de las condiciones de urbanización, las normas urbanísticas aplicables a la edificación.

Siendo parte del programa planteado en el Master Plan para el área preferente de Puerto Las Rosas, tiene un rol educacional relacionado con lo náutico, o como un centro de interpretación educativo de la flora y fauna que habita el borde lacustre, es necesario explicitar que la Ley, especifica los alcances del concepto

de "educación" incorporado por la ley N° 20.943 al inciso tercero del citado artículo 116°, para aclarar si un complejo deportivo, que realiza actividades de carácter educativo, podría acogerse a dichas disposiciones, para ello en el artículo 2.1.33.de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, se especifica el conjunto de actividades a que se refiere la clase de equipamiento "Educación", a saber: "establecimientos destinados principalmente a la formación o capacitación en educación superior, técnica, media, básica, básica especial y pre básica, y a centros de capacitación, de orientación o de rehabilitación conductual". Por lo cual para la clase de equipamiento "Deporte", señala el siguiente conjunto de actividades: "establecimientos destinados principalmente a actividades de práctica o enseñanza de cultura física como: estadios, centros y clubes deportivos, gimnasios, multicanchas; piscinas, saunas, baños turcos; recintos destinados al deporte o actividad física en general, cuente o no con áreas verdes".

Dando paso a establecer que, según las disposiciones mencionadas, se desprende que para la determinación de la clase de equipamiento a la cual correspondería la actividad relacionada con el caso de un complejo deportivo que realiza actividades de carácter educativo relacionadas con el deporte, es necesario atenerse al conjunto de actividades

antes descritas, y en ese sentido, corresponderían a un equipamiento deportivo, conforme a lo dispuesto en el artículo 2.1.33. de la OGUC, y no a un equipamiento de educación.

Es así que en función de asociar un modelo de ejecución del proyecto a la legislación es posible considerar una atomización del programa de proyecto, en un área destinada a educación con una capacidad menor a 1.000 personas, a culto o "cultura", con igual capacidad, y al equipamiento deportivo.

Por último, respecto a la pista de aguas quietas propuesta en el Plan Maestro para el área preferente del "El Estudio de Caracterización y Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos", se desprende que por la escala de la intervención, requerirán la aprobación del Director General de Aguas, de acuerdo al procedimiento indicado en el Título I del Libro Segundo referido a la construcción de embalses de capacidad superior a 50.000m<sup>3</sup> o cuyo muro tenga más de 5m de altura, lo que da luces de que la propuesta debe apuntar a intervenir de forma estratégica y sin afectar las condiciones del lago con infraestructura pesada, con el objetivo de formular un proyecto con posibilidades de ejecución.

## CAPÍTULO 4

# ANÁLISIS BENCHMARKING

*En el presente acápite del informe de consultoría se revisarán distintos modelos organizacionales de gestión de destinos con vocación náutica, tanto en lagos, ríos, como mares, a nivel nacional y también internacional. Se busca enfatizar la interrelación entre actores locales, regionales, nacionales, públicos y privados, en lo que respecta a la definición de objetivos, acciones y modos de co-financiamiento para lograr materializar iniciativas y mecanismos participativos.*

## 4.1 Estrategias de marketing y modelos de gestión bordes de agua

Dentro del enfoque de Calidad Total en una empresa, el benchmarking es una técnica ampliamente aceptada y validada a nivel internacional, cuyo objetivo es buscar las mejores prácticas que se puedan encontrar fuera o dentro de la empresa, organización o destino turístico; relativa a métodos, procesos, productos o servicios. Lo anterior, con el enfoque de la mejora continua y orientado a los clientes.

El benchmarking consiste en tomar "comparadores" o benchmarks a los productos, servicios y muy especialmente, los procesos de otras organizaciones o destinos turísticos para aprender, adaptar las prácticas propias y transferir el conocimiento para aplicarlo en el lugar, empresa u organización donde se requiere mejorar. Así, el modelo organizacional con el cual se gestionan los destinos es la prioridad en esta consultoría.

Para conocer los pasos del Benchmarking es útil revisar el libro "Introduction to Total Quality de David L. Goetsch y Stanley Davis", año 2001, que describe los pasos para realizarlo estos son:

- Identificar qué proceso, área o producto queremos mejorar en nuestra organización.
- Identificar las organizaciones que posean las mejores prácticas para evaluar si efectivamente la comparación pudiera servir.
- Definir qué indicadores nuevos consideraremos para medir.
- Definir el método para recopilar datos.
- Analizar la brecha entre lo medido y mi desempeño actual.
- Proponer los niveles de desempeño futuro de acuerdo a la comparación, a las posibilidades y a la agregación de valor.

- Fijar las metas y tiempos de integración de la nueva práctica.
- Ejecutar la integración, procurando implantar las nuevas prácticas dentro de la estructura funcional existente.
- Medir los resultados.
- Fijar la periodicidad con la que se realizará el análisis de mejores prácticas, ya que es un proceso de mejora continua.

En el caso de Puerto Las Rosas en Futrono, se desarrollará un Benchmarking General y Benchmarking interno, para orientar el plan de marketing y gestión, según la experiencia y mejores prácticas de otros casos de turismo náutico a nivel nacional e internacional para esto han sido seleccionados para esta consultoría algunos casos relevantes. Además, se observarán y describirán los procesos internos de coordinación de los destinos en temas críticos de gobernanza público privada.

Según el profesor y experto español en turismo rural, Arturo Crosby, para comprender mejor cómo un territorio se puede concebir como Destino, emergen dos conceptos diferentes y que muchas veces confunden los propios actores locales: Destino turístico y Entorno turístico. La diferencia entre Destino y Entorno es que un destino turístico se basa en un sistema o conjunto de elementos, cuya estructura es básicamente funcional para definir una competitividad y posicionamiento, exige una coordinación eficiente entre todas las partes implicadas y un compromiso real de todos los actores. Así, ante una situación problemática, en la cual falla uno de los elementos que forman el destino, el sistema se cae; por otra parte, requiere una integración del entorno en la estructura de gestión del espacio, una buena colaboración de la estructura

funcional y una implicación de la población y empresarios locales. Si ello no se produce, no existe un destino; sino, simplemente un entorno turístico en un territorio.

El Entorno turístico, se basa en una estructura orgánica, sin tener conexiones o interrelaciones funcionales entre sus elementos y sin integración de estos en la estructura de gestión del espacio donde se ubican. La mayoría de los entornos turísticos, se limitan a diseñar y crear productos turísticos, que introducen en el mercado para ser comprados y vendidos, pero casi nunca llegan a la fase final, del diseño y creación de una organización que los gestione y genere experiencias turísticas, que es, en definitiva, lo que el público percibe y adquiere.

El periodista y académico español Josep Francesc Valls, en su libro Gestión de Destinos

Turísticos Sostenibles, año 2007, establece una distinción entre crear y desarrollar productos y servicios turísticos en un territorio (de acuerdo a una evolución) y el desarrollo de un Destino a través de un modelo de gestión, el que se encargará de darle una funcionalidad operativa/comercial y de coordinación a todos los productos y servicios turísticos. En ese esquema se muestra como es un Destino Turístico debido a la existencia del último círculo denominado Gestión del destino y que corresponde a la administración y gerenciamiento del mismo, si no existiera ese círculo simplemente correspondería a un Entorno turístico.

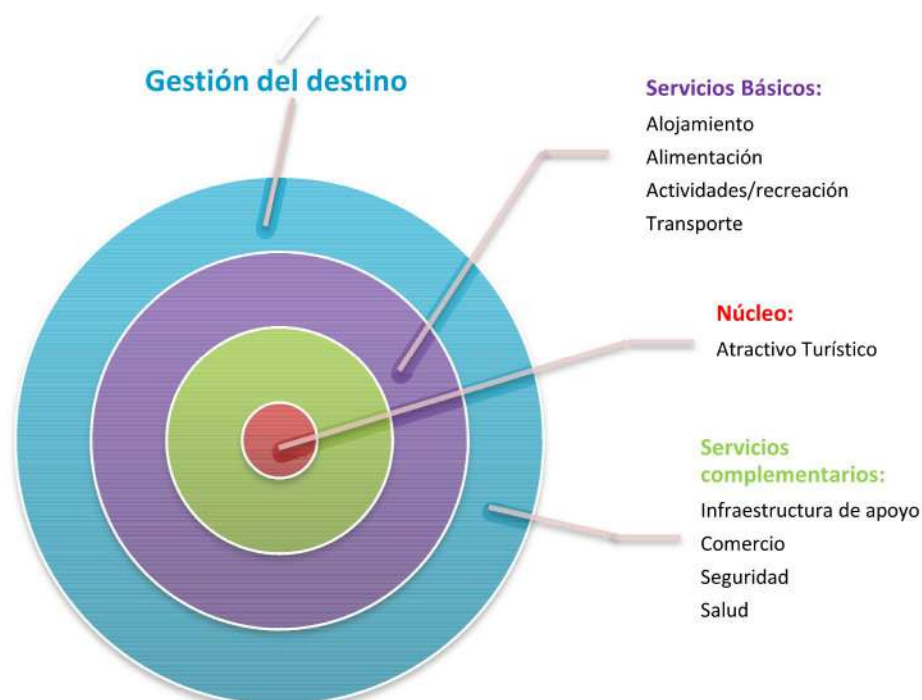


DIAGRAMA 10 COMPARATIVO ENTRE ENTORNOS TURÍSTICOS / DESTINO TURÍSTICO  
Fuente: Elaboración DTS consultores

Según la experiencia comparada, existe una relación entre el modelo de gestión o gobernanza y la naturaleza del destino turístico.

Se recomienda, antes de realizar un benchmarking o análisis con otros destinos o iniciativas turísticas de vocación náutica, conocer en detalle el sitio de intervención; sobretodo, para referencia y comparación, con lo que las comunidades locales en lugares de alta demanda, referencia y prestigio para el turismo náutico han definido priorizar y basar su desarrollo turístico local.

Por una parte, se deben conocer los modelos de gestión o gobernanza, público y/o privada de otros destinos o bordes de lago, con los cuales tiene relevancia realizar una comparación o benchmarking. Esto con el fin de saber si los actores locales desean un lugar de alto tráfico como Villarrica o Buenos Aires o algo de nicho (o turismo de intereses especiales), donde la contemplación de la naturaleza sea parte de la oferta del lugar, como San Martín de Los Andes o Villa La Angostura, en Argentina.

## TIPOS DE TURISMO

Los seres humanos realizan viajes porque están relacionados con el placer y la calidad de vida; además, el turismo es un encuentro con diferentes culturas, donde los seres humanos reciben y entregan sus vivencias, cultura y valores. Los viajes son experiencias o recuerdos que se atesoran para toda la vida y generan un importante impacto económico y ambiental en las zonas donde se desarrollan.

Existen diferentes motivaciones para viajar; lo que determina los tipos de turismo en el mundo. Según el contexto, sea de negocios, académico o estudios, los tipos de turismo pueden ser numerosos, tener subniveles o incluir nuevas categorías de reciente identificación. Como la necesidad de entender en un contexto similar el turismo la OMT

(Organización Mundial del Turismo) tiene disponible un glosario de turismo.<sup>25</sup>

Entre las motivaciones más importantes para viajar, que determinan los tipos de turismo que mencionaremos en este estudio, por su volumen, destacan los siguientes:

### Turismo de sol y playa (tradicional, de descanso o de ocio)

Es el turismo de masas, porque las playas son las más visitadas en el mundo por los turistas. Consiste en disfrutar de unos días o una semana de esparcimiento en un destino de costa, de lago o laguna. Lo más conocido son los destinos con hoteles “todo incluido”, pero tienen el problema de ser un turismo que no respeta la capacidad de carga turística; por lo que se considera un turismo depredador de los recursos naturales.

### Turismo de reuniones

Es el desplazamiento de viajeros fuera de su entorno habitual con fines lucrativos. Normalmente lo financian empresas que envían a sus trabajadores a conferencias, reuniones o ferias, con los gastos pagados y recibiendo un sueldo mientras realizan este tipo de turismo.

### Turismo LGBT (Lesbianas, Gay, Bisexuales y Trans Género)

Este turismo se dirige a la “comunidad Gay” y es un sector de crecimiento creciente que aporta mayores ingresos económicos que el turismo tradicional. En este tipo de turismo se busca que los clientes tengan tranquilidad y destinos amigables para ellos; sin discriminación, donde se respeta la diversidad y existen espacios e instancias seguros para su integridad.

---

<sup>25</sup><http://media.unwto.org/es/content/entender-el-turismo-glosario-basico>



### Turismo de naturaleza

Se define como el segmento de viajeros más exigentes, que tienen como principal motivación el contacto con la naturaleza. Se encuentra dominado por turistas jóvenes, en ocasiones de altos ingresos, preocupados por el deterioro del medio ambiente, el calentamiento global, el desarrollo social de los destinos que visitan y el intercambio cultural con las poblaciones locales. Este tipo de turismo, tiene especialidades como el ecoturismo, desarrollado en áreas naturales; el turismo aventura y el turismo rural, que busca la convivencia con gente local, para conocer su cultura y forma de vida.

### Turismo de salud

Incluye el turismo médico y de bienestar, motivado por gente que viaja para buscar tratamientos para mejorar sus condiciones de vida. En estos destinos de turismo de salud, pueden encontrar médicos que realicen algún tipo de cirugía, clínicas de rehabilitación o espacios para ayudar a su salud. Muchas veces las soluciones encontradas son más económicas que las encontradas en sus lugares de residencia.

### Turismo cultural

Los más comunes en este tipo de turismo son el turismo religioso y el gastronómico. Esta categoría de turismo suele ser más exigente porque puede desarrollarse en cualquier época del año. El viaje tiene la motivación de “aprender algo”, pues normalmente se realiza por gente con un nivel educacional alto. Frecuentemente, se buscan monumentos históricos del destino visitado, manifestaciones gastronómicas representativas y sucesos o leyendas que cuenten la historia del lugar visitado.

Para Puerto Las Rosas se ha definido apostar por el desarrollo de propuestas de turismo de naturaleza y cultural, principalmente; con incorporación de la dimensión deportiva del turismo; tanto competitivo como recreacional, formativo y de salud para amplios segmentos de la población.

Por lo anterior, una consultoría anterior realizada analizó las oportunidades, restricciones, propósitos de diseño y áreas propuestas de Puerto Las Rosas. Esto entrega una comprensión preliminar para proyectar las alternativas, plazos, inversiones y prioridades en este potencial atractivo turístico de Futrono.

OPORTUNIDADES	RESTRICCIONES	PROPÓSITOS DISEÑO	ÁREAS PROPUESTAS
Fomentar actividad deportiva a través de infraestructura polideportiva Generar rampa pública deportiva Conectar los accesos al borde Crear borde público Generar área pública deportiva náutica Desarrollar práctica deportiva en agua dulce Consolidar marina pública a partir de infraestructura existente Consolidar plataforma deportiva con mejoras en pavimentos Mejorar infraestructura de Capitanía de Puerto	Contención de espacio utilizable por zona residencial aledaña y privatización de terrenos Borde privatizado Accesibilidad difícil y en pendiente Complementar y conservar infraestructura existente Jurisdicción de Capitanía de Puerto	Generar borde contenedor de amortiguación Generar núcleo de acceso distribuidor Construir infraestructura náutica de uso público Consolidar parque náutico Unificar borde público Generar pista de aguas quietas para deporte náutico en agua dulce Construir edificio de Capitanía de Puerto Generar infraestructura náutica para Capitanía de Puerto	Área pública náutica Área Capitanía de Puerto

TABLA 16 ANÁLISIS OPORTUNIDADES, RESTRICCIONES, DISEÑO Y ÁREAS PROPUESTAS, PUERTO LAS ROSAS

Fuente: Informe 3 Estudio de Caracterización y Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos, P. 30

Como se indicó preliminarmente, al comparar este atractivo con lo que ocurre en otros lugares de referencia seleccionados a nivel nacional e internacional, se debe empezar por un análisis del atractivo en detalle. Solo después de este proceso se está en condiciones de compararse con otros atractivos o destinos de turismo náutico. Por ello, es necesario realizar una consultoría de activos turísticos en el destino, con la descripción del momento actual. Esta ficha debe contener datos sobre logros obtenidos hasta ahora, el potencial de demanda y el tipo de turismo que entregará una mayor ventaja competitiva al territorio durante el mayor tiempo posible. También, la investigación debe responder si el modelo propuesto es viable, y qué fundamentos existen para probar que el desarrollo en una línea o una inversión específica es una buena idea.

No es la cantidad de dinero invertido la que determina el éxito, es el método utilizado el que permite medirse con los diferentes grados de desarrollo de destinos en Chile y el extranjero. Solo así, se podrá lograr un plan de marketing pertinente y efectivo, acompañado de las inversiones necesarias para lograr el posicionamiento de Puerto Las Rosas en Futrono.

Otra condición a considerar, en cuanto a las ventajas comparativas del atractivo en estudio, se puede mencionar como clave que la comuna de Futrono se encuentra en una Reserva de la Biósfera y Puerto Las Rosas es una zona de amortiguación ambiental, como se muestra en este folleto de CONAF año 2010.



ILUSTRACIÓN 28 DÍPTICO CONAF SOBRE RESERVA DE BIÓSFERA TRANSFRONTERIZA ANDINO PATAGÓNICA, AÑO 2010  
Fuente: Conaf

Según Claudio Donoso Zegers, ingeniero forestal y académico, los Andes australes de Chile y Argentina concentran 11.998.400 ha de bosque templado que solo se encuentra en otros 4 lugares del mundo:

1. Zona Noroeste del Pacífico-Canadá y Estados Unidos (20.726.700 ha.)
2. Zona del mar de Tasmania- Tasmania y Nueva Zelanda (4.592.100 ha.)
3. Zona Noreste del Atlántico – Islandia, Irlanda, Escocia y Noruega (899.500 ha.)

4. Zonas del Este del Mar Negro – Georgia, Turquía y algunas zonas costeras de Japón, España, ex Yugoslavia e Irán.

Por lo anterior, la estrategia de marketing adoptada debiera enfocarse en promover una región intocada y prístina, con uno de los ecosistemas más escasos del mundo, donde cada día será más valorado sentir un ambiente frío, con aguas limpias, alta biodiversidad y navegar en lagos de origen volcánico con parques nacionales y una reserva de la biósfera binacional. Lo anterior, complementado con un servicio de chárter náutico local.

## Chile

### Bosques Templados Lluviosos de los Andes Australes



**Fecha de declaración:** 2007

**Superficie:** 2.168.956 ha

**División administrativa:** Región de Los Lagos y Región de Los Ríos

**Actividades humanas:** Destaca el ecoturismo, turismo rural, pesca, ganadería, agricultura, manejo forestal, acuicultura.



#### Características ecológicas

Corresponde a una sección de la Ecorregión Valdiviana (WWF, 2006), constituyendo un rico mosaico de sistemas ecológicos, ya que presenta importantes gradientes latitudinales y altitudinales que se comprimen en una estrecha faja y dan origen a variadas condiciones climáticas, hidrológicas y edáficas y a una gran variabilidad de especies y procesos. De 11 subregiones biogeográficas identificadas para la ecorregión, esta reserva contiene cuatro de ellas: Bosques de Araucaria andina, Bosques de Nothofagus mixtos, Bosques de Alerce andinos y Bosques del litoral de Aysén.

Existen varias especies de coníferas que se encuentran en la lista de la Convención Internacional de Comercio de Especies Amenazadas (CITES) entre ellas *Fitzroya cupressoides*, *Araucaria araucana* y *Pilgerodendron uviferum*. Las dos primeras están declaradas "monumento natural". La zona que comprende esta Reserva fue incorporada dentro de la lista de las 238 ecorregiones, de entre 800 en todo el mundo, donde se aloja la biodiversidad más extraordinaria y representativa del planeta (Dinerstein et al. 1995)

#### Figuras de protección:

Parque Nacional Villarrica (parte)  
Parque Nacional Puyehue  
Parque Nacional Vicente Pérez Rosales  
Parque Nacional Alerce Andino  
Parque Nacional Hornopiren  
Reserva Nacional Mocho-Choshuenco  
Reserva Nacional Llanquihue  
Reserva Nacional Futaleufú

#### Dirección de contacto:

Pablo Cunazza  
Esmeralda 415, La Unión  
Tel.(56- 64)-2221320  
Email: pablo.cunazza@conaf.cl

RB Bosques Templados  
Lluviosos de los Andes  
Australes

Héctor Adriazola  
Tel: (56-64) 2221311  
Email: hector.adriazola@conaf.cl

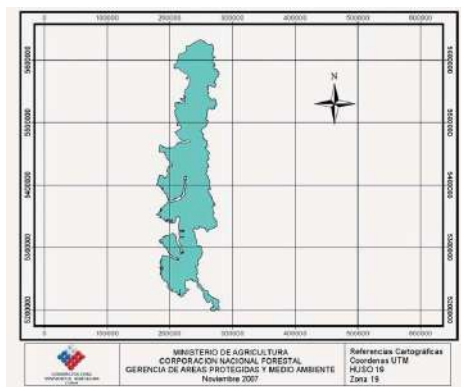


ILUSTRACIÓN 29 BOSQUES TEMPLADOS LLUVIOSOS DE LOS ANDES AUSTRALES, FICHA SITIO WEB CONAF 2015

Fuente: [http://www.conaf.cl/wp-content/files\\_mf/1452194631RB\\_BosquesTemplados\\_CHILE\\_2015.pdf](http://www.conaf.cl/wp-content/files_mf/1452194631RB_BosquesTemplados_CHILE_2015.pdf)

#### 4.1.1 Del turismo de intereses especiales al turismo náutico. Desde las definiciones internacionales e institucionales a las aproximaciones teóricas y prácticas. Planes y programas

El turismo de intereses especiales (TIE) en Chile según Glosario de Turismo<sup>26</sup> publicado por SERNATUR 2008 se define como “Turistas que viajan para conocer rasgos específicos de una zona relacionada con sus intereses personales, y por ende significa manejar la especificación y especialidad que esta área requiere”. El Ministerio de Economía, Fomento y Turismo de Chile, lo aborda como un Clúster de Turismo de Intereses Especiales (TIE), administrado por la Subsecretaría de Turismo<sup>27</sup>.

La visión del clúster TIE dice relación con el desarrollo de Chile como un destino con ofertas distintivas (singulares, únicas, diferenciadas), sustentables y de alta calidad que permitan capturar para el país el potencial de generación de ingresos presente en su patrimonio natural y cultural. Asimismo, se puede definir como objetivo general del clúster el aumentar significativamente el gasto de los turistas en Chile asegurando la sustentabilidad, económica, social y ambiental de los destinos y recursos turísticos.

Las tendencias dominantes del turismo a nivel mundial dicen relación, entre otras, con la alta valoración de la calidad, preferencia de actividades y programas, turismo de microsegmentos y nichos de Intereses Especiales de esparcimiento que crecen rápidamente (turismo experiencial, es decir, hacer más que ver), viajes más a la medida del turista, variación del concepto de lujo (el cual se

ha traspasado desde los bienes a la vivencia de experiencias exclusivas).

El turismo de intereses especiales, del cual forma parte el turismo náutico, crece a tasas superiores al turismo tradicional o llamado de sol y playa en forma genérica a nivel mundial. El TIE ha adquirido una notable importancia en los últimos años dada su alta estadia y gasto asociado. Su crecimiento es notablemente superior al del turismo masivo practicado por la mayor parte de los turistas. Mientras este último crece cerca del 4% al año, el TIE lo hizo, según Sernatur, con tasas del 15% anual. Esta es la tendencia global en la cual la estrategia para Puerto Las Rosas de Futrono debe insertarse.

Como respaldo a esta propuesta, puede mencionarse que la empresa HDC International ([www.heritagedestination.com](http://www.heritagedestination.com)), asociada a esta consultoría con expertos en turismo (como Cristian Emberson de Inglaterra y Marcelo Moraga de Chile), ha participado en el desarrollo de los estándares de calidad para las atracciones de visitantes en Gran Bretaña. Es un buen comienzo, compararse con los criterios europeos para detectar las principales brechas en Chile y priorizar su propuesta de mejora en el plan de marketing de esta consultoría. Sobre todo, considerando que el turismo náutico tiene un gran desarrollo de larga data en Inglaterra y Europa en general; donde, las familias por generaciones tienen la tradición de navegar y se transportan en medios acuáticos, incluso, para descansos cortos de fin de semana.

En el turismo de intereses especiales destaca, desde hace más de una década, el turismo sustentable o sostenible, que se ocupa de las 3 dimensiones del desarrollo (ambiental, social y

---

<sup>26</sup>[http://www.fedetur.org/otros\\_estudios\\_y\\_publicaciones/Glosario-de-Turismo-2008-SERNATUR.pdf](http://www.fedetur.org/otros_estudios_y_publicaciones/Glosario-de-Turismo-2008-SERNATUR.pdf)

<sup>27</sup><http://www.economia.gob.cl/areas-de-trabajo/subs-turismo/turismo/turismo-como-cluster>

económico), donde ha sido pionero Costa Rica, que aspira a ser el primer país Carbono Neutral del mundo en 2020.

A continuación, se incorpora una imagen con lo que el Instituto Costarricense de Turismo

entiende por Sostenibilidad Turística y que fue mostrada a un grupo de empresarios turísticos chilenos en misión tecnológica a ese país en 2009 (donde participó parte del equipo de esta consultoría).



ILUSTRACIÓN 30 MODELO DE SOSTENIBILIDAD TURÍSTICA DEL ICT COSTA RICA, AÑO 2009  
Fuente: Instituto Costarricense de Turismo [www.ict.go.cr](http://www.ict.go.cr)

Es atingente hacer mención a este país y su estrategia de sostenibilidad turística, pues Costa Rica fue el modelo en el cual basó Chile su estrategia de Distinción Sello S de sustentabilidad turística y todos los programas en el área desde el año 2010 en adelante.

En el plano del turismo náutico, Chile ha desarrollado una estrategia para potenciarlo con inversión extranjera y nacional, a través de sucesivos programas CORFO desde el año 2005. Se han realizado estudios y planes de promoción del turismo náutico en la Patagonia chilena para promover en Europa y Norteamérica las inversiones en turismo náutico, marinas, lodges

y charters náuticos por circuitos marinos y lacustres de la Patagonia chilena<sup>28</sup>.

El Programa Estratégico Meso Regional de Ruta Escénica Lagos y Volcanes<sup>29</sup>, que incluye a la comuna de Futrono, es otro de los programas nacionales e intersectorial de inversiones y planificación de largo plazo que debe considerarse en el "Plan Maestro de desarrollo del borde lacustre de Puerto Las Rosas, Comuna

<sup>28</sup> Ver: Estudio sobre turismo náutico: marinas comerciales en la Patagonia chilena, etapa prospectiva, mercado nacional y Europa / Ghisolfo Ingeniería de Consulta, Por: Ghisolfo Ingeniería de Consulta [autor corporativo.]

<sup>29</sup>Para mayor información sobre el Programa Estratégico Meso Regional de Ruta Escénica Lagos y Volcanes, puede revisar este sitio web: [http://www.chilelagosyvolcanes.cl/ruta\\_escenica.php](http://www.chilelagosyvolcanes.cl/ruta_escenica.php)

de Futrono”. El Programa Estratégico es la ruta escénica mejor posicionada para capturar la demanda mundial creciente por turismo de naturaleza y cultura, generando una transformación del sector para sofisticar la oferta turística, mejorando su calidad, perfeccionando el capital humano de este territorio para aumentar la productividad.

Los ejes estratégicos de la Ruta Escénica Lagos y Volcanes son:

- Consolidación Ruta Escénica
- Diversificación de experiencias y productos.
- Capital Humano y Normalización
- Sustentabilidad
- Promoción

Este programa está relacionado con la Red Interlagos que Vialidad tiene en su planificación de largo plazo.

La Red Interlagos tiene como objetivo generar un conjunto de rutas eminentemente turísticas que den conexión a las regiones de La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos, y que permita el acceso y desarrollo sustentable de las zonas de parques, lagos, volcanes y termas de la zona precordillerana, incorporando territorios de gran belleza escénica a la oferta de destinos turísticos de las regiones mencionadas, con respeto del medio ambiente y de las culturas originarias.

La Red Interlagos<sup>30</sup> tiene una longitud de 1.920 km. Su trazado pasa por las regiones de La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos, une 22 lagos, y beneficiará a una población de

---

<sup>30</sup>Circuitos viales turísticos de la Red Interlagos, en sitio web de Vialidad:<http://www.vialidad.cl/proyectos/RedInterlagos/Paginas/CircuitosVialesTuristicos.aspx>

El proyecto completo de la Red Interlagos de Vialidad se puede revisar desde:<http://www.vialidad.cl/proyectos/RedInterlagos/Paginas/default.aspx>

aproximadamente 500.000 habitantes de 21 comunas.

Está constituida por seis Circuitos Viales Turísticos, los que son conformados por un eje longitudinal, 12 ejes transversales y 9 caminos complementarios. Estos circuitos se extienden en entorno a localidades centrales, que funcionan como “Polos” de distribución de visitantes, proporcionando infraestructura y servicios necesarios para la actividad turística.

Para los efectos de este estudio, Puerto Las Rosas se encuentra en el Circuito Lago Ranco, que incluye a las localidades de Futrono y Lago Ranco. Sus principales atractivos son Lago Ranco y Lago Maihue.

El turismo náutico es una actividad asociada a la navegación deportiva ligada a un destino turístico. En torno a la náutica deportiva se desarrollan diversos negocios: venta y servicios de embarcaciones, motores y accesorios; marinas y operación de embarcaciones bajo diferentes modalidades, destacándose el Chárter.

La marina o puerto deportivo, es la base terrestre y el centro de la actividad náutica, en la cual se prestan servicios náuticos al bote, la tripulación y se llevan a cabo todo tipo de actividades complementarias.

Los clientes responden a tres segmentos que caracterizan a los usuarios: los propietarios de una embarcación deportiva, con derechos adquiridos sobre un club o marina comercial; usuarios en tránsito y operadores de chárter.

La industria del turismo náutico se inició en el Caribe y el Mediterráneo, atraída por el buen clima, pero las necesidades de nuevos destinos han generado nuevas áreas al margen de las condiciones climáticas.

El yatismo surge inicialmente como aventura y goce al aire libre, pero ha evolucionado hasta convertirse en una forma de acceder a destinos turísticos a través de navegar en embarcaciones que hacen de hotel o albergue, similarmente a la evolución de su sustituto natural, los cruceros de turismo de pasajeros, con la ventaja de presentar un menor costo con relación a éstos.

Las principales organizaciones internacionales del turismo náutico son: Internacional Council of

Marine Asociation, ICOMIA basado en Bélgica; British Marine Federation BMF de Inglaterra y Nacional Marine Manufactures Asociation NMMA de Estados Unidos.

Estados Unidos concentra más del 60% del mercado náutico a nivel mundial, por lo que debiera ser foco de un plan de marketing internacional para Puerto Las Rosas.

#### 4.1.2 Según target; de lo masivo a lo exclusivo

No se puede apuntar a todos los mercados, segmentos o tipos de turistas al mismo tiempo y en el mismo momento de desarrollo de un atractivo turístico. Por esta razón, y ante el turismo exclusivo, de nicho o alta gama que se desarrolla actualmente en las inmediaciones de Puerto Las Rosas, parece preliminarmente adecuado observar y aprender de los casos de uso del borde de lagos en ciudades cercanas a

Futrono, en la Patagonia Argentina como San Martín de los Andes y Villa La Angostura.

Otra característica que comparten estas ciudades argentinas es que sus lagos, Lácar y Nahuel Huapi, respectivamente, se encuentran insertos en su totalidad dentro de Parques Nacionales argentinos.

#### ESTRATEGIA DE MARKETING Y POSICIONAMIENTO DE UN PRODUCTO EXCLUSIVO. CASO SAN MARTÍN DE LOS ANDES Y VILLA LA ANGOSTURA, ARGENTINA

Dentro de las tendencias de turismo de nicho o de turismo de intereses especiales, Villa La Angostura en Argentina, representa un caso digno de considerar como modelo para Puerto Las Rosas de Futrono, pues esta ciudad se ha posicionado como referente argentino y sudamericano para personalidades, gobernantes y millonarios, bajo el concepto de segunda residencia para vacaciones, descanso o estadias

de baja temporada. Villa La Angostura, al encontrarse alejada de grandes centros urbanos, dentro de los Parques Nacionales Nahuel Huapi y Los Arrayanes, y con oferta de turismo de invierno, ski, pesca y de verano en sus ríos, lagos y lagunas; es una muy rentable opción de inversión inmobiliaria, preservando la privacidad de sus propietarios y marcando tendencia en el mercado turístico trasandino.



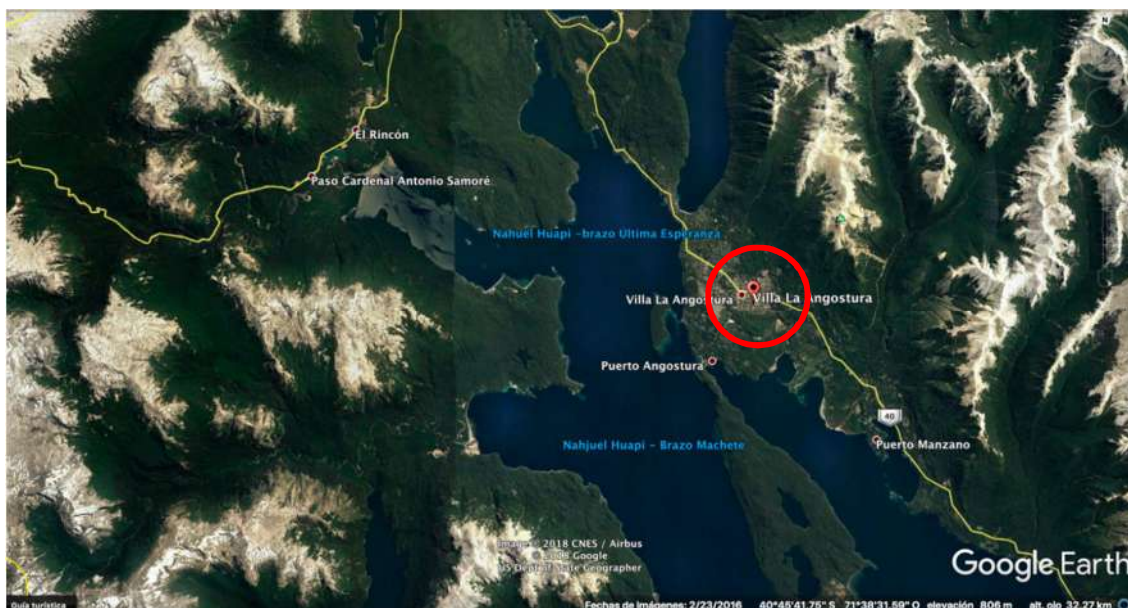


ILUSTRACIÓN 31 UBICACIÓN DE VILLA LA ANGOSTURA, EN LA PROVINCIA DE NEUQUÉN, ARGENTINA.

Fuente: Google Earth, ubicación de Villa La Angostura 40°45' 41.75" S / 71°38' 31.59" O

Los primeros pobladores de Villa La Angostura, tanto indígenas como criollos y de ascendencia europea, provenían de Chile. El año 1902 esta zona quedó bajo territorio argentino. Así el gobierno argentino creó la Colonia Pastoril Nahuel Huapi. En 1903, el italiano Primo Capraro levantó el primer emprendimiento turístico: un hotel en cercanías al Río Correntoso, que actualmente es el Hotel Correntoso.

El año 1928 se inauguró la escuela de Villa La Angostura y en 1932 se instala la oficina de correos y telégrafos. Esto daría origen a la ciudad de Villa La Angostura, nombre que proviene del istmo de la Península de Quetrihué sobre la que se asienta la ciudad.

Actualmente, junto al sector privado, el liderazgo turístico de Villa La Angostura se aprecia en cada rincón y acción que emprende la ciudad, tanto en su plano urbano como en las áreas silvestres donde comparte jurisdicción con Parques Nacionales de Argentina.

Esto se hace evidente al revisar el sitio web de la Municipalidad de Villa La Angostura<sup>31</sup> Además, en forma transparente y enfatizando la participación ciudadana, se encuentran enlace libres y descargables del plan estratégico de desarrollo y promoción turística de Villa La Angostura con un horizonte 2012-2022, construido en un proceso donde participaron más de 250 habitantes, autoridades y expertos de Villa La Angostura.

---

<sup>31</sup> <https://villalaangostura.gov.ar>



ILUSTRACIÓN 32 PUNTO DE PARTIDA ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN MULTISECTORIAL VILLA LA ANGOSTURA.  
 Fuente: Plan Estratégico de Villa La Angostura <https://villalaangostura.gov.ar/gobiernoabierto/plan-estrategico>.



ILUSTRACIÓN 33 PROPUESTA DIMENSIÓN URBANO-AMBIENTAL DE VILLA LA ANGOSTURA  
 Fuente: Plan Estratégico de Villa La Angostura <https://villalaangostura.gov.ar/gobiernoabierto/plan-estrategico>

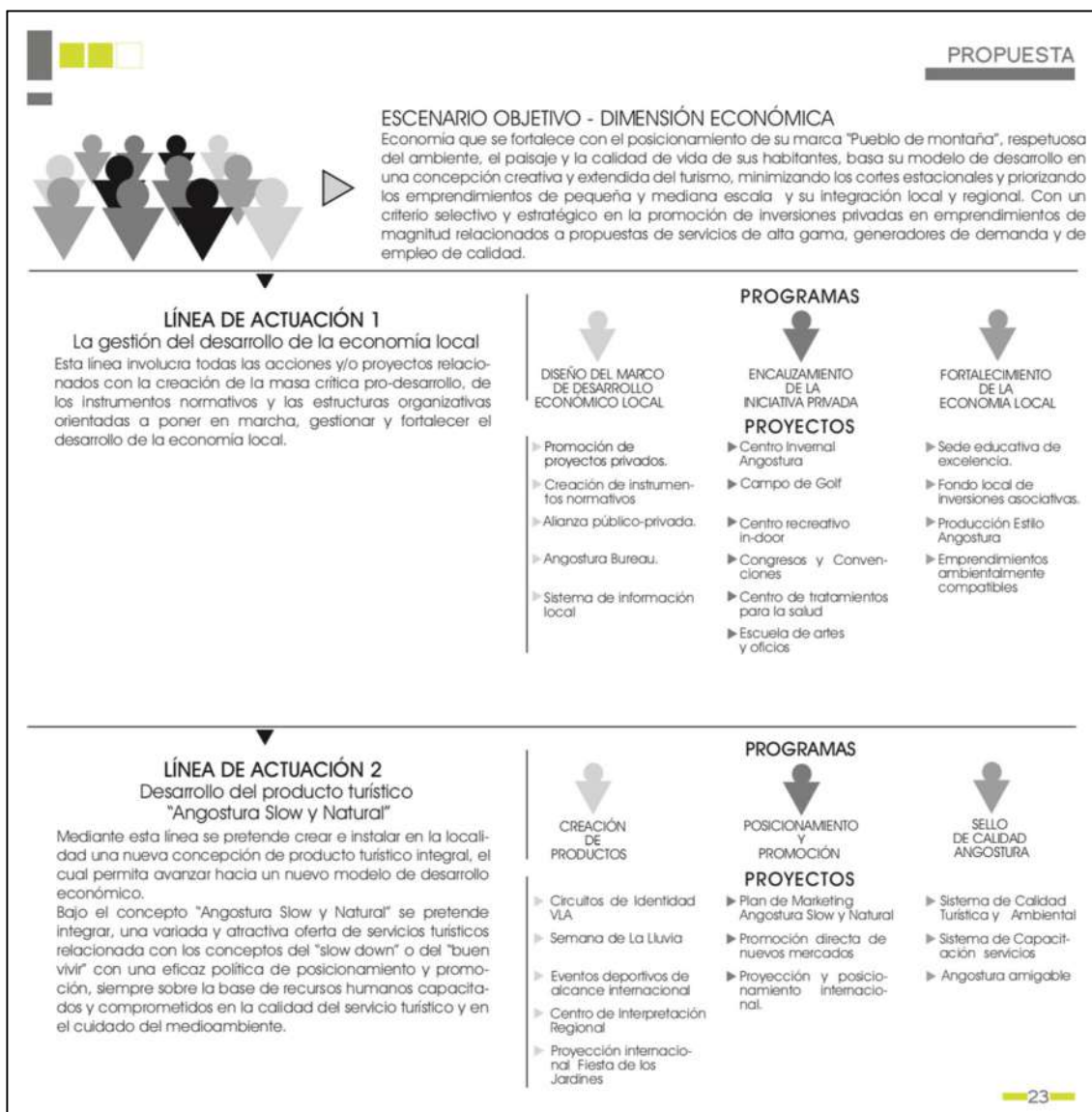


ILUSTRACIÓN 34 PROPUESTA DIMENSIÓN ECONÓMICA DE VILLA LA ANGOSTURA

Fuente: Plan Estratégico de Villa La Angostura <https://villalaangostura.gov.ar/gobiernoabierto/plan-estrategico>



ILUSTRACIÓN 35 PROPUESTA DIMENSIÓN SOCIAL DE VILLA LA ANGOSTURA

Fuente: Plan Estratégico de Villa La Angostura <https://villalaangostura.gov.ar/gobiernoabierto/plan-estrategico>

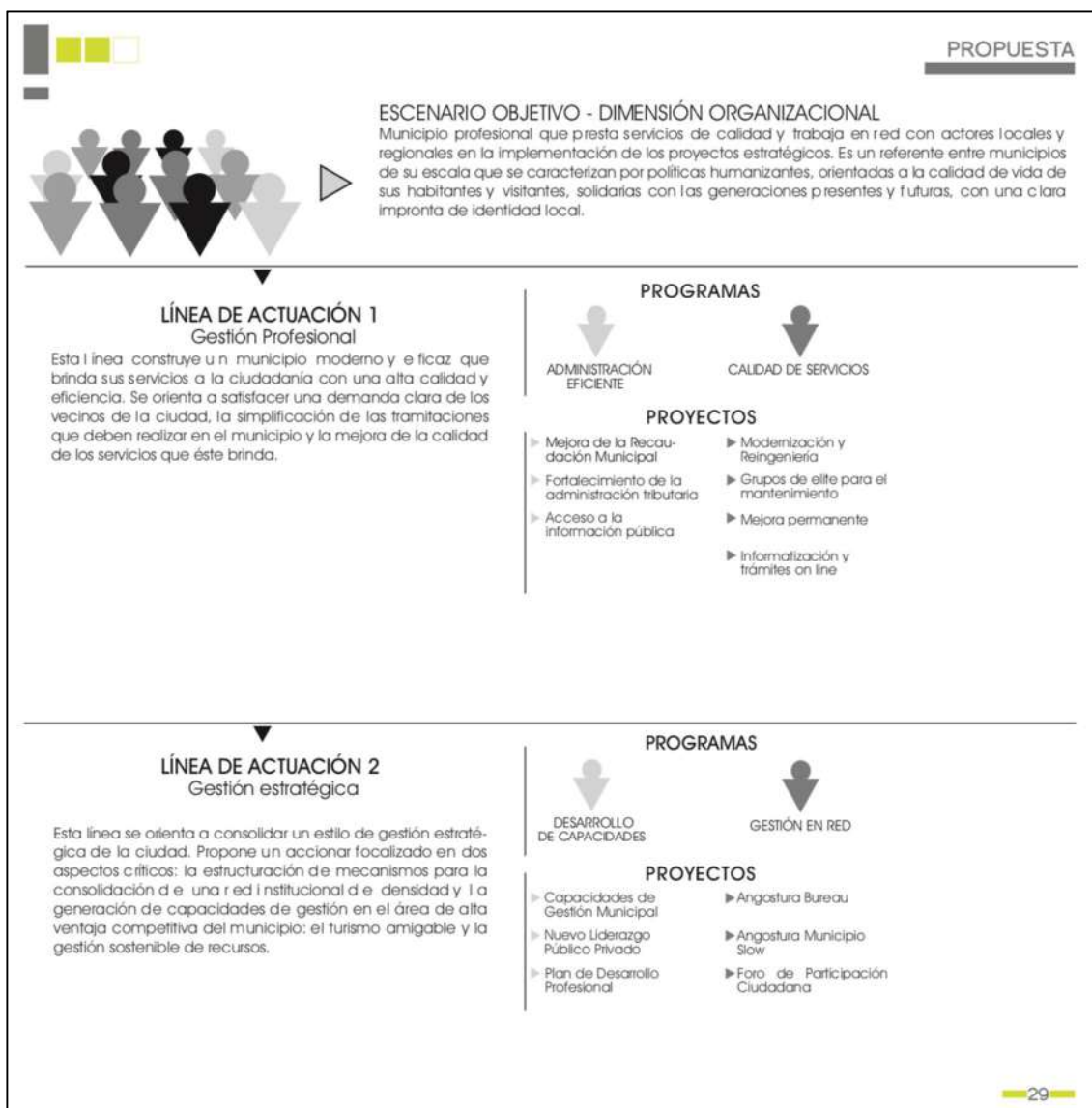


ILUSTRACIÓN 36 PROPUESTA DIMENSIÓN ORGANIZACIONAL DE VILLA LA ANGOSTURA

Fuente: Plan Estratégico de Villa La Angostura <https://villalaangostura.gov.ar/gobiernoabierto/plan-estrategico>

Considerando que el Plan de Desarrollo y Promoción Turística de Villa la Angostura tiene un horizonte 2012-2022, es importante tomar en cuenta los tipos de turismo instalados, los que se considera instalar en el corto plazo y los que serán instalados en el largo plazo. Para profundizar los alcances actuales de este plan y la gestión turística actual de Villa La Angostura, se realizó una entrevista al Secretario de Turismo de la Municipalidad de Villa La Angostura, Pablo Bruni.

“Los prestadores privados de embarcaciones para transporte de pasajeros, deben ser propietarios de un barco, deben presentar las rutas, capacidad de pasajeros, frecuencia, la embarcación, medidas, desde dónde salen las personas y dónde llegan. También, se controla el nivel de permiso para conducir naves. Estos circuitos concesionados de servicios regulares con horario se obtienen por licitación.



ILUSTRACIÓN 37 DIMENSIÓN TEMPORAL DEL PLAN DE DESARROLLO Y PROMOCIÓN TURÍSTICA DE VILLA LA ANGOSTURA.

Fuente: [https://villalaangostura.gov.ar/archivos/2016\\_resumen-ejecutivo.pdf](https://villalaangostura.gov.ar/archivos/2016_resumen-ejecutivo.pdf)

Actualmente, en Villa La Angostura, hay 2 catamaranes licitados con pago de arriendo a Parques Nacionales. El que fabrica el muelle, lo dona a Parque Nacionales. El uso es público. Las embarcaciones diferenciales (hasta 11 pasajeros) no requieren licitación, sólo habilitación. Hace pocos años se logró que Parques Nacionales autorice que el timonel de cada embarcación, sea autorizado, además como guía del Parque Nacional. Así, puede haber 1 guía-piloto del barco por cada embarcación; con ello, los prestadores de transporte de pasajeros por el Lago Nahuel Huapi pueden ahorrar costos y conservar criterios mínimos de seguridad y experiencia turística. Las embarcaciones diferenciales, sin circuitos regulares, con servicios ocasionales, tienen permitido salir desde Angostura a Bosque de Arrayanes 1 sola vez por día. Los Turistas y usuarios del lago con segunda residencia que usan embarcaciones propias, sin fines comerciales, deben tener habilitación por prefectura naval, bajan en lugares autorizados como: Bahía Mansa, Bahía Brava, Bahía Manzano y Correntoso. Para las lanchas de pesca, se necesita un permiso adicional para

esta actividad, y el timonel debe ser guía de pesca.

En cuanto a la orgánica o gobernanza de las actividades en los bordes del Lago Nahuel Huapi, existe la Comisión Asesora del Lago, como una mesa pública privada, pero son convocatorias masivas que no dan mucho resultado técnico, sólo sirve de catarsis colectiva”, concluye Pablo Bruni.

San Martín de Los Andes, en la Patagonia Argentina, destaca como otro destino turístico de alta gama o exclusividad, con el cual se podría comparar a Futrono y el desarrollo proyectado para Puerto Las Rosas. La vocación de turismo de intereses especiales de San Martín de Los Andes, se aprecia en las imágenes desplegadas y la información del sitio web de la municipalidad<sup>32</sup>.

<sup>32</sup> <http://www.sanmartindelosandes.gov.ar>



Pablo Bruni, Secretario de Turismo

Villa La Angostura, Argentina

Lago Nahuel Huapi, Parque Nacional

Pablo Bruni cuenta que en Argentina las costas de lago son públicas y que por estar el lago Nahuel Huapi dentro de un Parque Nacional, intervienen varias jurisdicciones. El Municipio no tiene gobernanza, sí Parques Nacionales. El control técnico, seguridad y habilitación operativa de embarcaciones, lo hace la Prefectura Naval Argentina.

“Para operar una marina se necesita tener un sitio con borde de lago, puede ser de propiedad municipal o una concesión del Estado Argentino (en tierras del municipio) puede ser un lote en concesión del Estado o de Parques Nacionales. Se debe habilitar el espacio en la playa y el lago para la instalación de muelles y boyas. La habilitación comercial la ve el municipio, Parques Nacionales cobra un canon por uso del lago”, señala.

San Martín de Los Andes se ubica al sudoeste de la Provincia de Neuquén, en Argentina. Es una ciudad enclavada en la costa este del Lago Lácar. Esta región era parte del territorio habitado por la tribu mapuche Curruhuinca, que pertenecía al parlamento del cacique Valentín Sayhueque.

En 1898, el General Rudecindo Roca, recupera el fuerte Maipú y el Coronel Celestino Pérez, bajo las órdenes de Roca, funda San Martín de los Andes. Hasta recién el año 1902, San Martín de los Andes pasa a ser territorio argentino, pues antes era disputada por Chile. En sus comienzos, la economía de la ciudad fue dominada por la explotación forestal, la agricultura y la ganadería. Toda la comunicación se realizaba por el lago y con Chile a través del Paso Hua Hum.

En 1937 se fundó el Parque Nacional Lanín, así se restringió la tala de especies arbóreas y fueron desapareciendo paulatinamente los poblados lindantes con la costa del lago.

La actividad turística se vio favorecida por la incorporación de lanchas en el lago, la apertura de caminos a los atractivos naturales y la creación de las primeras pistas de ski en el Cerro Chapelco. A partir de la década del 70 la actividad turística en la región creció enormemente; acompañado de excelente gastronomía regional.

San Martín de Los Andes ha desarrollado una oferta de turismo todo el año. En primavera y verano hay cabalgatas, mountain bike, observación de aves, trekking y senderismo como el Sendero Huella Andina. En el Lago Lácar se puede realizar la práctica de deportes náuticos como canotaje, kayak, rafting, navegación a vela. Además, los amantes de la pesca deportiva pueden realizar sus excursiones en ríos como el Caleufú, Hermoso, Collón Curá, Meliquina, Aluminé o Quilquihue. Para el invierno, San Martín de Los Andes tiene ski y deportes de nieve en el cerro Chapelco, uno de los centros de turismo de montaña más importantes de Sudamérica.

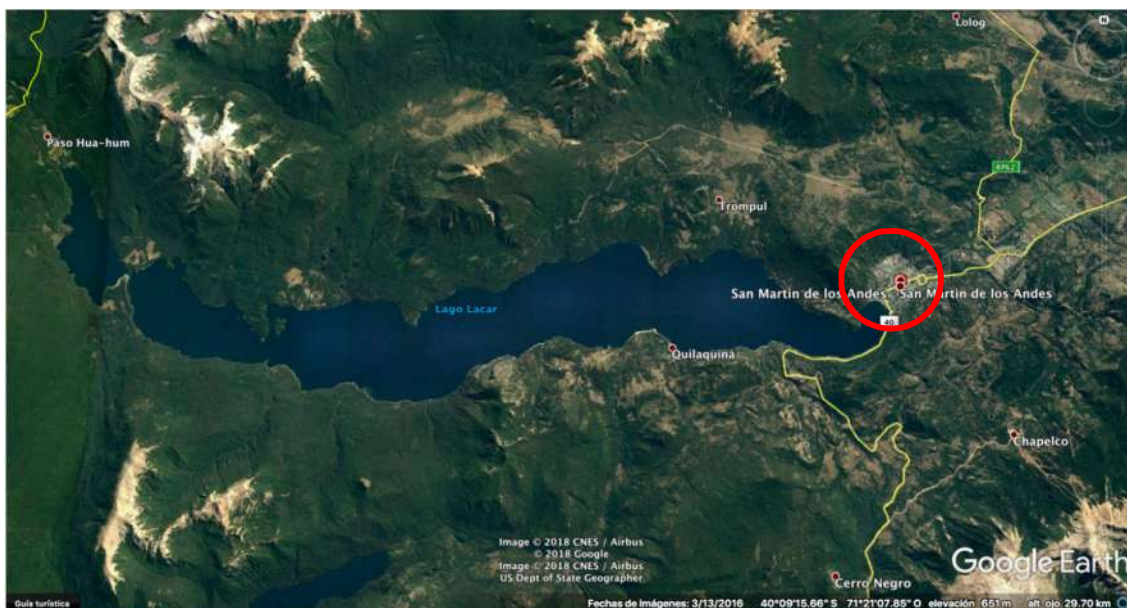


ILUSTRACIÓN 38 UBICACIÓN DE SAN MARTÍN DE LOS ANDES, EN LA PROVINCIA DE NEUQUÉN, ARGENTINA

Fuente. Google Earth, ubicación de San Martín de Los Andes 40°09' 15.66" S / 71°21' 07.85" O

Como una muestra de la importancia de la planificación turística de largo plazo, se presentó en septiembre de 2017 el Plan Estratégico San Martín de Los Andes 2030. Este plan, financiado por el Consejo Federal de Inversiones del Estado Argentino y desarrollado en forma participativa con diversos actores sociales e instituciones de la comunidad, los que se listan a continuación:

- Administración de Parques Nacionales
- Asamblea Socio Ambiental
- Asentamiento Universitario Universidad del Comahue, Dirección
- Asociación Hotelera y gastronómica
- Bloque Frente Para la Victoria
- Bloque Nuevo Compromiso Neuquino
- Concejales del Movimiento Popular Neuquino
- Bloques de concejales del Consejo Deliberante
- Cámara de Comercio, Industria y Turismo
- Club Náutico de San Martín de los Andes
- Colegio de Arquitectos Regional 3
- Junta Vecinal del Centro
- Organismos Educativos (escuelas y asentamiento universitario)
- Red Argentina del Paisaje (Nodo Patagonia)
- Sana Martín de los Andes Como vamos
- Comunidad Mapuche Lof Curruhuinca
- Comunidad Mapuche Lof Vera
- Coordinación del Consejo de Planificación Estratégica, Municipio de San Martín de los Andes
- Defensoría del Pueblo y del Ambiente
- Delegación Municipal Arenal
- Ensatur (Ente Sanmartinense de Turismo)
- Foro Multisectorial por una costanera Pública
- Iglesias
- Inti
- Junta Vecinal del Centro
- Universidad de Buenos Aires, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo
- Universidad del Comahue, Asentamiento Universitario San Martín de los Andes (AUSMA)
- Intendencia de Municipio de San Martín de Los Andes



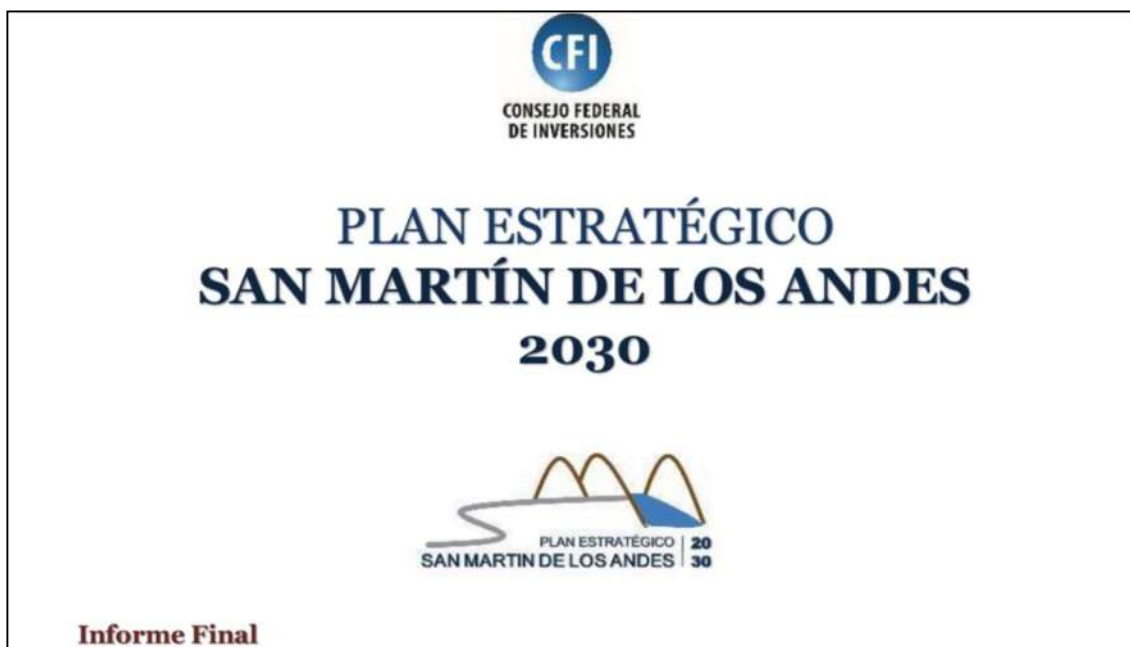


ILUSTRACIÓN 39 PORTADA PLAN ESTRATÉGICO SAN MARTÍN DE LOS ANDES 2030  
Fuente: <https://pt.slideshare.net/Ncats/presentacin-plan-estrategico-2030-27-0817>

Este Plan Estratégico propone seis ejes que incluyen programas y obras para alcanzar la imagen deseada de una “Ciudad turística para vivir”.

Algunos de los valores definidos en el plan se encuentran afianzados y consolidados mientras que otros están en proceso de construcción y se presentan como factores de transformación. Entre ellos cabe mencionar el concepto de “aldea de montaña” que se refiere a la proporcionalidad entre las personas, las edificaciones, el arbolado urbano y los espacios abiertos; así como también a la cultura y al comportamiento de sus habitantes.

Los objetivos particulares que persigue son:

- a) Establecer el modelo territorial de la ciudad de San Martín de los Andes e identificar una serie de escenarios prospectivos de desarrollo a fin de plantear un escenario deseable sobre el que se sustente el Plan Estratégico.
- b) Formular una agenda concertada de acciones estratégicas de corto, mediano y

largo plazo integrando las visiones sectoriales y contemplando la coordinación interadministrativa e interjurisdiccional así como la cooperación público-privada.

- c) Generar las condiciones para la implementación futura del plan estratégico recomendando una metodología de monitoreo.

Otros valores principales, desde el punto de vista de los activos de San Martín de los Andes, se refieren al paisaje natural de laderas montañosas, la calidad ambiental, la interculturalidad, el hecho de que se trate de una ciudad joven, deportiva y saludable y también que esté conectada y tenga una visión cosmopolita.

A partir de estos valores se definieron seis ejes estratégicos para una San Martín de los Andes sustentable y resiliente, turística, equitativa e inclusiva, diversa e intercultural, amigable y segura y deportiva y saludable.



ILUSTRACIÓN 40 EJES ESTRATÉGICOS DEL PLAN ESTRATÉGICO SAN MARTÍN DE LOS ANDES 2030

Fuente: <https://pt.slideshare.net/Ncats/presentacin-plan-estrategico-2030-27-0817>

Como es necesario abordar el modo en que se gestionan los permisos y autorizaciones de uso para el turismo náutico en destinos de referencia, abordamos estos aspectos de la gestión turística con una entrevista al Secretario de Turismo de San Martín de los Andes, Esteban Bosch. “Hay una empresa que opera excursiones turísticas por concesión de Parques Nacionales, llamada Naviera Lago Lácar. Con un recorrido establecido, diferenciado para pobladores y turistas. Tienen actualmente en operación 2 embarcaciones grandes para el transporte de turistas.

Las acreditaciones de seguridad, como en toda Argentina, corresponden a la Prefectura Naval y Parques Nacionales de Argentina ve las concesiones de borde de lago y el control del Dydimio (todas las embarcaciones deben ser lavadas antes de introducirlas al Lago Lácar). La municipalidad local se encarga de las habilitaciones comerciales y patentes.

Existente diversas playas en el Lago Lácar como Catritre, Nontue, Quila Quina y Hua Hum, con concesiones de restaurant, camping, salvavidas

y provisiones. En el borde lago de la ciudad de San Martín de los Andes, la naviera concesionada arrienda kayaks en el muelle y está el Club Náutico de San Martín de los Andes, un servicio privado de cuidado de embarcaciones.

Actualmente, para la gestión del Lago Lácar, no existe participación local ciudadana ni hay consejo consultivo público privado. Aunque sí existe un caso destacado de iniciativa diferenciadora para la sustentabilidad de recurso truchas para la pesca en el Lago Lácar. Se denomina La trampa de peces, un sitio dentro de la ciudad de San Martín de los Andes, donde las truchas remontan un arroyo e ingresan a una trampa donde se controla el desove y sirve con fines educativos y científicos. Esto lo administra la Dirección Provincial de Biología y Acuática de la Provincia de Neuquén<sup>33</sup>.

<sup>33</sup> VER VIDEO <https://youtu.be/zoyZp30u17E>

El uso para turismo náutico del lago Lácar es variado y desde hace unos años se están integrando con Huilo Huilo en Chile, desarrollando un circuito binacional de lagos patagónicos. También, hay un circuito de regatas náuticas como el Encuentro Patagónico

de Velas donde vienen embarcaciones de Argentina y Chile. El lago igual forma parte de competencias deportivas como el Tetratlón de Chapelco, en agosto, con competencias combinadas y carreras de aventura, incluso con ski en cerro Chapelco”, finaliza Esteban Bosch.



Esteban Bosch, Secretario de Turismo

San Martín de los Andes, Argentina

Lago Lacar, Parque Nacional Lanín

El Lago Lacar, que bordea la ciudad de San Martín de los Andes está inmerso totalmente en el Parque Nacional Lanín, una parte corresponde a comunidades mapuches que operan como concesión, sin navegaciones turísticas autorizadas. Las comunidades mapuches brindan servicios de camping, provisiones, venta de artesanías, comidas, cabalgatas y servicios terrestres.

La navegación en el Lago Lacar nace como actividad maderera, de extracción desde el fondo del lago en balsas. La navegación deportiva comenzó en 1990 en el Lago Lácar. Los usuarios de navegación privada son habitantes locales, de turismo provenientes de Neuquén Capital y Buenos Aires, que salen de vacaciones con sus propias embarcaciones.

## ESTRATEGIA DE MARKETING Y POSICIONAMIENTO DE UN PRODUCTO MASIVO. CASO ROSARIO, ARGENTINA Y PUERTO MARAVILLA, BRASIL

### Turismo náutico en Rosario, Argentina, Río Paraná.

Un producto masivo de turismo, como los casos de Rosario en Argentina y Puerto Maravilla en Brasil; requieren una estrategia multicanales, con licitaciones de inversión nacionales y extranjeras y se enmarcan en destinos de altos volúmenes de turistas.

En Rosario, una importante ciudad puerto de Argentina, el gobierno nacional de ese país planea invertir cerca de USD 20 millones, con fondos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para desarrollar el turismo náutico en el río Paraná y abarca 33 localidades ribereñas de ese importante río. Se espera construir 5 terminales náuticos en las Provincias de Santa

Fe, Entre Ríos, Corrientes y Misiones, en conexión con Paraguay para cruceros y viajes cortos de turistas embarcados.

Además, se busca incentivar la inversión privada en esta vía náutica del río Paraná, para que cerca de 80 mil embarcaciones registradas puedan navegar este río y tener servicios terrestres en los bordes del río. Todos los empleados y tripulaciones de las empresas concesionadas deberán ser argentinos y se exigirán fuertes inversiones en astilleros argentinos para generar encadenamiento productivo que impacte económicamente a las localidades ribereñas. Finalmente, se busca potenciar inversiones hoteleras que atiendan estos grandes flujos de turistas proyectados.

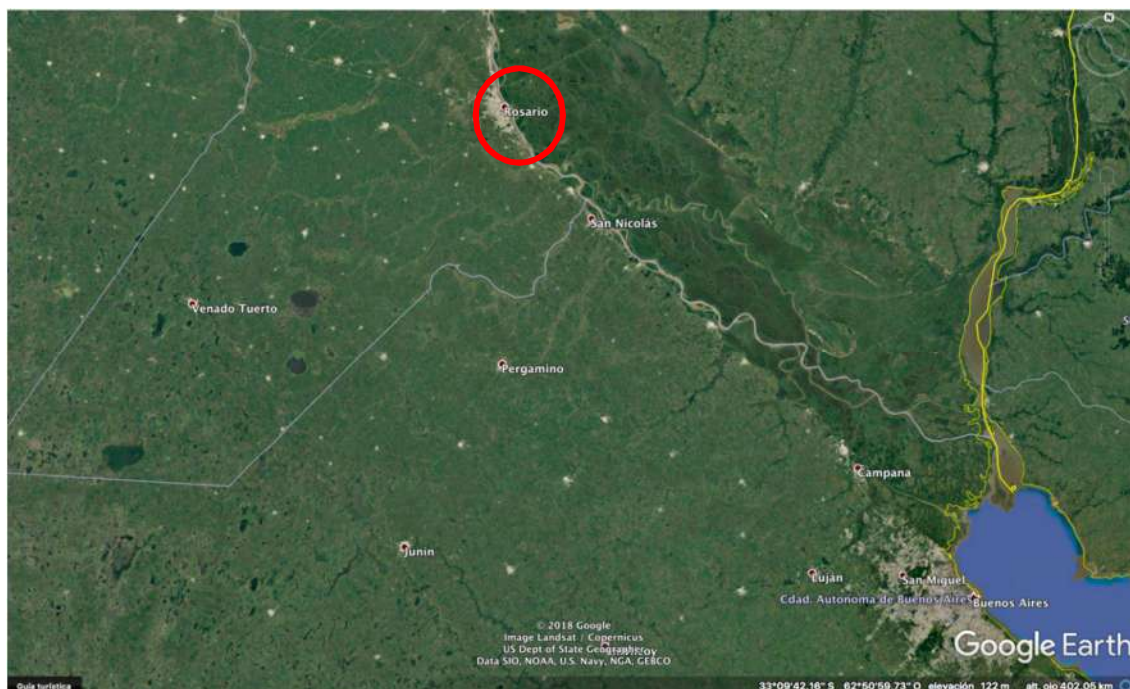


ILUSTRACIÓN 41 UBICACIÓN DE LA CIUDAD DE ROSARIO JUNTO AL RÍO PARANÁ 32°56'41.12" S / 60°38'57.81" O

Fuente: Google Maps



ILUSTRACIÓN 42 LANCHA DE RÍO BUS QUE UNE LA CIUDAD DE ROSARIO CON EL CORDÓN INDUSTRIAL.

Fuente: <http://www.enapro.com.ar/avanzan-los-proyectos-de-turismo-nautico-por-el-parana/>

La estrategia pública busca generar trayectos extensos y cortos para que los miles de turistas que se esperan compren artesanía, alimentación y servicios turísticos, generando un nuevo desarrollo económico. Se espera aprovechar la oportunidad que representan las miles de embarcaciones que solían navegar el río Nilo en Egipto y que por razones de seguridad buscan otras vías náuticas como ésta.

El apoyo público, nacional y de las provincias de Argentina, es un factor definitorio para el éxito del plan para desarrollar el turismo náutico en el río Paraná, con la ciudad de Rosario como eje de este producto masivo.

El Programa de Desarrollo de Turismo Náutico, es liderado por el Ministerio de Turismo de la Nación y que tiene como objetivo tomar contacto y dialogar con los actores de la actividad náutica de las provincias de Santa Fe y Entre Ríos.

Los objetivos del Programa de Desarrollo de Turismo Náutico incluyen sensibilizar a los

actores locales sobre la importancia del turismo náutico; trabajar en la conformación de productos de turismo náutico con los actores del sector privado; catastrar la oferta de turismo náutico de las provincias de Santa Fe y Entre Ríos e identificar proyectos de inversión e infraestructura y/o equipamiento relacionado a la actividad.

En diversas reuniones de trabajo, para que este plan avance, participan la Secretaría de la Producción de la Provincia de Santa Fe; los directivos del Programa de Turismo Náutico del Ministerio de Turismo de la Nación; miembros del Consejo Portuario Argentino; el Ente Administrador del puerto; los secretarios de Turismo de las provincias involucradas; los secretarios municipales de turismo y deportes de las comunas; representantes de clubes náuticos; empresarios vinculados a la actividad náutica deportiva y recreativa y operadores turísticos interesados en los productos náuticos.



ILUSTRACIÓN 43 PANORÁMICA DE LA CIUDAD DE ROSARIO EN ARGENTINA.

Fuente: <http://viajesyrelatos.com/2016/04/litoral-argentino-la-mira-turismo-nautico/>

Como afirma Gustavo Santos, Ministro de Turismo de Argentina desde el año 2015, “se busca desarrollar el turismo náutico, con cruceros inclusive y un corredor náutico donde Rosario será una ciudad clave”. Se busca aprovechar los ríos Paraná y Paraguay. Por el Paraná para salir desde Buenos Aires y llegar a Iguazú, y por el río Paraguay llegar a Brasil.

Se espera que el rol de Rosario sea estratégico en el desarrollo del litoral argentino, no solo por su belleza ecoturística, sino a partir de sus ríos.

Es así como, la Municipalidad de la ciudad de Rosario ha generado un Plan Estratégico con diversos documentos en su sitio web, que han contado con la participación de 336 instituciones, 4084 ciudadanos y la realización de 12 talleres, encuentros y jornadas.



ILUSTRACIÓN 44 ORGANIZACIÓN DEL PLAN DE DESARROLLO DE TURISMO SUSTENTABLE DE ROSARIO 2010-2018  
 Fuente: [https://www.rosario.gov.ar/ArchivosWeb/plan\\_turismo\\_rosario.pdf](https://www.rosario.gov.ar/ArchivosWeb/plan_turismo_rosario.pdf)



ILUSTRACIÓN 45 INSTITUCIONES DEL PLAN DE DESARROLLO DE TURISMO SUSTENTABLE DE ROSARIO 2010-2018  
 Fuente: [https://www.rosario.gov.ar/ArchivosWeb/plan\\_turismo\\_rosario.pdf](https://www.rosario.gov.ar/ArchivosWeb/plan_turismo_rosario.pdf)

### Turismo náutico en Puerto Maravilla, Río de Janeiro, Brasil.

El proyecto para desarrollar el Puerto Maravilla se inició el 2014 con la Copa del Mundo de fútbol, luego siguió su avance con los Juegos Olímpicos de 2016 y tuvo un valor de inversión pública estimado de USD 2.000 millones. El proyecto Puerto Maravilla moderniza la zona portuaria de Río de Janeiro, que es el punto estratégico portuario más importante de Brasil, porque desde aquí, durante los siglos XVII, XVIII y XIX salían hacia Portugal las riquezas de Brasil como el azúcar y las piedras preciosas y llegaban los esclavos africanos para trabajar en Brasil. En este puerto nació la samba, que dio origen al mundialmente conocido Carnaval de Río de Janeiro.

Actualmente esta zona es la entrada de miles de cruceros de turistas de todo el mundo, pero con el transcurso de los años se fue deteriorando, con aumento de la población, la contaminación

de sus aguas y del tráfico por sus vías. Esto llevó a construir un viaducto elevado que afectaba la visión de la zona costera de Río de Janeiro.

El proyecto Puerto Maravilla se inspiró en la transformación del puerto de Barcelona en 1992, con los Juegos Olímpicos. En Río de Janeiro esperan revitalizar la zona portuaria, creando nuevos espacios de uso público; en armonía con modernos edificios, una vía rápida en parte bajo tierra, un tranvía eléctrico, el Museo de Arte de Río y el Museo del Mañana. También, se proyectan ciclovías desde el Parque Flamengo hasta la playa de Leblón en el sur de la ciudad, espacios públicos y áreas verdes.

Un objetivo muy importante de este proyecto es mejorar la calidad de vida de los habitantes de Río de Janeiro. El proyecto urbanístico Porto Maravilha incluye la construcción de edificios de viviendas, un centro de convenciones, un centro empresarial, restaurantes y un hotel de lujo.

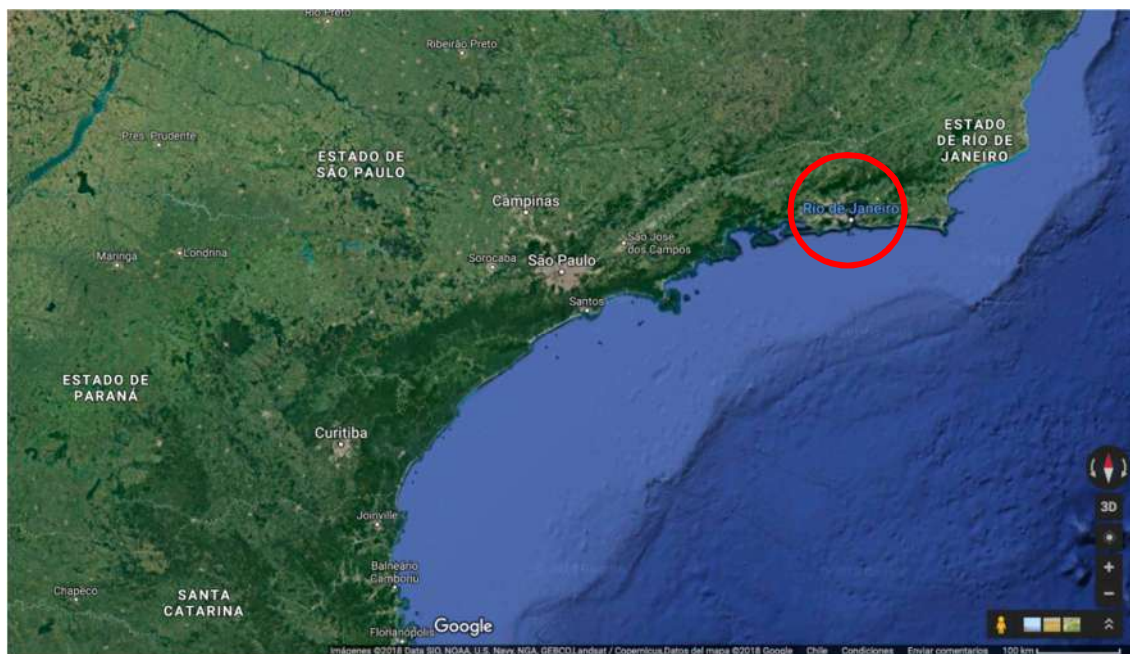


ILUSTRACIÓN 46 UBICACIÓN DE RÍO DE JANEIRO 22° 54' 13" SUR, 43° 12' 35" OESTE

Fuente: Google Maps





ILUSTRACIÓN 47 IMAGEN OBJETIVO PUERTO MARAVILLA DE RÍO DE JANEIRO, BRASIL

Fuente: <https://imaginariodejaneiro.com/porto-maravilha-el-proyecto-que-transformara-rio/>

El efecto sobre la comunidad local del proyecto Puerto Maravilla se denomina Gentrificación, que corresponde al proceso de recambio de los habitantes de bajo nivel socioeconómico de un territorio por otros de un nivel más alto, con inyección de recursos financieros en el lugar, orientados a la reconversión urbana de toda la ciudad de Río de Janeiro y especialmente un reordenamiento del sector popular en la ciudad en función de un carácter turístico, llevando a movilizar a los antiguos habitantes que residen en la zona portuaria carioca, en el Morro da Providencia, la favela más antigua de la ciudad.

La gobernanza de Puerto Maravilla en Río de Janeiro es liderada por el municipio local (Prefeitura do Rio) y se denomina Companhia de

Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro - CDURP<sup>34</sup>.

La organización tiene:

- Consejo fiscal
- Presidencia
- Dirección de Operaciones
- Gerencia de Servicios y Obras
- Dirección de Administración y Finanzas
- Gerencia de Administración y Finanzas
- Gerencia de Inversiones
- Gerencia Jurídica
- Gerencia de Desarrollo Económico y Social.

En la componente de Compromisos Sociales, el Puerto Maravilla considera en su presupuesto que una parte de los actuales residentes deben

---

<sup>34</sup>[http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/Quem%20Somos/E-STRUCTURA\\_ORGANIZACIONAL.pdf](http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/Quem%20Somos/E-STRUCTURA_ORGANIZACIONAL.pdf)

permanecer en la región portuaria. Al menos el 3% de los recursos de la venta de los sitios son obligatoriamente invertidos en la valorización del patrimonio material e inmaterial del área y en programas de desarrollo social para moradores y trabajadores, como:

- Creación de viviendas de interés social
- Instalación de guarderías, unidades de atención de urgencia y escuelas que atiendan la densidad de población prevista
- Integración entre los diversos nodos de transporte público, facilitando la

accesibilidad y la comunicación con otras áreas

- Recuperación de la calidad ambiental del área
- Generación de empleos directos y permanentes en la zona
- Regularización y formalización de las actividades económicas
- Formación profesional
- Creación de los programas Puerto Maravilla Cultural y Puerto Maravilla Ciudadano
- Apoyo a iniciativas de desarrollo comunitario

### 4.1.3 Según actores; predominio privado, público y mixtos

#### DE LA GESTIÓN Y MARKETING DE UN DESARROLLO NÁUTICO PÚBLICO-PRIVADO. CASO BARCELONA, ESPAÑA Y EL BARCELONA CLÚSTER NÁUTICO

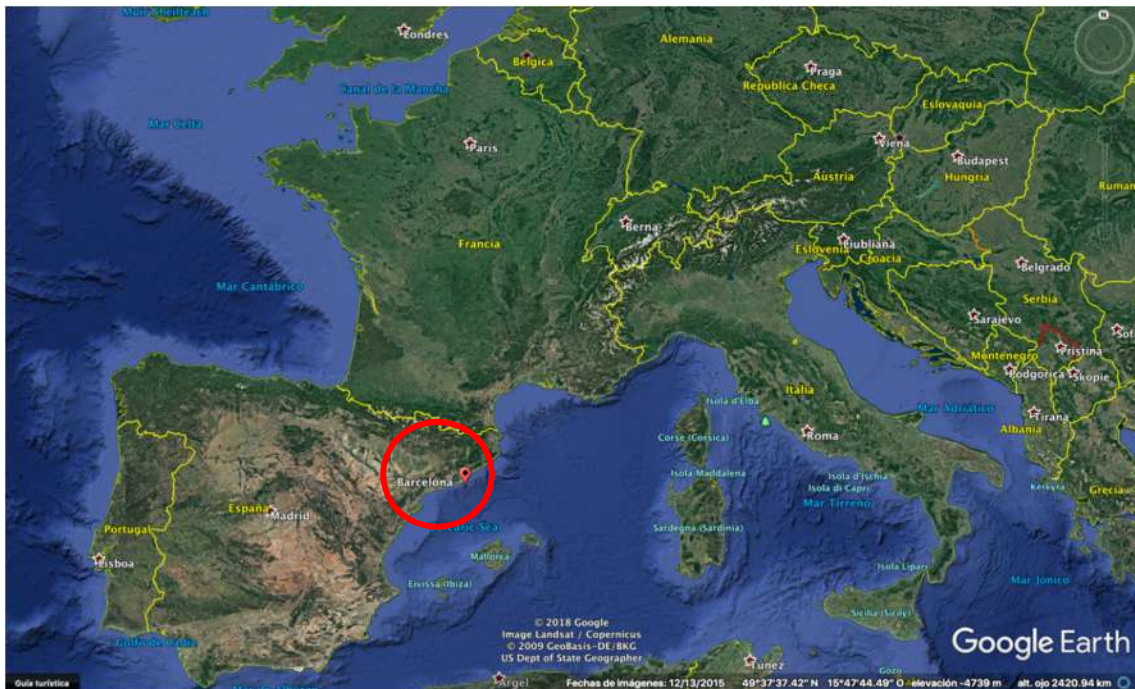


ILUSTRACIÓN 48 UBICACIÓN DE LA CIUDAD DE BARCELONA 41°23.3274' N / 2°9.5394' E

Fuente: Google Maps

Un caso destacado de desarrollo náutico en Europa, es el Barcelona Clúster Náutico<sup>35</sup>,

formado el año 2013 y que se basa en un clúster donde dialogan la autoridad, el sector privado y la comunidad residente.

Clúster es un concepto nacido en los años 90 para analizar los factores que permiten a una industria o cadena de valor incorporar nuevas tecnologías en sus procesos para generar ventajas comparativas y lograr mayor competitividad. El creador de este concepto fue Michael Porter, quien define clúster como “como concentraciones de empresas e instituciones interconectadas en un campo particular para la competencia, pudiéndose observar en el mundo gran variedad de clústeres en industrias como la automotriz, tecnologías de la información, turismo, servicios de negocios, minería, petróleo y gas, productos agrícolas, transporte, productos manufactureros y logística, entre otros”.

Los clústeres impulsan la innovación y el uso de las mejores prácticas de un sector industrial o cadena de valor, para lograr el desarrollo endógeno de una región o un país para generar valor agregado, con el aporte de todos sus actores, públicos, privados y la comunidad local.

En el Barcelona Clúster Nàutic, se funden la identidad del territorio con el mar y su patrimonio cultural, social y económico. El epicentro de este clúster es el Port Vell de Barcelona, donde se integra el puerto con la ciudad en un espacio urbano donde convive la ciudadanía con amplia oferta cultural, de entretenimiento, comercial, deportiva, de empresas, universidades y centros de investigación. El tema en común es el estudio y formación para desarrollar los ámbitos marítimos y la actividad náutica en Barcelona.

La motivación para crear el Barcelona Clúster Nàutic es que la actividad náutica sea un eje de desarrollo de la economía de la ciudad y el país. Sus miembros actuales son 90, entre ellos, Ayuntamiento y el Port de Barcelona, Barcelona Regional, Marina Barcelona 92, Marina Port Vell, la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) y la Fundació Navegació Oceànica Barcelona (FNOB).

La misión del Barcelona Clúster Nàutic es favorecer y promover el desarrollo de actividades económicas y empresariales que impulsen la competitividad del sector náutico y permitan generar riqueza y ocupación de alto nivel.

---

<sup>35</sup> <http://www.barcelonaclusternautic.cat/es>

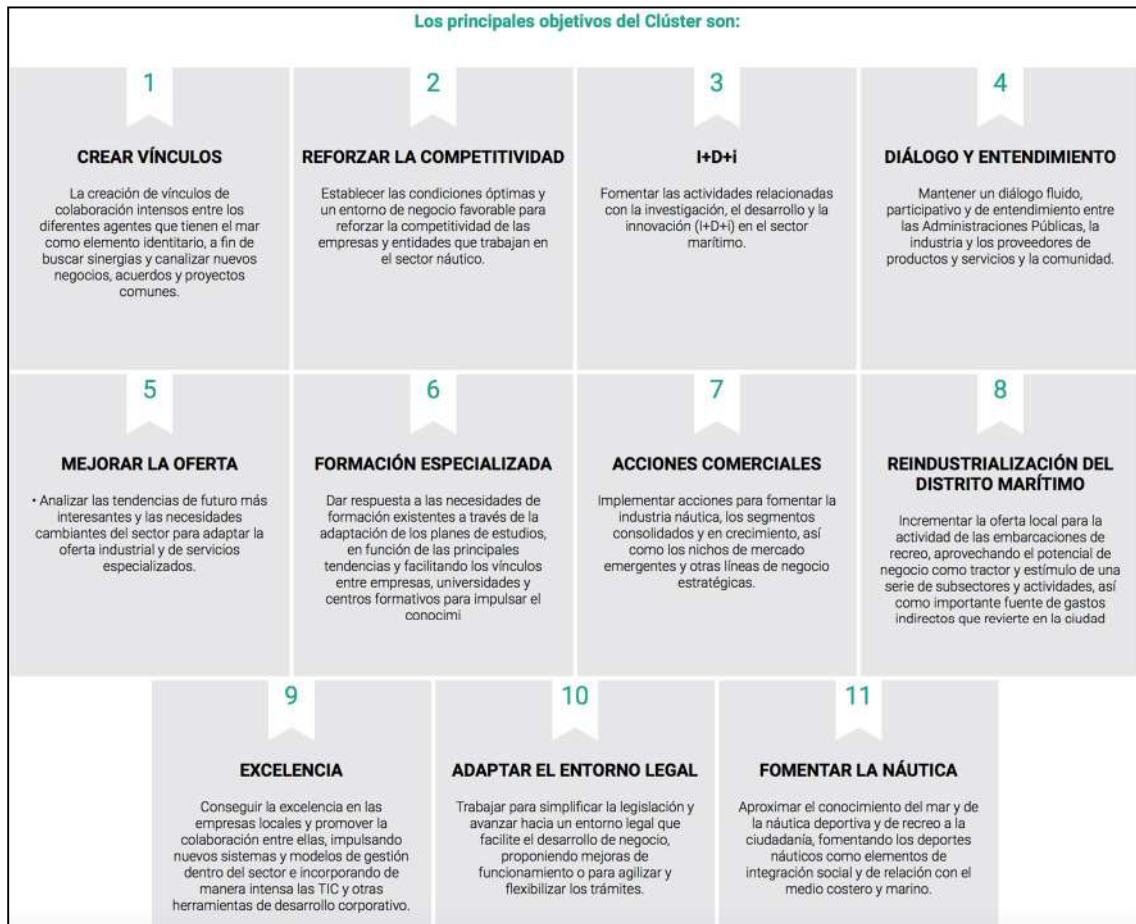


ILUSTRACIÓN 49 OBJETIVO DEL CLÚSTER NÁUTICO DE BARCELONA  
Fuente: <http://www.barcelonaclusternautic.cat/es/presentation/objectives>

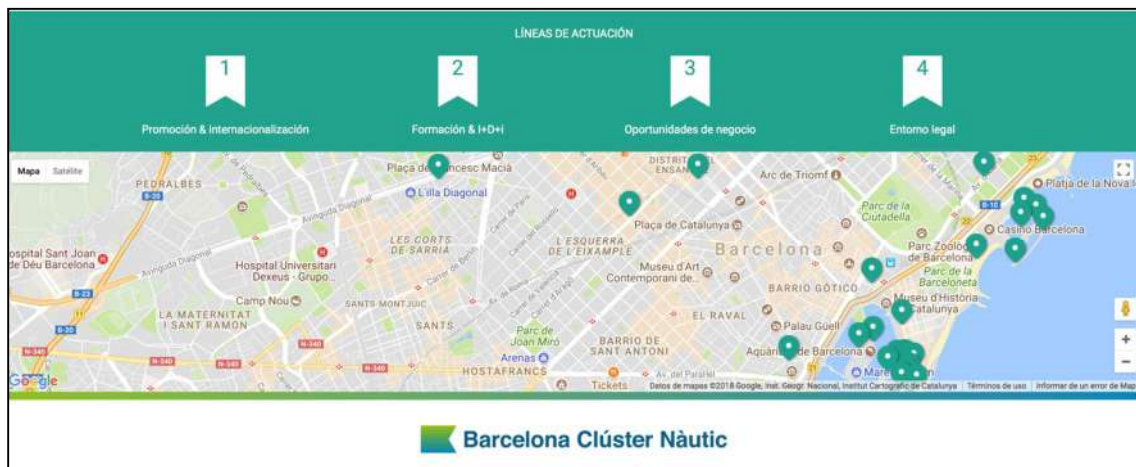


ILUSTRACIÓN 50 LÍNEAS DE ACTUACIÓN DEL CLÚSTER NÁUTICO DE BARCELONA.  
Fuente: <http://www.barcelonaclusternautic.cat>

Entre las líneas de actuación del Clúster Náutico de Barcelona, la Promoción e

Internacionalización tiene como objetivo prioritario la captación de nuevos miembros y la

constitución de una masa crítica que permita fortalecer su posicionamiento. Es así como el Barcelona Clúster Nàutic quiere promocionar a nivel internacional para atraer actores relevantes del sector como patrones, capitanes, usuarios, visitantes, turistas, etc. Se contempla la participación en ferias y congresos, salones, fóruns internacionales y otras actividades en el ámbito marítimo y náutico como, por ejemplo, el Mónaco Yacht Show, el Salón Náutico Internacional de Barcelona, la prestigiosa cita internacional del turismo World Travel Market en Londres o el Fort Lauderdale International Boat Show en Florida, entre otros.

La Investigación, Desarrollo e Innovación (I+D+I) es otro de los pilares prioritarios del Barcelona Clúster Nàutic y se basa en la formación y fomento de la transferencia tecnológica y la innovación entre centros de investigación, universidades y empresas para definir proyectos de I+D+i y promover la competitividad y productividad de un sector que exige contar con profesionales calificados que puedan dar respuesta desde el territorio y estar preparados para salir al exterior y cubrir las necesidades ocupacionales del ámbito marítimo y náutico en cualquier rincón del mundo.

En Oportunidades de Negocio, el Barcelona Clúster Nàutic fomenta el análisis de las principales tendencias del sector para detectar las necesidades constantes, obstáculos y condicionantes y facilitar así la adaptación del tejido económico y empresarial para el impulso de actividades emergentes, por la oportunidad que representan los 2,6 millones de cruceristas que pasan por este puerto. Se considera continuar con la organización de eventos como la Barcelona World Race, la única regata a vela alrededor del mundo con dos tripulantes por embarcación.

Para simplificar el entorno legal, el Barcelona Clúster Náutico apuesta por simplificar la legislación y favorecer el desarrollo de negocios, proponiendo mejoras de funcionamiento para agilizar, flexibilizar los trámites y homogeneizar permisos, la normativa de seguridad de embarcaciones, las funciones de los prácticos o la regulación de los "charters", entre otros. Esta línea de actuación, por su complejidad y dimensión, se desarrolla con otras entidades y organizaciones, tanto de ámbito catalán como estatal, como son la Asociación Española de Empresas Náuticas (ANEN), la Cámara de Comercio de Barcelona y la Asociación Española de Grandes Yates (AEGY).

Con esta iniciativa se busca hacer presente el espíritu pionero de Barcelona y sus habitantes con el mar. Esto reflejado en antiguas entidades barcelonesas como la Cofradía de Pescadores, el Real Club Náutico de Barcelona, el Real Club Marítimo de Barcelona (RCMB), el Club Natació Barcelona y el Club Natació Atlètic Barceloneta.

Se unen a estas tradicionales instituciones las más de 1.175 empresas dedicadas a la actividad de astillero, charters, servicios y equipamiento náutico o deportes acuáticos. A esta extensa red de privados, se suma el Salón Náutico Internacional de Barcelona, cuya organización es miembro del Barcelona Clúster Nàutic.

El modelo de clúster, con colaboración público-privada, permite que la autoridad integre al Barcelona Clúster Nàutic en las políticas públicas como un programa transversal de beneficio para toda la ciudad y en concordancia con las políticas regionales.

## DE LA GESTIÓN Y MARKETING DE UN DESARROLLO NÁUTICO PRIVADO. LAGO RAPEL CHILE Y EL MODELO MARINA PINTUÉ UC

A nivel nacional, entre los modelos de gestión de turismo náutico, se ha querido destacar un caso de desarrollo náutico privado en el Lago Rapel, el modelo Marina Pintué de la Universidad Católica de Chile. Este embalse artificial, ubicado en la Región de O'Higgins, alimenta el río Rapel. El embalse del Lago Rapel fue creado el año 1969 para alimentar la Central Hidroeléctrica Rapel, con una potencia de

350.000 kW y una capacidad de 695 millones de m<sup>3</sup> de agua.

A través de los años el Lago Rapel, cercano a Santiago, se fue transformando en un lugar turístico, con segundas residencias o casas de veraneo, gran cantidad de balnearios y la práctica de deportes náuticos como kayak, windsurf, esquí acuático, entre otros; así como, la navegación en yates y catamaranes.

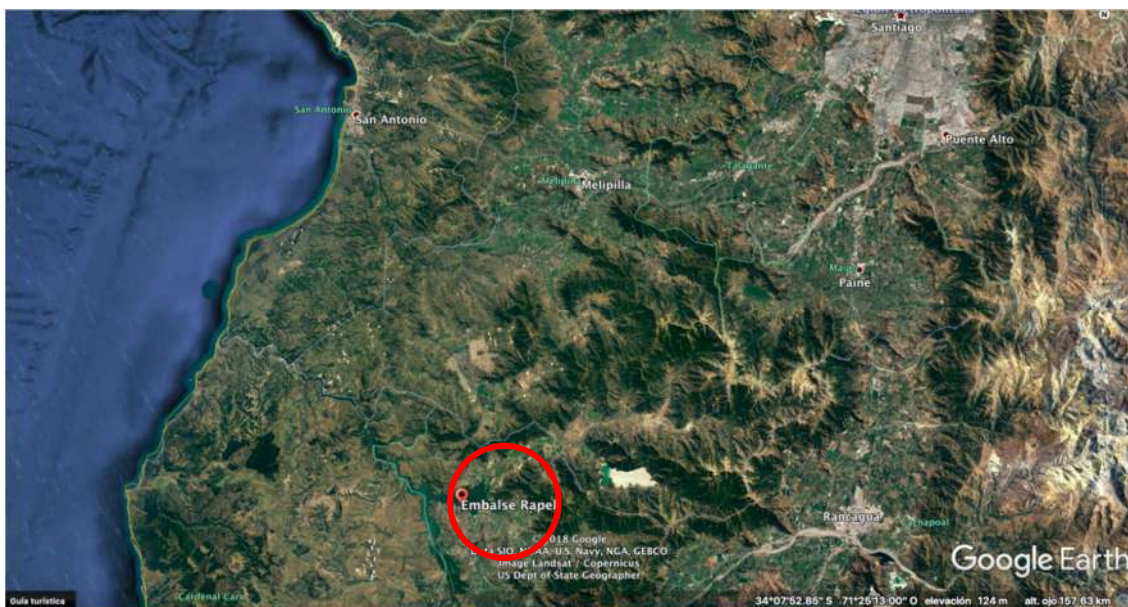


ILUSTRACIÓN 51 UBICACIÓN LAGO O EMBALSE RAPEL, EN LA REGIÓN DE O'HIGGINS 34°08'00\"S 71°30'00\"O

Fuente: Google Maps

Sin embargo, el uso intensivo del lago, la escasa coordinación de las 3 comunas donde se encuentra el Lago Rapel (Las Cabras, Litueche y La Estrella), el descontrol de las cotas del lago por parte de Endesa, la permisividad del Estado chileno para autorizar actividades contrapuestas con el medio ambiente y la gran contaminación; llevaron a que este colapse ambientalmente. Desde el año 2009 comenzaron las denuncias por malos olores y aguas contaminadas en las orillas del lago.

Se comprobó que el mayor causante de la contaminación del lago fueron las descargas de desechos orgánicos de cerdos provenientes de la planta de Agrosuper. Esto, sumado a la apertura de compuertas del embalse en cualquier época del año, sin considerar el turismo de verano, hizo que la emergencia ambiental contribuyera con las cancelaciones de reservas, arriendos de casas y la venta de segundas residencias con la consiguiente baja de empleo en la zona; que no tiene muchas otras

actividades productivas en medio del secano costero de la Región de O'Higgins.

### De la crisis a la recuperación del Lago Rapel

Producto de la emergencia ambiental del Lago Rapel, se comenzaron a controlar las emisiones de residuos líquidos, la empresa Agrosuper invirtió en mejor tecnología para minimizar la contaminación y a partir del año 2011 el Sistema Interconectado Central comenzó a regular la cota del lago para mantenerla a tope en el verano y bajarla fuera de alta temporada turística, para que Endesa produzca energía eléctrica.

También se formó la CODEPRA (Corporación de Desarrollo y Protección del Lago Rapel), una entidad privada que agrupa a los vecinos del lago, encargada de desarrollar actividades turísticas sustentables y control sobre las fuentes contaminantes, con la búsqueda de soluciones de corto, mediano y largo plazo.

Por gestiones de la CODEPRA, el Lago Rapel y sus alrededores (abarcando zonas de las comunas de Las Cabras, Litueche y La Estrella), fueron declarados ZOIT (Zona de Interés Turístico) mediante el Decreto del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo N° 126, de fecha 07 de marzo de 2014 y publicado en el diario Oficial de fecha 13 de marzo de 2014.

La Zona de Interés Turístico significa, que en el territorio que ella abarca, se priorizarán todas las actividades y emprendimientos turísticos frente a cualquier otro proyecto y se deberán desestimar por parte de las autoridades de gobierno, todos los proyectos que atenten contra las mismas, como por ejemplo las que contaminen el medioambiente.

El Plan de Acción de la ZOIT (Zona de Interés Turístico) del Lago Rapel, determina como uno de sus principales riesgos la baja en la cota del lago, ya sea por sequía o por uso en generación

eléctrica por parte de Endesa. Esto se define como un riesgo latente y permanente al que se expone la actividad turística año a año.

Otro de los temas importantes para el desarrollo de la actividad turística en un lago como el Rapel es su comportamiento sedimentológico, fenómeno asociado a la turbidez de agua, al embancamiento y a la presencia de sustancias minerales y orgánicas que favorecen la proliferación de algas, fenómeno que también se asocia entre otras causas, a la disminución de cota del lago.

### Principios y criterios para formular el Plan de Acción para el destino Rapel

Contar con un Plan de Acción para la zona de Rapel equivale a definir una verdadera "Hoja de Ruta" para el trabajo conjunto de los actores locales y regionales. Para tal efecto, será necesario tener en cuenta algunos principios o criterios básicos, como los siguientes:

- Sostenibilidad ambiental (Sustentabilidad)
- Coherencia
- Participación y coordinación institucional
- Visión integral
- Priorización de acciones
- Diferenciación
- Racionalidad financiera
- Control y evaluación

### Visión para el Lago Rapel en el Plan de Acción de la ZOIT

"Rapel es un destino reconocido en la macro región central del país por ser acogedor y especial para el descanso y disfrutar de la tranquilidad. Funciona como un centro de acogida y distribución de visitantes de todas las edades que desean experimentar diversas actividades no solo en el lago, sino también en la costa del Pacífico, en sus áreas naturales y en el entorno rural, cultural y patrimonial. Su localización cercana a Santiago se complementa

con la instalación de infraestructura de accesos bien desarrollada que permite el disfrute del destino a través de escapadas cortas a lo largo de todo el año.

Para ello, se ha desarrollado una amplia gama de nuevos productos y profesionaliza sus servicios estableciendo estándares de calidad compartidos para los distintos actores del sector. A través de la diversificación y mejora de su oferta de productos turísticos y de un manejo cuidadoso del medio ambiente, logra basar su operación en los principios de la sustentabilidad, desestacionalizar su demanda y constituirse en una fuente de ingresos estable para sus habitantes.

#### Objetivos Estratégicos para el Plan de Acción del destino Rapel

1. Impulsar la gestión y ordenamiento territorial para contribuir a la sustentabilidad turística del destino en el largo plazo.
2. Mejorar la calidad de servicio y gestión de las empresas turísticas fomentando una actitud de excelencia.
3. Fortalecer la oferta turística disonando y creando nuevos productos y servicios que incentiven un incremento del gasto y permanencia en el destino.
4. Lograr reconocimiento de marca del destino a través de atributos concretos:

sustentabilidad, diversidad de actividades para disfrutar, destino familiar y seguro, destino cercano y accesible todo el año que se reflejen no solo en el ámbito comunicacional y promocional, sino también en la estética del paisaje y arquitectura del destino.

5. Reducir la estacionalidad de la actividad turística.
6. Estimular una conciencia de “destino acogedor, responsable con el medio ambiente y seguro de visitar”, mediante el compromiso de sus habitantes y, en particular, de sus autoridades locales.

#### Brechas que afectan el desarrollo turístico del destino Lago Rapel:

- Gestión Público Privada.
- Ordenamiento Territorial.
- Calidad de los servicios turísticos.
- Sensibilización y conciencia turística.
- Capacitación de los recursos humanos.
- Desarrollo de productos turísticos.
- Infraestructura, equipamiento e instalaciones turísticas.
- Gestión ambiental.
- Fomento productivo.
- Marketing Turístico.



### Desarrollo náutico privado: Marina Pintué UC, en el Lago Rapel

Marina Pintué UC se encuentra emplazado en el Lago Rapel, sector de Punta Verde, comuna de Las Cabras, Región de O'Higgins, a minutos de la localidad de El Manzano, El Estero y Las Balsas. Marina Pintué UC surge de la fusión entre el CDUC (Club Deportivo de la Universidad Católica de Chile) y Pintué, empresa de vasta experiencia náutica y hotelera que opera la concesión de la Marina Pintué UC.

Pintué es una empresa familiar, que inició en 1982 el desarrollo de un complejo turístico en entorno natural rico en vegetación y a la orilla de la Laguna de Aculeo, desarrollando principalmente el camping y la náutica. Posteriormente se han dedicado a construir marinas, desde el diseño y fabricación de muelles, levante de embarcaciones y balsas. La construcción de los productos es 100% nacional y el diseño es exclusivo.



ILUSTRACIÓN 52 UBICACIÓN DE LA MARINA PINTUÉ UC EN EL LAGO RAPEL

Fuente: Google Maps



ILUSTRACIÓN 53 PORTADA DE LA WEB DE MARINA PINTUÉ UC EN EL LAGO RAPEL

Fuente: <https://www.marinapintueuc.cl>

La oferta de Marina Pintué UC entrega servicios de náutica, hotelería, gastronomía y actividades para turistas.

Este espectacular recinto con vista al Lago Rapel dispone de luz eléctrica en todas las cabañas y departamentos, agua potable, ducha caliente para los diferentes turistas que se encuentran en el recinto, piscinas con salvavidas y servicio de primeros auxilios, muelles con acceso al lago y marina flotante para 34 embarcaciones, cancha de tenis, amplias zonas de picnic, guarderías de embarcaciones en boxes privados, techados abiertos, patio y boya, servicio de tractor y pluma para embarcaciones mayores, salones de eventos con vista al Lago Rapel. Cuentan con 4 cabañas y 6 departamentos equipados para 6 personas cada uno de ellos, en donde las cabañas son muy amplias con dos habitaciones, una matrimonial y la otra con dos camarotes, 1 baño, cocina tipo americana, living-comedor y una terraza. Los departamentos tienen dos pisos y 3 habitaciones, una matrimonial y dos con dos camas individuales, cocina tipo americana, living-comedor y un baño.

Como conclusión, podemos afirmar que un desarrollo de marina privada como Marina Pintué UC, depende para su proyección futura de la gestión coordinada de los vecinos del Lago Rapel y de la implementación de los planes de turismo sustentable como el contenido en la ZOIT del Lago Rapel. Por lo anterior, debemos considerar en el caso del Puerto Las Rosas de Futrono, observar como modelo una estructura similar a CODEPRA<sup>36</sup>, con presencia de actores públicos.

---

<sup>36</sup> Fuente de consulta para revisar temas tratados por CODEPRA, aquí <https://www.codepra.cl/noticias>

#### 4.1.4 Según gestión; corporaciones, cámaras o asociaciones

##### MODELO DE SOCIEDADES ANÓNIMAS. BILBAO ESPAÑA Y LA TRANSFORMACIÓN DEL BORDE DE AGUA DEL RÍO NERVIÓN. PARA ELLO SE FORMÓ LA SOCIEDAD ANÓNIMA, BILBAO RÍA 2000

Para el modelo de Sociedades Anónimas en el desarrollo del sector náutico, destacamos a la ciudad española de Bilbao, con una intervención mayor en los márgenes del estuario del río Nervión. Esta ciudad fue fundada el año 1300 en

el límite navegable del río, con dedicación al comercio marítimo. Desde el siglo XIX se desarrolla la industria minera, siderúrgica y de construcción naval, convirtiendo a Bilbao en una gran urbe industrial y portuaria.



ILUSTRACIÓN 54 UBICACIÓN DE BILBAO EN ESPAÑA 43°15'45" N / 2°55'31" O

Fuente: Google Maps

Durante los años 80 del siglo XX, una gran crisis industrial generó el cierre y modernización de muchas industrias; lo que trajo consigo la posibilidad de recuperar espacios para recuperar esos espacios urbanos industriales, que ocupaba la actividad portuaria de la ciudad y transformarlos en paseos, parques, galerías de arte, barrios nuevos y zonas para edificios de negocios con arquitectura distintiva.

La ciudad de Bilbao se ha transformado en un polo de servicios, cultura e innovación y el estuario de Río Nervión es el centro de esta

estrategia que combina la economía, el medio ambiente y el desarrollo urbanístico con la estrategia Bilbao Ría 2000, establecida en el año 1992.

La Sociedad Anónima Bilbao Ría 2000<sup>37</sup> ha hecho posible la regeneración urbanística en Bilbao. Obras destacadas son el Paseo de la Ribera, la Avenida Abandoibarra, con el Paseo de la Memoria, compuesto por esculturas de artistas

<sup>37</sup> <http://www.bilbaoria2000.org/ria2000/index.aspx>

locales e internacionales; la Pasarela Pedro Arrupe, la zona de juegos infantiles junto al Museo Guggenheim, la ampliación del parque de Doña Casilda, la reurbanización del tramo final de la alameda de Mazarredo, la Plaza de Euskadi o el Parque de la Campa de los Ingleses.

Por otra parte, Bilbao Ría 2000 vendió los terrenos para la construcción del Centro Comercial Zubiarte, el Hotel Sheraton de Bilbao, la Torre Iberdrola, la Biblioteca de la Universidad de Deusto, el Paraninfo de la Universidad del País Vasco y varios edificios de viviendas. Además, el tranvía circula por la avenida Abandoibarra.

En el barrio de Amézola se construyó una estación de ferrocarril subterráneo, lo cual permitió establecer un parque. En muchos otros sectores del área metropolitana de Bilbao se han desarrollado obras y nuevos barrios.

El financiamiento de Bilbao Ría 2000 se sustenta en la recalificación de antiguos terrenos industriales de propiedad de instituciones o empresas públicas miembros del Consejo de Administración de Bilbao Ría 2000. Al ser vendidas, por la plusvalía de los terrenos, se invierte la diferencia en las obras públicas del plan establecido.



ILUSTRACIÓN 55 BILBAO RIA  
Fuente: <https://goo.gl/images/cui6rw>

#### MODELO DE CORPORACIONES. RECUPERACIÓN DE PUERTO MADERO, BUENOS AIRES, ARGENTINA, CORPORACIÓN PUERTO MADERO

El proyecto Puerto Madero de Desarrollo Urbano nació desde el Estado argentino para promover un nuevo modelo de políticas activas entre el sector público y privado para aprovechar un abandonado puerto conectado a los ferrocarriles y dentro del casco histórico, administrativo y político de Buenos Aires. Así se

creó la Corporación Puerto Madero, que estuvo a cargo de la recuperación de este sector en Buenos Aires, Argentina.

El proyecto implicó 170ha para establecer un barrio que se ha transformado en un exclusivo centro residencial, gastronómico, turístico y de negocios de la capital de Argentina.

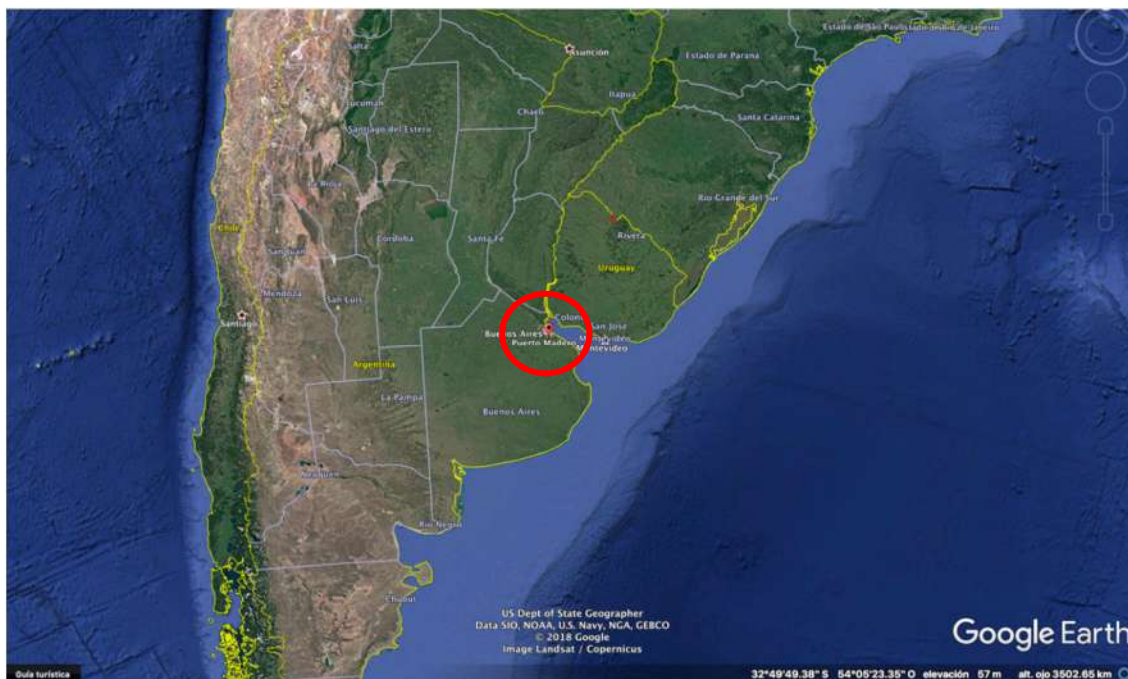


ILUSTRACIÓN 56 UBICACIÓN DE PUERTO MADERO, ARGENTINA. 34°37` 3.7898" S / 58°21` 43.4020" W

Fuente: Google Maps

### Historia de Puerto Madero

A fines del siglo XIX se decide dotar a Buenos Aires de un puerto adecuado y en 1882 el Congreso de la Nación elige el proyecto de Eduardo Madero, cuya ubicación se planteaba cerca de la Plaza de Mayo, sitio fundacional de la capital de Argentina.

Las obras se inician en 1887 en una superficie de 817.000 m<sup>2</sup>. Se construyen 4 diques en un eje paralelo a la costa. En 1897 se inauguran las obras, agregándose las bodegas de ladrillo rojo que le dan su identidad al barrio. El año 1930 se inaugura el Puerto Nuevo, en reemplazo de Puerto Madero, que queda abandonado por más de 50 años.

### Surgimiento de la Corporación Puerto Madero

En 1989 el Gobierno de Argentina decide rescatar el viejo puerto de la ciudad para integrarla al río. Se solicita colaboración al

Ayuntamiento de Barcelona y se generan proyectos para la recuperación de la zona portuaria degradada. El 15 de noviembre de ese año, se crea la Corporación Puerto Madero. En 1990 se acuerda el Plan Estratégico del Antiguo Puerto Madero y en 1991 se crea el Área de Protección Patrimonial Antiguo Puerto Madero. En 1992 comienza la puesta en valor del sector oeste, donde se ubican los docks de ladrillo rojo, estilo inglés.

En 1993 se inicia la reconversión y en 1994 se realizan las obras para el ingreso y amarre permanente de los buques de la Armada de la República Argentina que funcionan como museos, la Fragata Sarmiento y la Corbeta Uruguay. También, se instala la Facultad de Ciencias Sociales y Económicas y de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Católica Argentina.

El año 1996 comienzan las obras en el sector este y el año 1997 se prolongan calles y avenidas, junto a nuevas redes de infraestructura y se construye el primer edificio

en altura de Puerto Madero y el Yatch Club Puerto Madero. El 2001 se inaugura el Puento de la Mujer.



ILUSTRACIÓN 57 INAUGURACIÓN DEL PUERTO DE BUENOS AIRES EN EL SIGLO XIX

Fuente: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/57/Inauguraci3n\\_del\\_Puerto\\_de\\_Buenos\\_Aires\\_%28Cortazzo%2C\\_1889%29.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/57/Inauguraci3n_del_Puerto_de_Buenos_Aires_%28Cortazzo%2C_1889%29.jpg)



ILUSTRACIÓN 58 PUERTO MADERO EN BUENOS AIRES, ARGENTINA

Fuente: [https://www.fontenaytours.com/images/tours/2/city-tour-express\\_0.jpg](https://www.fontenaytours.com/images/tours/2/city-tour-express_0.jpg)

El 2003 se inaugura el Parque Micaela Bastidas en el sector este del Dique 2 en una superficie de 72.000 m<sup>2</sup>.

El año 2007 se inaugura el parque Mujeres Argentinas y el 2008 el Parque María Eva Duarte de Perón en 4ha de superficie.



ILUSTRACIÓN 59 NÚMEROS DEL PROYECTO PUERTO MADERO EN BUENOS AIRES

Fuente: <http://www.puertomadero.com/#/>

La Corporación Puerto Madero tiene 3 funciones principales:

- Planificación de consultorías en la elaboración de planes, programas y proyectos urbanísticos, de renovación y desarrollo. Asesoran a inversionistas y gobiernos en los procesos de análisis y diagnóstico, y en la formulación de propuestas y su implementación.
- Desarrollo de programas y proyectos destinados al planeamiento urbano y a la

ejecución de obras, optimizando los recursos públicos. Brindan herramientas para fortalecer la capacidad de gestión en la implementación de políticas públicas locales y en la articulación e integración de objetivos con los sectores privados.

- Gestionan sinergias de colaboración entre el sector público y el privado, en el marco de acciones concretas; a través de mecanismos para transformar y rehabilitar espacios urbanos a través de propuestas integradoras.

#### MODELO DE FUNDACIONES. PARA LA CREACIÓN DE UN PLAN MAESTRO DE BORDE DE AGUA EN GUAYAQUIL, ECUADOR. SE CREÓ UNA FUNDACIÓN, LA FUNDACIÓN MALECÓN 2000

Bajo el modelo de fundaciones para la puesta en valor de bordes costeros en ríos, destacamos Malecón 2000, ubicado en la ciudad de Guayaquil, junto al río Guayas.

Malecón 2000 es un proyecto de reconversión urbana del Malecón Simón Bolívar, en 2,5 km de extensión, que cuenta con monumentos sobre la historia de Guayaquil, el principal puerto de Ecuador, como el Hemiciclo de la Rotonda (creado para conmemorar la "Entrevista de

Guayaquil", en 1822, entre los libertadores Simón Bolívar y José de San Martín para decidir el futuro de la Provincia Libre de Guayaquil, posteriormente parte del actual Ecuador.

En el Malecón 2000 existen museos, jardines, fuentes, un centro comercial, muelles,

restaurantes, bares, patios de comida, el primer cine IMAX de Sudamérica. Esta iniciativa es considerada un modelo de desarrollo a nivel mundial y ha sido declarado 'espacio público saludable' por la Organización Panamericana de la Salud/Organización Mundial de la Salud (OPS/OMS).



ILUSTRACIÓN 60 GUAYAQUIL, ECUADOR 2°11'00"S / 79°53'00" O

Fuente: Google Maps





ILUSTRACIÓN 61 MALECÓN 2000 EN GUAYAQUIL, ECUADOR

Fuente: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/69/Guayaquil\\_Malecon2000.JPG](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/69/Guayaquil_Malecon2000.JPG)

La Fundación Malecón 2000 fue creada en enero de 1997 con el objetivo de proyectar, ejecutar y administrar el proyecto Malecón 2000. Es una entidad de derecho privado, conformada por las instituciones públicas y privadas más representativas de la ciudad de Guayaquil en Ecuador y es presidida por el alcalde de la ciudad. Desde su creación hasta el año 2000, sería presidida por el entonces Alcalde Ing. León Febres-Cordero; desde ese año al presente, la encabeza el señor Alcalde, Ab. Jaime Nebot Saadi.

La Fundación Malecón 2000 de Guayaquil se encargó de la regeneración urbana del casco histórico de la ciudad, con liderazgos públicos y privados que han permitido hasta ahora tener 95 millones de visitas, Es un referente que enorgullece a todos los ecuatorianos. Actualmente, el Malecón 2000 es el lugar más

visitado de Guayaquil, con un promedio de 1,6 millones de personas al mes, llegando a los 3,4 millones en época de fiestas populares o feriados.

El financiamiento de Malecón 2000 en Guayaquil es posible gracias a la “Ley de Deducción del Impuesto a la Renta a las Personas Naturales o Jurídicas que hagan Donaciones o Subvenciones a la Fundación Malecón 2000”. Esta ley estipulaba que cualquier persona o empresa puede donar hasta el 25% de su impuesto a la renta a la Fundación Malecón 2000. El “Monumento a los Donantes” que hoy en día se encuentra cerca del área de los Jardines, se erigió como agradecimiento y reconocimiento a las miles de empresas y personas que contribuyeron con su granito de arena a que esta gran obra se cristalice.



ILUSTRACIÓN 62 MONUMENTO A LOS DONANTES, EN MALECÓN 2000, GUAYAQUIL, ECUADOR

Fuente: <http://www.guayaquilesmidestino.com/sites/default/files/plazasyparques/281-monumento-a-los-donantes-jose-dimitrakis.jpg>

## 4.2 Hacia una estrategia local de posicionamiento global

Lo más importante del proceso de formulación e implementación de una estrategia local de posicionamiento global es la participación y decisiones vinculantes de la comunidad local, públicos y privados. Ellos son los que tienen el arraigo con el lugar, apuestan por su desarrollo y les importa lo que pase en Puerto Las Rosas. Su decisión consensuada, a través de un análisis social permanente, debe ser mandatoria para definir la estrategia.

En concordancia con lo anterior, para generar una eficaz estrategia local de posicionamiento nacional y global de Puerto Las Rosas en Futrono, debemos realizar, durante el transcurso de esta consultoría, una revisión turística de los activos del lugar, pues ello otorga una base simple, efectiva y probada internacionalmente para trazar la estrategia.

Debido a lo anterior, la Municipalidad de Futrono tiene un rol clave en la mesa público privada de la ZOIT (Zona de Interés Turístico) Lago Ranco-Futrono que preside Sernatur Los Ríos. Como ha indicado el alcalde Claudio Lavado: “finalizada la temporada estival se revisará el Plan de Acción de la ZOIT Lago Ranco-Futrono, para ver sus avances y hacer las modificaciones que correspondan”.<sup>38</sup>

¿Qué es una Zona de Interés Turístico (ZOIT)?

De acuerdo a la nueva Ley del Turismo (Ley 20.423 del año 2010), son Zonas de Interés Turístico “los territorios comunales, intercomunales o determinadas áreas dentro de éstos, que tengan condiciones especiales para la atracción turística y que requieran medidas de conservación y una planificación integrada para

promover las inversiones del sector privado” (Art. 13).

Adicionalmente, la Ley señala que “las Zonas de Interés Turístico tendrán carácter prioritario para la ejecución de programas y proyectos públicos de fomento al desarrollo de esta actividad, como asimismo para la asignación de recursos destinados a obras de infraestructura y equipamiento necesarios (Art. 17).

La estrategia de benchmarking sugerida, es participar activamente del Plan de Acción de la ZOIT Lago Ranco-Futrono<sup>39</sup> y comenzar a desarrollar en Puerto Las Rosas una auditoría de activos turísticos, para alinear los hallazgos de aplicación y aportar con información para la priorización de inversiones públicas en una primera etapa.

### AUDITORÍA DE ACTIVOS TURÍSTICOS

Este análisis preliminar debe catastrar y describir con detalle:

- ¿Cuáles son las atracciones?
- ¿Cuáles atracciones son naturales, cuáles sin costo, cuáles pagadas?
- ¿Cuáles son las facilidades e infraestructura actual y su estado?
- ¿Qué servicios turísticos, de comercio y soporte (bancos, farmacias, ferreterías, hospitales, transportes) hay en el lugar para visitantes.
- ¿Cuáles son los tours guiados, autoguiados?
- ¿Cuál es el mercado al cual quieren apuntar los actores privados del turismo y la náutica? Hacemos énfasis en los privados, pues son ellos los que conocen lo que

<sup>38</sup> Fuente: <https://www.sernatur.cl/zoit-lago-ranco-futrono-conocen-nuevo-reglamento-y-comienzan-proceso-de-evaluacion/>

<sup>39</sup> [http://www.subturismo.gob.cl/wp-content/uploads/2014/03/900-131001\\_-\\_Plan\\_de\\_Accion\\_Lago\\_Ranco-Futrono.pdf](http://www.subturismo.gob.cl/wp-content/uploads/2014/03/900-131001_-_Plan_de_Accion_Lago_Ranco-Futrono.pdf)

funciona en los negocios, especialmente turísticos, su opinión debiera estar sobre la de los actores públicos.

- ¿Cuáles son los estándares de calidad buscados y los actuales en el destino?
- ¿Cuál es la capacidad instalada de atención de visitantes y turistas? Número de habitaciones, cabañas, hoteles
- ¿Cuál es la capacidad de carga ambiental sustentable?
- ¿Cuál es el modelo de gestión o gobernanza público privada del destino?

Adicionalmente, hay 2 preguntas claves que la formulación de una estrategia de posicionamiento global debe tener respondidas con antecedentes y certeza:

- ¿Cuál es la competencia del destino?
- ¿Cuánto dinero se necesita para invertir en desarrollar un plan de marketing posteriormente?

Hasta ahora no hay evidencia de que se haya emprendido un desarrollo de destino significativo en Futrono. Se percibe una baja inversión en muchos y pequeños proyectos que logran muy poco impacto, en términos de desarrollo o establecimiento del destino como una marca más importante en el concierto del turismo chileno.

Por otra parte, no existe un DMS (Destination Management System) - Sistema de gestión de destinos - con un sitio web totalmente funcional, de personalización masiva y mercados segmentados.

Al generar un plan de marketing para el turismo náutico en Puerto Las Rosas, este nuevo atractivo turístico del Lago Ranco y de la comuna de Futrono, debiera considerar involucrarse directa o indirectamente en campañas, giras o tours de prensa conectados con las principales ferias internacionales del sector como:

Miami Sea Trade Miami  
Salon Nautico De Madrid  
International Boat Show De Hamburgo  
Los Angeles Boat Show  
Sea Trade London

En cuanto a la organización de un destino turístico en Chile o Latinoamérica, se enfoca la gestión del destino como un producto o destino territorial. Lo anterior, dirigido por una Organización Gestora de Destino (OGD).

De los modelos de gestión de bordes costeros citados previamente; en ríos, lagos, masivos, de nicho, gestionados por Corporaciones, Fundaciones, Organismos estatales, Sociedad Anónimas o Clubes Deportivos; preliminarmente, podemos concluir para Puerto Las Rosas de Futrono lo siguiente:

- La inversión pública será detonante de inversión privada, con los flujos de usuarios y/o clientes segmentados de acuerdo a intereses y oferta competitiva en el Lago Ranco y otros lugares del sur de Chile.
- Aunque el Lago Ranco parece no estar amenazado por la contaminación y el crecimiento desorganizado de la oferta, debe aprenderse del caso del Lago Rapel y de la reciente contaminación de la playa de Puerto Varas en el Lago Llanquihue como escenarios no deseados, pero posible en un futuro.
- Los volúmenes de uso para el turismo náutico en Puerto Las Rosas, pueden asemejarse a lo que ocurre en Villa La Angostura o San Martín de los Andes en Argentina. Con una gobernanza público privada, dentro de la comuna de Futrono, que, a su vez, sea representativa ante la ZOIT Lago Ranco-Futrono.
- La licitación de infraestructura pública, debe priorizar a actores locales organizados en forma asociativa (junta de adelanto, junta de vecinos, corporación o cámara); quienes

deben comprometer un plan de gestión con enfoque de turismo sustentable como orientación permanente.

- El Plan de Gestión de Puerto Las Rosas en Futrono debe considerar la interpretación del patrimonio natural, y cultural de la comuna de Futrono; rescatando el origen y uso histórico de este lugar.
- Se deben generar actividades que promuevan la zona como centro de

competencias náuticas, encuentros de pesca deportiva con devolución, oferta turística de calidad y servicios náuticos asociados; así como la licitación de transporte lacustre para pasajeros y arriendo de kayaks o medios para paseos turísticos autoguiados.

A continuación, un esquema de las áreas y dimensiones que la gestión de un destino turístico debe abordar.



ILUSTRACIÓN 63 ORGANIZACIÓN GESTORA DEL DESTINO (OGD)

Fuente: Elaboración propia



## CAPÍTULO 5

# ANÁLISIS SOCIAL

*El presente capítulo se divide en dos apartados. El primero de ellos, aborda un marco conceptual para desprender, desde ahí, la propuesta de análisis para la planificación con inclusión de actores. En este sentido se trata de identificar a partir de los antecedentes del proyecto Plan Maestro Puerto Las Rosas, en adelante PMPR, la perspectiva apropiada de planificación que oriente la identificación de actores relevantes y, con ello, avanzar en la lectura de la posición y relación de estos en el adecuado desarrollo del Plan. El segundo de los puntos, aborda en particular, los componentes del proceso de participación sugerido para la elaboración del PMPR. En este caso se trata de aclarar, a partir de los objetivos de la propuesta técnica del Plan Maestro, los instrumentos de participación a utilizar y los momentos de su utilización. Particularmente se realizará una aproximación o línea base de actores de acuerdo con la matriz sugerida de análisis en la primera parte y la información disponible al momento de elaboración de este informe. Con esta línea base, se podrá identificar actores que deben ser incorporados en el programa de trabajo cursando las invitaciones para formar parte del grupo referencia y con ello entregar información como insumo para el plan.*

## 5.1 Perspectiva de planificación y análisis de actores

El documento Bases de Licitación para el “Plan Maestro de desarrollo del borde lacustre en sector Puerto Las Rosas, Comuna de Futrono” (BT), plantea que el Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) de Futrono 2012-2016 “no declara explícitamente alguna iniciativa de carácter náutico” y “se refiere de manera genérica a aspectos relacionados que pudiesen potenciarlo”, por ejemplo: áreas de conservación, turismo e infraestructura vial (BT, p1). Por ello, de las orientaciones generales del PLADECO, es que se puede desprender que la actividad turística y las inversiones que se pudiesen realizar en dicha área podrán ser potenciadas con otros elementos que están declarados en la caracterización comunal y que están vinculados por ser elementos condicionantes para dicho desarrollo. Por ejemplo, en la página 197 del PLADECO, en el lineamiento denominado, Fomento y fortalecimiento de infraestructura y servicios básicos, aparece en el objetivo O13.7, lo siguiente: “Objetivo: Recuperación de embarcaderos turísticos para la comuna de Futrono; que implica la “Concreción de proyectos de embarcadero en el marco de Convenio de Programación Mediano plazo.”

Desde una mirada más amplia la Estrategia Regional de Desarrollo, ERD, de Los Ríos 2009-2019, citada en el PLADECO, plantea para Futrono una cartera de iniciativas (aproximadamente 27), dentro de las que destaca el “Plan integral para la conectividad y puesta en valor del sistema lacustre regional”. Lo anterior da cuenta de que el tema de desarrollo náutico se ha ido instalando paulatinamente.

En otras iniciativas de intervención y planificación en el área, como la declaración de Zona de rezago Provincia del Ranco (Región de Los Ríos, comunas de La Unión, Futrono, Río

Bueno y Lago Ranco) o la declaración de la Zona de Interés Turístico (ZOIT), se pueden identificar también elementos relativos a las actividades lacustres y el potencial que esta tiene para el desarrollo del territorio. En particular, aparece nombrado de una u otra manera Puerto Las Rosas, como un lugar donde se debe mejorar la infraestructura para acercar y mejorar el acceso al lago y la conectividad del territorio.

Finalmente, de modo directo, en el estudio de la elaboración de la Estrategia Regional de Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos (en adelante ERDN) quedó planteada dentro de la línea “náutica para todos” y el subpunto: áreas preferenciales y planes maestros detonantes, el embarcadero, rampa y pistas de agua, alguno de estos recursos para Futrono en particular Puerto Las Rosas (ERDN, p. 222). En este sentido el Estudio Caracterización del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos (FIC 2013)<sup>40</sup> deja identificado el sector de Puerto Las Rosas como clave para el desarrollo de un plan maestro que con vocación turística dote a la comuna y al lago de una infraestructura de servicios orientadas a la integración de la comunidad local y extra-local en las actividades del lago. (Bases y estudio LEU).

En definitiva, pese a las características del espacio lacustre de Futrono, en cuanto a la disponibilidad de recursos naturales turísticos y de integración social, anterior a la propuesta de la ERDN no existía una visión y diagnóstico claro

---

40 “El Fondo de Innovación para la Competitividad (FIC) fue creado el año 2006 y constituye el principal instrumento para dotar de nuevos y mayores recursos los distintos esfuerzos que el Estado realiza en torno a la innovación, siguiendo los siete ejes estratégicos de la Política de Innovación definida por el Comité de Ministros para la Innovación que preside el titular de Economía.” [http://www.economia.gob.cl/subsecretarias/economia/innovacion-2/%C2%BFque-es-y-como-funciona-el-fic] consultado: 20-01-2018.



respecto a la intervención en Puerto Las Rosas, en particular, concebido dentro de una red de desarrollo territorial encadenada a actividades diversas tales como el deporte y el turismo;

cuestión que la elaboración del Plan Maestro obliga a explicitar y que incidirá en la vocación, tipo y características de los proyectos a priorizar y el compromiso de los actores.

### 5.1.1 Análisis y Generación de insumos sociopolíticos para la planificación

La tendencia política que impone el proceso de profundización de la descentralización, incide en que las políticas públicas ajustadas a los territorios hayan puesto con mayor fuerza su mirada en la necesidad de generar una planificación que respondan a las características de estos y sus necesidades, de modo integrado. En el caso de Puerto Las Rosas, que es identificado (directa o indirectamente), como área de interés para la inversión pública vinculada a diversos planes<sup>41</sup>, se corre el riesgo de caer bajo miradas sectorialistas, sino se aprovecha el potencial complementario de dichos instrumentos de planificación. En este sentido, con la ERDN que incluye los cuerpos lacustres y otros cuerpos de agua de la Región de Los Ríos, particularmente enfatizando la mirada territorial, se fortalece el plan estratégico de actividades náuticas que permite dar integración o concurrencia a los múltiples planes que se enfocan o señalan el sector de Puerto Las Rosas como foco de inversión. La creación de la Región de Los Ríos en una perspectiva más amplia, la conformación de una zona de rezago y el avance en descentralización (FIC), permiten que haya argumentos y recursos para abordar el proyecto de PMPR con un enfoque integrador.

En este sentido se requiere precisar y reforzar un enfoque de planificación que provea de principios conceptuales y metodológicos que faciliten la integralidad y convergencia de los procesos de planificación y sobre todo para la

inclusión de la diversidad de perspectivas que pueden estar presente en un territorio a través de los actores que habitan y tienen presencia en dicho sistema local.

Existen elementos relacionados que permiten acercarse a una definición del enfoque de planificación pertinente para este proyecto. Estos elementos están declarados en los diversos documentos que forman parte de la referencia para las bases técnicas de este estudio, así como de la definición de las características propias del proyecto, nos parece importante destacar lo siguiente:

- La importancia de definir intereses asociados a la actividad náutica y otros de relevancia para el PMPR, y entorno a ello identificar actores claves (stakeholders). Esto apunta a la existencia de una red de trabajo interesada en empujar proyectos articulados en torno al plan maestro.
- Futrono es una comuna lacustre, pero que está en una cuenca donde existen otros actores y comunas, esto implica una red o sistema que va más allá de lo local, es una escala más bien ajustada a la Cuenca del Lago Ranco. En los diferentes ejercicios de planificación de diversos instrumentos, se articulan la escala local-comunal, con la escala territorial de la cuenca del lago, la que tiene proyección regional, nacional e internacional.
- Se ha trabajado con principios de planificación estratégica situacional y concurrente. Esto implica que las perspectivas técnicas de los diferentes

---

41 ERD, Plan zona de rezago, ZOIT, etc.

instrumentos de planificación utilizados, ha tomado elementos de las realidades político-culturales de la zona y de los diversos instrumentos de planificación. La planificación, por tanto, contempla la interacción de los actores claves para el proyecto, en volumen y tiempo necesario, para dar pertinencia al plan maestro. Este debe ubicar sus objetivos y acciones dentro del marco de las definiciones realizadas.

- El proyecto tiene vocación y proyección económica, pero con base a un modelo de gobernanza y de inclusión de actores. Esto implica que la naturaleza económica del proyecto es su base fundamental, frente a ello la definición de actores y modelos de gestión derivará de dicha naturaleza basal.
- Pese a lo anterior, se destaca que también considera el componente de integración social a través de la actividad náutica, más específicamente de deportes náuticos, donde se espera comprometer a la comunidad, sobre todo a las asociaciones e instituciones que están directamente ligadas.

Con los anteriores elementos se perfila un modelo conceptual como base para el estudio de los actores y sus visiones. A la complejidad de la planificación como ámbito que multiplica instrumentos programáticos (ERDN, ZOIT, etc.) debemos agregar un modo de entender el territorio lacustre. Es decir, tenemos dos esferas de intervención que deben interactuar, por un lado, los instrumentos de planificación de diversas escalas y ámbitos, y por otro, la complejidad estructural del territorio, en este caso se trata de un Espacio Lacustre. ¿Cómo identificar los componentes que permiten caracterizar el área de estudio y desde ello derivar un enfoque de planificación con inclusión de actores pertinente? Para ello nos parece interesante comprender la complejidad de un territorio lacustre. El estudio “La organización del espacio lacustre, desde la

superación del planeamiento sectorial.” (Castillo, 2010), nos entrega pistas concretas al respecto. Con el propósito de superar miradas sectorialistas y avanzar en un marco conceptual que permita mirar la complejidad del territorio se proponen cuatro dimensiones presentes en el espacio de estudio, estos son:

- a) **Dimensión Ecológica:** esta es una dimensión que integra diversos procesos de análisis tales como la geomorfología (geología, meteorología, hidrogeología y los suelos), los de la vida propiamente tal (ecología vegetal, animal, limnología y biología marina). Los procesos de adaptación de las diversas formas de vida, la etnografía primitiva. Esta dimensión permite relacionar estos componentes con la calidad de vida de las sociedades humanas.
- b) **Dimensión Antropológica.** análisis del lugar que ocupa la sociedad humana en la naturaleza y la relación inversa de acuerdo con el propósito de buscar una relación saludable entre naturaleza y ser humano. Cómo se construyen las relaciones y cómo pueden progresar de acuerdo con principios de cooperación social. Cómo rescatar los rasgos patrimoniales que pueden estar presentes en el territorio.
- c) **Dimensión Económica.** ¿Cuál es valor que tiene la zona? ¿cómo la actividad económica podría respetar las características naturales de la zona lacustre? La economía debe reconocer la diversidad de usos que pueden ser complementarios entre sí pero que si no se basan en una jerarquía biofísica y de equilibrios terminan imponiendo una economía determinista.
- d) **Dimensión Gobernanza.** La idea es que los actores puedan apreciar con diversa información los distintos procesos que se superponen en un espacio determinado. Las oportunidades de un territorio deben ser

evaluadas por diversos actores para visualizar la complejidad de este y saber los efectos que tendrán las actividades de realizarse con determinadas características. Se deben obtener los mayores beneficios, pero considerando valores los factores sociales, naturales y estéticos. Para ello existen normativas y recursos disponibles que se deben identificar.

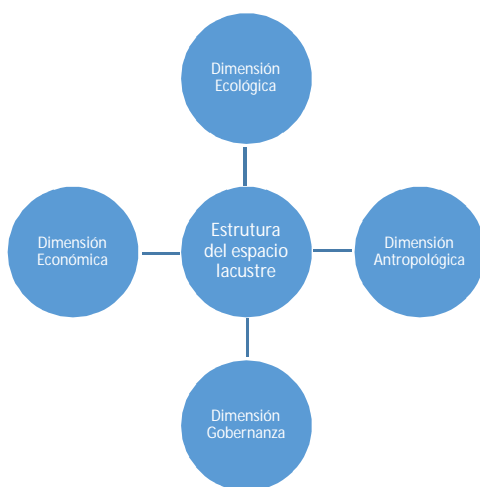


DIAGRAMA 11 ESTRUCTURA DEL ESPACIO LACUSTRE.  
Fuente: Castillo, 2010

Para ello, teniendo como horizonte los elementos que nos indica el modelo de estructuras de Castillo (2010), y con los antecedentes conocidos de los principales planes que interactúan en el lago y Puerto Las Rosas y el objetivo amplio de estos planes que es mejorar la calidad de vida de los territorios y sus habitantes, nos parece importante avanzar en un modelo operativo de planificación con inclusión de actores adecuado a este contexto, es decir, que recoja la multidimensionalidad de los antecedentes para visualizar un proceso integral de desarrollo.

Para definir conceptualmente, y sobre todo operativamente, el modelo de trabajo debemos volver al foco que subraya el carácter y propósito del PMPR para el territorio local y su

área de influencia. Si bien es cierto, el proyecto se sitúa en el marco del financiamiento para la innovación y competitividad del territorio regional (FIC), contiene en su formulación elementos relativos a las características de rezago de la zona y en este caso el componente de integración social se convierte en relevante. Por ello, en principio se aprecia la interacción entre dos sistemas de objetivos, los que vemos perfectamente integrables en una perspectiva complementaria.

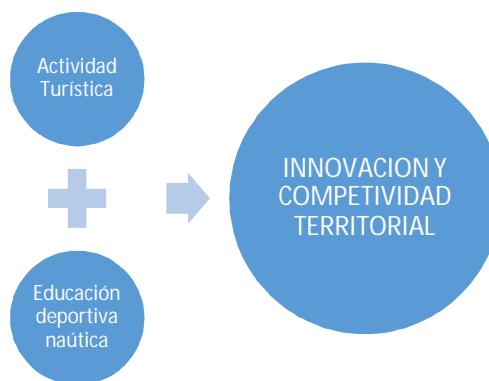


DIAGRAMA 12 SISTEMA DE OBJETIVOS  
Fuente: Elaboración propia

Ahora, teniendo claro los sistemas de objetivos y dimensiones del territorio lacustre que interactúan en el área de intervención podemos plantear que el marco de este estudio nos sitúa desde la complejidad territorial y no desde la sectorialidad. Si bien es cierto, el PMPR, aparece como un proceso de definición de un segmento acotado y espacialmente delimitado en el conjunto del territorio Cuenca del Lago Ranco, es sin duda, un elemento que se encadena a varios propósitos y que puede redundar en variados resultados positivos, por ello la complejidad en este caso tiene el potencial de ser sinérgica.

Una herramienta analítica y orientadora de la acción, que aporta al desarrollo de una

intervención con énfasis en la dimensión económica, pero con mirada integral del territorio y que se proyecta con un alcance regional, es el enfoque Regional *Research and innovation strategy for smart specialisation*, RIS3 (estrategias de investigación e innovación para la especialización inteligente). Método que anima a todos los actores presentes del ecosistema productivo (Estado, sociedad civil, privados, centros de estudio y otros) al desarrollo de un trabajo cuyo motor se basa en una visión compartida, que vincula a las empresas independiente de su tamaño, promueve la gobernanza a varios niveles, así como el capital creativo y social dentro del territorio (informe Gobernanza Política de Fomento Productivo, GORE-Biobío)

“El proceso de RIS3 debe ser interactivo y debe estar dirigido a las regiones y basado en el consenso. Si bien la mezcla precisa de organizaciones implicadas dependerá del contexto regional, es importante que todos los socios participen de lleno en el desarrollo, la aplicación y la supervisión de las estrategias de especialización inteligentes” (Comisión Europea, 2014, pág. 4)

Las estrategias de investigación e innovación para la especialización inteligente, RIS3 (Unión Europea, 2012), constituyen un marco para la planificación, que aborda el contexto territorial en el que se favorece la innovación y, por ende, el desarrollo integral de los territorios en el marco de los procesos de producción y globalización. La especialización inteligente aborda el proceso de emprendimiento para la innovación, el que es una característica fundamental para el desarrollo de áreas de especialización que son distintas y originales, es decir, la idea es generar cambios cualitativos importantes. RIS3 propone una serie de procedimientos prácticos para diseñar estrategias de investigación e innovación para la

especialización inteligente en contextos regionales y nacionales, como, por ejemplo:

1. Analizar el contexto nacional/regional y el potencial para la innovación,
2. La creación de una estructura de gobernanza sólida e incluyente,
3. La generación de una visión compartida sobre el futuro de la región/país o territorio,
4. La selección de un número limitado de prioridades para el desarrollo a una escala regional o nacional,
5. El establecimiento de un marco político y jurídico adecuado, y
6. Se vuelve importante la integración de mecanismos de seguimiento y evaluación.

Algunas interrogantes centrales de esta estrategia son:

1. ¿Se encuentra la estrategia basada en la participación apropiada de las partes interesadas? ¿Cómo lo hace para apoyar el proceso de descubrimiento empresarial para descubrir nuevas áreas posibles?
2. ¿La estrategia está basada en la evidencia? ¿Cómo se han identificado las áreas fuerza para el desarrollo de la actividad futura?
3. ¿La estrategia establece la innovación y el desarrollo basado en las prioridades de conocimiento? ¿Apoya la mejora de las actividades existentes?
4. ¿La estrategia identifica acciones apropiadas? ¿Qué tan buena es la combinación de políticas?
5. ¿Se encuentra la estrategia mirando hacia afuera, y cómo promueva el potencial de masa crítica?

6. ¿Está la estrategia produciendo sinergias entre las diferentes políticas y fuentes de financiación? ¿Cómo se alinea la política nacional con la regional para fomentar la mejora de las áreas identificadas y las áreas potenciales en el futuro?

7. ¿La estrategia establece objetivos alcanzables y mide el progreso? ¿Cómo lo hace?

Los principales planteamientos que el enfoque RIS3 propone están en la línea de; Desarrollar y aplicar estrategias para la transformación económica, a través de un enfoque territorial integrado para el diseño y ejecución de políticas públicas, donde las políticas deben adaptarse al contexto local; Responder a los retos económicos y sociales, siendo un instrumento pertinente para adoptar retos sociales, medioambientales, climáticos, demográficos, entre otros; hacer regiones más visibles para las inversiones internacionales, al proporcionar mayor potencial competitivo, posesionando a la región en mercados globales y en cadenas de valor internacional; mejorar las conexiones internas y externas de una región, elemento clave para potenciar la innovación (Comisión Europea, 2014).

En este sentido el enfoque releva la necesidad de establecer prioridades o jerarquizar intervenciones o inversiones, al mismo tiempo de alinear dichos procesos con los planos o instrumentos de planificación territorial. En este

sentido un plan o proyecto tienen mayores posibilidades de impactar en innovación y fortalecimiento de la competitividad regional cuando se instala desde esta lógica de intereses locales con consenso, redes de conocimiento y proceso de jerarquización de iniciativas innovadoras. En definitiva, basado en las ventajas competitivas de un territorio orientadas a creación y agregación de valor y diversificación e innovación.

Con los criterios conceptuales expresados, se requiere operativamente enmarcarse en dos elementos:

1. La necesidad de identificar actores, el RIS3 propone una matriz de seis categorías de actores. Estas son macro categorías, las que contienen a su vez una lista de posibles actores específicos que según la naturaleza del territorio pueden ser ajustados a dicha escala. (Unión Europea, 2012). En definitiva, lo que nos presenta la matriz de actores bajo este enfoque es seis macro categorías, al interior de las cuales se pueden ubicar una lista de diversas categorías particulares. Las categorías estructurales son: Autoridades o públicas y agencias (sector público); Sociedad Civil; actores del conocimiento; Inversores; Expertos internacionales; y Empresas. Estas categorías se sitúan en el siguiente esquema:

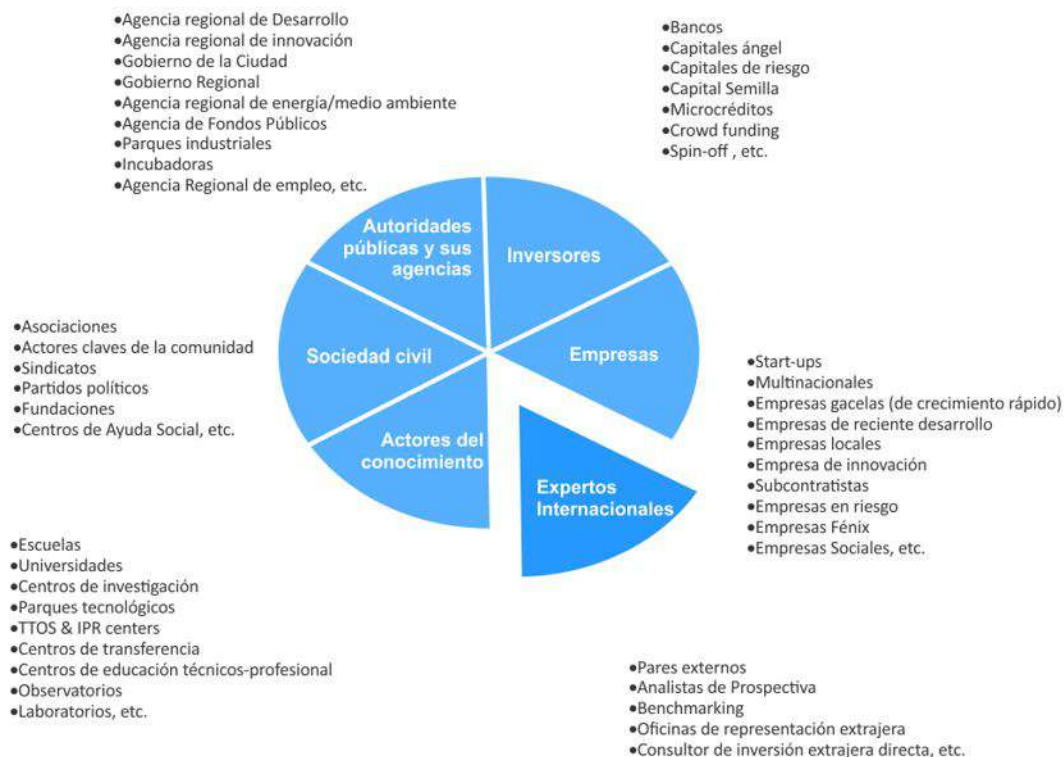


DIAGRAMA 13 ACTORES DE LA ECOLOGÍA DEL CONOCIMIENTO REGIONAL

Fuente: Unión Europea, 2012

2. La necesidad de crear procesos de jerarquización de propuestas y/u objetivos de modo de focalizar en iniciativas que tengan la potencialidad detonante de la innovación y la gobernanza en red multinivel. Esto implica por un lado un plan consensado en torno al que se genera una gobernanza territorializada. Con estas precisiones podremos abordar de modo descriptivo la pregunta ¿Qué es modelo de gestión comunitaria e integración social? Un modelo de gestión social en planificación parte del principio de la necesidad de construir el espacio desde la interacción de actores: una gobernanza. Estos como personas e instituciones, son parte de los stakeholders o red de interesados. Los modelos operativos son múltiples, pero

sobre todo para que estos puedan ser sustentables deben ser adaptados a cada territorio. En este caso, antes de decantar por un modelo específico, quedará pendiente analizar las propuestas que un trabajo de benchmarking levantará desde el estudio y con ello avanzar en determinar a qué características de modelo de gestión se adaptará mejor el que se proponga para el PMPR. En todo caso, de modo genérico hay diversos modelos operativos para llevar a cabo la gestión comunitaria e integración social, estos pasan por corporaciones sociales, asociaciones, fundaciones de integración público-privado. Estos modelos tienen diversidad de maneras de establecer la gobernanza y la relación con el entorno.

## 5.2 Metodología de participación de actores

Revisaremos los objetivos generales y particulares de PMPR en materia de participación, que plantea lo siguiente:

“Esta propuesta metodológica de participación y gestión se orienta a lograr al final de la propuesta (PMPR), contar con proyectos y programas acordes y jerarquizados a las aspiraciones y anhelos, tanto de los entes técnicos pertinentes como de los actores claves en particular y la comunidad local en general, propendiendo al arraigo local del Plan con su entorno social” (PTPMPR-LUE, 20).

Las actividades de participación ciudadana propiamente tal buscarán planificar y ejecutar un proceso de participación y sociabilización del PMPR, mediante:

1. Planificar y ejecutar instancias para la entrega de información, recepción de consultas y difusión del Plan Maestro Puerto Las Rosas, con la finalidad tanto de darlo a conocer en sus distintas etapas como de buscar su mayor validación, consenso y apoyo;
2. La incorporación activa y permanente de la opinión de la comunidad organizada, autoridades locales, regionales y servicios públicos, con el objeto de capturar de manera sistematizada la imagen de lugar, territorio y desarrollo náutico a la que aspiran quienes viven y trabajan en la comuna de Futrono, y de los actores que influyen o pudieran influir en el desarrollo del PMPR.” (PTPMPR-LUE, 20).

Esto encierra un enfoque de participación que tiene dos vías de operacionalización. Por un lado, una vía de entrega de información a actores y comunidad, y por otro, el levantamiento de información de la comunidad

organizada, autoridades locales y regionales, servicios públicos, entre otros. Esto último bajo la lógica de rescatar la capacidad de influencia que tienen los actores y su potencial incidencia en el proyecto (PTPMPR-LEU).

De acuerdo con la propuesta técnica, “para alcanzar este objetivo mayor el Plan de Participación Ciudadana, cumplirá los siguientes objetivos específicos:

- Focalizar y categorizar a los grupos de interés para determinar los actores relevantes que serán convocados al proceso de participación ciudadana para el diseño del PMPR.
- Preparar y conducir un proceso de información permanente que permita a la comunidad y autoridades conocer los avances y resultados de la propuesta de Plan Maestro.
- Recopilar las observaciones ciudadanas en relación a los contenidos programáticos, imagen objetivo del PMPR, contemplando para ello, talleres de participación y difusión.
- Ponderar y evaluar técnicamente las observaciones ciudadanas y determinar el mecanismo de integración de dichas opiniones.
- Incorporar el conocimiento de la comunidad en la identificación y análisis de las oportunidades, conflictos y condicionantes urbano-territoriales que puedan existir frente al desarrollo del Plan Maestro Puerto Las Rosas.
- Estimular proceso de coordinación de la sociedad civil local y la institucionalidad pública, motivando el establecimiento de acuerdos y compromisos estratégicos para el desarrollo del PMPR.

- Validar el PMPR, alcanzando consensos necesarios para así minimizar posibles rechazos de la propuesta.
- Garantizar la participación oportuna de la comunidad, a través de una coordinación activa e información permanente con sus representantes, con el fin de que estos puedan contribuir al diseño de la propuesta.” (PTPMPR-LEU).

Dentro del proceso de elaboración del Plan Maestro de desarrollo del borde lacustre en sector Puerto Las Rosas, comuna de Futrono, existen metodologías llamadas generales que se conceptualizan de este modo para identificar su carácter transversal durante dicho proceso. Una de ellas es la denominada metodología de Participación y Gestión Ciudadana (PTPMPR-LEU)<sup>42</sup>. El objetivo en este documento es realizar el ajuste metodológico especificando su alcance teórico y operacional.

La transversalidad de la metodología se explica en que, durante la elaboración del plan se realizarán actividades de levantamiento de información con actores claves, cuya función es generar insumos a la elaboración de los lineamientos del Plan Maestro, en cuanto a mejorar la pertinencia de las iniciativas que esto conlleva, para este ejercicio la función de validar y jerarquizar. En este caso se trata de actores claves, pero en calidad de expertos en procesos de inversión relacionados al plan en el borde lacustre de Puerto Las Rosas. La consecuencia de esta característica es que, como expertos, el grupo de actores se reduce. Interesan aquellos que tienen competencias y conocimientos relativos a la actividad náutica con proyección turística y educacional, esto amplía la mirada a las actividades económicas y las de desarrollo social.

Por otro lado, la consulta a actores tiene como objetivo el generar un Plan de gestión comunitaria e integración social del proyecto. Esto último es un producto en sí mismo integrado al producto final Plan Maestro y conlleva una perspectiva de gobernanza territorial y alineamiento de iniciativas en el sistema de gobernanza.

En resumen, se levantará información para aportar al objetivo de diseñar un Plan Maestro para Puerto Las Rosas que entre otros elementos conlleva el ser socialmente inclusivo y ambientalmente sostenible. Pero que además se articule con los intereses de la comunidad de Futrono, territorio protagonista de este foco de planificación.

---

42 PTPMPR-LEU: Propuesta Técnica Plan Maestro Puerto Las Rosas, LEU. (Laboratorio Estudios Urbanos)





DIAGRAMA 14 DESARROLLO DE LA PYGC DEL PMPR  
Fuente: Unión Europea, 2012

### 5.2.1 Aproximación a la definición y reconocimiento de actores

Con estas orientaciones se hace necesario acercarse a la definición del sistema de actores claves pertinentes a la participación en el proceso de elaboración del PMPR y específicamente en el diseño de un sistema de gobernanza que se materialice en un plan de gestión comunitaria e integración social. ¿Cómo definimos el sistema de actores claves para el proyecto PMPR?

Lo primero que realizaremos es el estudio de los antecedentes disponibles y pertinentes, para acercarnos en una combinación de los procesos realizados con el marco conceptual del RIS3 a una línea base preliminar de actores relevantes. Para ello contamos con dos fuentes de información que utilizaremos para contrastar lo definido y lo deseable. Lo primero sobre la base de los antecedentes disponibles y lo segundo sobre una proyección de lo que debería incluirse para ajustar la información a las características del PMPR.

Sobre la relación entre actores y escala nos basaremos en la propuesta técnica y definiremos dos grandes segmentos de actores: el nivel cuenca Lago Ranco y el nivel de actores comunal-local. En nivel cuenca, consideraremos aquellos actores que provienen del nivel

regional o nacional de cualquiera de los tipos de actores potencialmente presentes. La escala cuenca Lago Ranco, puede ser vista como una interacción de actores que provienen de diversos niveles de la administración. Ahí hay públicos y privados que tienen injerencia en niveles de políticas territoriales de mayor alcance. En el nivel local-comunal ubicaremos los actores de la comuna de Futrono y aquellos que particularmente se relacionan con el sector Puerto Las Rosas. Como veremos más adelante el grupo de actores visualizado como pertinente se cubren las escalas cuenca y local-comunal.



DIAGRAMA 15 ESCALA BASE PARA IDENTIFICAR ACTORES  
Fuente: Propuesta técnica PMPR

## 5.2.2 Lo definido: Actores e Instituciones

El estudio para la ERDN (GORE de Los Ríos - LEU 2015) nos ofrece una perspectiva interesante y concreta para acercarnos al mapeo de actores en torno al proyecto PMPR. Este trabajo buscaba determinar un sistema de actores y focalizar acciones en grupos que parecen con mayor pertinencia y prioridad para el desarrollo de un plan estratégico náutico. En este estudio se convocó a actores de diferentes localidades e instituciones de la Región de Los Ríos y se concretó en varios talleres que se realizaron en Valdivia, Panguipulli y Futrono. Los resultados de estos talleres se encuentran en el informe 2

de Estrategia del estudio LEU mencionado. Nos concentraremos en los resultados del taller de Futrono (ERDN Los Ríos, p. 64). Pese a que en el trabajo no solo participaron actores de la comuna de Futrono, el diagrama de Venn construido en dicho taller, permite identificar actores relevantes y su nivel de ubicación en el territorio de la Cuenca del Lago Ranco y que sería importante confirmar y validar para el ejercicio del PMPR. A continuación, el diagrama construido en el taller de Futrono de la ERDN de Los Ríos:

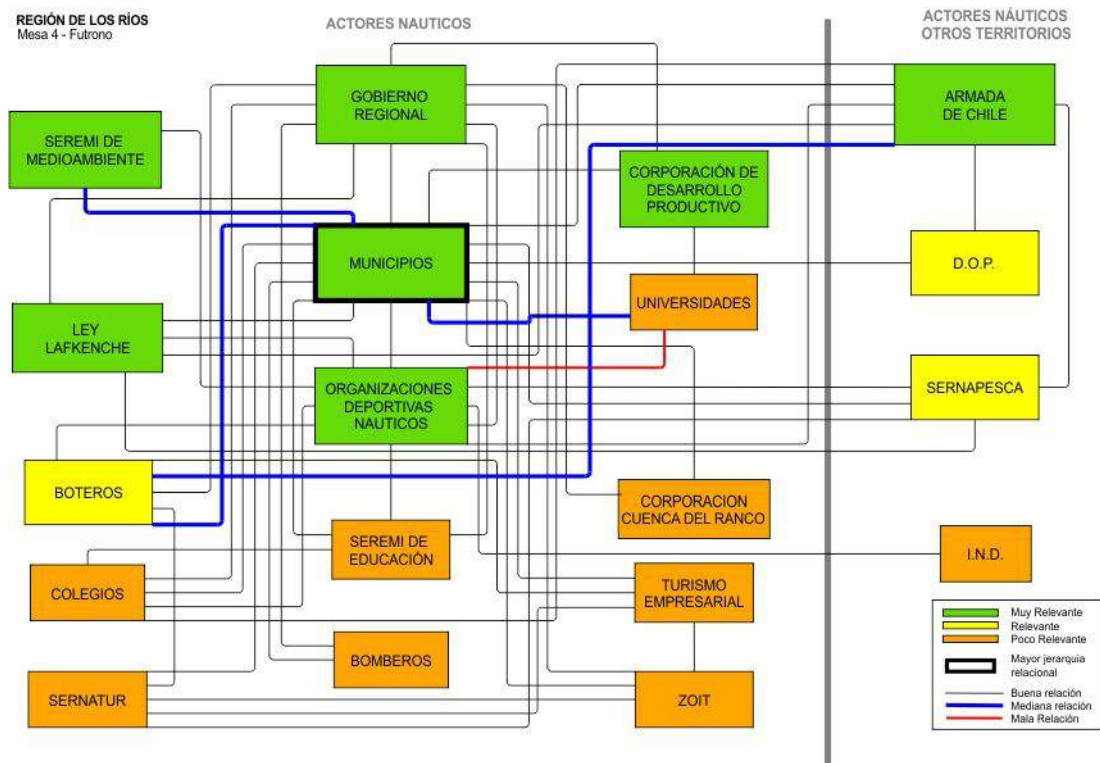


DIAGRAMA 16 DIAGRAMA DE VENN TALLER FUTRONO  
 Fuente: Informe 2 ERDN

El diagrama fue construido por 10 actores que representaron diferentes categorías estructurales.

ACTOR PARTICIPANTE	CATEGORÍA RIS3
Asociación futbol rural	Sociedad civil
Cedenap	Sociedad civil
Presidente Club caza y pesca de Futrono	Sociedad civil
Municipalidad de Futrono encargado de deportes	Sector público
Municipalidad Futrono	Sector público
Municipalidad Lago Ranco Dirección de Planificación	Sector público
Municipalidad Lago Ranco	Sector público
Gobierno Regional encargado deportes	Sector público
Capitanía de Puerto Lago Ranco	Sector público
Turismo Río Cantera	Empresa

TABLA 17 ACTORES PARTICIPANTES TALLER DE FUTRONO

Fuente: Informe 2 ERDN

Los actores participantes del taller mencionaron en el diagrama de VENN 18 tipos de actores asociados a una mayor o menor relevancia. Si hacemos la asociación a la matriz RIS3 nos daremos cuenta de que de los 18 actores hay una predominancia del sector público, también hay que señalar que hay una mención que se elimina de esta lista, esto es lo relativa a Ley Lafkenche, por tratarse de una normativa. El cuadro queda así:

ACTOR	ACTOR RIS3
Municipio	Sector público
Gobierno Regional	Sector público
Armada de Chile	Sector público
Sernatur	Sector público
ZOIT	Sector público
IND	Sector público
Colegios	Sector público
Seremi de Educación	Sector público
Sernapesca	Sector público
DOP	Sector público
Seremi de Medio Ambiente	Sector público
Organizaciones náuticas	Sociedad civil
Consejo Privado Cuenca del Lago Ranco	Sociedad civil
Bomberos	Sociedad civil
Corporación de Desarrollo Productivo	Sociedad civil
Turismo empresarial	Empresa
Boteros	Empresa
Universidades	Actor del conocimiento

TABLA 18 ACTORES PARTICIPANTES TALLER DE FUTRONO

Fuente: Informe 2 ERDN

Por otro lado, en este estudio fueron convocados inicialmente 31 actores, pero finalmente llegaron 10, que son los que construyeron el diagrama de Venn expuesto. Lo interesante es que podremos comparar la información de estos actores, con la convocatoria que habían diseñado los encargados del estudio (lo que se hizo en consulta con la contraparte), esta última lista se presenta en el siguiente cuadro. En éste lo importante es la lista concebida originalmente y su estructura relacionada con el modelo RIS3.

ACTOR	RIS3	ESCALA
Pesca recreativa	Sociedad civil	local
Pesca recreativa	Empresa	local
Pesca recreativa	Empresa	local
Paseos náuticos	Empresa	cuenca
Paseos náuticos	Empresa	local
Operador turístico - Hotel	Empresa	cuenca
Operador turístico - pesca recreativa	Empresa	cuenca
Operador turístico - pesca recreativa	Empresa	cuenca
Náutica y venta de partes	Empresa	local
Náutica y venta de partes	Empresa	local
Operador Transporte en Trumao	Empresa	cuenca
Gobierno Regional	Sector público	local
Municipalidad de Futrono	Sector público	local
Municipalidad de Futrono	Sector público	local
Municipalidad de Lago Ranco	Sector público	cuenca
Consejero regional	Sector público	cuenca
Consejero regional	Sector público	cuenca
Consejero regional	Sector público	cuenca
Consejero regional	Sector público	cuenca
Consejero regional	Sector público	cuenca
Gobernación Provincia del Ranco	Sector público	cuenca
Alcalde Municipalidad Futrono	Sector público	local
Alcalde Municipalidad La Unión	Sector público	cuenca
Alcalde Municipalidad Lago Ranco	Sector público	cuenca
Alcalde Municipalidad Río Bueno	Sector público	cuenca
Municipalidad de Futrono	Sector público	local
Municipalidad de Río Bueno	Sector público	cuenca
Municipalidad de Lago Ranco	Sector público	local

Capitanía de Puerto Las Rosas Lago Ranco	Sector público	cuenca
Secretario Regional CORE	Sector público	cuenca
Secretaría	sector público	cuenca

TABLA 19 LISTA ORIGINAL DE PARTICIPANTES INVITADOS A TALLER PARA ERDN EN FUTRONO

Fuente: Base de datos LEU

La principal diferencia entre el diagrama de Venn y la lista de actores invitados al taller, es que, en el diagrama, queda reflejada una mirada un poco más amplia y mucho más consistente con un enfoque RIS3 del territorio. Es decir, el diagrama de Venn nos presenta la visión de actores para concebir el sistema de gobernanza y presencia de actores y la lista de invitados nos permite orientar la búsqueda de nuevos participantes para el PMPR.

En síntesis, el proyecto PMPR es el resultado y producto de la participación de muchas personas y actores en los diferentes planes que convergen en la localidad, esto fue perfilando Puerto Las Rosas como un espacio de gran potencial detonante del desarrollo territorial. Por ello, este Plan Maestro será un paso adelante respecto el avance de la planificación genérica regional o de la cuenca relacionada a la inversión en el espacio lacustre. Este plan someterá a validación de un panel de actores pertinentes a un enfoque de innovación y especialización inteligente, proyectos y perspectivas relacionadas al territorio, las que podrán ser validadas, jerarquizadas, proponiendo finalmente un sistema de gobernanza.

### 5.2.3 Lo deseado: criterios para inclusión de actores

Desde el punto de vista de la diversidad de instrumentos de planificación que se han revisado, se puede señalar que se han realizado procesos de consulta a múltiples actores y análisis técnicos que han determinado la pertinencia de realizar inversiones en Puerto Las Rosas con diferentes propósitos, pero, sobre todo, con el horizonte de impactar en el mejoramiento de la calidad de vida de las personas y desarrollo del territorio local. Esto lo graficamos en la siguiente ilustración:

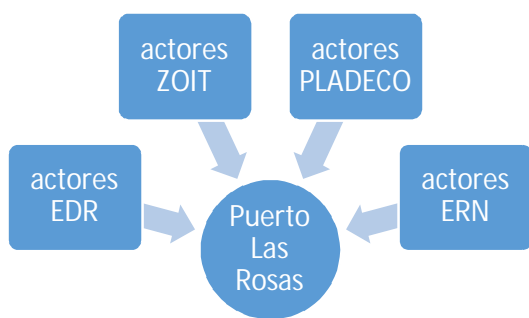


DIAGRAMA 17 ACTORES E INSTRUMENTOS HACIA PUERTO LAS ROSAS

Fuente: Elaboración propia

En general los enfoques de intervención territorial proponen mirar la integralidad del territorio, es lo que hemos querido plantear con el enfoque de estructuras lacustres y la definición de especialización inteligente (RIS3). Desde el punto de vista de los resultados de lo que hoy existe podemos plantearnos la pregunta en torno a ¿qué actores faltan para incluir otras miradas en el proceso de elaboración del plan maestro y el diseño de un plan de gestión comunitaria e integración social? Para ello, realizaremos el análisis comparativo entre los tres tipos de información que contamos. En el siguiente cuadro se aprecian las categorías estructurales de actores RIS3 y su relación al sistema de actores identificado en un primer acercamiento al fundamento del Plan Maestro.

TIPOS DE ACTORES RIS3	% ACTORES INVITADOS A LA MESA FUTRONO ERDN	% PARTICIPANTES EN TALLER FUTRONO	% ACTORES IDENTIFICADOS DIAGRAMA DE VENN	RESULTADO
Sector Público – Autoridades y agencias	64.5	60	61	Peso relativo predominante
Sociedad Civil	3.2	30	22	Requiere mayor participación
Actores del conocimiento	0	0	5.5	Se debería incluir algunos relevantes
Expertos Internacionales	0	0	0	Se debería evaluar carácter de este aporte
Empresas	32.3	10	11.1	Se debería aumentar participación
Inversores	0	0	0	Se debería evaluar presencia en la zona

TABLA 20 CUADRO COMPARATIVO ENTRE TIPOS DE ACTORES CONVOCADOS, PRESENTES Y VISUALIZADOS

Fuente: Elaboración propia

La perspectiva de innovación y especialización inteligente, basada en una Gobernanza multinivel de actores influyentes e interesados en el desarrollo de Puerto Las Rosas, nos sugiere que deberíamos ampliar la base de actores

invitados y precisar aquellos que son parte de una línea base fundamental para validar y generar el proceso de gobernanza aludido. En base a nuestra propuesta de clasificación de actores y los resultados del análisis línea base para proyectar inclusión de actores proponemos lo siguiente:

TIPOS DE ACTORES RIS3	PESO % PROMEDIO ANÁLISIS CUADRO COMPARATIVO	% REFERENCIAL SUGERIDO	OBSERVACIÓN
Sector Público – Autoridades y agencias	61.8	40	En este grupo hay actores muy relevantes y autoridades
Sociedad Civil	18	20	Este grupo se debe caracterizar mejor
Actores del conocimiento	1.8	5	Este grupo se debe caracterizar mejor
Expertos Internacionales	0		Esto es una alternativa a la convocatoria
Empresas	17.7	35	Este grupo es relevante y hay que ampliar la convocatoria
Inversores	0		Grupo alternativo a la primera convocatoria

TABLA 21 CUADRO DE PORCENTAJES SUGERIDOS

Fuente: Elaboración propia

Este cuadro se ha elaborado en base a la proyección de la ampliación de actores que agregamos a continuación en las listas de potenciales convocados por actor, lo que describimos para cada caso.

potenciales invitados a departamentos dentro del municipio y otros servicios regionales relacionados como Desarrollo Social o la DOP. En este caso hemos aumentado los potenciales invitados de 22 a 25. Incluyendo la cuenca y considerando sectores como Llifén.

En el caso del sector público ampliamos los

TIPO ACTOR RIS3	SERVICIO O RUBRO	CARGO	ÁREA DE TRABAJO
P	Municipalidad de Futrono	DIDECO deporte - Futrono	Futrono
P	Municipalidad de Futrono	Encargado DIDECO deporte - Futrono	Futrono
P	Municipalidad de Futrono	Educación municipal	Futrono
P	Municipalidad de Futrono	Salud municipal	Futrono
P	Municipalidad de Futrono	Fomento productivo municipal	Futrono
P	Municipalidad de Lago Ranco	Dirección de Planificación	Lago Ranco
P	Alcalde Municipalidad Futrono	Alcalde	Futrono
P	Alcalde Municipalidad La Unión	Alcalde	La Unión
P	Alcalde Municipalidad Lago Ranco	Alcalde	Lago Ranco
P	Alcalde Municipalidad Rio Bueno	Alcalde	Río Bueno

P	Municipalidad de Futrono	Administrador	Comuna de Futrono
P	Municipalidad de Río Bueno	Administrador	Comuna de Río Bueno
P	Municipalidad de Lago Ranco	Administrador	Comuna de Lago Ranco
P	Consejero Regional	CORE	Provincia del Ranco
P	Consejero Regional	CORE	Provincia del Ranco
P	Consejero Regional	CORE	Provincia del Ranco
P	GORE Los Ríos	Encargado de deportes GORE	Futrono
P	Gobernación Provincia del Ranco	Gobernador	Provincia del Ranco
P	Capitanía de Puerto de Lago Ranco	Capitán de Puerto	Lago Ranco
P	Secretario Regional Desarrollo Social	Seremi	Región
P	DOP	Director	Región
P	Sernatur	Director	Región

TABLA 22 ACTOR SECTOR PÚBLICO O P  
Fuente: Elaboración propia

En el caso de la empresa local, se sugiere ampliar a comercio, transporte terrestre y aumentar los invitados de operadores esto da un total de 16 a 20.

En caso de la Sociedad civil se sugiere ampliar a organizaciones deportivas, asociaciones temáticas que deben existir o fundaciones o corporaciones de 8 a 10.

TIPO ACTOR RIS3	SERVICIO O RUBRO	ÁREA DE TRABAJO
E	Pesca recreativa 1	Futrono
E	Pesca recreativa 2	Futrono
E	Pesca recreativa 3	Futrono
E	Paseos náuticos	Trumao
E	Paseos náuticos	Futrono
E	Empresa de transportes de pasajeros	Futrono
E	Operador turístico - Hotel	Puerto Nuevo
E	Operador turístico - Hotel	Futrono
E	Operador turístico - pesca recreativa	Lago Ranco
E	Operador turístico - pesca recreativa	Lago Ranco
E	Náutica y venta de partes	Futrono
E	Náutica y venta de partes	Futrono
E	Comercio	Futrono
E	Comercio	Futrono
E	Operador Transporte	Lago Ranco

TABLA 23 ACTOR EMPRESARIAL O E  
Fuente: Elaboración propia

<b>TIPO ACTOR RIS3</b>	<b>SERVICIO O RUBRO</b>	<b>ÁREA DE TRABAJO</b>
SC	Pesca recreativa	Futrono
SC	Pesca recreativa 2	Futrono
SC	Club deportivo 1	Futrono
SC	Club deportivo 2	Futrono
SC	Club ecológico	Futrono
SC	Cosoc	Futrono
SC	Fundación/corporación	Futrono
SC	Asociación cultural	Futrono

TABLA 24 ACTOR SOCIEDAD CIVIL O SC

Fuente: Elaboración propia

Para los tres tipos de actores no considerados en la primera invitación hay una salvedad que la constituyen los actores del conocimiento (C), los que fueron nombrados en el diagrama de Venn, pero que no se consideró invitarlos, en este caso al menos unos 4 pueden ser factibles. Para los expertos internacionales e inversores que puede

ser difícil identificar, la experiencia indica que es más bien un tipo de actor invisible para los planes locales pero que en muchos territorios existen y no son considerados. Por ello la propuesta es intentar identificarlos e incorporarlos.



TIPO ACTOR RIS3	SERVICIO O RUBRO	ÁREA DE TRABAJO
C	Universidad Austral	Regional
C	CFT	Regional
C	CFT	Regional
C	Centro Estudios/Instituto	Regional
TIPO ACTOR RIS3	SERVICIO O RUBRO	ÁREA DE TRABAJO
EI	Asesor turismo	Regional
EI	Experto deportivo	Regional
TIPO ACTOR RIS3	SERVICIO O RUBRO	ÁREA DE TRABAJO
I	Capital semilla	Regional
I	Capital ángel	Regional

TABLA 25 ACTOR DEL CONOCIMIENTO O C, EXPERTO INTERNACIONAL O EI E INVERSIONISTA O I

Fuente: Elaboración propia

En definitiva, se requiere un esfuerzo de invitación a otros actores que no habían sido considerados y que han sido nombrados o han participado de los talleres. Respecto a los actores no considerados principalmente expertos internacionales e inversores, se sugiere

intentar la identificación de estos para procesos de entrevistas, lo que de no ser posible puede quedar como una tarea a realizar dentro del proceso de gestión y desarrollo del Plan Maestro.

## 5.2.4 Estrategia metodológica operacional

Una vez que hemos caracterizado preliminarmente los actores y la escala tenemos que ajustar la metodología para levantar la información pertinente al PMPR. Como ya establecimos previamente, la participación tiene dos componentes: uno que es el levantamiento de opiniones de actores claves para insumos del PMPR en su componente de proyectos y el otro es la identificación de un plan de gestión comunitaria e integración social. Para este proceso, se debe:

### a.- Identificar actores claves

La estrategia para ello es el mapa de actores. Esta estrategia permite identificar a las personas, empresas y organizaciones y otros actores, que potencialmente son importantes

para la planificación, implementación, diseño o ejecución de un plan o política pública. Particularmente el Mapa de actores adoptará una posición de visualización y análisis estructural en torno a una red de gobernanza para la generación de un modelo de gestión comunitaria e integración social. El mapa de actores es clave para la configuración de la red de gobernanza que debe tener una iniciativa de política pública y contempla 3 etapas, es decir, en primer lugar, se apunta a la identificación de los actores, en segundo lugar, a identificar los niveles de relación y finalmente un tercer momento que apunta a identificar los actores y sus vínculos con el sistema de gobernanza para la Política Pública. (Informe de Gobernanza Política Fomento Productivo, GORE Biobío, 2017).

NOMBRE DE LA DIMENSIÓN	CONSTRUCCIÓN DE PROCESO	INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN	ETAPA DEL MODELO DE MAC
Identificación de actores	a. Derivada de los criterios de las bases de datos	Bases de datos	Nivel descriptivo
	b. Derivada de las respuestas de la pregunta fichas individuales	Fichas individuales	
Nivel de influencia	c. Matriz de cruce entre nivel de influencia y tipo de actor (posición y rol en la política)	Entrevistas y análisis de fuentes secundarias	Nivel relacional
Actores y política pública	d. Sistema de gobernanza para la implementación de un plan o política.		Nivel estructural

TABLA 26 PROCEDIMIENTO DE CONSTRUCCIÓN MAPA DE ACTORES  
Fuente: (informe de Gobernanza Política Fomento Productivo, GORE Biobío, 2017)

Estos procedimientos nos llevan a construir productos de información que se grafican en la siguiente ilustración.

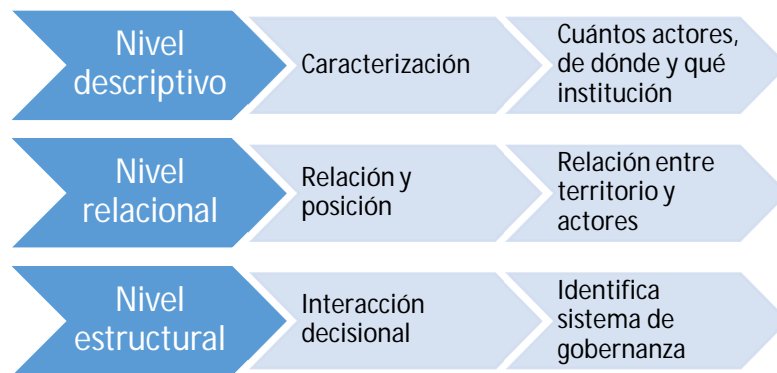


DIAGRAMA 18 NIVELES DE INFORMACIÓN Y ANÁLISIS DEL MAPA DE ACTORES  
Fuente: Elaboración propia

En los niveles relacional y estructural es importante mencionar que el territorio se considera un entramado de intereses (Vásquez, 1999), que puede ser factor interviniente en la planificación abordada. El plan además no es cualquier desarrollo, debe ser de carácter endógeno, por lo tanto, satisfacer necesidades de la comunidad local a través de una activa participación que permita a través de esta, transitar al desarrollo deseado, propiciando el bienestar económico, social y cultural. (ERDN; LEU 2013). En este sentido las REDES, como enfoque e instrumento de análisis es importante y para ello se podría identificar además de relaciones su direccionalidad. Al respecto el diagrama del estudio LEU que sirve para comprender su naturaleza.



DIAGRAMA 19 CARACTERÍSTICAS DE REDES DE ACTORES  
Fuente: Informe LEU

#### b. Preparar instrumentos

Con la información de actores se ajustará la muestra, paralelo a ello se diseñarán los instrumentos que son básicamente un cuestionario que permita levantar información

relativa a percepciones para una visión territorial del proyecto, fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas. También, que aborde el asunto de la validación y jerarquización de proyectos para el PMPR, y por último el de la gobernanza que apunta al plan de gestión. Con esos puntos validados por la contraparte se procede a diseñar la metodología del taller, que es el segundo instrumento de levantamiento de información. El cuestionario tendrá una versión online para su uso antes de la implementación del taller con actores. El cuestionario debe estar operativo en abril y el taller de debe realizar en mayo.

El diseño del taller, que también considera los puntos indicados para el cuestionario mencionado, aspectos tales como: visión; FODA; el análisis de validación y jerarquización, así aspectos relativos al plan de gestión. Este se realizará considerando básicamente el ajuste de actores convocados con la contraparte. El propósito del taller es generar un espacio de diálogo que permita visualizar consensos entre los actores del territorio. Estos consensos son un insumo importante para dar mayor validez al PMPR. La metodología será basada en conversación deliberativa, apoyada por técnicas de Metaplan y basada en principios activos y analíticos de los grupos de discusión. Se pretende levantar discursos que sean directos respecto a los contenidos a consultar.

c. - Crear bases de datos y análisis

Toda la información que se reciba y que esté relacionada a definir los grupos de participantes

se consolidarán para disponer de las bases de datos que permitan caracterizar actores y sus discursos. Esto implica algunos de los siguientes procedimientos:

Se levantará información de cuestionarios y taller.

Se transcribirá y armarán bases de datos en formato apropiado (Word, Excel, etc.)

Se realizarán análisis para determinar:

- Mapas conceptuales
- Nubes de palabras
- Redes y relaciones
- Diagrama de gobernanza
- Otros gráficos pertinentes

EL informe considera tanto el análisis de los contenidos relativos a los objetivos del PMPR, como el informe de gestión del proceso. Se incluirán en el informe fotos y material de respaldo como listas de participantes, material de trabajo en el taller, encuestas. Todo esto corresponde a la segunda etapa, con miras a generar los insumos para la tercera etapa del estudio.

Finalmente, estas propuestas se conversarán con la contraparte quien debe validar los diversos aspectos. Para ello, el equipo se presentará a las reuniones territoriales definidas y a las coordinaciones necesarias a través de los medios disponibles (redes sociales, telefonía, etc.).



## CONCLUSIONES

*En el capítulo 1 se consignaron los temas claves, objetivos, metodologías y fuentes consultadas. Dando cuenta de alguno de los antecedentes que dan contexto a la presente licitación; por ejemplo, una cuestión fundamental, fue recordar los escenarios prospectivos que se trabajaron en el estudio que dio pábulo al presente informe, mirada que interpretó la región como un territorio náutico, con tres énfasis distintos, más complementarios: i) turismo náutico; ii) deportes náuticos; e Industria náutica.*

*De los escenarios prospectivos, se precipitaron distintas formas de ver y estructurar el territorio, a partir de sus condiciones proyectadas, se levantaron 3 redes territoriales, cada una respondiendo al énfasis de cada escenario planteado.*

*Las tres redes reconocían la jerarquía de Valdivia como nodo principal, no obstante, fue la del turismo náutico, la más expansiva, consolidada y con proyección, identificando tres nodos jerárquicos de primera importancia después de la capital regional; i) Coñaripe-Licanray; ii) Panguipulli; y iii) Futrono. Este último, a su vez, se plantea como cabecera de un territorio más amplio, que incluía, a modo de sistema local a Lago Ranco, Llifén-Pto. Los Llolles, Riñinahue y Maqueo.*

*La red territorial del deporte náutico, no difiere mucho de la anterior, eso sí resultó ser menos extensa que esta. Finalmente, y la más constreñida de todas, fue la red de la industria náutica, donde solo Valdivia, figura como el único nodo de importancia.*

*De este modo, y sin discutir lo primado de Valdivia, Capital Regional, y principal centro de servicios, una de las principales conclusiones fue, establecer estrategias territoriales cuyo fin fuese ampliar la red, y de este modo, descentralizar el atractivo y flujos turísticos, deportivos y de servicios náuticos, hacia los otros nodos reconocidos como relevantes, pero menos consolidados, tal es el caso de Coñaripe-Licanray, Panguipulli; y Futrono. Tomándose en esta ocasión, a Futrono, el cual presenta un interés estratégico, tanto por su localización como por sus atributos naturales, pese a ello, es de los 3 nodos mencionados, el menos desarrollado.*

*De lo anterior, es que surge el interés de promover, el rol de esta comuna, no solo como asiento de servicios en general y turísticos en particular, sino también, y especialmente, en su vocación náutica, tanto en lo que significa el turismo como deporte náutico. Aquí, los desafíos identificados fueron múltiples, los que pasaban desde las carencias en infraestructura náutica y acuática, hasta la fuerte estacionalidad del turismo y deportes náuticos.*

*Frente a la falta de infraestructura adecuada, se planteó, dada las características medioambientales, geográficas y geomorfológicas, un nodo náutico en Puerto Las Rosas. Y frente a la cuestión de la estacionalidad propia del turismo náutico, y para la necesaria imbricación con la comunidad, se planteó complementar lo náutico, turístico y deportivo, con lo educativo, de tal modo que la infraestructura pensada tuviera un doble rol, o más bien se pensarán para dos tipos de usuarios, el estacional y el local.*

*Siendo esta inicial aproximación al nodo náutico Puerto Las Rosas-Futrono, con esta primera imagen objetivo, “Centro Náutico Comunitario” y este primer set de programas, consistente en: embarcadero público, rampa pública, estación para embarcaciones, polideportivo acuático-náutico, parque acuático-náutico deportivo, embarcadero y marina deportiva, muelle y pista de aguas quietas, mirador, embarcadero público capitanía de puerto, rampa pública capitanía de puerto, infraestructura y equipamiento capitanía de puerto.*

*En el capítulo 2 se hizo una breve caracterización medioambiental al territorio que le da soporte y contexto al lugar, tomando en primera instancia al Lago Ranco y su cuenca (1:150.000); identificando áreas protegidas, parques nacionales y ecosistemas singulares próximos. Igualmente se recoge la fitogeografía, geología, geomorfología, climatología e hidrografía y riesgos naturales.*

*A una escala distinta, pero siempre con una mirada territorial, se particulariza la microcuenca, donde se ubica bahía Puerto Las Rosas (1:65.000); identificando los aspectos relevantes de flora y fauna del lugar, geología, geomorfología, series de suelo, clima, hidrografía, cursos de agua y escorrentías, riesgos naturales, síntesis medioambiental.*

*Finalmente, el capítulo cierra con la exposición de algunos desafíos, tanto presentes como futuros del territorio. Se destaca de este capítulo, la riqueza medioambiental, lo poco domesticada de esta, su carácter prístino que la hacen altamente atractiva.*

*Parte de los bosques templados sudamericanos y con un alto endemismo, en las proximidades al sector Puerto Las Rosas, se identificaron en total, 7 áreas silvestres protegidas. (i) Reserva Nacional Mocho Choshuenco; Parque Nacional Puyehue; y (iii) Reserva Biológica Huilo-Huilo. (iv) Centro Campestre Mavidahue; (v) Fundo Chollinco; (vi) el Parque Futangue; y (vii) el predio Contrafuerte.*

*Una característica notable de la región, comuna y alrededores, es su importante porcentaje de áreas verdes protegidas, las que superan el 25% de la superficie regional. De igual forma llama la atención, que más de la mitad de estas áreas sean de propiedad y administración privada. Por otra parte, se constata que un 13% de la superficie regional son cuerpos de agua, muchos de los cuales, están dentro o próximos a áreas verdes protegidas. Esto un antecedente relevante, puesto da cuenta del importante acervo medioambiental que caracteriza a la región, tanto hoy como en el futuro.*

*Pese a que todas tienen proximidad, accesibilidad y nivel de equipamiento distintos, dan cuenta de un territorio cuyo recurso local medioambiental no solo es reconocido por el Estado, sino también por el sector privado, y claro, por los miles de turistas que cada año llegan a este territorio. Así, la componente medioambiental como distintivo, como ventaja comparativa será un factor ineludible en la propuesta del Plan Maestro Puerto Las Rosas, tanto por los posibles encadenamientos productivos a generar en la interface tierra-agua, como por lo que puede llegar a implicar como elemento identitario. En la misma línea, es condición forzada contemplar las restricciones al Plan Maestro, en términos de afectación que puede hacer sobre el medioambiente local.*

*Al Lago Ranco confluyen una serie de flujos, entre los que destacan los ríos Nilahue, Calcurrupe, desagüe del lago Maihue, y Caunahue, siendo importantes recursos para la pesca deportiva y la práctica de otros deportes náuticos, como el rafting y kayak. Otra característica significativa en torno a la bahía de Puerto Las Rosas, es el dominio de bosques higrófito con coigues y ñirres, salvo en los bordes de agua donde son los olivillos y ulmos, los que priman.*

*A tomar en cuenta en los proyectos que constituirán el Plan Maestro, es el clima, de carácter templado cálido lluvioso, con influencia mediterránea, con precipitaciones que oscilan entre los 1.800 a 2.500 mm anuales, y las temperaturas medias anuales oscilan entre 9°C y 18°C, siendo en verano de 17°C (enero), y en invierno de 7,7°C (julio). En cuanto a riesgos ambientales, es el riesgo de inundación el con mayor presencia en la bahía.*

*En resumen, la Región de Los Ríos, en general, y la cuenca del Ranco en particular, y dentro de éste, especialmente la comuna de Futrono, son territorios, cuyo acervo medioambiental, especialmente vinculado a una naturaleza nativa, de impronta prístina, y a cuerpos de agua significativos, les dan a estos lugares un sello de identidad, que lejos de mantenerse deben ser proyectados en el tiempo como uno de los pilares fundamentales para abrirse espacio en un mundo global, desde lo local.*

*Lo anterior impone varios desafíos, pero uno de los aquí relevantes, es armonizar el desarrollo productivo del territorio, con los recursos medioambientales significativos. Y esto no solo desde el punto de vista de aquellos emprendimientos productivos primarios o industriales, sino también de aquellos especialmente vinculados al medioambiente, como turismo y deportes. Es decir, y especialmente al caso que aquí convoca, hacer un uso sostenible de los recursos medioambientales, mediante un turismo que es necesario expandir, pero sin por ello llegar a las lógicas del turismo de masa, resguardando la idea de un turismo de intereses especiales, de usuarios que buscan en la recreación y deporte, tener una experiencia de sumergirse en una naturaleza no intervenida.*

*En el capítulo 3 se realizó un análisis del marco normativo e indicativo que inciden sobre el territorio analizado, especialmente los instrumentos de planificación territorial (IPT). Dentro de lo revisado, estuvo la Agenda Local 21, el Programa Eco-Región (2008), la Estrategia Regional de Desarrollo Región de Los Ríos (ERD, 2009-2019); la Zona de Interés Turístico (ZOIT) del Lago Ranco-Futrono; el Plan de Desarrollo Comunal de Futrono (PLADECO, 2012-2016), Plan Regulador comunal de Futrono (PRC). Junto a lo anterior, se analizaron los planes, programas, y carteras de proyectos sectoriales pertinentes, el Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT) Región de Los Ríos y las concesiones marítimas vigentes en la bahía de Puerto Las Rosas.*

*En el mismo capítulo, y a modo de síntesis de los instrumentos revisados, se plantea la tendencia de estructuración y crecimiento comunal, con especial atención al sector Puerto Las Rosas. Destacando la alta presencia de atractivos naturales y culturales, y el desarrollo de emprendimiento hotelero y de hospedaje en general, desde Futrono a Llifén.*

*También se identificaron necesidades para el desarrollo armónico y consolidación de un borde lacustre público capaz de generar un recorrido perimetral por el lago, que sea capaz de conectar los muelles*



*como la infraestructura ancla para una serie de nodos urbanos, que puedan proyectar la consolidación de nuevas áreas urbanas con zonas de uso público definidas, capaces de romper el cordón privado derivado en su mayoría de las actividades productivas que dominan todo el borde lacustre.*

*Es así que la consolidación de áreas urbanas lacustres podría propiciar la concentración de muelles de escala urbana en el lago, evitando la atomización actual de este equipamiento, con el objetivo, por un lado, de trazar rutas tanto para el transporte público como turístico en el Lago Ranco mientras que por otro ser el motor para inversiones privadas que permitan un flujo entre actividades turísticas y deportivas que se realizan tanto en el Lago como en los reductos de bosque nativo.*

*Finalmente se destacan algunos programas de la consultoría pasada que pueden ser relevantes como son las: (i) Eco-Náuticas: Programa de desarrollo de infraestructura, equipamiento y espacios públicos náuticos en sectores de excepcional belleza y sensibilidad medioambiental; y (ii) Náutica Verde: Programa asociado a la infraestructura, equipamiento y espacios públicos náuticos en SNASPE o próximas a ellas.*

*Una última cuestión relevante, de la cual será necesario volver en el informe 2, es que el sector Puerto Las Rosas, no está dentro del límite urbano de la comuna, y el borde del Lago Ranco no cuenta con un instrumento de ordenación de su borde costero. Por tanto, cualquier emprendimiento puede, cumpliendo las disposiciones legales pertinentes, dar cabida a un proyecto o concesión marítima con fines productivos, potencialmente conflictivo a la vocación náutica y medioambiental del sector Puerto Las Rosas, Futrono.*

*Lo anterior pone en riesgo la consolidación en el mediano y largo plazo del nodo náutico Puerto Las Rosas, cabe señalar que un Plan Maestro es un instrumento indicativo, que da cuenta de una intención, una forma y estrategia de ordenamiento y ocupación de un territorio, pero que no tiene un carácter normativo, no grava ni restringe nada, de aquí que sea necesario pensar, ya fuera de este proyecto, en la generación de un seccional, o ampliación del límite urbano, y generación de un instrumento que regule e indique las vocaciones para el uso del borde costero del Lago Ranco, dando fundamentos apropiados para el otorgamiento y denegación de concesiones marítimas.*

*En el capítulo 4 se expuso un análisis del tipo benchmarking, donde se presentaron una serie de estrategias de marketing y modelos de gestión bordes de agua, especificando algunas definiciones claves, que pasaron desde el turismo de intereses especiales al turismo náutico. Igualmente, planes y programas, esto según actores (predominio privado, público y mixto), y según modelo de gestión (corporaciones, cámaras o asociaciones).*

*Como se mencionó, en su momento, benchmarking consiste en tomar "comparadores" o benchmarks a los productos, servicios y procesos de otras organizaciones o destinos turísticos para aprender, adaptar prácticas propias y transferir el conocimiento para aplicarlo en el lugar.*

*En el mismo capítulo se estableció el distingo entre entorno turístico y destino turístico, en tanto el primero solo es un conjunto de elementos turísticos, este último implica un sistema, una organización, estructura funcional territorial que se constituye a partir de las relaciones entre los actores turísticos locales.*

*Entonces, si lo que se busca es construir un modelo de proceso organizacional para la consolidación, desarrollo y gestión para pasar de un entorno turístico a un destino turístico, es necesario explicitar la relación entre modelo de gestión y naturaleza del destino turístico. Lo que deja abierta la pregunta, si lo que se buscará es un modelo de turismo masivo o exclusivo, de gestión predominantemente pública, privada o mixta.*

*En este acápite, también se pasó revista a distintos modelos y procesos de gestión. Por ejemplo, se revisó el modelo de impronta exclusiva, como el caso de Villa Angostura en Argentina, donde la estrategia de desarrollo se plantea en cuatro objetivos fundamentales: (i) urbano-ambientales; (ii) económicos; (iii) sociales; y (iv) organización municipal. Cada uno de los cuales tiene líneas de actuación, las que a su vez poseen objetivos, programas y proyectos.*

*Otro caso significativo, fue el de Barcelona, España, donde el objetivo central fue potenciar el clúster náutico; donde los objetivos principales son: (i) crear vínculos; (ii) reforzar la competitividad; (iii) I+D+I; (iv) Diálogo y entendimiento; (v) mejorar la oferta; (vi) formación especializada; (vii) acciones comerciales; (viii) reindustrialización del distrito marítimo; (ix) excelencia; (x) adaptar el entorno legal; y (xi) fomentar la náutica.*

*Finalmente, estuvo el de la Marina Pintué en lago Rapel, Chile, se destaca el trabajo de identificación de brechas para el desarrollo del turismo náutico en la zona, de las cuales destacan: (i) falta de una Gestión Público Privada pertinente; (ii) carencia de un Ordenamiento Territorial direccionado; (iii) ausencia de una estandarización en la calidad de los servicios turísticos; (iv) no existen programas de sensibilización y conciencia turística; (v) no hay capacitación de los recursos humanos; (vi) falta de una visión de desarrollo de los productos turísticos; (vii) mantenimiento y nueva Infraestructura, equipamiento e instalaciones turísticas; (viii) gestión ambiental; (ix) fomento productivo; (x) marketing turístico.*

*Este primer análisis de benchmarking, tiene un carácter más bien de introducción, ya que su sentido se robustecerá con los insumos que emanen de los procesos participativos, de tal forma de adecuar lo observado en otros contextos, a la escala y sentido que se le querrá dar a este nodo náutico, en principio, turístico, deportivo y educativo. Pese a esta salvedad, es interesante, como quedó constatado en los casos revisados, que el desarrollo del territorio, especialmente cuando lo que se busca es la puesta en valor de la vocación náutica, tanto turística como deportiva, requiere de modelos de gobernanza inclusivos, adaptativos, públicos y privados, que den espacio a la interacción y convergencia de los distintos actores que de una u otra forma se ven involucrados en la cuestión náutica.*

*El capítulo á presentó la variable de análisis social, exponiendo la perspectiva desde la cual se planifica y analizan los actores. Igualmente se sistematiza el proceso por el cual se generarán los insumos sociopolíticos para la planificación y metodología de participación de actores, aproximándose a la definición y reconocimiento de actores, con los criterios para su inclusión.*

*Se expuso como condición base y necesaria, el superar las miradas sectorialistas, proponiendo remirar el territorio bajo cuatro dimensiones fundamentales: (i) dimensión ecológica; (ii) dimensión antropológica; (iii) dimensión económica; y (iv) dimensión de gobernanza. Estas cuatro dimensiones constituyen la estructura del espacio lacustre.*

*Del mismo modo, se trasunta en el discurso de este acápite, la idea de provocar innovación y competitividad territorial, mediante la actividad turística y educación deportiva náutica. Proponiendo una identificación de actores a partir de seis tipologías: (i) inversores; (ii) empresarios; (iii) expertos internacionales; (iv) actores del conocimiento; (v) sociedad civil; y (vi) autoridades públicas.*

*Lo que salió de esta Línea Base serán fundamentales para no perder la escala territorial, la que se complementará con la del lugar, que prosigue en el informe 2, de potencialidades y restricciones, levantando nuevas inquietudes, que vendrán a complementar la siguiente etapa y da argumentos de lugar al diseño (análisis aspectos físicos; análisis medioambiental; análisis flora y fauna; análisis topográfico; análisis batimétrico; y análisis de riesgo).*

*Este capítulo solo posee un rol explicativo de lo que se hará en la etapa 2 y 3, de cómo se buscará, mediante estrategias y procesos participativos, recoger las visiones de los actores claves que convergen en el territorio, identificando, por una parte, los actores, planes y programas, posibles de imbricar para la concreción del Plan Maestro Puerto Las Rosas. Y por otro, los actores y las relaciones que se deben dar entre ellos, para gestionar de manera sostenible los equipamientos e infraestructuras que contempla el este plan.*

CAPÍTULO	RESUMEN
<p><b>Capítulo 1</b></p> <p>Aproximaciones generales al estudio</p>	<p>Ese capítulo de contexto entregó la inicial aproximación al nodo náutico Puerto Las Rosas-Futrono, su primera imagen objetivo, “Centro Náutico Comunitario” y primer programa; embarcadero público, rampa pública, estación para embarcaciones, polideportivo acuático-náutico, parque acuático-náutico deportivo, embarcadero y marina deportiva, muelle y pista de aguas quietas, mirador, embarcadero público capitanía de puerto, rampa pública capitanía de puerto, infraestructura y equipamiento capitanía de puerto. Dando con ello los insumos al proceso participativo y de diseño que vendrán en las etapas posteriores.</p>
<p><b>Capítulo 2</b></p> <p>Del territorio al lugar; línea base y análisis ambiental</p>	<p>El acápite en cuestión, y con una mirada prospectiva, impone el desafío de saber plantear un desarrollo que armonice lo productivo con los recursos medioambientales. Y esto no solo desde el punto de vista de aquellos emprendimientos productivos primarios o industriales, sino también de aquellos especialmente vinculados al medioambiente, como turismo y deportes. Planteando un uso sostenible de los recursos medioambientales, mediante un turismo que es necesario expandir, pero sin por ello llegar a las lógicas del turismo de masa, resguardando la idea de un turismo de intereses especiales, usuarios que buscan en la recreación y deporte, una experiencia directa con una naturaleza poco intervenida.</p>
<p><b>Capítulo 3</b></p> <p>Análisis marco normativo e indicativo</p>	<p>El capítulo señala que un Plan Maestro es un instrumento indicativo, que da cuenta de una intención, una forma y estrategia de ordenamiento y ocupación de un territorio, pero que no tiene un carácter normativo, no grava ni restringe nada, de aquí que sea necesario pensar, ya fuera de este proyecto, en la generación de un seccional, o ampliación del límite urbano, y generación de un instrumento que regule e indique las vocaciones para el uso del borde costero del Lago Ranco, y regule el otorgamiento y denegación de concesiones marítimas.</p>
<p><b>Capítulo 4</b></p> <p>Análisis benchmarking</p>	<p>Esta sección tuvo un carácter más bien de introducción, ya que su sentido se robustecerá con los insumos que emanen de los procesos participativos, de tal forma de adecuar lo observado en otros contextos, a la escala y sentido que se le querrá dar a este nodo náutico, en principio, turístico, deportivo y educativo. Pese a esta salvedad, es interesante, como quedó constatado en los casos revisados, que el desarrollo del territorio, especialmente cuando lo que se busca es la puesta en valor de la vocación náutica, tanto turística como deportiva, requiere de modelos de gobernanza inclusivos, adaptativos, públicos y privados, que den espacio a la interacción y convergencia de los distintos actores que de una u otra forma se ven involucrados en la cuestión náutica.</p>
<p><b>Capítulo 5</b></p> <p>Análisis social</p>	<p>Este capítulo solo posee un rol explicativo de lo que se hará en la etapa 2 y 3, de cómo se buscará, mediante estrategias y procesos participativos, recoger las visiones de los actores claves que convergen en el territorio, identificando, por una parte, los actores, planes y programas, posibles de imbricar para la concreción del Plan Maestro Puerto Las Rosas. Y por otro, los actores y las relaciones que se deben dar entre ellos, para gestionar de manera sostenible los equipamientos e infraestructuras que contempla el Plan Maestro.</p>

TABLA 27 CUADRO RESUMEN PRINCIPALES CONCLUSIONES INFORME 1

Fuente: Elaboración propia



## REFERENCIAS

- Bases de Licitación para “Plan maestro de desarrollo del borde lacustre en sector Puerto Las Rosas, Comuna de Futrono”, 2017
- La organización del espacio lacustre, desde la superación del planeamiento sectorial. Claudia Andrea Castillo Haeger, 2010 doctorado en periferias, sostenibilidad y vitalidad urbana. Departamento de urbanística y ordenación del territorio. Universidad politécnica de Madrid. España.
- Informe 2. Estrategia, Estudio de caracterización y fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos. 2013 LEU-UBB. Gobierno Regional de Los Ríos.
- Plan zona de rezago
- Informe de Gobernanza Política Fomento Productivo, GORE Biobío, 2017. Documento de trabajo.
- Vásquez Barbero, 1999
- Resumen Ejecutivo Orientado al inversionista, Estudio sobre turismo náutico: marinas comerciales en la Patagonia chilena, etapa prospectiva, Mercado nacional y Europa Corfo septiembre de 2006.
- Agenda Local 21, año 2008
- Estrategia Regional de Desarrollo para la Región de Los Ríos 2009-2019
- Política Cultural de Los Ríos 2017-2022.
- Política Cultural de Los Ríos 2011-2016.
- El Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2018. 2011
- Política Regional de Turismo para la Región de Los Ríos 2011-2014
- Plan de Acción para la Gestión Participativa de Interés Turístico ZOIT, diciembre 2017.
- Ley General de Urbanismo y Construcciones.
- Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones MINVU.
- Plan Regulador y Ordenanza Municipal 1997
- Plan de Desarrollo Comunal, Comuna de Futrono 2008-2012
- Plan de Desarrollo Comunal, Comuna de Futrono 2012-2016
- SERNATUR Anuario de Turismo 2016
- Operación y Asesoría al Plan de manejo de las, pesquerías bentónicas de la zona contigua, regiones X y XI. SUBPESCA 2012
- “Estudio de Zonificación Turística y Paisajística como insumo para el Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT) e instrumentos de menor escala”. 2013
- “Análisis Territorial para la Elaboración del plan regional de ordenamiento territorial (PROT) de la Región de Los Ríos”. 2015
- Permisos, aprobaciones y recepciones; construcciones en el área rural; construcciones provisorias. MINVU 2017
- Construcciones en el área rural; facultades y responsabilidades; permisos, aprobaciones y recepciones: edificación. MINVU 2017
- Condiciones mínimas de urbanización de conjuntos de viviendas en el área rural. MINVU 2004.
- Comisión Europea. (2014). *Estrategias Nacionales y Regionales Para la Especialización Inteligente (RIS3) Política de Cohesión 2014-2020.*
- OCDE. (1995). *Governance in Transition. Public Management reforms in OECD Countries.* Paris.
- OLACEFS. (s.f). *Fundamentos Conceptuales Sobre la Gobernanza.*

- Osses Bustingorry, S. S. (2006). Investigación Cualitativa en Educación: Hacia la generación de teoría a través del proceso analítico. *Estudios pedagógicos*, 119-113.
- PNUD. (1997). *Governance for Sustainable Human Development*. Nueva York.
- RIMISP. (2012). *Metodología para la aplicación del Modelo de Gobernanza Territorial, Proyecto Gobernanza Subnacional para el Desarrollo Territorial en los Andes*. Santiago de Chile: RIMISP-Centro Latinoamericano para el Desarrollo Rural.
- Unión Europea. (2012). *Guide to Research and Innovation Strategies for Smart Specialisations (RIS 3)*. Luxemburg. : Publications Office of the European Union.



Ilustración 1 Plan Maestro “Centro Náutico Deportivo Comunitario” .....	12
Ilustración 2 Fotos Vista Lago Ranco y Río San Pedro.....	23
Ilustración 3 Fotos Reserva Nacional Mocho Choshuenco .....	25
Ilustración 4 Fotos Parque Nacional Puyehue.....	26
Ilustración 5 Fotos Reserva Biológica Huilo Huilo.....	28
Ilustración 6 Fotos Fundo Chollinco.....	29
Ilustración 7 Fotos Parque Futangue .....	29
Ilustración 8 Bosques Templados en la Subcuenca .....	31
Ilustración 9 Paisajes de la Región.....	36
Ilustración 10 Paisajes de la Subcuenca.....	39
Ilustración 11 Climograma Futrono .....	40
Ilustración 12 Caudales medios mensuales en estaciones fluviométricas asociadas a la Cuenca del Lago Ranco.....	43
Ilustración 13 Lago Maihue y Río Calcurrupe.....	43
Ilustración 14 Fotos Volcán Mocho – Choshuenco.....	45
Ilustración 15 Ubicación ZOIT Lago Ranco-Futrono.....	102
Ilustración 16 Mapa de los Atractivos Turísticos de la Zona de Interés Turístico Lago Ranco – Futrono.....	102
Ilustración 17 Mapa con la Ubicación Geográfica del Patrimonio cultural de la Zona de Interés Turístico Lago Ranco– Futrono.....	103
Ilustración 18 Unidades de Planificación Propuestas en PLADECO 2008-2012 .....	115
Ilustración 19 Plano Regulador Comuna de Futrono .....	121
Ilustración 20 Catastro de Carteras de Proyectos para el Desarrollo Náutico en la Región de Los Ríos.....	129
Ilustración 21 Imagen Objetivo Región de Los Ríos al 2025.....	135
Ilustración 22 Definición de Borde Costero en bordes de agua navegables en Chile.....	140
Ilustración 23 Definiciones de borde costero de playa de ríos y lagos navegables .....	140
Ilustración 24 Área de concesión de ESSAL.....	160
Ilustración 25 Red de Infraestructura Eléctrica en el sector de Puerto Las Rosas .....	161
Ilustración 26 Sub-subcuencas hidrográficas Región de Los Ríos.....	163
Ilustración 27 Plan Maestro Puerto Las Rosas. Futrono .....	180
Ilustración 28 Díptico CONAF sobre Reserva de Biósfera Transfronteriza Andino Patagónica, año 2010 .....	194
Ilustración 29 Bosques Templados Lluviosos de los Andes Australes, Ficha sitio web Conaf 2015.....	196
Ilustración 30 Modelo de Sostenibilidad Turística del ICT Costa Rica, año 2009.....	198
Ilustración 31 Ubicación de Villa La Angostura, en la Provincia de Neuquén, Argentina.....	201
Ilustración 32 Punto de Partida Estrategia de Intervención Multisectorial Villa La Angostura. ....	202
Ilustración 33 Propuesta Dimensión Urbano-Ambiental de Villa La Angostura .....	202
Ilustración 34 Propuesta Dimensión Económica de Villa La Angostura .....	203
Ilustración 35 Propuesta Dimensión Social de Villa La Angostura.....	204
Ilustración 36 Propuesta Dimensión Organizacional de Villa La Angostura .....	205
Ilustración 37 Dimensión Temporal del Plan de Desarrollo y Promoción Turística de Villa La Angostura. ....	206
Ilustración 38 Ubicación de San Martín de los Andes, en la Provincia de Neuquén, Argentina.....	208
Ilustración 39 Portada Plan Estratégico San Martín de los Andes 2030 .....	209
Ilustración 40 Ejes Estratégicos del Plan Estratégico San Martín de los Andes 2030 .....	210
Ilustración 41 Ubicación de la ciudad de Rosario junto al Río Paraná 32°56'41.12"S / 60°38'57.81"O .....	212
Ilustración 42 Lancha de Río Bus que une la ciudad de Rosario con el cordón industrial.....	213
Ilustración 43 Panorámica de la ciudad de Rosario en Argentina. ....	214

Ilustración 44 Organización del Plan de Desarrollo de Turismo Sustentable de Rosario 2010-2018.....	215
Ilustración 45 Instituciones del Plan de Desarrollo de Turismo Sustentable de Rosario 2010-2018 .....	215
Ilustración 46 Ubicación de Río de Janeiro 22° 54' 13" Sur, 43° 12' 35" Oeste.....	216
Ilustración 47 Imagen Objetivo Puerto Maravilla de Río de Janeiro, Brasil.....	217
Ilustración 48 Ubicación de la ciudad de Barcelona 41°23.3274' N /2°9.5394' E .....	218
Ilustración 49 Objetivo del Clúster Náutico de Barcelona .....	220
Ilustración 50 Líneas de actuación del Clúster Náutico de Barcelona. ....	220
Ilustración 51 Ubicación Lago o Embalse Rapel, en la Región de O'Higgins 34°08'00"S 71°30'00"O.....	222
Ilustración 52 Ubicación de la Marina Pintué UC en el Lago Rapel.....	225
Ilustración 53 Portada de la web de Marina Pintué UC en el Lago Rapel.....	226
Ilustración 54 Ubicación de Bilbao en España 43°15'45" N / 2°55'31" O .....	227
Ilustración 55 Bilbao Ria .....	228
Ilustración 56 Ubicación de Puerto Madero, Argentina. 34°37' 3.7898" S / 58°21' 43.4020" W .....	229
Ilustración 57 Inauguración del Puerto de Buenos Aires en el siglo XIX.....	230
Ilustración 58 Puerto Madero en Buenos Aires, Argentina .....	230
Ilustración 59 Números del Proyecto Puerto Madero en Buenos Aires.....	231
Ilustración 60 Guayaquil, Ecuador 2°11'00"S / 79°53'00" O.....	232
Ilustración 61 Malecón 2000 en Guayaquil, Ecuador .....	233
Ilustración 62 Monumento a los Donantes, en Malecón 2000, Guayaquil, Ecuador .....	234
Ilustración 63 Organización Gestora del Destino (OGD) .....	237
Tabla 1 Volcanes en la Región de Los Ríos.....	46
Tabla 2 Cuadro Resumen: Ficha de Acción: Eje Económico, Línea Estratégica Planificación Territorial, Programas: Instrumentos de Planificación.....	81
Tabla 3 Cuadro Resumen Lineamiento Estratégico: Desarrollo Territorial Integrado y Sustentable, Estrategia Regional de Desarrollo de la Región de Los Ríos 2009-2019 .....	86
Tabla 4 Cuadro Resumen Lineamiento Estratégico: Protección y Promoción de la Identidad Patrimonial, Estrategia Regional de Desarrollo de la Región de Los Ríos 2009-2019 .....	87
Tabla 5 Cuadro Resumen Lineamiento Estratégico: Economía Regional: Capital Humano, asociatividad e innovación, Estrategia Regional de Desarrollo de la Región de Los Ríos 2009-2019. ....	87
Tabla 6 Cuadro Resumen Proyectos Estratégicos Comuna de Corral .....	88
Tabla 7 Cuadro Resumen Proyectos Estratégicos Comuna de Futrono .....	88
Tabla 8 Cuadro Resumen Proyectos Estratégicos Comuna de Lago Ranco .....	89
Tabla 9 Cuadro Resumen Proyectos Estratégicos Comuna de La Unión .....	89
Tabla 10 Cuadro Resumen Proyectos Estratégicos Comuna de Los Lagos .....	89
Tabla 11 Cuadro Resumen Proyectos Estratégicos Comuna de Mariquina .....	89
Tabla 12 Cuadro Resumen Proyectos Estratégicos Comuna de Panguipulli.....	90
Tabla 13 Cuadro Resumen Proyectos Estratégicos Comuna Río Bueno.....	90
Tabla 14 Cuadro Resumen Proyectos Estratégicos Comuna de Valdivia.....	90
Tabla 15 Normas Específicas de Usos de Suelo y Edificación Plan Regulador Futrono .....	125
Tabla 16 Análisis Oportunidades, Restricciones, Diseño y Áreas propuestas, Puerto Las Rosas .....	193
Tabla 17 Actores participantes taller de Futrono .....	251
Tabla 18 Actores participantes taller de Futrono .....	251
Tabla 19 Lista original de participantes invitados a taller para ERDN en futrono.....	252
Tabla 20 Cuadro comparativo entre tipos de actores convocados, presentes y visualizados .....	253

Tabla 21 Cuadro de porcentajes sugeridos .....	254
Tabla 22 Actor sector Público o P .....	255
Tabla 23 Actor empresarial o E.....	255
Tabla 24 Actor sociedad civil o SC .....	256
Tabla 25 Actor del conocimiento o C, Experto internacional o El e Inversionista o I.....	257
Tabla 26 Procedimiento de construcción mapa de actores .....	258
Tabla 27 Cuadro resumen principales conclusiones Informe 1 .....	269
CARTOGRAFIA 1 Área de análisis cubierta en escala 1:150.000.....	16
CARTOGRAFIA 2 Área de análisis cubierta en escala 1:65.000.....	17
CARTOGRAFIA 3 Área de análisis cubierta en escala 1:1.500.....	18
CARTOGRAFIA 4 Mapa de Áreas protegidas .....	24
CARTOGRAFIA 5 Fitogeografía Distribución en el área.....	32
CARTOGRAFIA 6 Geología .....	35
CARTOGRAFIA 7 Geomorfología.....	38
CARTOGRAFIA 8 Formas de relieve .....	39
CARTOGRAFIA 9 Zonas Climáticas .....	41
CARTOGRAFIA 10 Hidrografía .....	44
CARTOGRAFIA 11 Riesgos Volcánicos.....	47
CARTOGRAFIA 12 Riesgos de Inundación .....	49
CARTOGRAFIA 13 Riesgos de Remoción en Masa .....	51
CARTOGRAFIA 14 Proyectos de Impacto Ambiental.....	54
CARTOGRAFIA 15 Área Estudio Subsubcuenca .....	56
CARTOGRAFIA 16 Fitogeografía .....	58
CARTOGRAFIA 17 Geología .....	60
CARTOGRAFIA 18 Geomorfología.....	61
CARTOGRAFIA 19 Series de Suelo.....	63
CARTOGRAFIA 20 Clima .....	65
CARTOGRAFIA 21 Hidrografía .....	66
CARTOGRAFIA 22 Riesgos Volcánicos.....	67
CARTOGRAFIA 23 Riesgos de Inundación .....	68
CARTOGRAFIA 24 Riesgos de Remoción .....	69
CARTOGRAFIA 25 Riesgos Antrópicos.....	70
CARTOGRAFIA 26 Plano en detalle de áreas reguladas en sector de borde del Lago Ranco, Área de Futrono y Bahía Coique.....	120
CARTOGRAFIA 27 Mapa atractivos naturales y culturales subcuenca inmediata al Lago Ranco.....	165
CARTOGRAFIA 28 Mapa usos de suelo subcuenca inmediata al Lago Ranco.....	165
CARTOGRAFIA 29 Mapa equipamiento subcuenca inmediata al Lago Ranco .....	166
CARTOGRAFIA 30 Mapa nivel de especialización subcuenca inmediata al Lago Ranco.....	167
CARTOGRAFIA 31 Mapa infraestructura subcuenca inmediata al Lago Ranco .....	167
CARTOGRAFIA 32 Mapa instrumentos de planificación subcuenca inmediata al Lago Ranco.....	168
CARTOGRAFIA 33 Mapa actores relevantes subcuenca inmediata al Lago Ranco .....	169
CARTOGRAFIA 34 Espacio Geográfico de Desarrollo Náutico .....	172
CARTOGRAFIA 35 Atractivos naturales y culturales EGDN Futrono .....	173
CARTOGRAFIA 36 Usos de suelo EGDN Futrono.....	173

CARTOGRAFIA 37 Equipamiento EGDN Futrono.....	174
CARTOGRAFIA 38 Nivel de especialización EGDN Futrono.....	174
CARTOGRAFIA 39 Infraestructura EGDN Futrono.....	175
CARTOGRAFIA 40 Instrumentos de planificación EGDN Futrono .....	175
CARTOGRAFIA 41 Actores relevantes EGDN Futrono .....	176
CARTOGRAFIA 42 Cartografía densidad poblacional distrital comuna de Futrono.....	178
DIAGRAMA 1 Escenarios prospectivos al desarrollo náutico regional Región de Los Ríos.....	6
DIAGRAMA 2 Red territorial prospectiva desde la lógica del turismo náutico.....	7
DIAGRAMA 3 Red territorial prospectiva desde la lógica del deporte náutico.....	9
DIAGRAMA 4 Red territorial prospectiva desde la lógica de la industria náutica .....	10
DIAGRAMA 5 Esquema organización de informes.....	13
DIAGRAMA 6 Estructura de un Plan de Acción.....	78
DIAGRAMA 7 Organigrama de Legislación Náutica en Chile. ....	138
DIAGRAMA 8 Autoridades que otorgan concesiones marítimas. ....	149
DIAGRAMA 9 Flujo de Tramitación CC.MM.....	150
DIAGRAMA 10 Comparativo entre Entornos Turísticos / Destino Turístico .....	191
DIAGRAMA 11 Estructura del espacio lacustre.....	243
DIAGRAMA 12 Sistema de objetivos.....	243
DIAGRAMA 13 Actores de la Ecología del conocimiento regional .....	246
DIAGRAMA 14 Desarrollo de la PyGC del PMPR.....	249
DIAGRAMA 15 Escala base para identificar actores.....	249
DIAGRAMA 16 Diagrama de Venn taller Futrono .....	250
DIAGRAMA 17 Actores e instrumentos hacia Puerto Las Rosas .....	253
DIAGRAMA 18 Niveles de información y análisis del mapa de actores.....	258
DIAGRAMA 19 Características de redes de actores .....	258