




PARTE 2

DISEÑO PLAN MAESTRO PUERTO  
LAS ROSAS





# ÍNDICE

<b>ÍNDICE</b>	<b>123</b>
<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>129</b>
1.1 TEMAS CLAVES Y APROXIMACIONES DEL ENCARGO	130
1.2 EL PLAN MAESTRO, SUS FUNDAMENTOS, IDEAS, IMPRONTAS Y PÚBLICO OBJETIVO	131
1.3 OBJETIVOS DE LA PROPUESTA	132
<b>CAPÍTULO 2</b>	<b>133</b>
<b>EL PLAN MAESTRO DESDE UNA VISIÓN TERRITORIAL</b>	<b>133</b>
2.1 EL PLAN MAESTRO COMO PROYECTO URBANO	134
2.1.1 FUNDAMENTOS DE LA IMAGEN OBJETIVO	134
2.1.2 MEMORIAS Y LINEAMIENTOS DEL PLAN MAESTRO	143
2.2 APROXIMACIÓN A UN POSIBLE SECCIONAL PARA EL PLAN MAESTRO	152
2.2.1 APROXIMACIÓN NORMATIVA AL SECTOR Y ALREDEDORES	153
2.3 SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS HABILITANTES DEL PLAN MAESTRO	155
2.4 FLUJOS DEL PLAN MAESTRO	156
2.4.1 FLUJOS PEATONALES	156
2.4.2 FLUJO VEHICULAR Y ESTACIONAMIENTOS	157
2.5 SISTEMA DE ESPACIOS PÚBLICOS	162
2.6 SISTEMA DE ÁREAS VERDES	165
2.7 ESTRATEGIAS DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	166
2.8 ESPACIOS POTENCIALMENTE CONCESIONABLES	167
2.9 ÁREAS DE ATRAQUE DE EMBARCACIONES	168
2.10 PLANO PROYECTO PAISAJÍSTICO GENERAL DEL PLAN MAESTRO; SUS FUNDAMENTOS E IDEAS	169
2.10.1 CRITERIOS PAISAJÍSTICOS	169
2.10.2 PROPUESTA SUSTENTABLE	171
2.10.3 ESTRUCTURACIÓN PROPUESTA PAISAJÍSTICA	174
2.10.4 PLANO PROPUESTA PAISAJÍSTICA	176
2.11 PLANO DE ILUMINACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS DEL PLAN MAESTRO; SUS FUNDAMENTOS E IDEAS	177
2.11.1 CRITERIOS BÁSICOS DE LA NORMA	179
2.11.2 PLANO PROPUESTA ILUMINACIÓN PLAN MAESTRO	188
<b>CAPÍTULO 3</b>	<b>189</b>
<b>EL PLAN MAESTRO DESDE SUS PROYECTOS</b>	<b>189</b>
3.1 DESDE LA IMAGEN OBJETIVO, FUNDAMENTOS E IMPRONTAS QUE EXPLICAN LAS DECISIONES DE DISEÑO, REVESTIMIENTOS Y SISTEMA CONSTRUCTIVO PARA LOS EDIFICIOS PROPUESTOS EN EL PLAN MAESTRO	190
3.2 PLATAFORMA NÁUTICO-DEPORTIVA	195

<b>3.3</b>	<b>PLATAFORMA NÁUTICA-CULTURAL</b>	<b>202</b>
<b>3.4</b>	<b>PLATAFORMA NÁUTICO-RECREATIVA</b>	<b>206</b>
<b>3.5</b>	<b>PLATAFORMA NÁUTICO-MEDIOAMBIENTAL</b>	<b>210</b>
<b>3.6</b>	<b>PLATAFORMA NÁUTICO-PORTUARIA. DEFINICIÓN DEL PROYECTO DETONANTE</b>	<b>216</b>
<b>CAPÍTULO 4</b>		<b>221</b>
<b>PABELLÓN PORTUARIO, MEMORIA DEL ANTEPROYECTO DETONANTE PARA EL PLAN MAESTRO DE PUERTO LAS ROSAS</b>		<b>221</b>
<b>4.1</b>	<b>FUNDAMENTO</b>	<b>222</b>
<b>4.2</b>	<b>PROGRAMA</b>	<b>224</b>
<b>4.3</b>	<b>ASPECTOS FUNCIONALES</b>	<b>226</b>
<b>4.4</b>	<b>SOBRE EL PLANTEAMIENTO ESTRUCTURAL Y EL EDIFICIO RESULTANTE</b>	<b>229</b>
<b>4.5</b>	<b>SOBRE LA MATERIALIDAD Y LA ESPACIALIDAD DE SUS RECINTOS</b>	<b>232</b>
<b>4.6</b>	<b>PROYECTO DE ILUMINACIÓN PABELLÓN PORTUARIO</b>	<b>236</b>
<b>CAPÍTULO 5</b>		<b>243</b>
<b>ESTUDIO DE PROPIEDADES</b>		<b>243</b>
<b>5.1</b>	<b>METODOLOGÍA REALIZADA Y FUENTES UTILIZADAS</b>	<b>244</b>
<b>5.2</b>	<b>HALLAZGOS, PRINCIPALES OPORTUNIDADES Y DESAFÍOS</b>	<b>245</b>
<b>5.3</b>	<b>RESTITUCIÓN PLANIMETRÍA E IDENTIFICACIÓN DE CARÁCTER DE LOS PREDIOS Y SUS DUEÑOS</b>	<b>246</b>
<b>5.4</b>	<b>ÁREAS A EXPROPIAR Y VALOR DEL SUELO</b>	<b>248</b>
<b>CAPÍTULO 6</b>		<b>251</b>
<b>PLAN DE INVERSIÓN PÚBLICO-PRIVADO Y FICHA DE PROYECTOS</b>		<b>251</b>
<b>6.1</b>	<b>INTRODUCCIÓN TÉRMINOS GENERALES Y ESTRATEGIAS DEL PLAN DE INVERSIÓN</b>	<b>252</b>
<b>6.2</b>	<b>IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O DEMANDA</b>	<b>252</b>
<b>6.3</b>	<b>FACTORES CRÍTICOS, POTENCIALIDADES Y RESTRICCIONES PARA ABORDAR LA PROBLEMÁTICA</b>	<b>256</b>
<b>6.4</b>	<b>FORMULACIÓN DE LAS INICIATIVAS DE INVERSIÓN</b>	<b>259</b>
<b>6.4.1</b>	<b>PROYECTO RAMPA PÚBLICA</b>	<b>260</b>
<b>6.4.2</b>	<b>PROYECTO COSTANERA MIRADOR</b>	<b>261</b>
<b>6.4.3</b>	<b>PROYECTO MEJORAMIENTO DE PAVIMENTACIÓN Y ACCESIBILIDAD</b>	<b>261</b>
<b>6.4.4</b>	<b>PROYECTO POLIDEPORTIVO ACUÁTICO NÁUTICO</b>	<b>261</b>
<b>6.5</b>	<b>ETAPAS PROYECTO PLAN MAESTRO DE DESARROLLO DEL BORDE LACUSTRE EN SECTOR PUERTO LAS ROSAS</b>	<b>263</b>
<b>6.5.1</b>	<b>ETAPA 1: DESARROLLO DE PLATAFORMA NÁUTICA PORTUARIA</b>	<b>263</b>
<b>6.5.2</b>	<b>ETAPA 2: DESARROLLO DE PLATAFORMA NÁUTICO PORTUARIA Y PLATAFORMA NÁUTICO DEPORTIVA</b>	<b>265</b>
<b>6.5.3</b>	<b>ETAPA 3: DESARROLLO DE PLATAFORMA NÁUTICO RECREATIVA Y PLATAFORMA NÁUTICO MEDIOAMBIENTAL</b>	<b>266</b>
<b>6.5.4</b>	<b>ETAPA 4: DESARROLLO DE PLATAFORMA NÁUTICO CULTURAL Y PLATAFORMA NÁUTICO DEPORTIVA</b>	<b>268</b>

<b>6.6 REQUERIMIENTO DE ESTUDIOS BÁSICOS DE PRE INVERSIÓN PROYECTO PLAN MAESTRO PUERTO LAS ROSAS</b>	<b>269</b>
6.6.1 OBJETIVO GENERAL Y OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE LOS ESTUDIOS DE PRE INVERSIÓN	270
6.6.2 ELEMENTOS DE ORDEN METODOLÓGICO	270
6.6.3 RESULTADOS ESPERADOS	272
6.6.4 ENTIDADES USUARIAS	272
<b>6.7 FICHAS DE INICIATIVAS DE INVERSIÓN (IDI) ESTUDIO BÁSICO DE PRE INVERSIÓN PLAN MAESTRO PUERTO LAS ROSAS</b>	<b>273</b>
6.7.1 PROCEDIMIENTO CREACIÓN DE FICHA IDI ESTUDIO BÁSICO DE FACTIBILIDAD DEL PLAN MAESTRO DE DESARROLLO DEL BORDE LACUSTRE EN SECTOR PUERTO LAS ROSAS, COMUNA DE FUTRONO.	274
<b>CAPÍTULO 7</b>	<b>279</b>
<b>PLAN DE GESTIÓN COMUNITARIA E INTEGRACIÓN SOCIAL DEL PROYECTO</b>	<b>279</b>
<b>7.1 PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PLAN DE GESTIÓN COMUNITARIA E INTEGRACIÓN SOCIAL</b>	<b>281</b>
7.1.1 METODOLOGÍA PROPUESTA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN	281
7.1.2 DESCRIPCIÓN METODOLÓGICA	282
7.1.3 SÍNTESIS DE RESULTADOS	283
7.1.4 ANÁLISIS DE CONTEXTO	288
<b>7.2 PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA: PROPUESTA MODELO DE GESTIÓN</b>	<b>294</b>
7.2.1 VISIÓN Y MISIÓN DEL PLAN MAESTRO DE PUERTO LAS ROSAS	295
7.2.2 EJES Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DEL PLAN MAESTRO DE PUERTO LAS ROSAS	296
7.2.3 ESTRATEGIA Y PLAN DE ACCIÓN	297
<b>7.3 ADMINISTRACIÓN DEL PLAN DE GESTIÓN SOCIAL COMUNITARIO</b>	<b>309</b>
7.3.1 PROPUESTA DE ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN ESTRATÉGICA	309
7.3.2 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL	311
<b>CAPÍTULO 8</b>	<b>317</b>
<b>PROPUESTA ESTRATÉGICA DE MARKETING Y POSICIONAMIENTO</b>	<b>317</b>
<b>8.1 INTRODUCCIÓN</b>	<b>318</b>
<b>8.2 COMO SE ABORDÓ EL CASO PUERTO LAS ROSAS, PARTE DE UN DESTINO TURÍSTICO EMERGENTE EN LA REGIÓN</b>	<b>320</b>
8.2.1 ANÁLISIS TERRITORIAL	320
8.2.2 ANÁLISIS DE CONTEXTO	325
<b>8.3 PROPUESTA ESTRATÉGICA DE MARKETING Y POSICIONAMIENTO</b>	<b>329</b>
8.3.1 VISIÓN Y OBJETIVO GENERAL	335
8.3.2 EJES ESTRATÉGICOS	335
8.3.3 OBJETIVOS PROPUESTOS EN CADA EJE ESTRATÉGICO	336
<b>8.4 PLANES DE ACCIÓN PARA EL PLAN MAESTRO EN PUERTO LAS ROSAS</b>	<b>357</b>
8.4.1 FASE DE PRE INICIO	361
8.4.2 FASE DE INICIO	363
8.4.3 FASE DE DESARROLLO	365

<b>8.4.4 FASE DE MADUREZ</b>	<b>369</b>
<b>CONCLUSIONES</b>	<b>371</b>
<b>REFERENCIAS</b>	<b>375</b>







# INTRODUCCIÓN

## 1.1 Temas claves y aproximaciones del encargo

La presente licitación, denominada “Plan Maestro de Desarrollo del borde lacustre en sector Puerto Las Rosas, Comuna de Futrono”, de BIP 30458141-0, es mandado por la Corporación Regional de Desarrollo Productivo de la Región de Los Ríos, y financiada por el Gobierno Regional y su Consejo Regional a través del Fondo de Innovación para la Competitividad (FIC), instrumento que persigue dotar de nuevos y mayores recursos para promover y desarrollar miradas innovadoras, por lo mismo, el FIC, busca ser un acelerador de la inversión pública en innovación.

Entonces, el desafío es, de una u otra forma, buscar la innovación, ya sea en productos, modelos de gestión, administración o desarrollo territorial, en base a múltiples estrategias, dentro de las cuales, y por lo menos para esta consultoría cobran mayor sentido, es el desarrollo de programas urbano-arquitectónicos e infraestructurales, con mix innovadores desde el punto de vista funcional, promoviendo una expansión y dinamismo económico local, respetuoso, inclusivo y sostenible, para con el medioambiente y sociedad local. Porque la verdad, innovar no necesariamente implica crear algo nuevo, también puede estar en combinar cosas de manera innovadora, o desarrollar modelos de gestión o administración cuyos objetivos y formas de inclusión sean innovadoras.

Otros de los objetivos de los FIC, es la búsqueda de un cambio social y cultural que logre incorporar dentro de la comunidad local, la idea de la innovación como un efectivo motor de desarrollo económico.

Lo anterior es pertinente volver a citarlo, ya que no se puede perder de vista que todo este esfuerzo de diseño urbano y arquitectónico,

tiene por detrás, la idea de promover un desarrollo económico innovador, ambientalmente sostenible y socialmente inclusivo. Es por ello que se buscó en la mínima superficie posible, el máximo impacto esperable.

Ya volviendo sobre la presente licitación, esta se estructuró en base a tres entregas, cada una de las cuales se conforma de un informe y un set de cartografías y planos técnicos. Así el informe 1 fue la Línea Base; El dos, fue el Análisis de Potencialidades y Restricciones del territorio; y el tres, que aquí se presenta, es el diseño del Plan Maestro.

Siguiendo con lo anterior, este informe es el tercero y último de esta licitación, y sucede al informe 2, el cual estuvo destinado a exponer todo el trabajo técnico desplegado en terreno, más el trabajo de gabinete tras ello. Estos fueron los insumos necesarios para levantar lo que a continuación se expone, como “Diseño del Plan Maestro”.

Así, mientras que el documento de la entrega dos estuvo compuesto por los levantamientos hechos por la consultora y sus profesionales – topográfico, batimétrico, de propiedades vigentes, medioambiental, identificación de actores clave- que finalmente tributaron en una mirada estratégica que determinó las potencialidades y restricciones del territorio Puerto Las Rosas. Este informe, toma todo aquello y sobre dicha información de nuevo cuño, que combinada con la ya existente, dan pie a proponer un Plan Maestro de Desarrollo del Borde Lacustre en Sector Puerto Las Rosas, comuna de Futrono.

De este modo, el presente informe, está compuesto por documentos eminentemente técnicos, partiendo por el propio Plan Maestro y

set de planos urbanos que lo explican y componen, los que a su vez están acompañados de los fundamentos de la imagen objetivo y los lineamientos del Plan. Dentro de este acápite se encuentran planos que identifican la propuesta de flujos peatonales y vehiculares, sistema de espacios públicos, de áreas verdes, paisajismo, iluminación urbana. Luego se explica de forma más detallada, cada una de las partes que conforman el Plan Maestro en su completitud, es decir, las distintas plataformas, las que se

determinan por un agrupamiento de funciones y por la geomorfología del sector, y sus potencialidades y restricciones territoriales; para luego, detenerse en el set de planos que conforman el Proyecto detonante. Junto a esto, viene el Plan de Inversión; el Plan de Gestión Comunitaria e Integración Social; la propuesta estratégica de marketing y posicionamiento. Finalmente, se presenta una actualización del estudio de propiedad que complementa la entrega anterior.

## 1.2 El plan Maestro, sus fundamentos, ideas, improntas y público objetivo

El Plan Maestro tiene una vocación orientativa, es un instrumento de planificación que no norma, sino más bien plantea una imagen objetivo que permite visibilizar una intención de desarrollo de un determinado territorio, por lo mismo, esta no es excluyente ni única, y puede modificarse con el paso del tiempo y la contingencia. No obstante ello, es relevante por cuanto permite visibilizar y aunar esfuerzos públicos y privados en torno a una idea de territorio.

En concomitancia a lo anterior, el Plan Maestro propone una serie de intervenciones que pueden funcionar en su propio mérito, pero que, sin embargo, su sumatoria es más que la agregación de partes, es decir, es una agregación sinérgica. De este modo, se programa, esperando que sea de forma coordinada, una serie de infraestructura, proyectos arquitectónicos, y espacios públicos, que en su conjunto esperan ser un factor de potenciación de los territorios rurales y urbanos próximos, dando lugar a áreas socialmente integradas con mejores estándares para la calidad de vida de sus habitantes.

La cartera de proyectos propuesta, tanto para el Plan Maestro en su completitud, como para cada una de las plataformas y etapas, se constituyen, temporal y programáticamente, como piezas indispensables para la concreción de la visión y misión del Plan, poniendo en valor la vocación turística y náutica del sector, ordenando usos, proponiendo el desarrollo de espacios públicos, infraestructura, equipamiento y mejoras en accesos y estructuración vial, con el fin último de revitalizar el sector de Puerto Las Rosas, como un polo de carácter deportivo y comunitario.

El Plan Maestro para Puerto Las Rosas pretende potenciar esta área preferente con infraestructura y equipamiento de carácter náutico y turístico a escala regional y de la Cuenca del Lago Ranco. Articulando para ello sus valores paisajísticos y medioambientales junto a sus potencialidades geográficas en un Plan capaz de desencadenar actividades relacionadas a lo náutico en la comuna de Futrono, gracias a la incorporación estratégica de equipamiento en etapas correlativas.

La imagen objetivo se fundamenta en la síntesis del análisis de los proyectos recabados por la

estrategia de Participación Ciudadana y del análisis prospectivo de las oportunidades y restricciones del lugar, derivadas del análisis de aspectos físicos, correspondientes a los aspectos, geomorfológicos, geológicos, climatológicos, flora y fauna, topografía, batimetría y riesgos. Para detallar la imagen objetivo, se repasarán brevemente dichos análisis.

Del modo que precipita del párrafo anterior, es que El Plan Maestro para Puerto Las Rosas lleva

### 1.3 Objetivos de la propuesta

La valoración del paisaje y del turismo náutico como una forma de experiencia, están aumentando la demanda de los espacios de borde de agua a nivel mundial, nacional, y por cierto local, lo que si bien es deseable y positivo, al carecer de planes y estrategias de ocupación de estos bordes, puede generar una excesiva privatización de los bordes, y con ello restar potencial al desarrollo náutico, turístico, económico y en última instancia el acceso público al recurso lacustre.

Así, un primer objetivo del Plan Maestro, es entregar una imagen objetivo, que exponga lo que se busca y proponga un ordenamiento adecuado para ello. Iniciando con esto un proceso de transformación sinérgica, inclusiva y sostenible del borde lacustre correspondiente al sector de Puerto Las Rosas, de la comuna de Futrono, en el Lago Ranco Región de Los Ríos.

El Plan Maestro de Puerto Las Rosas, busca hacer de este un espacio turístico, recreativo y deportivo que proponga y ordene una infraestructura adecuada y de primer nivel para múltiples usos considerando su ubicación estratégica en la Cuenca del Lago Ranco. Entre sus usos destacan: el ser un soporte para la

por nombre **Plataformas Náuticas Puerto Las Rosas**, y se concibe como un nodo de actividades náuticas, turísticas y recreativas para la comuna, distribuidas en una serie de – Plataformas- que se articularán estratégicamente en el área con el objetivo arquitectónico de denotar y poner en valor el paisaje natural existente en una relación de fondo y figura.

actividad económica turística del área de influencia inmediata de Futrono pero con proyección a la cuenca; ser un referente en inclusión social y deportiva con actividades náuticas integradoras de toda la comunidad; y con un claro servicio a la mantención del sistema medio ambiental que conforma su ribera.

En mérito de lo ya dicho, el Plan Maestro de Puerto Las Rosas, igualmente establece como propósito el entregar una alternativa de servicios económicos, turísticos y deportivos a la comunidad de Futrono y a la Cuenca del Lago Ranco, para ello se propone un modelo de gestión que se concibe como una sinergia de actores relevantes, reflejado a través de un modelo de gestión para el desarrollo sostenible de este espacio lacustre.

Otro objetivo perseguido es romper la estacionalidad del turismo lacustre, poniendo en valor los atractivos naturales y aptitudes para el turismo de intereses especiales, especialmente vinculados a los ríos y lagos, aumentar y diversificar la oferta turística, y asegurando un punto de acceso al lago de carácter público y ciudadano.

## **CAPÍTULO 2**

# EL PLAN MAESTRO DESDE UNA VISIÓN TERRITORIAL

## 2.1 El Plan Maestro como Proyecto urbano

El Plan Maestro para Puerto Las Rosas pretende potenciar esta área preferente con infraestructura y equipamiento de carácter náutico y turístico a escala regional y de la Cuenca del Lago Ranco. Articulando para ello sus valores paisajísticos y medioambientales junto a sus potencialidades geográficas en un Plan capaz de desencadenar actividades relacionadas a lo náutico en la comuna de Futrono, gracias a la incorporación estratégica de equipamiento en etapas correlativas.

El Plan Maestro tiene como objetivo mejorar y potenciar la infraestructura existente, además de desencadenar inversiones asociadas al turismo y deportes náuticos de mayor alcance, para así generar identidad local y regional desde el proyecto urbano.

Es importante mencionar que Puerto Las Rosas es una bahía protegida, resguardada del viento y

fuertes mareas, lo que potencia su capacidad de albergar actividades náuticas de carácter deportivo – recreativo y portuarias.

Para ello, el Plan Maestro de Puerto Las Rosas reconoce dichas potencialidades, articulando estratégicamente una serie de 5 Plataformas náuticas, supeditadas a las oportunidades y restricciones que provee el territorio, y al programa urbano arquitectónico determinado por la comunidad de Futrono.

En este acápite se detallarán los Fundamentos y lineamientos del Plan Maestro, desde su imagen objetivo hasta las particularidades de las infraestructuras habilitantes del Plan, describiendo acuciosamente cada Plataforma propuesta y sus edificios asociados, para finalmente presentar la propuesta de proyecto detonante para Puerto Las Rosas.

### 2.1.1 Fundamentos de la Imagen Objetivo

La imagen objetivo se fundamenta en la síntesis del análisis de los proyectos recabados por la estrategia de Participación Ciudadana y del análisis prospectivo de las oportunidades y restricciones del lugar, derivadas del análisis de aspectos físicos, correspondientes a los aspectos, geomorfológicos, geológicos, climatológicos, flora y fauna, topografía, batimetría y riesgos. Para detallar la imagen objetivo, se repasarán brevemente dichos análisis.

Respecto a la Estrategia de Participación Ciudadana, la totalidad de los proyectos recabados fueron los mostrados en la tabla 1.

Estos proyectos posteriormente fueron priorizados por la comunidad y jerarquizados en el siguiente orden:

ORDEN	PROYECTO
1	Rampa Pública
2	Costanera pública y mirador
3	Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad
4	Polideportivo acuático náutico
5	Parque acuático náutico deportivo
6	Pistas de aguas quietas
7	Marina deportiva
8	Centro de Interpretación del territorio

TABLA 1 PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS PARA EL PLAN MAESTRO PUERTO LAS ROSAS

Fuente: Elaboración propia

Esta priorización generó un primer orden para la formulación de la Imagen Objetivo del Plan Maestro Puerto Las Rosas, el cual, fue tensionado con el análisis de oportunidades y restricciones del territorio, derivadas de los levantamientos de aspectos físicos realizados. De dichos levantamientos, particularmente del análisis de los estudios de Aspectos Físicos,

Medioambientales, Flora, Fauna, Topografía, Batimetría y Riesgos, se levantaron once (11) Oportunidades (Figura 1) y doce (12)

Restricciones (Figura 2), las cuales fueron “Especializadas”, para determinar el polígono de intervención del Plan Maestro

### SOBRE LAS OPORTUNIDADES

En cuanto a las oportunidades detectadas, éstas corresponden a generar vínculos con el Paisaje Lejano y Cercano, con el objetivo de potenciar su valorización. Para ello se detectan las cotas más altas hacia el Oeste como potenciales

miradores del paisaje lejano y el borde lacustre. A su vez se considera la valorización de los reductos naturales presentes en las cercanías del borde del lago, tales como los humedales o las turberas existentes al Sur-Oeste de la Bahía.

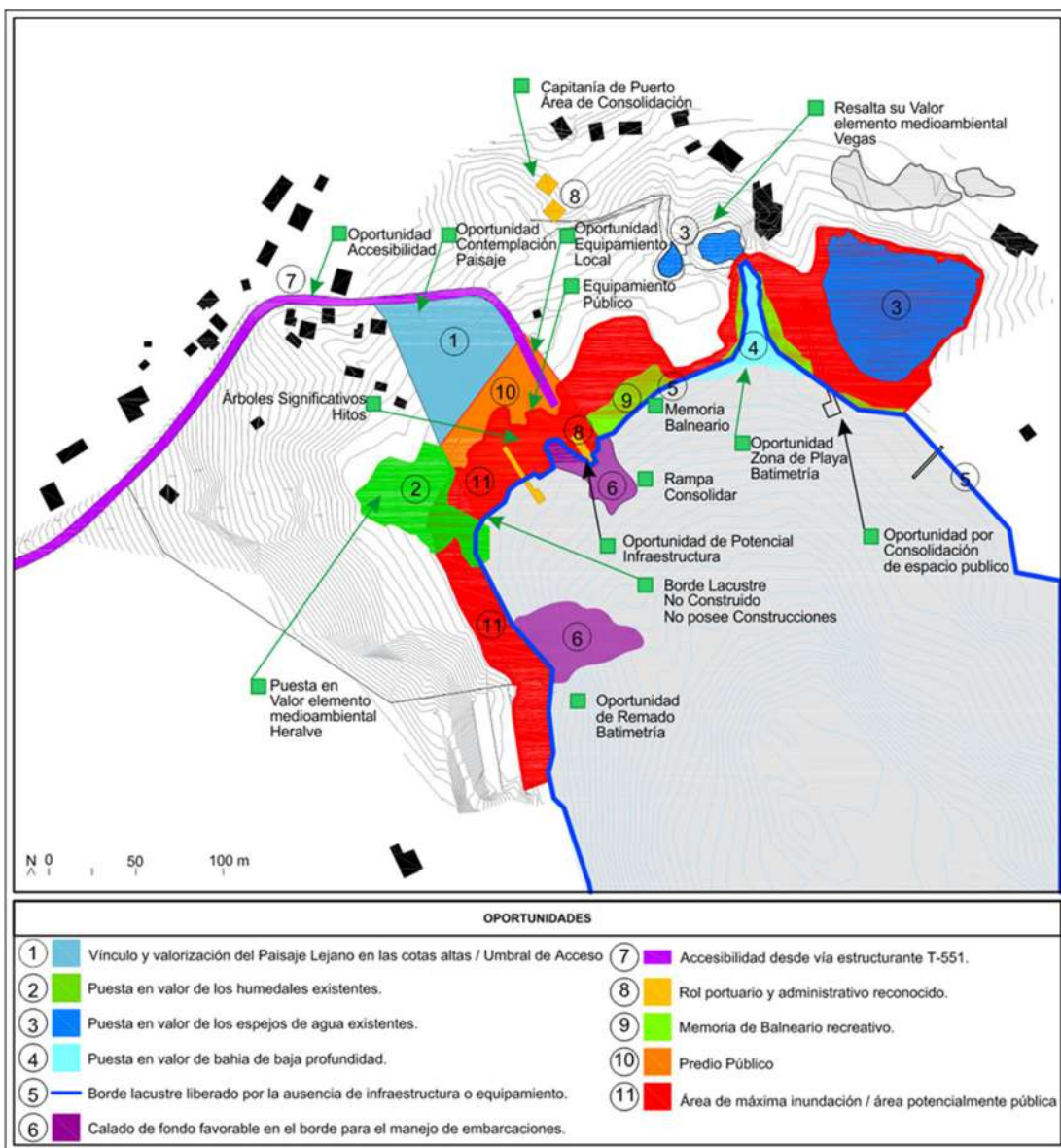


FIGURA 1 OPORTUNIDADES IDENTIFICADAS EN PUERTO LAS ROSAS

Fuente: Elaboración propia

Por otro lado los espejos de agua ubicados al Este, representan una oportunidad de puesta en valor, además de la posible generación de un nodo de remate en este extremo de Puerto Las Rosas.

A su vez, se identifica un área al Este de la rampa existente, cuya baja profundidad en el lago, potenciaría usos tanto deportivos, contemplativos o recreativos.

Por otro lado, se considera, favorable la ausencia de infraestructura o equipamiento en el borde del lago, a excepción de la rampa y muelle existentes, lo que genera la oportunidad de intervenir de manera estratégica, el borde lacustre, concentrando o denotando puntos destacados dentro del área.

Además, siguiendo la misma línea referida al equipamiento y la infraestructura, es destacable que existen áreas, en que el fondo lacustre permite el manejo de embarcaciones de mediana escala gracias al calado existente, lo que propicia la incorporación de equipamiento

en sectores puntuales dentro del Plan Maestro, de mayor escala al existente.

A su vez, la condición de bahía geográficamente protegida de viento y mareas, favorece el desarrollo de actividades náuticas en el lago, lo que asociado a las condiciones batimétricas y ambientales hace de Puerto Las Rosas, un polo potencial para el desarrollo turístico relacionado con actividades náuticas que requieren de estas condiciones, tales como el remo.

Esto además se ve favorecido por la condición periurbana que mantiene el sector y la accesibilidad existente desde la vía principal T-551, lo que hace que hoy Puerto Las Rosas, tenga un rol portuario y administrativo público reconocido por la comunidad de Futrono.

Por último, existe un terreno público en el que hoy se encuentra la rampa y el muelle, lo que genera un punto de partida innegable para la consolidación de un espacio público de escala comunal.

<b>SÍNTESIS DE LAS OPORTUNIDADES IDENTIFICADAS</b>	
1	Vínculo y valorización del Paisaje Lejano en las cotas altas / Umbral de Acceso
2	Puesta en valor de los humedales existentes
3	Puesta en valor de los espejos de agua existentes
4	Puesta en valor de la bahía de baja profundidad
5	Borde lacustre liberado por ausencia de infraestructura o equipamiento
6	Calado de fondo favorable en el borde para manejo de embarcaciones
7	Accesibilidad desde vía estructurante T-551
8	Rol portuario y administrativo reconocido
9	Memoria de Balneario recreativo
10	Predio Público
11	Área de máxima inundación registrada / área potencialmente pública

TABLA 2 SÍNTESIS DE LAS OPORTUNIDADES IDENTIFICADAS

Fuente: Elaboración propia



SOBRE LAS RESTRICCIONES

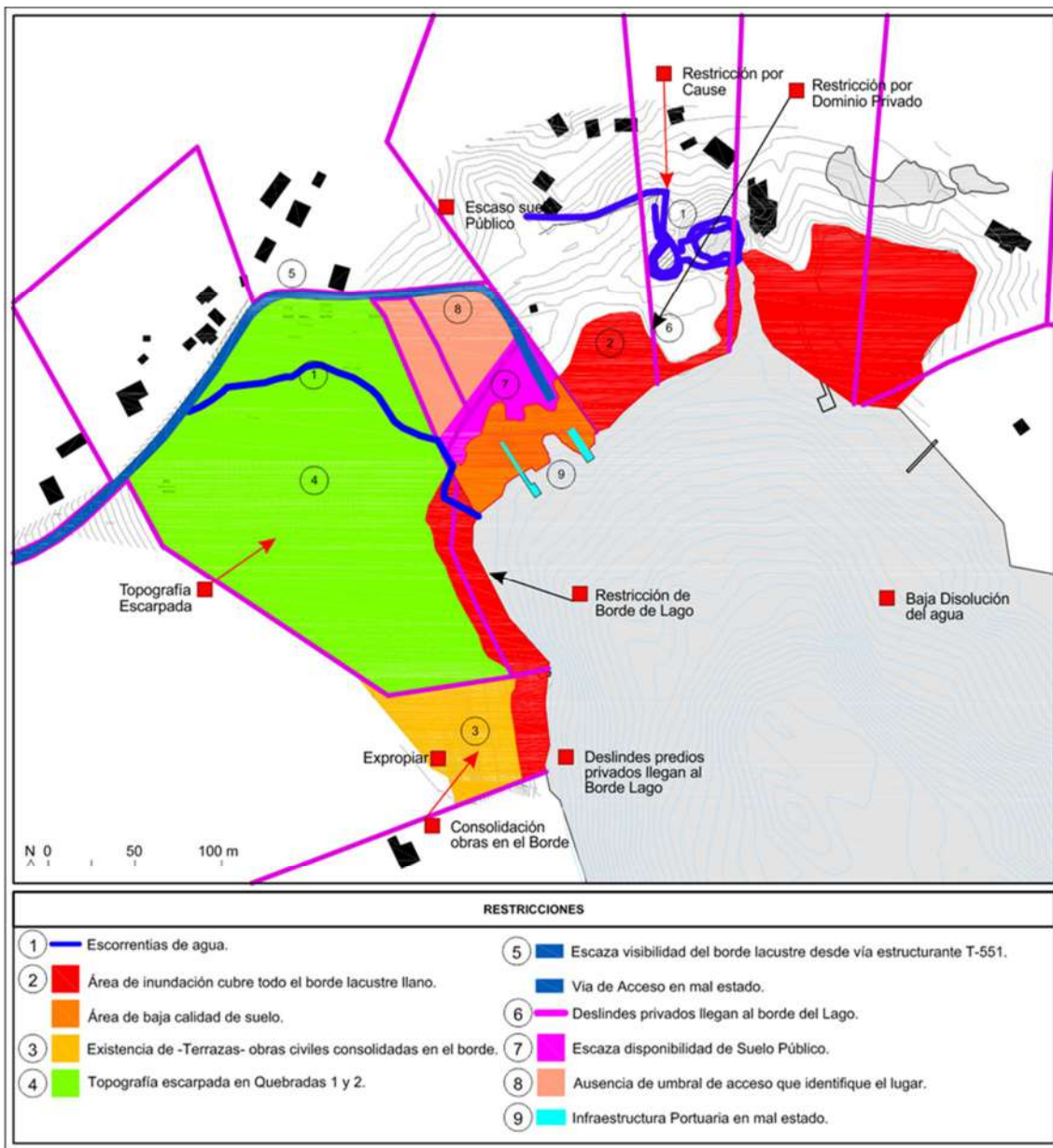


FIGURA 2 RESTRICCIONES IDENTIFICADAS EN PUERTO LAS ROSAS

Fuente: Elaboración propia

Sobre las restricciones identificadas en Puerto Las Rosas, estas son derivadas en su mayoría de las condiciones Topográficas – Batimétricas, y de la privatización de parte del borde lacustre de la bahía.

En Puerto Las Rosas, existen escoorrentías de aguas asociadas a las quebradas existentes, las cuales, debido a su escarpada topografía dificulta la posibilidad de cualquier tipo de intervención.

A su vez, por efecto del clima lluvioso, y las consecuentes escorrentías, el área es altamente húmeda, además de tener suelos de baja calidad por la alta saturación de agua. En este punto es importante destacar que la presencia de turberas y humedales, son elementos naturales acumuladores de agua lluvia y escorrentías, lo cual restringe su intervención

Por último, haciendo referencia a la Batimetría, una de las restricciones fundamentales, tiene relación con la cota de inundación identificada en el lugar. La cual marca un límite físico para cualquier intervención urbano-arquitectónica a desarrollarse en el lugar y cubre prácticamente la totalidad de los espacios llanos del borde lacustre.

Por otro lado, en el área existe una escasa disponibilidad de suelo público, lo que sumado a

que los deslindes de los sitios privados llegan al borde del lago y la existencia de obras civiles en el borde oeste, correspondiente a una serie de terrazas, permite prospectar dificultades a la hora de concretar el proyecto como un área de interés público.

Adicionalmente, en cuanto a la conectividad y accesibilidad, Puerto Las Rosas no es un lugar reconocido, debido a que no existe un Umbral o punto de acceso y por efecto de la topografía y geomorfología no es visible desde la vía estructurante.

A su vez, la vía de acceso es deficiente, debido a su ancho y escala rural, la que se encuentra en mal estado.

Finalmente, la Rampa pública, la cual fue relevada como el proyecto de mayor prioridad se encuentra en mal estado e inoperativa.

SÍNTESIS DE LAS RESTRICCIONES IDENTIFICADAS	
1	Escorrentías de agua
2	Área de inundación cubre todo el borde lacustre llano
3	Área de baja calidad de suelo
4	Existencia de –Terrazas- obras civiles consolidadas en el borde.
5	Topografía escarpada en Quebradas 1 y 2
6	Escasa visibilidad del borde lacustre desde vía estructurante T-551.
7	Vía de Acceso en mal estado
8	Deslindes privados llegan al borde del Lago.
9	Escasa disponibilidad de Suelo Público.
10	Ausencia de umbral de acceso que identifique el lugar.
11	Infraestructura Portuaria en mal estado

TABLA 3 SÍNTESIS DE LAS RESTRICCIONES IDENTIFICADAS  
 Fuente: Elaboración propia

## SINTESIS DE LOS FUNDAMENTOS DE LA IMAGEN OBJETIVO

Con la finalidad de establecer los fundamentos de la “Imagen Objetivo”, se comentarán prospectivamente cada uno de los programas o equipamientos definidos como prioritarios en la “Estrategia de Participación de Actores Clave”,

analizados desde la perspectiva de las “Oportunidades y Restricciones” identificadas en el territorio tras el análisis de los aspectos físicos relevados.

## RAMPA PÚBLICA

Respecto a la visión, planteada desde la estrategia de participación ciudadana para el Plan Maestro Puerto Las Rosas, se comprende que existe una priorización centrada en el fomento del turismo y los deportes náuticos, poniendo en valor el patrimonio náutico del territorio, así como el aprovechamiento de la Red Interlagos. En ese sentido, se visualiza al sector en un periodo proyectado de 10 años, con instalación de iniciativas que contribuyen en la generación del turismo y el deporte náutico, de la mano del desarrollo de proyectos de envergadura para el sector.

Para ello específicamente, se jerarquizó en primer lugar la Instalación o reparación de la Rampa Pública existente en Puerto Las Rosas, debido a la condición de bahía protegida, ésta es fundamental en periodos de mal tiempo.

### Oportunidades

En vista del análisis prospectivo de los proyectos prioritarios, se desprende, que a pesar de su carácter de infraestructura, ésta posee el potencial de generar una sinergia mayor alrededor del embarque y desembarque de pasajeros enseres o productos que recorren el Lago Ranco, lo que puede propiciar la incorporación de lugares de encuentro o permanencia que medien entre la infraestructura y el resto de los equipamientos o espacios públicos propuestos en el Plan, para el reconocimiento de la comunidad y de la bahía como un puerto lacustre relevante.

Para ello, programas asociados que contribuyan concretamente a la escena antes descrita corresponden a “un terminal de pasajeros y la

Capitanía de Puerto”, combinación programática que permitiría otorgar un carácter institucional y público a la infraestructura en cuestión.

Por otro lado, es importante mencionar que programas menores asociados a la logística de la rampa pública, tales como bodegas, servicios y un patio de maniobras, tienen el potencial de tributar a áreas públicas anexas, de interés náutico recreativo, tales como playas, muelles o depósitos de botes. Haciendo de un equipamiento duro y funcional, un nodo capaz de desencadenar un mayor número de actividades.

### Restricciones

En primera instancia, la rampa pública se encuentra en mal estado, por lo que implica una reestructuración de la propia infraestructura.

Adicionalmente, esta se localiza en un área de inundación, lo que condiciona el diseño específico de un edificio anexo, debido a que este debe salvar la eventualidad de una crecida del lago.

Por otro lado, para su utilización técnica, necesita un Patio de Maniobras, capaz de soportar el giro de vehículos articulados con embarcaciones, lo que se realiza actualmente de forma irregular en una única área mayoritariamente llana al Oeste de la rampa, dejando una estrecha área al Este de la rampa, debido a que se ve limitado por el deslinde del lote público.

## COSTANERA MIRADOR

El segundo proyecto priorizado es una Costanera Mirador, debido en gran parte a que la comunidad reconoce el gran valor natural que proyecta el sector, destacando la Belleza Escénica, que presenta la bahía.

A escala de Puerto Las Rosas, este proyecto, se encuentra en el eje longitudinal de la bahía, perpendicular al eje prioritario que demarca la Rampa Pública.

### Oportunidades

La Costanera Mirador, permitiría visualizar las prácticas deportivas que se realizan en el lago, además de ser un eje capaz de articular en el borde lacustre diversas actividades tanto recreativas, como turísticas o deportivas, tales como el Polideportivo Náutico, la Marina deportiva, o un Centro de Interpretación de la Naturaleza y la Cultura Huilliche, considerando el gran potencial natural del lugar, reconocido así por los habitantes de Puerto Las Rosas.

Haciendo de los diversos programas que puedan conectar esta costanera, un área con un potencial turístico-náutico local, comunal y regional.

### Restricciones

Primero que todo, es importante establecer que todo el borde lacustre de Puerto Las Rosas se encuentra bajo la cota de inundación, lo que condiciona las posibilidades de consolidación de una costanera. Por otro lado, el borde actualmente público corresponde a 80m lineales aproximadamente, los cuales, si se considera la incorporación de equipamiento para el almacenaje, reparación o desarrollo de actividades con embarcaciones que permanezcan en el lugar, las posibilidades se restringen, haciendo del diseño, la herramienta capaz de conciliar estas acciones.

## MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DE ACCESIBILIDAD

El tercer proyecto priorizado, tiene relación con el mejoramiento de la ruta de acceso a Puerto Las Rosas, debido a que posee una escala rural y malas condiciones.

### Oportunidades

Por esta razón es importante mencionar la continuidad que tiene el camino de acceso, con la rampa pública, lo cual genera un eje relevante en la estructura urbana de Puerto Las Rosas, desde el cual pueden articularse equipamientos de forma transversal al eje hasta rematar en la rampa.

El mejoramiento de la calle de acceso, tiene el potencial de constituir una avenida de escala local, que tribute en articular a Puerto Las Rosas con Futrono de manera física, debido a que ya

existe un reconocimiento del lugar por su condición periurbana.

### Restricciones

En lo referido a las limitaciones y restricciones que se aprecian en el Sector Puerto Las Rosas destacan dentro de ello, las condiciones físicas del territorio, las cuales no son suficientes para el desarrollo turístico y náutico, debido al estado del camino de acceso y su deficiente accesibilidad.

Además de las condiciones físicas de este camino, no existe un hito o referencia capaz de indicar desde el troncal principal la existencia de Puerto Las Rosas, lo que genera el total anonimato del área.

## POLIDEPORTIVO ACUÁTICO-NÁUTICO

Futrono como Zona de Interés Turístico, debe implementar actividades de carácter náutico, que sean capaz de potenciar la ciudad, donde un polideportivo Acuático-Náutico, tiene el potencial de generar identidad.

Por ello, como resultado de la participación ciudadana, se identifica la importancia de acelerar las inversiones para que las condiciones favorables evaluadas y conocidas en el sector, se materialicen en proyectos de alto impacto, variable que puede ser manejada por el diseño del Plan Maestro, por ejemplo un plan que identifique etapas y que aumente la competitividad del plan.

Para ello, programas y equipamiento como un muelle, una marina deportiva, una casa de mantención de pequeñas embarcaciones y operadores turísticos, tienen el potencial de completar la ecuación para la concreción de un puerto de escala lacustre con identidad para la comuna.

### Oportunidades

Respecto al polideportivo Acuático-Náutico, este tiene el potencial de ser el programa característico de Puerto Las Rosas, capaz de denotar a este lugar y diferenciarlo.

Por otro lado, genera la oportunidad de establecer un punto de partida para la incorporación de lo náutico en la identidad local, como un centro educativo vinculado a los establecimientos de la comuna.

Esto puede ser relacionado, debido a que en el Informe de Participación se determina que el municipio de Futrono es el actor capaz de administrar dicha área, por lo que la infraestructura y equipamiento proyectado debe incorporar dicha condición en su programa, ya sea considerando la Secretaría Comunal de Planificación y la Unidad de Turismo o en su defecto con otras instituciones relevantes dentro del plan como puede ser el Gobierno Regional.

### Restricciones

Sin embargo por las condiciones del territorio, donde existen escasos terrenos públicos, amplias áreas de inundación, presencia de humedales y escarpadas laderas, las posibilidades de implementación recaen en la inclusión de terrenos privados que provean la superficie capaz de soportar dicho equipamiento. A su vez, es importante considerar el programa técnico anexo, tales como hangares para la guarda de remos y botes o marinas, los cuales por su uso, inevitablemente deben relacionarse con el escaso borde lacustre público de Puerto Las Rosas.

Finalmente considerando el análisis cualitativo de la información generada por la “Estrategia de Participación de Actores Clave”, y las “Oportunidades y Restricciones” del territorio, derivadas de los Aspectos Físicos de Puerto Las Rosas, se establece la siguiente Imagen Objetivo, denominada “Plataformas Náuticas Puerto Las Rosas”.

## IMAGEN OBJETIVO PLATAFORMAS NÁUTICAS PUERTO LAS ROSAS

El Plan Maestro para Puerto Las Rosas lleva por nombre **Plataformas Náuticas Puerto Las Rosas**, y se concibe como un nodo de actividades náuticas, turísticas y recreativas para la comuna, distribuidas en una serie de –Plataformas– que se articularán estratégicamente en el área con el objetivo arquitectónico de denotar y poner en valor el paisaje natural existente en una relación de fondo y figura.

Dichas Plataformas se encuentran supeditadas a las restricciones puestas por las condiciones geográficas y administrativas del territorio, y articuladas de forma tal que su ejecución pueda darse por etapas. Por esta razón para cada una de ellas se considera el programa esencial para su funcionamiento, tales como estacionamientos, recintos administrativos y de servicios, con el objetivo de que sean autosuficientes en el periodo de concreción del plan total en el tiempo.

En un recorrido por las Plataformas náuticas de Puerto Las Rosas, desde la vía principal, un hito será la referencia para acceder a la bahía, donde tras avanzar por el camino existente se llegará en primer lugar al –Umbral de Acceso–.

Este Umbral se encontrará flanqueado por las primeras Plataformas, –La Plataforma Náutica Deportiva–, que albergará el “Polideportivo Náutico”, y la –Plataforma Cultural–, que albergará un Recinto Ferial, cada una de dichas plataformas, por encontrarse en las cotas más altas del área actuarán como un gran mirador urbano de la Cuenca del Lago Ranco.

Luego, se descenderá a la bahía para encontrarse con la Plataforma Portuaria, la cual contemplará el –Pabellón Portuario– edificio que albergará la Capitanía de Puerto y el Terminal de Pasajeros asociado a la recuperación de la Rampa existente.

El programa de dicho edificio contempla oficinas, bodegas y los habitáculos para los funcionarios de la Armada de Chile. Adicionalmente, como parte de esta plataforma se considera el Patio de Maniobras necesario para vehículos articulados con embarcaciones.

Siguiendo el borde lacustre se articularán desde la Plataforma Portuaria en el eje longitudinal, las Plataformas Recreativas, Deportiva Náutica y Medio Ambiental, las cuales se encontrarán sutilmente conectadas entre sí por medio de un paseo mirador continuo, que relacionará el borde lacustre con el interior de la Bahía según el ritmo que marque el programa urbano-arquitectónico que albergará cada Plataforma que penetra en el lago.

La Plataforma Recreativa, será un área esencialmente turística, aislada de las complejidades técnicas asociadas a las prácticas de deportes náuticos o al embarque y desembarque de pasajeros y enseres. En ella habrá juegos de agua, áreas de picnic, sector de playa y una piscina en el lago contenida por un muelle solanero.

En el otro extremo se encontrará la –Plataforma Medio Ambiental–, la cual, reconocerá atributos relevantes del paisaje, como humedales o turberas en un recorrido inmerso en la naturaleza para revalorizarlos. Esta Plataforma será definida por un Centro de Interpretación de la Naturaleza y la Cultura Huilliche, una Torre Mirador y un sendero, sutilmente dispuesto sobre la vegetación existente.

En medio de estas dos Plataformas, y como complementos funcionales y técnicos para las Plataformas Náutica-Deportiva y Portuaria se encontrará, un Hangar de Remo y Portuario, además de una Marina Pública, todos

directamente relacionados con el borde lacustre.

En total, estas 5 Plataformas, Portuario, Náutica-Deportiva, Náutica Recreativa, Medio Ambiental y Cultural, constituirán el programa que

pretende revitalizar Puerto Las Rosas y perfilarlo como un polo de carácter portuario y náutico, donde los habitantes de Futrono pueda acceder al lago, recrearse junto a él y practicar deportes náuticos en compañía de la exuberante naturaleza del lugar.

## 2.1.2 Memorias y lineamientos del Plan Maestro

### PROPÓSITOS DE DISEÑO, ÁREAS Y SUBÁREAS

Con el objetivo de especificar las cualidades urbano-arquitectónica de cada Plataforma descrita en la imagen objetivo, inicialmente, como propósitos de diseño se distribuyeron seis (6) áreas programáticas, definidas gracias al análisis de los proyectos prioritarios y reconociendo las Oportunidades y Restricciones que se especializaron en el territorio, derivadas de los análisis de los estudios de Aspectos Físicos, Medioambiental, Flora, Fauna, Topográfico, Batimétrico y Riesgos.

Las áreas que fueron espacializadas estratégicamente corresponden a: Área de Acceso, Área Cultural, Área Náutica Deportiva, Área Portuaria, Área Recreativa Lacustre y Área Medioambiental (Figura 3). De esta primera aproximación se definen las subáreas, que

posteriormente darán pie a la distribución programática en cada Plataforma definida en la imagen objetivo (Figura 4).

Estas reconocen atributos del lugar, como los humedales y turberas en el borde lacustre, las cotas altas para observar el paisaje lejano, y los usos que ya caracterizan a Puerto Las Rosas como la Rampa pública y el muelle.

En esta primera aproximación, se establece un polígono de intervención, definido por el predio público, tres sitios privados hacia el norte, que continúan el deslinde Oeste del predio público y la calle de acceso por el Este, y el área definida por la cota máxima de inundación, que por la legislación vigente puede ser definida como un bien de uso público.

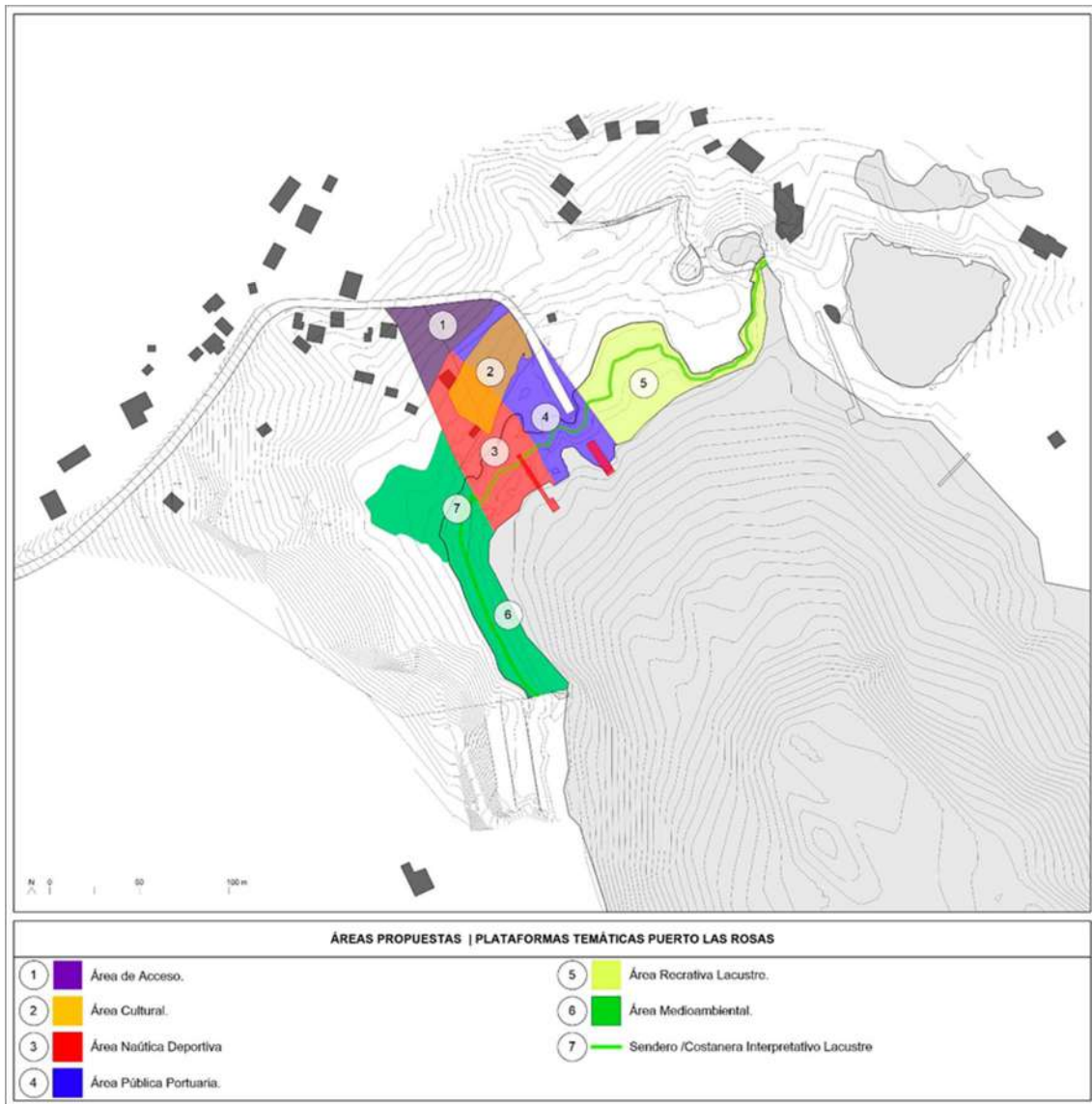


FIGURA 3 ÁREAS PROPUESTAS, PLATAFORMAS NÁUTICAS PUERTO LAS ROSAS  
Fuente: Elaboración propia



Las áreas y subáreas propuestas corresponden a:

<b>ÁREA DE ACCESO</b>	<b>SUBÁREAS ÁREA DE ACCESO</b>
Área que permite reconocer y distribuir las diferentes zonas del Plan. Por encontrarse en el punto más alto, tiene el potencial de ser un mirador hacia el Lago Ranco	1-Estacionamientos
	2-Plaza de Acceso
	3-Mirador

<b>ÁREA CULTURAL</b>	<b>SUBÁREA CULTURAL</b>
Corresponde a la zona que albergará un espacio ferial techado, para uso múltiple y que permitirá la articulación de las Plataformas Portuaria y Náutica deportiva.	4-Espacio Ferial

<b>ÁREA NÁUTICA DEPORTIVA</b>	<b>SUBÁREA NÁUTICA DEPORTIVA</b>
Corresponde al área que albergará el Polideportivo náutico, Área de operadores Turísticos y la Casa de Mantención de embarcaciones de pequeña escala.	5-Polideportivo Náutico
	6-Área operadores Turísticos
	7-Casa de Mantención de embarcaciones

<b>ÁREA MEDIOAMBIENTAL</b>	<b>SUBÁREA MEDIOAMBIENTAL</b>
Corresponde a un circuito interpretativo de la naturaleza de flora y fauna presente en el lugar, un mirador de la naturaleza, especialmente de aves lacustres y un centro de interpretación de escala local.	8-Mirador de la Naturaleza
	9-Circuito Interpretativo
	10-Centro Interpretativo de la Flora y Fauna local

<b>ÁREA RECREATIVA LACUSTRE</b>	<b>SUBÁREA RECREATIVA LACUSTRE</b>
Plataforma Recreativa Lacustre, corresponde a un sistema de muelles, plazas recreativas, áreas de picnic, un hito mirador y un paseo de borde lacustre.	11-Muelles / Plazas recreativas
	12-Hito Mirador
	13-Área Picnic
	14-Paseo borde lacustre

<b>ÁREA PÚBLICA PORTUARIA</b>	<b>SUB ÁREA PORTUARIA</b>
Plataforma Pública Portuaria, reúne el programa necesario para el funcionamiento del puerto lacustre de Puerto Las Rosas, este corresponde a un área de estacionamientos y manejo, de vehículos con embarcaciones, área de recorrido perimetral y amortiguación de las externalidades negativas que pueda generar esta Plataforma respecto a los usos de interés turístico náutico y finalmente el área logística, correspondiente a los servicios y sistemas de bodegaje, carga descarga o terminal de pasajeros.	15-Área de estacionamientos y manejo
	16-Área recorrido perimetral a área publica portuaria.
	17 Área de amortiguación para sector de manejo y maniobras
	18-Área logística

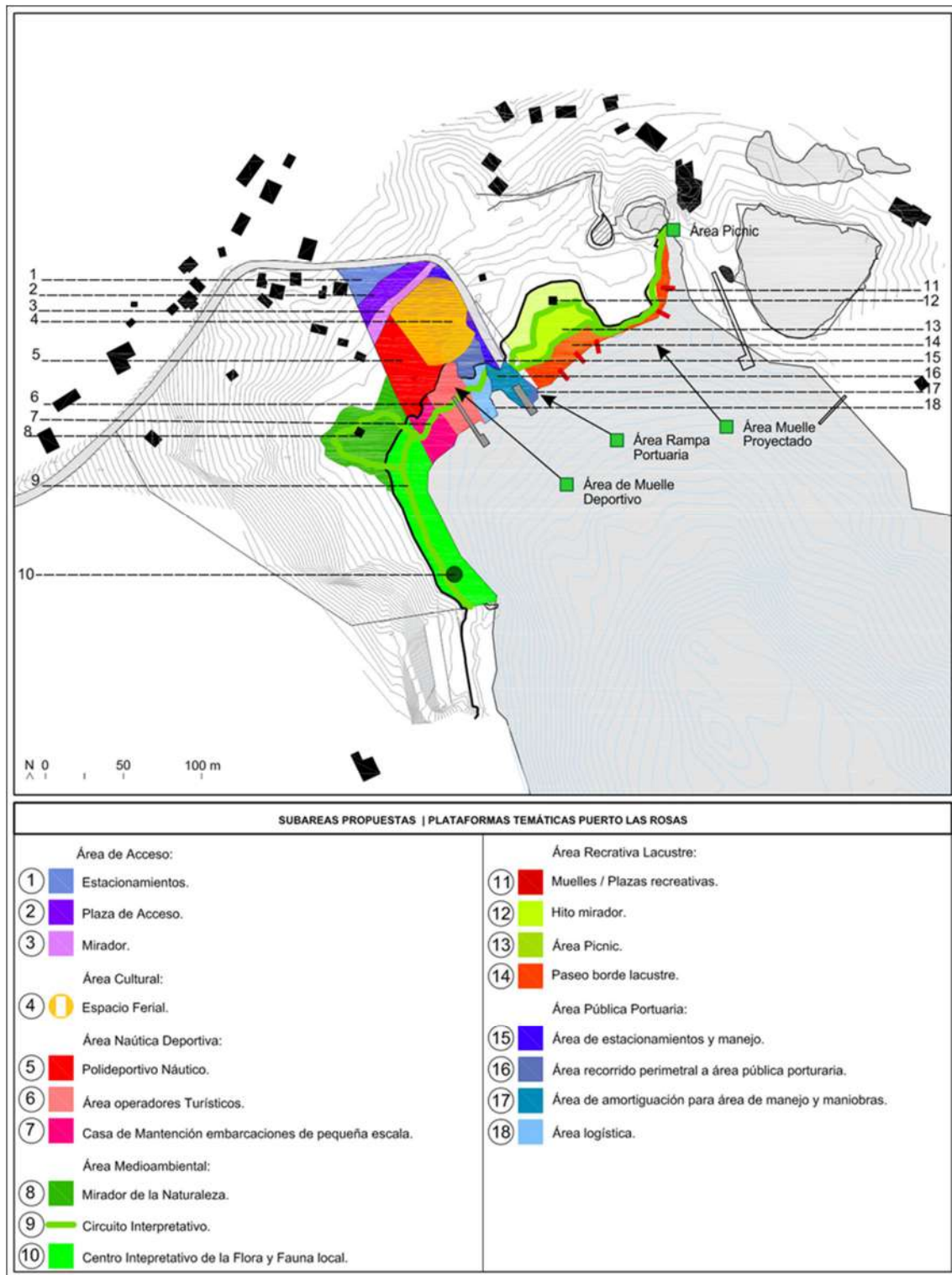


FIGURA 4 SUB ÁREAS PROPUESTAS, PLATAFORMAS NÁUTICAS PUERTO LAS ROSAS  
 Fuente: Elaboración propia

## DEFINICIÓN DEL POLÍGONO DE INTERVENCIÓN

Con la definición de áreas y subáreas fue posible acotar el polígono de intervención exacto para la concreción del Plan Maestro Puerto Las Rosas, y con ello la definición exacta de la posición de las Plataformas prospectadas en la imagen objetivo.

El Polígono resultante se encuentra definido por la suma de tres áreas (Figura 5).

La primera de estas corresponde al área definida por el predio público existente, el cual limita al norte con tres predios privados, al sur con el Lago Ranco, al oeste con un lote privado, cuya superficie se encuentra bajo la cota de inundación, y al oeste con un lote privado cuya superficie mayoritariamente se encuentra bajo la cota de inundación.

Una segunda área es la definida por la cota inundación, cuya superficie se encuentra en tres predios, considerando en gran parte el predio público. Esta área se encuentra limitada al

Suroeste y Este por los deslindes de lotes vecinos, al Norte por la cota de inundación y al Sur por el Lago Ranco. Por último se considera el área correspondiente a la suma de 3 predios privados al norte del predio público, los cuales limitan al Noreste con la calle de acceso y al Oeste con un predio privado.

En la definición del polígono de intervención subyace la propuesta urbano arquitectónica del Plan Maestro Puerto Las Rosas, debido a que cada una de las Plataformas que se detallaran en los acápite siguientes, serán definidas en una de estas áreas, con el objetivo de alinear los equipamientos propuestos con etapas consecutivas de desarrollo, priorizando para ello de forma cronológica, 1-el sitio público, 2-el área definida por la cota de inundación y 3-los sitios privados, debido en gran parte al objetivo de generar un modelo de gestión eficiente para la concreción del Plan.

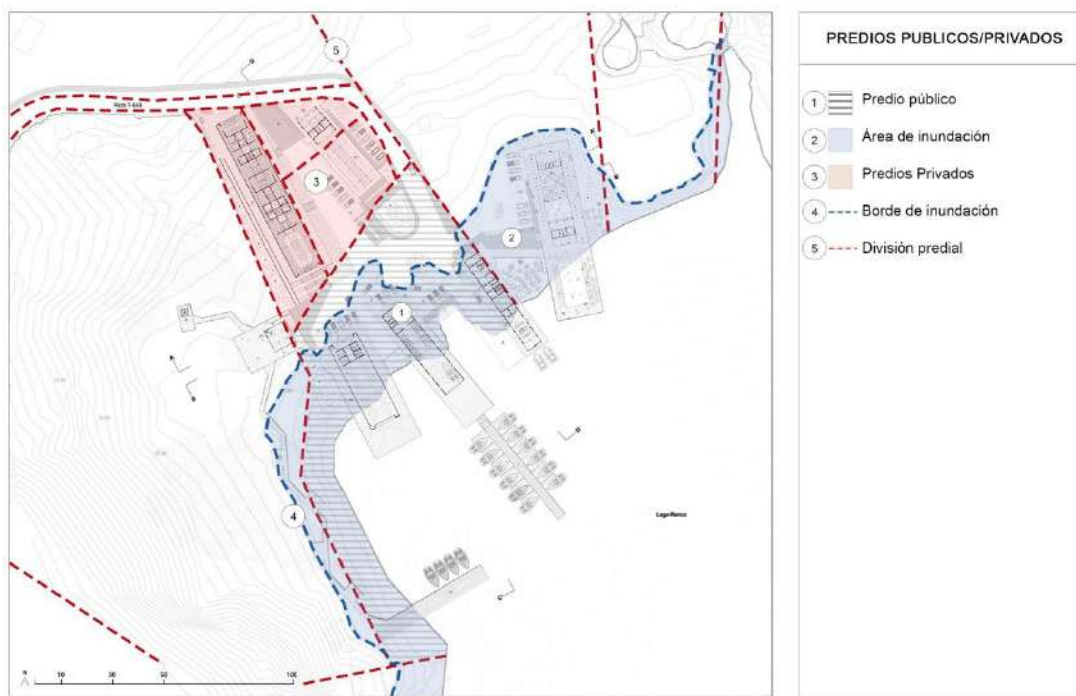


FIGURA 5 DEFINICIÓN DEL POLÍGONO DE INTERVENCIÓN  
Fuente: Elaboración propia

## PLAN MAESTRO PUERTO LAS ROSAS DEFINICIÓN DE PLATAFORMAS NÁUTICAS

En el polígono de intervención resultante, se diseñaron 5 Plataformas náuticas que recogen los primeros lineamientos programáticos establecidos en la definición de áreas y subáreas de forma concreta. (Figura 6, Ilustración 1))

Para ello tal como se mencionó en la imagen objetivo cada Plataforma contiene un uso específico definido por un edificio y equipamiento que permite su funcionamiento independiente de otras Plataformas. A su vez, estas se encuentran articuladas de forma tal que su emplazamiento responde a una de las áreas

que componen el polígono de intervención para así ser parte de una etapa puntual de desarrollo.

Las Plataformas además de ser un fundamento conceptual para el desarrollo de la propuesta, son elementos arquitectónicos concretos, donde cada una de las plataformas que se encuentran en el área delimitada por la cota de inundación posee un zócalo que permite que los edificios se encuentren sobre esta cota.

Es así que las Plataformas que componen el Plan Maestro de Puerto Las Rosas son las siguientes:

### A- Plataforma Portuaria:

La Plataforma Portuaria se compone de dos Edificios paralelos en el borde lacustre. El primero de ellos corresponde al Edificio denominado “Pabellón Portuario”, cuyo programa corresponde a la Capitanía de Puerto y el Terminal Portuario. Este edificio colinda con la rampa pública siendo el soporte para esta. Dicho edificio se encuentra directamente asociado a un patio de maniobras para vehículos

articulados con embarcaciones para el uso eficiente de la rampa.

El segundo edificio corresponde a un Hangar Portuario para la reparación o almacenaje de embarcaciones de pequeña envergadura y una marina pública para embarcaciones de mediana escala. Ambos edificios se encuentran emplazados en el predio público.

P. PORTUARIA	m <sup>2</sup>	\$ m <sup>2</sup>	EJECUCIÓN	DISEÑO	TOTALES
<b>Proyecto Detonante Capitanía de Puerto</b>	447	805.000	359.835.000	35.983.500	395.818.500
<b>Hangar Portuario</b>	360,64	805.000	290.315.200	2.9031.520	319.346.720
<b>Marina Pública</b>	241,6	805.000	194.488.000	19.448.800	213.936.800
<b>Rampa Pública</b>	220,25	1.005.000	221.351.250	22.135.125	243.486.375
				<b>TOTAL</b>	<b>1.172.588.395</b>

TABLA 4 TABLA DE COSTOS APROXIMADOS PARA LA PLATAFORMA PORTUARIA

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Mercado Público

### B-Plataforma Náutica Deportiva:

La Plataforma Náutica Deportiva se encuentra definida por dos edificios alineados al Oeste del polígono de intervención. El primero de ellos corresponde al Polideportivo Náutico, el cual se encuentra en un alargado predio privado, al norte del polígono. Este arranca desde la cota más alta del sitio, vinculándose directamente con la ruta de acceso. Dicho edificio es el de mayores dimensiones del Plan Maestro, y tiene como objetivo la formación de deportistas náuticos, esencialmente de remo. El segundo

edificio, se encuentra al sur, vinculado directamente con el borde lacustre. Es un Hangar de remo, y pretende ser el soporte para la guarda de estas embarcaciones, encontrándose directamente relacionado con el polideportivo y emplazado estratégicamente en una zona cuyo calado permite el descenso de los botes por medio de una rampa. Este último se encuentra emplazado en el límite del deslinde Oeste del predio público.

P. DEPORTIVA	m <sup>2</sup>	\$ m <sup>2</sup>	EJECUCIÓN	DISEÑO	TOTALES
<b>Polideportivo</b>	801	\$ 805.000	\$644.821.100	\$64.482.110	\$709.303.210
<b>Hangar Náutico</b>	438	\$ 805.000	\$352.606.100	\$35.260.610	\$387.866.710
<b>TOTAL</b>					<b>\$1.097.169.920</b>

TABLA 5 TABLA DE COSTOS APROXIMADOS PARA LA PLATAFORMA NÁUTICA DEPORTIVA

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Mercado Público

### C-Plataforma Náutica Recreativa.

La Plataforma Náutica Recreativa se encuentra al Este del polígono de intervención, encontrándose dispuesta sobre el área definida por la cota máxima de inundación. Esta Plataforma está compuesta por un gran

sombreadero, en el cual se disponen Juegos de Agua y Sector de Picnic, además de un muelle solanero que contiene una Piscina en el Lago y un área de Playa.

P. RECREATIVA	m <sup>2</sup>	\$ m <sup>2</sup>	EJECUCIÓN	DISEÑO	TOTALES
<b>Pabellón Recreativo</b>	329,4	\$ 805.000	\$265.183.100	\$26.518.310	\$291.701.410
<b>Piscina de lago</b>	457,2	\$ 400.000	\$182.880.000	\$18.288.000	\$201.168.000
<b>Playa</b>			\$15.000.000	\$1.500.000	\$16.500.000
<b>TOTAL</b>					<b>\$509.369.410</b>

TABLA 6 TABLA DE COSTOS APROXIMADOS PARA LA PLATAFORMA NÁUTICA RECREATIVA

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Mercado Público

### D-Plataforma Medio Ambiental

La Plataforma Medio Ambiental se encuentra al Oeste del polígono de intervención, encontrándose dispuesta sobre el área definida por la cota de inundación, articulándose estratégicamente entre la vegetación de un humedal.

En dicha plataforma se encuentra un Centro Interpretativo de la Flora y Fauna del Lugar, a modo de Umbral de Acceso y soporte de la Plataforma, para continuar con un sendero que remata en sus extremos en una Torre Mirador y un Muelle Mirador respectivamente.

P. MEDIOAMBIENTAL	m <sup>2</sup>	\$ m <sup>2</sup>	EJECUCIÓN	DISEÑO	TOTALES
<b>Centro Interpretativo</b>	84,64	\$ 405.000	\$34.279.200	\$3.427.920	\$37.707.120
<b>Torre Mirador</b>	9,61	\$ 400.000	\$3.844.000	\$384.400	\$4.228.400
<b>Muelle Mirador</b>	293,3	\$ 405.000	\$118.770.300	\$11.877.030	\$130.647.330
<b>Sendero interpretativo</b>	296,3	\$ 300.000	\$88.902.000	\$8.890.200	\$97.792.200
<b>TOTAL</b>					<b>270.375.050</b>

TABLA 7 TABLA DE COSTOS APROXIMADOS PARA LA PLATAFORMA MEDIO AMBIENTAL

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Mercado Público

### E-Plataforma Cultural

La Plataforma Cultural se encuentra definida por dos edificios complementarios, los cuales se disponen en dos predios privados, que se encuentran colindantes. Esta está ubicada al Noreste del Polígono de Intervención

Uno de estos edificios corresponde a un Recinto Ferial, el cual es un espacio cubierto abierto capaz de albergar actividades culturales o expositivas. El segundo, es el edificio de apoyo del Recinto Ferial, en el cual se encuentran los servicios y bodegas necesarias para su funcionamiento.

Estas 5 Plataformas componen un programa virtuoso que combina las cualidades intrínsecas del lugar, potenciando por ejemplo las cualidades paisajísticas por medio de la Plataforma Medio Ambiental o las cualidades de un reconocido embarcadero por la Plataforma Portuaria, haciendo del Plan Maestro un proyecto que permite aunar programas aparentemente disímiles como lo es un recorrido ambiental o un puerto lacustre. (Figura 6-Ilustración1)

P. CULTURAL	m <sup>2</sup>	\$ m <sup>2</sup>	EJECUCIÓN	DISEÑO	TOTALES
<b>Feria y Edificio de apoyo</b>	333	\$ 805.000	\$268.097.200	\$26.809.720	\$294.906.920
<b>TOTAL</b>					<b>\$294.906.920</b>

TABLA 8 TABLA DE COSTOS APROXIMADOS PARA LA PLATAFORMA CULTURAL

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Mercado Público

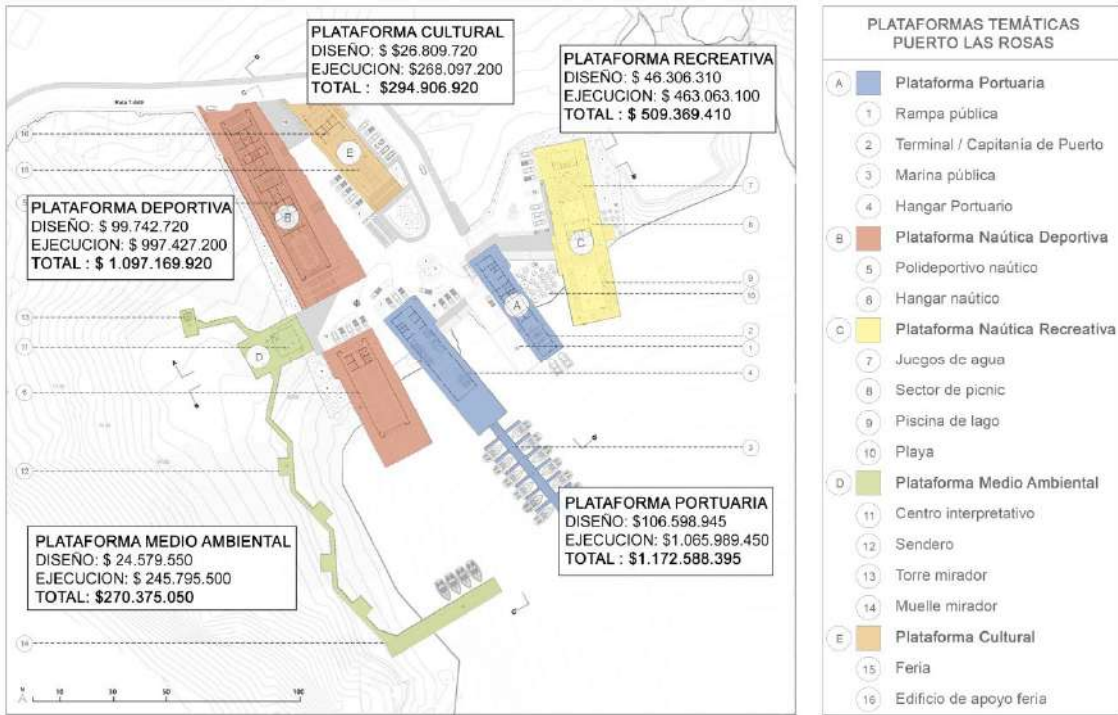


FIGURA 6 PLATAFORMAS NÁUTICAS PUERTO LAS ROSAS  
 Fuente: Elaboración propia

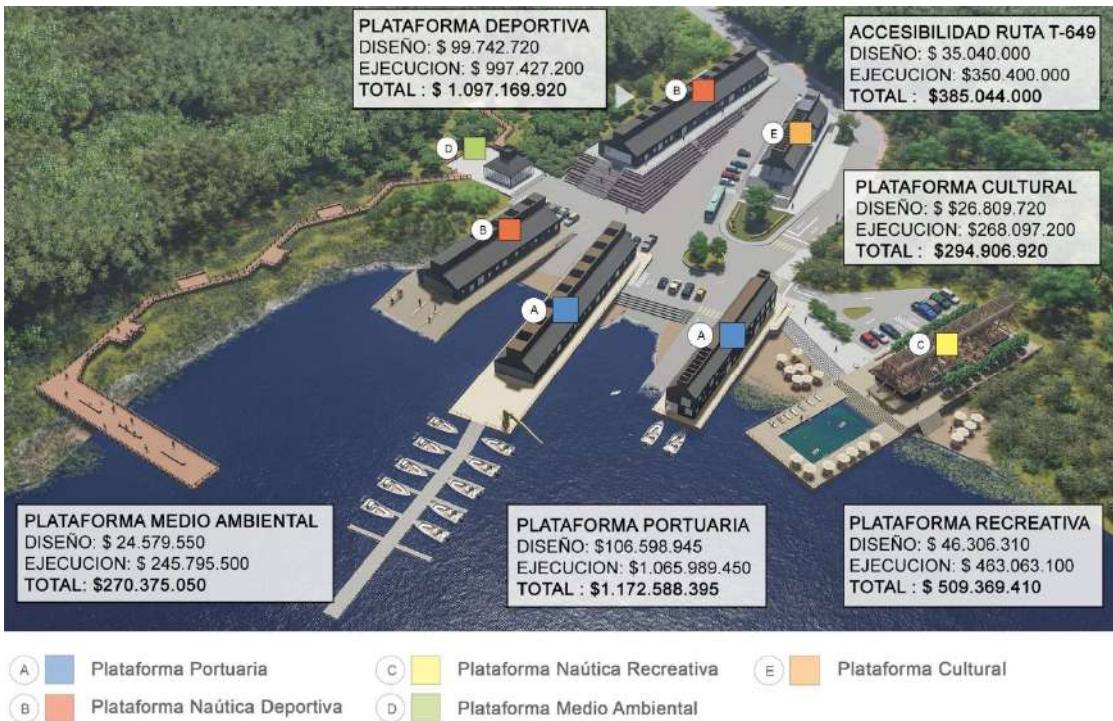


ILUSTRACIÓN 1 COSTOS PLATAFORMAS PLAN MAESTRO PUERTO LAS ROSAS  
 Fuente: Elaboración propia (Ver detalles en Lámina Plataformas Puerto Las Rosas en anexos)

## 2.2 Aproximación a un posible Seccional para el Plan Maestro

A través del artículo 46° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), se estableció que cuando un Plan Regulador Comunal (PRC) requiera de estudios más detallados, estos se harán mediante Planos Seccionales.

Por su parte, la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC) a través de su artículo 2.7.8. –que reglamenta en parte al art. 46° de la LGUC- establece que las Municipalidades, a través de Planos Seccionales, podrán establecer características arquitectónicas determinadas para los proyectos que se realicen en sectores ligados a Monumentos Nacionales, o cuando se trate de Inmuebles o Zonas de Conservación Histórica, de manera que las nuevas construcciones, o la modificación de las existentes, constituyan un aporte urbanístico relevante. Tales características arquitectónicas deberán situarse

dentro de las normas urbanísticas establecidas para la respectiva zona o subzona en el Plan Regulador Comunal o Seccional.

La consideración de un Plan Seccional de mayor escala, resulta relevante a la hora de planificar la concreción del proyecto del Plan Maestro para Puerto Las Rosas en el tiempo, debido a que este se ha planteado por etapas.

Esta condición hace pertinente considerar un plan que otorgue ciertos márgenes normativos para las intervenciones futuras tanto en el plan, como en los alrededores del Polígono de intervención, en función de potenciar la sinergia que puede desencadenar un proyecto de esta envergadura en el lugar. Para ello establecer usos de suelo, coeficientes de ocupación, subdivisión predial etc. Pueden resultar relevantes a la hora de direccionar las inversiones vecinas a Puerto Las Rosas.



## 2.2.1 Aproximación normativa al sector y alrededores

El Plan Maestro se divide en 4 etapas (Figura 7). Estas tienen directa relación con las Plataformas planteadas, la priorización de los proyectos por la comunidad de Puerto Las Rosas, y las

restricciones administrativas que tiene el territorio. Por esta razón, desde la perspectiva urbano-arquitectónica se plantean las siguientes Etapas.

### ETAPA 1

Corresponde al mejoramiento de la Ruta de Acceso y la Plataforma Portuaria.

Dentro de la jerarquización de los proyectos prioritarios por la comunidad se encuentra la reposición de la Rampa pública existente y el mejoramiento de la calle de acceso en primer y tercer lugar respectivamente. Ambas

infraestructuras se encuentran dentro de esta etapa, donde además, el Plan Maestro plantea para la Plataforma Portuaria, la inclusión de un edificio que contenga la Capitanía de Puerto y un Terminal de pasajeros. Dentro de esta misma etapa se considera un patio de maniobras que permitirá hacer un uso eficiente de la rampa. Esta etapa se desarrolla en el predio público.

### ETAPA 2

Se encuentra definida por la incorporación del segundo edificio de la Plataforma Portuaria. Correspondiente a un Hangar de Portuario, para el guardado y reparación de embarcaciones, el cual se encuentra directamente vinculado a una marina pública.

A su vez esta etapa contempla la incorporación del primer edificio de la Plataforma Náutica-

Deportiva, el cual es el Hangar de Remo. Con este último proyecto es posible dar inicio y soporte a las actividades deportivas náuticas como el remo. Lo que en el futuro podría propiciar la urgencia del segundo edificio de la Plataforma Náutica Deportiva correspondiente al Polideportivo. Esta etapa se desarrolla en el predio público.

### ETAPA 3

Esta está compuesta por dos Plataformas y sus edificios. La Plataforma Náutica Recreativa y la Plataforma Medio Ambiental. Ambas plataformas se emplazan en el área definida por

la cota máxima de inundación, que por la legislación vigente tiene el potencial de ser un bien de uso público.

### ETAPA 4

Por último esta etapa contempla la ejecución de dos Plataformas. Por un lado el segundo edificio que es parte de la plataforma Náutica Deportiva, el Polideportivo Náutico, y por otro lado la Plataforma Cultural, correspondiente al Recinto

Ferial y su edificio complementario. Ambas Plataformas se encuentran en predios privados, lo que las condiciona y relega a una última etapa de remate.

### COSTOS DISEÑO Y EJECUCIÓN PLATAFORMAS POR ETAPAS

ETAPA	EJECUCIÓN	DISEÑO	TOTALES
<b>Etapa 1</b>	\$1.345.022.160	\$93.122.625	\$1.438.144.785
<b>Etapa 2</b>	\$837.409.300	\$83.740.930	\$921.150.230
<b>Etapa 3</b>	\$708.858.600	\$70.885.860	\$779.744.460
<b>Etapa 4</b>	\$912.918.300	\$91.291.830	\$1.004.210.130
		<b>TOTAL</b>	<b>\$4.143.249.605</b>

TABLA 9 COSTOS APROXIMADOS PARA PROYECTO PLAN MAESTRO PUERTO LAS ROSAS

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Mercado Público (Ver resumen de presupuesto en Anexos)

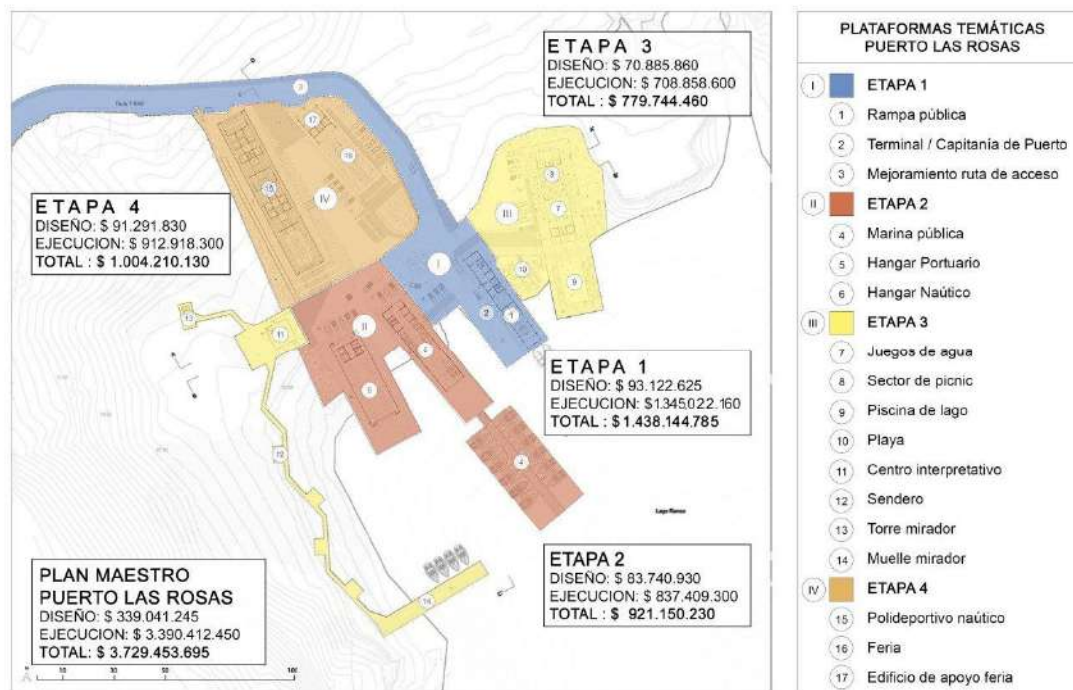


FIGURA 7 COSTOS ESTIMADOS POR ETAPA PLATAFORMAS NÁUTICAS PUERTO LAS ROSAS

Fuente: Elaboración propia

## 2.3 Sistema de infraestructuras habilitantes del Plan Maestro

Debido a que el Plan Maestro para Puerto Las Rosas se encuentra planteado por etapas supeditadas a la disponibilidad de los predios donde se emplaza, cada una de las Plataformas posee su propio programa de soporte. (Figura 8)

Este programa base consiste en:

### 1-SALA DE REUNIONES

Se considera que cada edificio asociado a una Plataforma, posea una sala de reuniones capaz de albergar a los actores que administrarán dichos edificios.

### 2-ADMINISTRACIÓN

Cada edificio asociado a una Plataforma posee un área destinada a la administración del

recinto, correspondiente a oficinas y recepción de acuerdo a la escala y uso específico de cada proyecto.

### 3-BAÑOS PÚBLICOS

Para los edificios propuestos en cada Plataforma se considera una batería de baños públicos y/o camarines dependiendo del programa específico de cada uno, ya sea en un hangar o en área destinada a balneario.

### 4-BAÑOS PRIVADOS / KITCHENETTE

Como parte de los núcleos destinados a la administración de los recintos propuestos, compuestos por oficinas y salas de reuniones, se incorporan baños privados para los usuarios permanentes de los edificios.

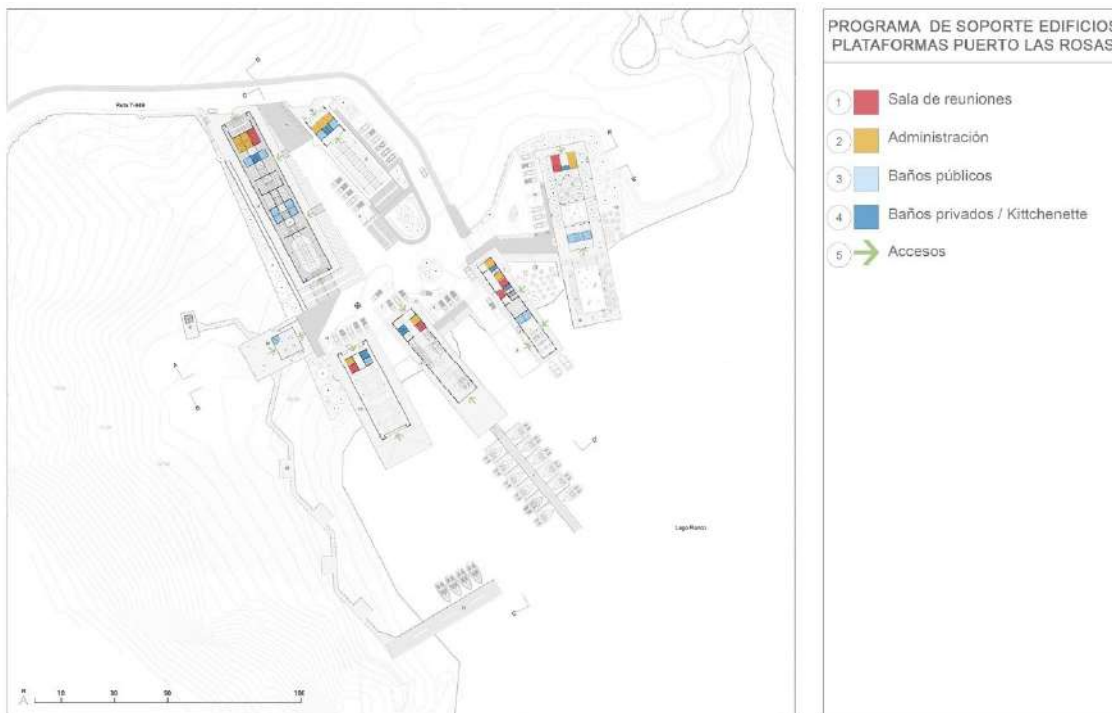


FIGURA 8 PROGRAMA SOPORTE DE EDIFICIOS  
Fuente: Elaboración propia

## 2.4 Flujos del Plan Maestro

### 2.4.1 Flujos Peatonales

Conceptualmente las plataformas son los soportes para los recorridos peatonales, y los espacios que quedan entre ellas los utilizados por vehículos motorizados.

Los recorridos peatonales están organizados rodeando cada plataforma. Haciendo de cada edificio un objeto capaz de ser recorrido por todas sus caras con el objetivo de generar un vínculo directo entre lo público de estos recorridos y las actividades desarrolladas en el interior.

En las esquinas de cada Plataforma se encuentran los puntos de intersección para traspasar peatonalmente de una plataforma a otra. Es importante destacar dos recorridos

peatonales relevantes dentro del Plan Maestro. El primero corresponde al Sendero Interpretativo de la Plataforma Medio Ambiental, que se encuentra claramente definido y limitado por dos hitos en sus extremos, una Torre Mirador al norte y un Muelle Mirador al sur. Y en segundo orden, es el recorrido peatonal resultante entre las Plataformas Náutica-Recreativa, Portuaria y Deportiva Náutica que se encuentran paralelas y perpendiculares al borde lacustre.

Estas forman dos recorridos, por un lado uno funcional y directo por el interior de las Plataformas, y por otro, un recorrido serpenteante a modo de una lúdica costanera. (Figura 9)



FIGURA 9 CIRCULACIÓN PEATONAL  
Fuente: Elaboración propia

## 2.4.2 Flujo vehicular y estacionamientos

Conceptualmente los flujos vehiculares se organizan entre las Plataformas. Donde para cada una de ellas se propone una batería de estacionamientos, que condiciona a estos recorridos a un tener un punto de destino.

las dimensiones técnicas para el giro de vehículos articulados con embarcaciones y buses. Este patio de maniobras actúa como una rótula de distribución para las distintas plataformas. (Figura 10)

Desde la ruta de acceso, se llega al patio de maniobras que corresponde a una rotonda con

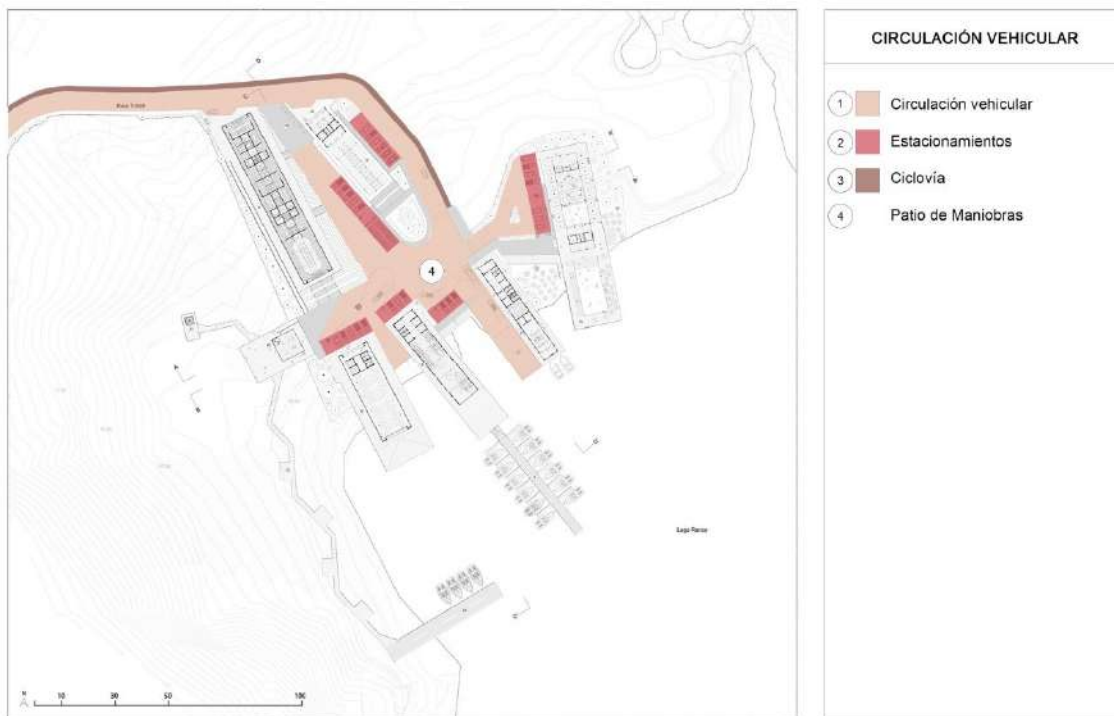


FIGURA 10 CIRCULACIÓN VEHICULAR  
Fuente: Elaboración propia

## ESTACIONAMIENTOS PROPUESTOS

Para el cálculo de estacionamientos del Plan Maestro se consideró como referencia el Plan Regulador Comunal de la comuna de Futrono, cumpliendo con la cuota mínima obligatoria de estacionamientos. Paralelamente la propuesta de estacionamientos logra acogerse a las disposiciones generales precisadas en los incisos segundo y tercero del artículo 2.4.2 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

Sin perjuicio de lo anterior, se proyectaron 29 estacionamientos adicionales que se encuentran

en el acceso a Puerto Las Rosas, que tienen como objetivo lograr potenciar el uso continuo de los proyectos del Plan Maestro sin potenciar el uso del automóvil.

En síntesis el Plan Maestro contempla un total de 70 estacionamientos. 41 distribuidos en el polígono de intervención de Puerto Las Rosas, siendo 7 de ellos para discapacitados, y 29 estacionamientos en la plaza de acceso (Figura 11).

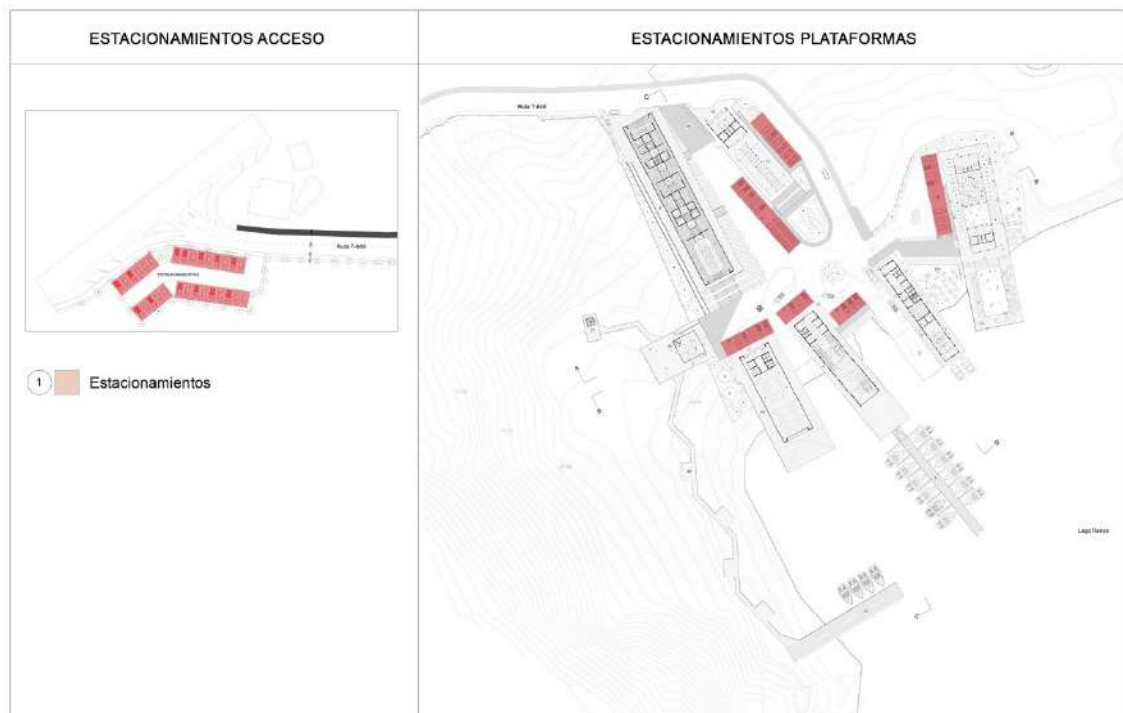


FIGURA 11 ESTACIONAMIENTOS PROPUESTOS

Fuente: Elaboración propia

P. PORTUARIA	m <sup>2</sup> EDIFICADOS	E MÍNIMOS	E CONSTRUÍDOS	m <sup>2</sup> x SUP EDIFICADA	USOS
Capitanía de Puerto/Terminal	261,64	2	2+1	1x 100 m <sup>2</sup>	b.6. Servicios públicos y profesionales: Servicios públicos, municipales, oficinas
Residencias 2° nivel	187,24	1	2	1x6 camas	b.4. Esparcimiento y turismo
Hangar Marina Pública	360,64	4	3+1	1x 100 m <sup>2</sup>	c.2. Talleres de reparaciones de vehículos, garages, además del espacio de trabajo
<b>P. RECREATIVA</b>					
Pabellón Recreativo	57,04	1	5+2	1x 100 m <sup>2</sup>	b.4. Esparcimiento y turismo
Piscina del lago	158,24	2	2	1x 100 m <sup>2</sup>	b.3. Deportes, Piscinas
<b>P DEPORTIVA</b>					
Polideportivo	730,84	7	8+1	1x 100 m <sup>2</sup>	b.2. Educación
Hangar de Remo	438,02	5	4+1	1x 100 m <sup>2</sup>	c.2. Talleres de reparaciones de vehículos, garages, además del espacio de trabajo
<b>P.MEDIO AMBIENTAL</b>					
Centro interpretativo	84,64	1	1	1x 100 m <sup>2</sup>	b.4. Esparcimiento y turismo
Torre mirador	9,61				b.4. Esparcimiento y turismo
<b>P.CULTURAL</b>					
Feria + Edificio de apoyo	112,24	1	6+1	1x 100 m <sup>2</sup>	c.1. Talleres artesanales inofensivos

TABLA 10 NÚMERO DE ESTACIONAMIENTOS PROYECTADOS  
Fuente: Elaboración propia según OGUC y PRCF

## REFERENCIAS A LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES

### Título 4: De la Arquitectura, Capítulo 8 Establecimientos Deportivos y Recreativos

Artículo 2.4.1 Todo edificio que se construya deberá proyectarse con una dotación mínima de estacionamientos de acuerdo a lo que fije el Instrumento de Planificación Territorial respectivo.

Artículo 2.4.2 (...) Para los casos de estacionamientos ubicados en otros predios o edificaciones, la distancia entre el acceso de éstos y el acceso del edificio que genera la

obligación, medida a través de un recorrido peatonal por vías de tránsito público, no podrá superar los 300 m tratándose de edificios de vivienda y 600 m en caso de otros usos.

Artículo 4.8.3. La dotación mínima de estacionamientos será la contemplada en el respectivo Instrumento de Planificación Territorial. En caso que éste no tuviere disposición al respecto, deberá adjuntarse un

Estudio de Tránsito que evalúe los posibles impactos sobre la vialidad circundante. La cantidad de estacionamientos para personas con discapacidad corresponderá al 50% de la cantidad de espacios libres previstos en el proyecto destinado a espectadores en silla de ruedas, con un mínimo de 2 estacionamientos, los que estarán conectados a la ruta accesible a través de la franja de circulación segura

señalada. Su diseño y demarcación será conforme señala el artículo 2.4.2. de esta Ordenanza.

Las instalaciones que contemplen una carga de ocupación superior a 1.000 personas deberán adjuntar el estudio señalado en el inciso anterior, considerando el área de influencia que tendrían los automóviles en los eventos de plena ocupación.

DOTACIÓN DE ESTACIONAMIENTOS	ESTACIONAMIENTOS PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD
Desde 1 hasta 20	1
Sobre 20 hasta 50	2
Sobre 50 hasta 200	3
Sobre 200 hasta 400	4
Sobre 400 hasta 500	5
Sobre 500	1% total, debiendo aproximarse las cifras decimales al número entero siguiente

TABLA 11 NORMATIVA PARA CÁLCULO DE ESTACIONAMIENTOS PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD  
 Fuente: Elaboración propia según OGUC

## REFERENCIAS AL PLAN REGULADOR DE COMUNA DE FUTRONO

### Capítulo 3, Artículo 13. Estacionamientos<sup>1</sup>

Las edificaciones que se construyan, habiliten, cambien de destino o se regularicen, deberán cumplir en el mismo predio que genera la obligación, con las normas y estándares mínimos de estacionamiento que se señalan en el presente Artículo.

Cuando en un mismo proyecto se consulten dos o más usos, el número total de estacionamientos que se exijan será el que resulte de aplicar el promedio de los estándares correspondientes a cada uno de los usos.

La superficie mínima por estacionamiento para automóviles será de 13 m<sup>2</sup>., equivalentes a 2,5 x 5,2 m, sin incluir áreas destinadas a circulación.

Las rampas de salida de estacionamientos situados a distinto nivel de la calzada, deberán

consultar, dentro del terreno particular y a partir de la línea oficial, un tramo horizontal a nivel de acera de una profundidad no inferior a 5m. En el caso de Templos y Colegios, se deberán consultar espacios de detención de vehículos, en el frente del acceso principal, en una extensión igual al frente del predio, con un máximo de 30 m. Dicho espacio de detención podrá obtenerse por ensanche de la calzada cuando la acera y el bandejón tengan un ancho superior a 5m.

No obstante deberá cumplir con las disposiciones establecidas en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, Título 2, Capítulo 4 del DS 47 V.

Los estándares de estacionamiento serán los siguientes, por tipo de usos y las cifras intermedias resultantes se aproximarán al entero superior:

<sup>1</sup>Fuente: <https://www.leychile.cl>



USOS	Nº DE ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS
<b>A. Vivienda</b>	
a.1. Vivienda social	No se exigen
a.2. Edificios colectivos acogidos a Ley de Propiedad Horizontal	1 por cada 2 viviendas
a.3. En sistemas de agrupamiento continuo	1 por cada 3 viviendas
<b>B. Equipamiento</b>	
b.1. Salud: Clínicas, postas, consultorios	1 cada 50 m <sup>2</sup> de superficie edificada
b.2. Educación: Liceos, institutos, colegios	1 por cada 100 m <sup>2</sup> de superficie edificada
b.3. Deportes: Áreas o edificaciones que cuenten graderías	1 estacionamiento por cada 50 espectadores
Piscinas	1 por cada 100 m <sup>2</sup> de superficie de piscina
b.4. Esparcimiento y turismo: Restaurantes, discotecas	1 por cada 100 m <sup>2</sup> de superficie edificada
Moteles, Hosterías, Hoteles, Residenciales	1 de cada 6 camas
b.5. Comercio, Supermercado y centros comerciales de más de 500 m <sup>2</sup> edificados. Adicionalmente se consultarán estacionamientos para camiones	1 por cada 100 m <sup>2</sup> de superficie edificada 1 estacionamiento de 30 m <sup>2</sup> por cada 500 m <sup>2</sup> de superficie edificada o fracción
b.6. Servicios públicos y profesionales: Servicios públicos, municipales, oficinas; en edificaciones de más de 500 m <sup>2</sup> edificados.	1 por cada 100 m <sup>2</sup> de superficie edificada
<b>C. Actividades productivas y establecimientos de impacto similar.</b>	
c.1. Talleres artesanales inofensivos	1 por cada 100 m <sup>2</sup> de superficie edificada
c.2. Talleres de reparaciones de vehículos, garages, además del espacio de trabajo	1 cada 100 m <sup>2</sup> de sup. cubierta
c.3. Industrias	1 por cada 100 m <sup>2</sup> de superficie edificada
<b>D. Vialidad y Transporte</b>	
d.1. Terminal rodoviario	1 por andén

TABLA 12 NÚMERO ESTACIONAMIENTOS SEGÚN NORMATIVA DEL PLAN REGULADOR

Fuente: <https://www.leychile.cl>

## 2.5 Sistema de espacios públicos

Cada Plataforma posee un área de espacio público, sin considerar las áreas verdes con valor de conservación o proyectadas.

Estos están distribuidos de forma heterogénea dependiendo del equipamiento específico de cada Plataforma.

Los espacios públicos propuestos corresponden a los que se detallan a continuación: (Figura 12)

### 1-EXPLANADA DE ACCESO

Corresponde al espacio intersticial entre las Plataformas Náutica Deportiva y Cultura, la cual, desde el camino de acceso es el primer mirador urbano del proyecto debido a su posición privilegiada.

### 2-FERIA

Es un recinto ferial cubierto, abierto en sus cuatro caras y que tiene como objetivo albergar exposiciones itinerantes o eventos culturales, como conciertos o charlas. Cuando en este lugar no se realicen actividades funciona como una plaza cubierta.

### 3-RAMPA PÚBLICA

Infraestructura ancla del proyecto de Master Plan, cuyo uso específico, relacionado al embarque de personas y enseres, además del descenso de embarcaciones al lago, puede variar a una pequeña plaza inclinada para que las personas tengan contacto directo con el agua cuando esta se encuentre en desuso.

Esta última condición puede ser potenciada debido a que se encuentra flanqueada por el “Pabellón Portuario”, particularmente por el Terminal de Pasajeros, el cual posee una pequeña cafetería, lo que representa una oportunidad de ser una extensión de uso

contemplativo que tiene esta área del edificio propuesto.

### 4-MARINA PÚBLICA

Infraestructura para atracar embarcaciones públicas y privadas, la cual por su escala y posición puede ser un equipamiento capaz de dotar de recursos al sector, con el arriendo de módulos para el atraque de dichas embarcaciones.

### 5-ESCAÑOS BORDE LACUSTRE

Estos se encuentran a ambos costados de la Plataforma portuaria que alberga el edificio de Pabellón Portuario, cuyo uso es la Capitanía de Puerto y el Terminal de Pasajeros.

Estos escaños son producto de la altura que fue necesaria salvar para que las Plataformas del borde lacustre se encontraran sobre la cota de inundación. Para ello, estos espacios inicialmente residuales se recuperaron con una serie de “gradas-escaños”, para la contemplación de paisaje cercano.

### 6-PLAYA

A ambos lados de la Plataforma Náutica Recreativa, se recuperan dos playas para tomar sol. Por las condiciones del borde lacustre, en el que existe presencia de turberas, solo se consideran para la recreación en el borde.

### 7-JUEGOS DE AGUA

La Plataforma Náutica Recreativa se compone principalmente de un gran sombreadero urbano que un su interior contiene espacios de reunión recreativos. Uno de ellos es una plaza con Juegos de agua para niños.

### 8-SECTOR DE PICNIC

Igualmente en la Plataforma Náutica Recreativa colindando con los Juegos de Agua para niños se encuentra un área de picnic con mesas y servicios.

### 9-PISCINA DEL LAGO

Como remate hacia el borde lacustre de la Plataforma Náutica Recreativa, se planteó un muelle solanero, el cual contiene una piscina en el lago por efecto de su geometría.

### 10-SENDERO

En el otro extremo del Plan Maestro, hacia el Oeste se encuentra la Plataforma Medio Ambiental, en ella un Sendero Interpretativo de la Naturaleza se articula estratégicamente entre la vegetación existente.

### 11-TORRE MIRADOR

En uno de los extremos de este recorrido, hacia el norte, a modo de remate se encuentra una torre mirador, la cual gracias a que se encuentra en la ladera noroeste proporcionará vistas tanto de la Cuenca del Lago Ranco, como de todas las actividades desarrolladas en las Plataformas Náuticas.

### 12-MUELLE MIRADOR

Hacia el Sur del Sendero interpretativo de la Naturaleza se encuentra a modo de remate un Muelle Mirador, el cual se encuentra estratégicamente posicionado en un área cuyo

calado de fondo es favorable para el manejo de embarcaciones.

### 13-GRADAS-ESCALERA MIRADOR

Como parte de la última etapa del Plan Maestro, se considera la ejecución del Polideportivo Náutico. Dicho equipamiento proveerá de identidad al lugar, además de tener la posibilidad de ser un edificio icónico dentro del conjunto.

Con el objetivo de salvar la pendiente de ese sector una serie de gradas-escaños fueron articuladas para formar el zócalo del edificio. Estas gradas tienen el potencial de ser un mirador del borde lacustre cuando se desarrollen actividades de remo en el lago, o como una plaza de descanso para el Plan Maestro.

### 14-EXPLANADA MIRADOR

Como un espacio intersticial, de amortiguación entre los Hangares Portuarios y de Remo, se generó una explanada que desciende sutilmente salvando la altura entre las Plataformas y la cota de inundación.

Esta explanada además de tener un rol funcional en el descenso de embarcaciones de menor tamaño como remos o kayak, tiene el potencial de ser un mirador, una ventana que se abre en el recorrido paralelo al borde lacustre.

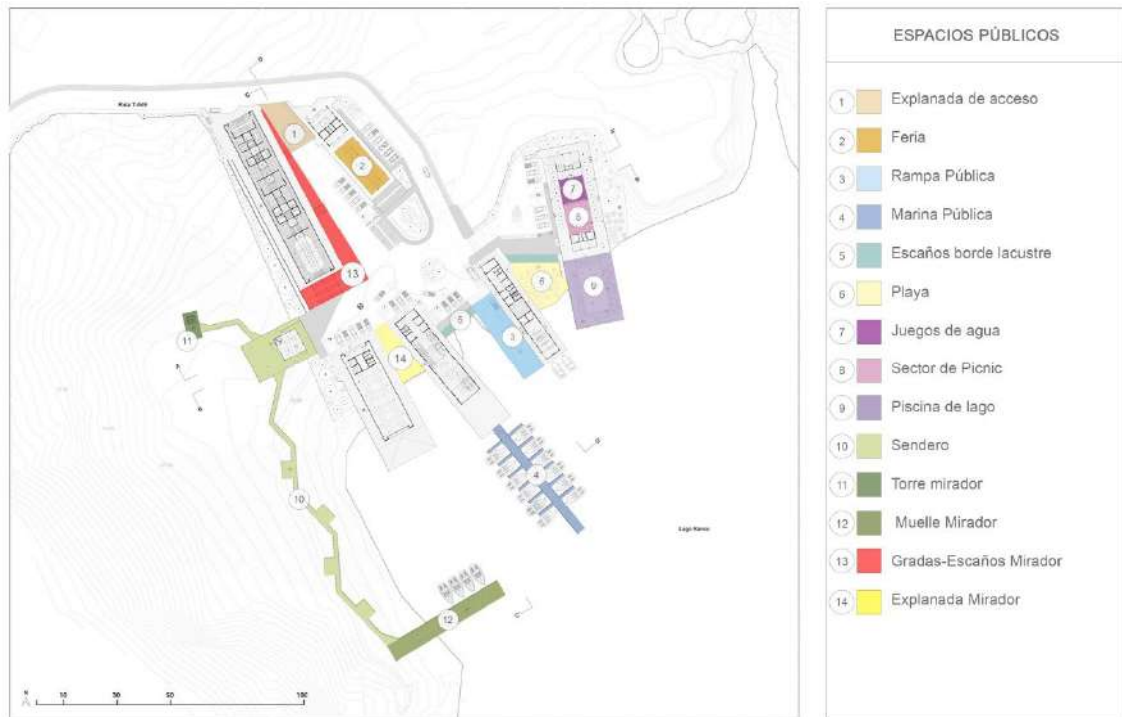


FIGURA 12 ESPACIOS PÚBLICOS  
Fuente: Elaboración propia

## 2.6 Sistema de Áreas verdes

El sistema de áreas verdes propuesto se divide en dos. Por un lado la que corresponde a las áreas verdes proyectadas, las cuales acompañan a las Plataformas, Náutica Deportiva, Cultural y Náutica Recreativa, por su carácter blando respecto a la Plataforma Portuaria, que requiere

áreas de manejo técnicas y duras. Y por otro lado a la puesta en valor de las áreas con vegetación arbustiva y arbórea nativa existente, que se encuentran bordeando superficies de humedales o junto a escorrentías de aguas lluvia desde las laderas hacia el Noroeste.



FIGURA 13 ÁREAS VERDES  
Fuente: Elaboración propia

## 2.7 Estrategias de Accesibilidad Universal

Como estrategia de accesibilidad universal, cada plataforma en la que se posa un edificio se encuentra en un solo nivel, lo que permite un recorrido completo por cada área respetando la autosuficiencia de cada proyecto establecido en el planteamiento de la propuesta (Figura 14, Áreas Azules). A su vez, para acceder o traspasar de una plataforma a otra, cada una de ellas

posee una rampa que permite salvar la altura entre la plataforma y el recorrido peatonal continuo que las unifica (Figura 14 Áreas Rojas). Estos recorridos corresponden a áreas completamente destinadas al peatón o se encuentran debidamente señalizadas cuando cruzan circulaciones vehiculares según corresponda (Figura 14 Áreas Amarillas).



FIGURA 14 ESTRATEGIAS DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

Fuente: Elaboración propia

## 2.8 Espacios Potencialmente Concesionables

En el Plan Maestro para Puerto las Rosas, se consideran una serie de recintos con el potencial de ser concesionados.

En el Polideportivo Náutico, de la Plataforma Náutica Deportiva, se plantea una tienda de insumos náuticos, además de una cafetería y baños públicos. Por otro lado, la plataforma cultural, es potencialmente concesionable en su totalidad, en ella se concentra un área para operadores turísticos, baños públicos y bodega, además de una zona cubierta para el desarrollo de actividades expositivas y/o culturales, donde su mantención y administración, puede ser concesionada para generar un uso constante del recinto.

A su vez, de la Plataforma Portuaria el Hangar Portuario y la Marina Pública, tienen el potencial de ser concesionados, con el objetivo del atraque y reparación de embarcaciones privadas.

Dentro de esta misma Plataforma, en el edificio denominado Hangar Portuario, el Terminal, para pasajeros junto a su cafetería y baños públicos tienen el potencial de ser concesionados.

Por último, en la Plataforma Recreativa, los baños públicos y camarines y un área para operadores turísticos, pueden ser concesionados.

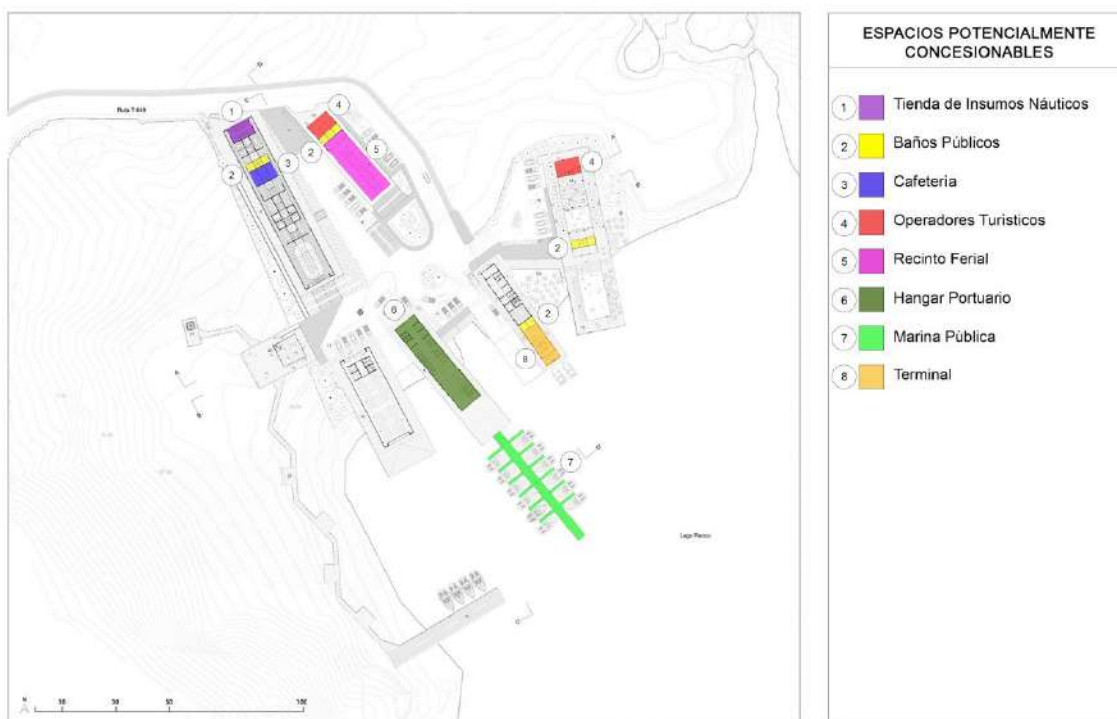


FIGURA 15 ESPACIOS POTENCIALMENTE CONCESIONABLES  
Fuente: Elaboración propia

## 2.9 Áreas de Atraque de Embarcaciones

En el borde lacustre, asociado a las Plataformas Náutica Portuaria, Deportiva y Medio Ambiental, se consideran lugares potenciales para el atraque de embarcaciones de distinta índole. En la Plataforma Portuaria, junto al Pabellón Portuario, se considera el atraque de una embarcación turística y de una embarcación de la Capitanía de Puerto, adicionalmente, colinda con este edificio la rampa pública, en la que se espera el arribo de la barcaza que realiza recorridos en el lago.

A su vez, dentro de la Plataforma Portuaria, en el Hangar Portuario, es posible considerar el atraque de otra embarcación dedicada al turismo. En esta área de la Plataforma Portuaria se encuentra la Marina Pública, en la cual pueden atracar hasta 14 embarcaciones. En el planteamiento del Plan Maestro este muelle es flotante, por lo que puede ser alterado según los

requerimientos concretos una vez implementado el Plan.

Por otro lado, en la Plataforma Náutica Deportiva, existen dos rampas asociadas. La primera de ellas se encuentra entre el Hangar Portuario y el Hangar de Remo, siendo una rampa auxiliar para el descenso de embarcaciones de pequeña escala como kayaks y remos. La segunda rampa corresponde a la del Hangar de Remo, y es para uso exclusivo del hangar, y el descenso de este tipo de embarcaciones.

Por último, también es posible prospectar el arribo de embarcaciones de índole turística, tales como botes a pedales, en el muelle de remate del sendero propuesto en la Plataforma Medio Ambiental, con el objetivo de realizar recorridos no invasivos para la observación de aves del área.

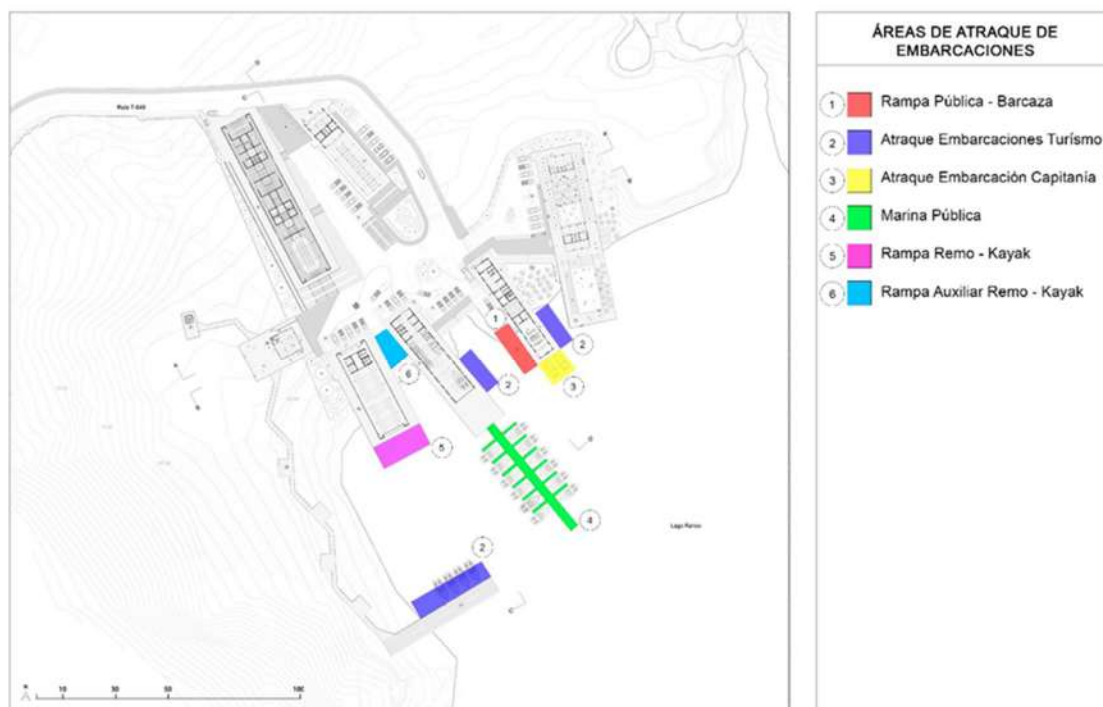


FIGURA 16 ÁREAS DE ATRAQUE DE EMBARCACIONES

Fuente: Elaboración propia



## 2.10 Plano proyecto paisajístico general del Plan Maestro; sus fundamentos e ideas

### 2.10.1 Criterios Paisajísticos

Los criterios para la elección del material vegetal se basa, en la búsqueda de especies nativas que den identidad a la región, junto con especies introducidas que faciliten un desarrollo oportuno del área verde.

#### USO RACIONAL DEL AGUA DE RIEGO

Se plantea un uso racional del agua de riego, contemplando que el área de intervención se encuentra en una región muy lluviosa, se propone un paisajismo sin riego; evitando en todo momento el despilfarro, en especial con los cambios climáticos que experimenta Chile hace unos años. Para ello tratamos de utilizar la Xerojardinería como base.

La Xerojardinería y el Xerojardín son conceptos acuñados en los Estados Unidos ('Xeriscape') a principios de los años 80. El prefijo "xero" significa seco, del griego "xeros". La idea principal en este tipo de jardines es hacer un uso racional del agua de riego, evitando costos que a futuro no se puedan abarcar, quedando las áreas verdes destruidas.

El ahorro de agua no es el único objetivo, también tiene un sentido ecológico y aboga por un mantenimiento reducido, por ejemplo, intentar limitar la utilización constante de productos fitosanitarios, el menor uso de maquinaria con gasto de combustible, el reciclaje, etc. Está demostrado que un jardín diseñado y mantenido con criterios de uso eficiente del agua consume apenas una cuarta

Proyectar un Paisajismo Sustentable: La idea principal, es un planeamiento y diseño de los espacios exteriores, que se sustente en el tiempo con mínima mantención.

parte del agua de riego que se gasta en un jardín convencional.

Para poder tener un proyecto de paisajismo sustentable debemos trabajar con:

1. Uso racional del agua, solo para adaptación de las plantas al lugar.
2. Plantación de especies arbóreas nativas, permite la mayor adaptación al suelo y menor mantención.
3. Utilización de especies de baja mantención, como tapizantes, cubresuelos y gramíneas, reduciendo los costos.
4. Utilización de especies según follaje, esto permite tener áreas de paisajismo con dominios visuales totales o parciales, según las zonas y actividades a desarrollar en el lugar. Mayor seguridad.
5. Ausencia de zonas de césped, que poseen mayor mantención y riego. El riego se contempla solo en el momento de plantación de los arbustos, por un periodo corto de tiempo (3meses) para entregar adaptación al suelo.

## CARACTERIZACIÓN DE LAS ÁREAS VERDES SEGÚN PROYECTO

Las zonas vegetales han sido propuestas de acuerdo a la similitud de los macizos, a las asociaciones vegetales presentes, las alturas de los vegetales y al origen de los mismos.

- Se elegirán especies vegetales que se adaptan lo mejor posible a las condiciones del suelo. Igualmente se elegirán especies adaptadas al clima del lugar. Las autóctonas lo son, pero no las únicas. Hay otras plantas introducidas y ornamentales, resistentes a las características de lugar.
- En los bordes que es donde cae más agua se debe aprovechar para plantar las especies que más agua necesiten. El césped es el principal consumidor de agua de los jardines. Se lleva el 70% del agua que se aporta con el riego a un jardín convencional. Además no es imprescindible ya que hay plantas que cubren el suelo de manera más eficiente. En este proyecto no se propone césped.



ILUSTRACIÓN 2 ASOCIACIONES VEGETALES GRAMÍNEA  
Fuente: archivo personal

## 2.10.2 Propuesta Sustentable

### UTILIZACIÓN DE VEGETACIÓN NATIVA



Fomentar el uso de flora nativa y utilizarla bien, recordando que no por ser nativa, se va a adaptar a todos los ambientes. Su uso, favorece el ahorro del recurso hídrico, la prevención de plagas y enfermedades y ayuda a preservar y difundir los valores de nuestra flora.

La incorporación de un espacio verde a la ciudad, otorga de manera intrínseca, el carácter de Parque urbano a este espacio, definido por

los usuarios y las actividades recreativas que allí se albergarán, por lo cual es primordial proponer especies vegetales nativas que se identifiquen con la zona y realcen la relación ciudad, cultura y paisaje natural, que se adapten y respondan de manera óptima a las condicionantes de uso intensivo y a la vez a las expresiones de valores culturales, la idea fundamental es generar un área verde sana y consolidada en el tiempo.

### MANEJO SUSTENTABLE DEL RECURSO HÍDRICO



Reducir el consumo de agua, al elegir las especies adecuadas, y moderar las superficies de césped. Además, siempre que el proyecto lo permita, se propone riego eficiente y automatizado para evitar pérdidas del recurso. También es importante favorecer la permeabilidad de los suelos, y preferir fuentes de agua no potable. En este sentido distinguimos tres niveles: las especies que tienen un consumo de agua bajo, medio o alto, y habría en consecuencia tres tipos de zonas:

- Zona seca, plantada con especies autóctonas donde no será necesario regar casi en todo el año. Sólo riegos de apoyo.

- Zona de riego moderado, donde aportaremos ocasionalmente agua a las especies más exigentes y a las plantas capaces de formar tapices, que al principio necesitarán un poco de ayuda para extenderse más rápidamente.
- Zona húmeda, en la que las necesidades de riego serán mayores y, por lo tanto, intentaremos que sea la más pequeña.

Todo esto se apoya creando sombra, plantando árboles o instalando pérgolas con trepadoras y protegiendo del viento con cortavientos ya que es otro secante para las plantas. Se deben disponer las plantas, a mayor distancia de lo habitual unos ejemplares de otros, para reducir la competencia por el agua. Así es como se encuentran las plantas en estado silvestre.

### BIODIVERSIDAD



Incentivar siempre la biodiversidad, a través, de mayor variedad de especies, floraciones y fructificación

durante todo el año, y aumentando el uso de flora nativa dentro de los proyectos.

## MANTENCIÓN SUSTENTABLE



Proteger a las futuras generaciones de altos consumos en recursos de mantención, a través, de especies vegetales y materiales de baja mantención, alta durabilidad y baja reposición. La selección de especies vegetales para la propuesta paisajística incluye un aspecto muy importante que se relaciona con la mantención futura del espacio verde. Esto radica en que las especies escogidas deben ser de fácil mantención a nivel de grandes masas y ocupando superficies que aseguren la conformación de los diferentes espacios,

permitiendo la buena y adecuada realización de las labores de jardinería y mantención de áreas verdes urbanas.

### Criterios de elección

- Características fisonómicas
- Constantes geométricas (forma, volúmenes, grado de compacidad, orientación y dominancia de la forma.
- Cambios cromáticos
- Expresión ambiental (contraste, continuidad, intensidad, reiteración, etc)
- Textura
- Escala

## MATERIALES LOCALES SUSTENTABLES



Preferir siempre materiales regionales, con baja energía contenida o reciclados.

## PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE ELEMENTOS EXISTENTES



Mantener en lo posible las especies vegetales que se encuentren en el lugar previas a la intervención del paisaje.

## REDUCCIÓN CO2



Fomentar la absorción de CO2 a través de cobertura vegetal.

#### MATERIALES LOCALES SUSTENTABLES



Preferir siempre materiales regionales, con baja energía contenida o reciclados.

#### ENERGÍA



Uso de energías renovables e iluminación eficiente.

#### CULTURA, COMUNIDAD Y EQUIDAD



Incluir a la comunidad en los procesos de diseño y construcción de los proyectos. Además incorporar la inclusión y accesibilidad universal en la proyección de espacios exteriores y áreas verdes.

## 2.10.3 Estructuración Propuesta Paisajística

### ESTRATO ALTO: ÁRBOLES NATIVOS










ARRAYAN	PEUMO	MAITEN
		
ULMO	COIGUE	NOTHOFAGUS ALPINA
		
CANELO	NOTRO	PELÚ
		

ILUSTRACIÓN 3 TIPOLOGÍA VEGETACIÓN ESTRATO ALTO: ÁRBOLES NATIVOS

Fuente: [www.cincopinos.cl](http://www.cincopinos.cl)

**ESTRATO MEDIO**

Arbustos y cubresuelos, configurando áreas de bordes en conjunto con bosquetes de nativos. Estrato medio propuesto; arbustos: tritoma,

helecho paragua, nalcas, helecho costilla de vaca, Cubresuelo: vitadinia y Gramínea: cola de zorro.

HELECHO PARAGUA	NALCAS	COSTILLA DE VACA
		
TRITOMA	VITADINIA	COLA DE ZORRO
		

ILUSTRACIÓN 4 TIPOLOGÍA VEGETACIÓN ESTRATO MEDIO: ARBUSTOS Y CUBRESUELO

Fuente: [www.cincopinos.cl](http://www.cincopinos.cl)

En área de acceso la propuesta es en base a generar macizos con diferentes alturas, colores, y texturas, esta vegetación brota en tramos lineales.

distintas especies de árboles nativos, generando un bosquete de las especies del entorno. La idea propone 2 y 3 nativos en macetas para la contemplación y reflexión.

Se incorpora corteza de árbol que entrega humedad a las plantas donde se dispondrán



ILUSTRACIÓN 5 TIPOLOGÍA VEGETACIÓN EN ÁREA DE ACCESO  
 Fuente: www.cincopinos.cl

## 2.10.4 Plano Propuesta Paisajística



FIGURA 17 PROPUESTA PAISAJÍSTICA PLAN MAESTRO PUERTO LAS ROSAS  
 Fuente: Elaboración propia (Ver plano 01 de 01\_Plan Maestro \_Paisajismo y Presupuesto detallado en anexos)



## 2.11 Plano de iluminación de espacios públicos del Plan Maestro; sus fundamentos e ideas

El concepto luminotécnico se basa en la diferenciación de las distintas zonas por función y grado de seguridad del usuario. Cada zona se potencia y aprovecha según forma y uso, cambia la óptica y el efecto luminotécnico hacia los diferentes espacios.

En todas las áreas se utilizaron sistemas de iluminación LED logrando mejor eficiencia y ahorro de energía, privilegiando la seguridad de los espacios exteriores, con una mejor luz sin contaminación lumínica.

En áreas de recorrido peatonal central, perimetral, recorrido vehicular y estacionamientos, se utilizará un sistema de luminaria OWL LED 33W de potencia con óptica LED a 4 m de altura.

Para áreas de escaleras y rampas, se utilizará un sistema de iluminación lineal embutido en contrahuella en el caso de las escaleras y bajo pasamanos en rampas, se propone ledline de 6.5W de potencia con óptica LED.

En áreas verdes se propone resaltar especies puntuales árboles, a través, de una luminaria embutida a piso, upright PONTO LED 5W de potencia sistema óptico LED 6142 - 28° abertura.

En plataformas Medio ambiental y Plataforma Náutica Recreativa, se proponen juncos de luz que se incorporen a la naturaleza.

Según esta premisa de diseño tendremos el siguiente tipo de luminarias:

LEDS: para trabajos específicos y visualización de color y texturas con mayor eficiencia.

En áreas generales, y de trabajo para evitar deslumbramiento.

Cuando se iluminan las áreas exteriores, residenciales, peatonales y de esparcimiento, se busca conjugar la orientación con la seguridad personal de peatones y vecinos. En este sentido es importante que el alumbrado permita ver con anticipación los obstáculos del camino, reconocer el entorno y orientarse en las calles, el reconocimiento mutuo de los transeúntes a una distancia mínima de cuatro metros, que permita reaccionar en caso de peligro, disuadir a ladrones e intrusos y en caso que esto ocurra revelar su presencia.

No existen informes que demuestren que la iluminación favorece los actos delictivos, pero aunque hubiese estadísticas que nos indicasen lo contrario, se enfrentarían a una convicción pública de que las áreas pobremente iluminadas atraen a los criminales.

Es muy habitual que los vecinos reclamen más luz en los ámbitos en que se sienten inseguros (parques cercanos a sus domicilios, calles de los alrededores, callejones, etc.).

Esto sí que está contrastado por las sucesivas peticiones de más alumbrado, no solo por los ciudadanos, sino especialmente por la policía para prevención de delitos en áreas públicas.

Ejemplos de estudios que demuestran esta relación:

Lancashire, según datos policiales, la escasa iluminación facilitaba en un **25%** el incremento de los robos a personas.

Nueva York, se estima que en los parques públicos, una iluminación pública mejorada provocaba un descenso del vandalismo entre el 50 y 80%.

Lyon, el 40% de los delitos se producían en zonas con niveles inferiores a 5 lux. Solamente el 8% se producían en zonas con niveles superiores a 15 lux.

En Chile, en varias obras realizadas por el Ministerio y con el planteamiento conjunto del Departamento de Vialidad Urbana del MOP y las Municipalidades, el criterio básico no es la potencia, sino, los parámetros de la luminotecnía.

Esto responde también a la preocupación del Ministerio de enfrentar el problema energético global pero también, de entregar a los

Municipios y las concesiones un sistema de iluminación eficaz, rentable, confiable en el lapso de su vida útil, asociando bajos costos de operación y mantención.

Uno de los objetivos claves es hacer espacios más cómodos y seguros, y las infraestructuras de iluminación desempeñan en esto un papel esencial.

Está claro que una iluminación adecuada crea un sentimiento de comodidad y aumenta la sensación de seguridad entre los usuarios. Las soluciones de iluminación deben contribuir a destacar el paisaje urbano y a ayudar a los ciudadanos a sentirse más a gusto en la ciudad. Esto se logra optimizando las prestaciones fotométricas de las luminarias, controlando los costes de la energía y facilitando el mantenimiento de las instalaciones.

## 2.11.1 Criterios básicos de la norma

Para controlar la contaminación lumínica es necesaria la reducción de la cantidad de luz que escapa hacia el cielo. Esta regularización se fundamenta en los siguientes criterios básicos:

Evitar la emisión de la luz hacia el cielo por medio de la utilización de las luminarias apantalladas y sin inclinación.

Evitar la emisión de luz en el rango no visible para el ojo humano (espectro útil), ya que este espectro de luz afecta la observación astronómica y no representa utilidad al ser humano. Las áreas que deben cumplir esta norma son las que se denominan como Alumbrado de Exteriores; vías públicas, ornamental y parques, instalaciones deportivas

y recreativas, letreros, alumbrado de instalaciones industriales, de seguridad, y el alumbrado exterior de edificios y condominios.



ILUSTRACIÓN 6 FLUJOS LUMÍNICOS  
Fuente: Archivo personal

## ILUMINACIÓN EN ÁREAS VERDES / CRITERIOS A UTILIZAR

### 1. Calidad de luz

**TEMPERATURA DE COLOR:** determina apariencia de la luz.



ILUSTRACIÓN 7 TEMPERATURA DEL COLOR EN LUMINARIAS  
Fuente: Lighting Research Centre

**VIDA UTIL:** hrs. de vida de la lámpara

El proyecto contempla solo lámparas LEDs que de acuerdo al siguiente cuadro tenemos sobre 50.000 hrs.

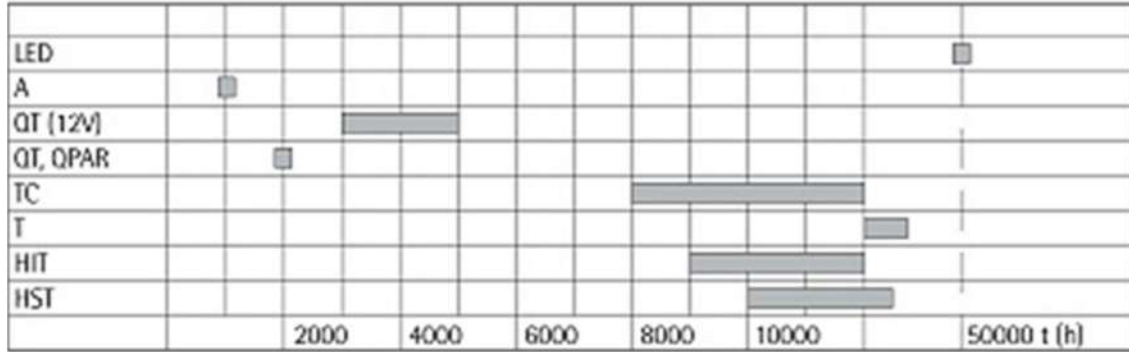


ILUSTRACIÓN 8 VIDA ÚTIL DE LA LÁMPARA  
 Fuente: www.erco.com

**RENDIMIENTO LUMINOSO:** Lúmenes/W

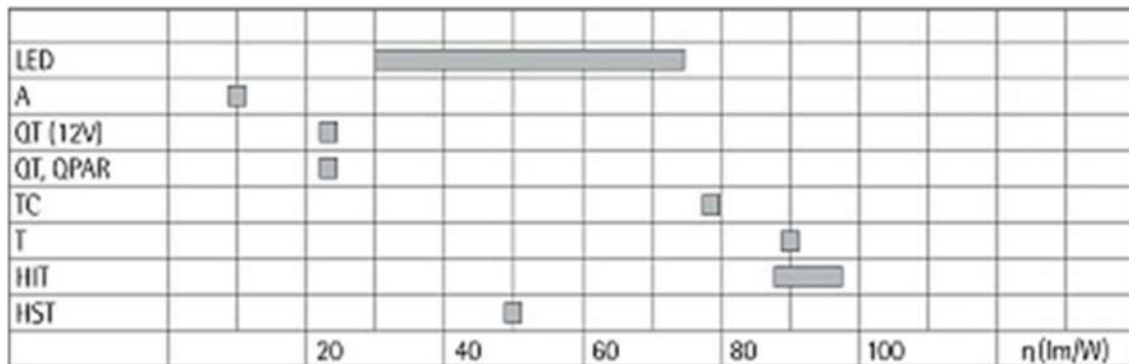


ILUSTRACIÓN 9 RENDIMIENTO LUMINOSO  
 Fuente: www.erco.com

## 2. SEGURIDAD:



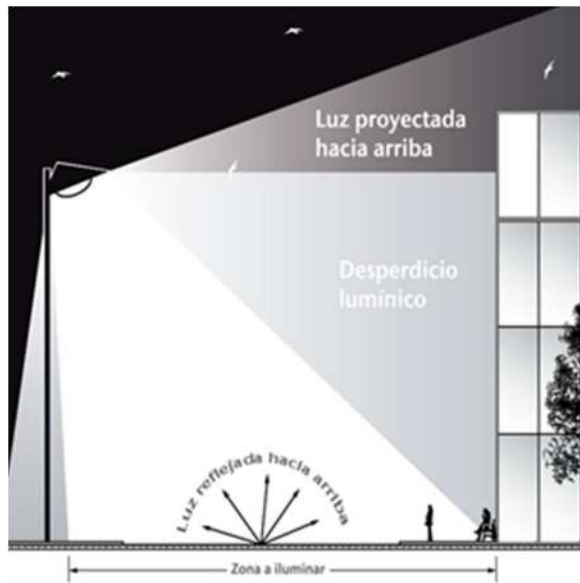
ILUSTRACIÓN 10 NIVELES Y UNIFORMIDADES: SEGURIDAD PEATONAL  
Fuente: Archivo personal



ILUSTRACIÓN 11 CONTROL DE DESLUMBRAMIENTO: EMISIÓN DE LUZ CONTROLADA  
Fuente: Archivo personal



ILUSTRACIÓN 12 EMISIÓN DE LUZ MOLESTA: CONTROL HEMISFERIO SUPERIOR Y EDIFICIOS  
Fuente: Archivo personal



**LAS ZONAS DE BOSQUES  
NO SE ILUMINARÁN,  
SOLO RECORRIDOS Y  
LUGARES DE  
PERMANENCIA,  
EVITANDO LA  
CONTAMINACIÓN DEL  
HABITAT**



ILUSTRACIÓN 13 CONTAMINACIÓN DEL HABITAT  
Fuente: Archivo personal

## ESCENA DE LUZ PARA CIRCULACIONES PEATONALES CENTRAL Y PERIMETRAL + CIRCULACIONES VEHICULARES Y ESTACIONAMIENTOS

### L01

LUMINARIA DE RECORRIDO CENTRAL Y PERIMETRAL/ **OWL LED LAMP O SIMILAR**

OPTICA LED, 33W / 4000K

IP 66/IK 07

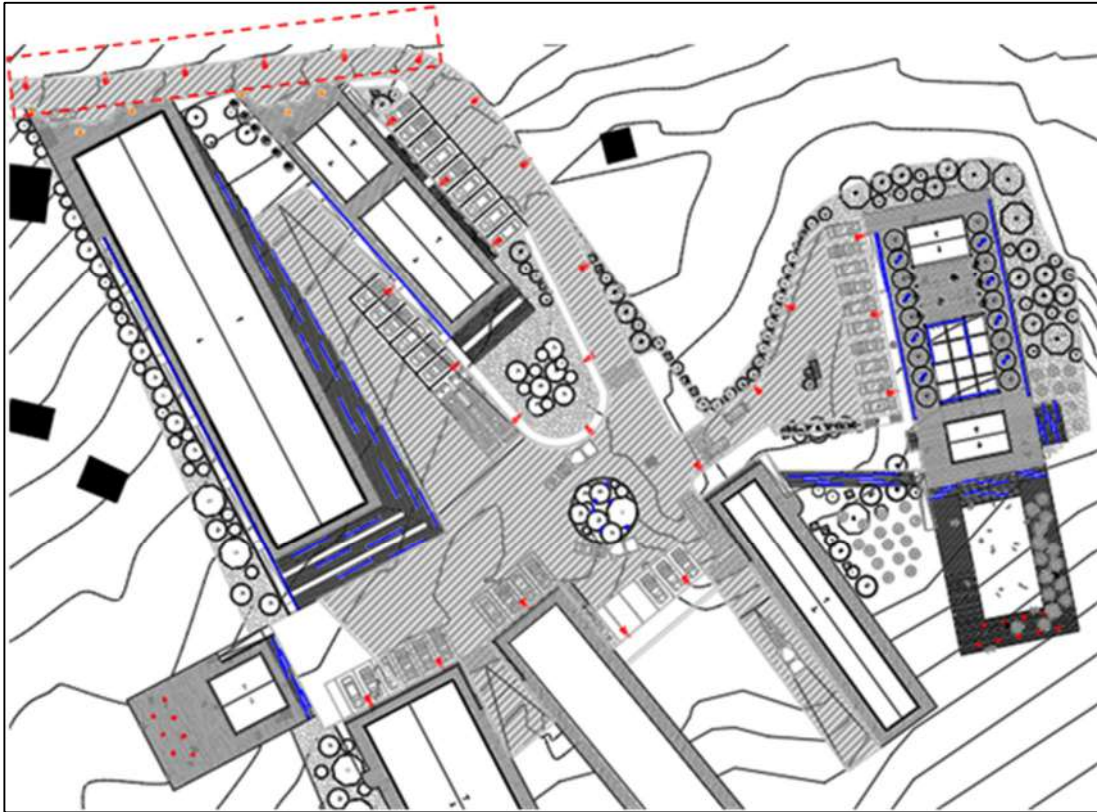
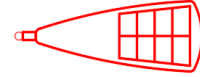


FIGURA 18 LAYOUT DE LUMINARIAS EN ÁREAS DE CIRCULACIÓN

Fuente: Elaboración propia

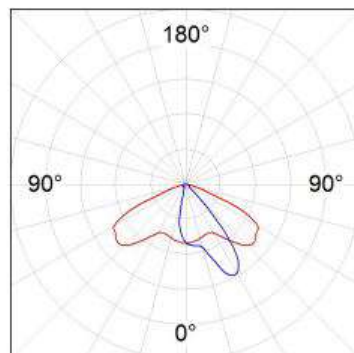


FIGURA 19 CARACTERÍSTICAS DE LA LUMINARIA

Fuente: [www.lamp.es](http://www.lamp.es)

ESCENA DE LUZ PARA PLATAFORMA MEDIOAMBIENTAL Y PLATAFORMA NÁUTICA RECREATIVA,  
COMO JUNCOS DE LUZ

**L02**

LUMINARIA BALIZA LED MIKADO CUSTOM DE LAMP O SIMILAR

OPTICA LED , 9.4W/ 3000 K

IP65-IK06

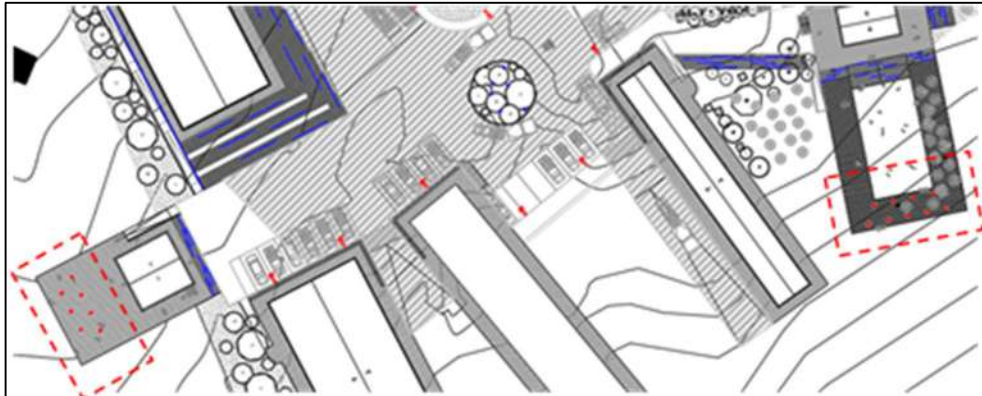


FIGURA 20 LAYOUT DE LUMINARIAS EN PLATAFORMA MEDIOAMBIENTAL Y PLATAFORMA RECREATIVA  
Fuente: Elaboración propia



ILUSTRACIÓN 14 CARACTERÍSTICAS DE LA LUMINARIA  
Fuente: www.lamp.es



## ESCENA DE LUZ PARA ESCALERAS Y RAMPAS BAJO PASAMANO

### L03

TIRA FLEXIBLE FINE LED STRIP / 18.6W

TIRA FLEXIBLE FINE LED / 6.5W- IP65

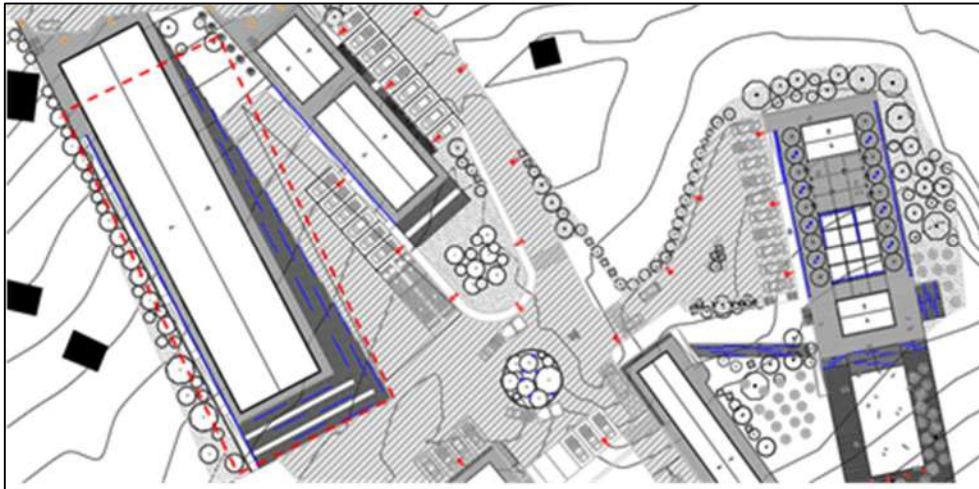


FIGURA 21 LAYOUT DE LUMINARIAS EN ESCALERAS Y RAMPAS BAJO PASAMANO  
Fuente: Elaboración propia

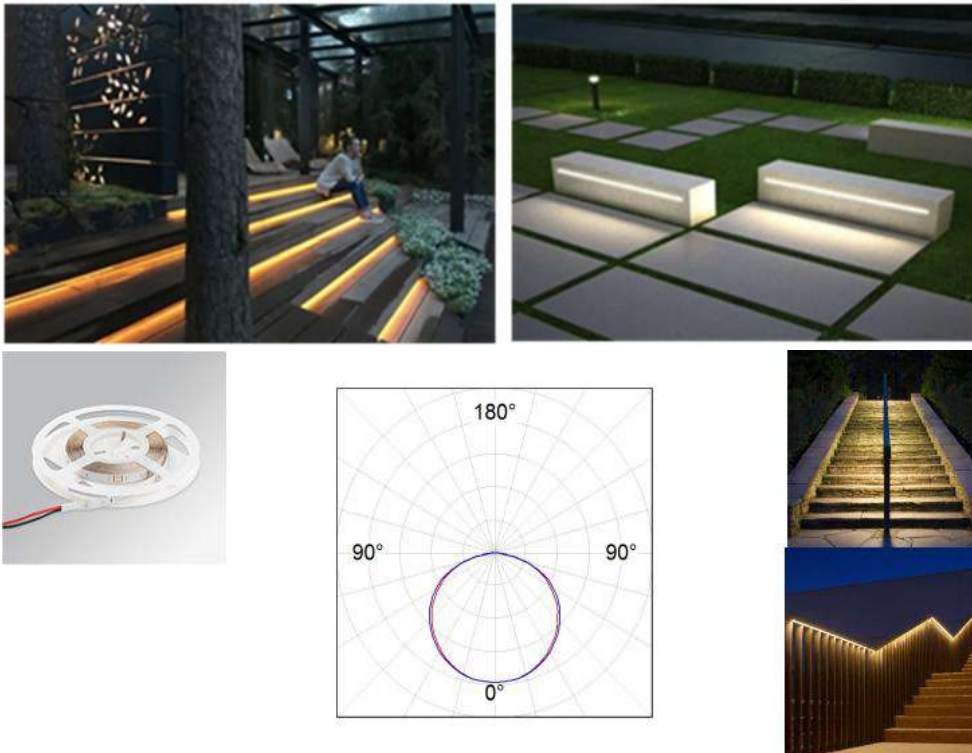


ILUSTRACIÓN 15 CARACTERÍSTICAS DE LA LUMINARIA  
Fuente: www.dled.cl

ESCENA DE LUZ PARA ÁREAS DE ACCESO, MARCANDO CON LUZ COMO UN FARO QUE GUIA

**L04**

LUMINARIA SCHUFFLE / SCHREDER

46W - 20 LEDS

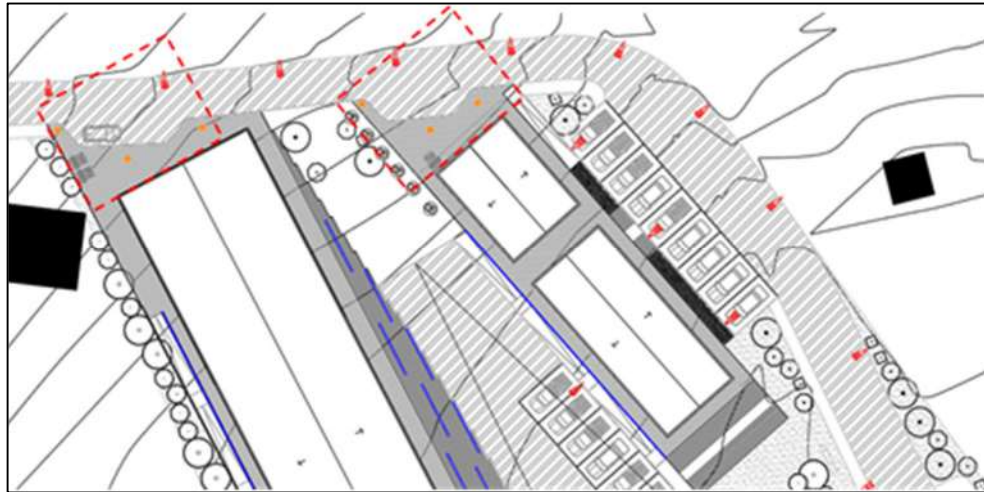


FIGURA 22 LAYOUT DE LUMINARIAS PARA ÁREAS DE ACCESO  
Fuente: Elaboración propia



ILUSTRACIÓN 16 CARACTERÍSTICAS DE LA LUMINARIA  
Fuente: [www.schreder.com](http://www.schreder.com)

## ESCENA DE LUZ PARA ILUMINACIÓN DE ÁRBOLES ESCULTÓRICOS

### L05

LINEA PONTO LED 5W/ UPLIGHT 4500K EMPROTADO SUELO



FIGURA 23 LAYOUT PARA ILUMINACIÓN DE ÁRBOLES ESCULTÓRICOS  
Fuente: Elaboración propia



ILUSTRACIÓN 17 CARACTERÍSTICAS DE LA LUMINARIA  
Fuente: [www.schreder.com](http://www.schreder.com)

## 2.11.2 Plano Propuesta Iluminación Plan Maestro



FIGURA 24 PROPUESTA ILUMINACIÓN PLAN MAESTRO PUERTO LAS ROSAS  
Fuente: Elaboración propia (Ver plano 01 de 01\_Plan Maestro Iluminación y Presupuesto detallado en anexos)

## **CAPÍTULO 3**

# EL PLAN MAESTRO DESDE SUS PROYECTOS

### 3.1 Desde la Imagen objetivo, fundamentos e improntas que explican las decisiones de diseño, revestimientos y sistema constructivo para los edificios propuestos en el Plan Maestro

Como se ha mencionado anteriormente cada Plataforma se encuentra definida por un programa específico. Dicho programa se distribuye en edificios puntuales que se posan sobre las plataformas, los cuales, se caracterizan por ser naves continuas a dos aguas con una lucarna central en todo su eje longitudinal.

Dicha tipología arquitectónica utilizada para el desarrollo de los edificios propuestos, proviene de una abstracción de los sintéticos Galpones Industriales Patrimoniales de madera existentes en la Región de Los Ríos (Ilustración 18).

Dichos galpones se caracterizan por poseer en su interior osadas estructuras de madera con el objetivo de salvar las luces necesarias para generar plantas libres capaces de albergar maquinaria o el guardado de productos específicos.

Por otro lado en su exterior, usualmente sus fachadas son monolíticas, con pequeñas aberturas regulares, las cuales evidencian una concepción industrial, supeditada al conocimiento del estricto comportamiento estructural de la madera, y por ende la incorporación de un módulo regular para la conformación de los muros (Ilustración 19).

Sin embargo, debido a la construcción artesanal de muchos de estos galpones, la modulación estructural no resulta ser del todo una regla. Dando paso a fachadas con aberturas irregulares, que denotan más una necesidad del usuario que una condición matemática de la madera como sistema estructural. Surgiendo aberturas dispuestas aleatoriamente, ya sea para iluminar un lugar puntual, o debido a la conformación de un nuevo recinto o una ampliación posterior (Ilustración 20-21-22).

Este es el argumento compositivo para las fachadas de las naves propuestas para los edificios programáticos de cada plataforma. Donde sus fachadas laterales, reconocen elementos del interior para ser denotados en sus aberturas, generando elevaciones con ventanas sin un orden aparente, pero, en el fondo, se encuentran ideadas con el objetivo de generar un vínculo visual interior-exterior controlado con quien recorre el perímetro del edificio por la plataforma.

Para lograr este efecto, en los edificios de un nivel, la estructura portante (vigas y columnas de hormigón) se encuentran en el eje central longitudinal de la nave, siendo la estructura soportante de la estructura de techumbre que se monta a modo de caballete.

La estructura de techumbre varía en materialidad según su carácter, pudiendo ser de acero o madera (Ilustración 23).

Mientras que las fachadas laterales se estructuran en base a un tabique de metalcon no estructural, revestido en madera impregnada, el cual es perforado según los fundamentos descritos anteriormente.

Por otro lado, para el único edificio de dos niveles, correspondiente al “Pabellón Portuario”, el cual alberga los usos mixtos de Capitanía de Puerto y Terminal de Pasajeros, debido a su emplazamiento, escala y uso, su sistema estructural cambia, pero respeta el mismo principio de consolidar una estructura portante revestida, por medio de la incorporación de una estructura liviana capaz de ser flexible a la hora de componer aberturas y cerramientos (Ilustración 24).



ILUSTRACIÓN 18 GALPÓN EX LICEO AGROPECUARIO LIPINGUE, REGIÓN DE LOS RÍOS  
Fuente: Patrimonio Industrial Los Ríos



ILUSTRACIÓN 19 EX MOLINO DE FUTRONO REGIÓN DE LOS RÍOS  
Fuente: Patrimonio Industrial Los Ríos



ILUSTRACIÓN 20 BODEGA FUNDO MATA DE CAÑA PAILLACO REGIÓN DE LOS RÍOS

Fuente: Patrimonio Industrial Los Ríos



ILUSTRACIÓN 21 GALPÓN / LLANQUIHUE REGIÓN DE LOS LAGOS

Fuente: <http://arquitecturagalpones.cl>





ILUSTRACIÓN 22 GALPÓN / LLANQUIHUE REGIÓN DE LOS LAGOS

Fuente: <http://arquitecturagalpones.cl>



ILUSTRACIÓN 23 RECINTO FERIAL / PLAN MAESTRO PUERTO LAS ROSAS  
Fuente: Elaboración propia



ILUSTRACIÓN 24 " PABELLÓN PORTUARIO" : CAPITANÍA DE PUERTO Y TERMINAL / PUERTO LAS ROSAS  
Fuente: Elaboración propia

## 3.2 Plataforma Náutico-deportiva

La Plataforma Náutica-Deportiva se compone de dos edificios, el primero de ellos corresponde al Polideportivo Náutico (1), al norte del polígono de intervención.

Este edificio se emplaza sobre un predio privado y es parte de la cuarta etapa de ejecución del Plan.

El segundo (2) edificio que se encuentra en la Plataforma Náutica-Deportiva, corresponde al Hangar de remo, este se emplaza en el borde lacustre, contiguo al deslinde suroeste del predio público, y es parte de la segunda etapa de ejecución del Plan (Ilustración 25).



ILUSTRACIÓN 25 PLAN MAESTRO PUERTO LAS ROSAS/UBICACIÓN EDIFICIOS PLATAFORMA NÁUTICO DEPORTIVA  
Fuente: Elaboración propia

## 1) POLIDEPORTIVO NÁUTICO

El edificio del polideportivo náutico, tiene como objetivo la práctica y estudio de deportes náuticos, con un interés puntual en la práctica de remo.

Este corresponde a una nave continua en un nivel, posada sobre un zócalo escalonado a modo de plaza, que permite utilizar la fuerte pendiente como un lugar público de permanencia (Ilustración 26).

El edificio es de planta simétrica, y se divide en tres áreas en su sección transversal, de Este a Oeste, circulación, núcleo y circulación. La finalidad de esta distribución es el de generar dos corredores laterales, de 1,5 m de ancho, que permitan el encuentro entre las personas durante el recorrido longitudinal del edificio debido a que son pasos obligados para ir de un recinto a otro. Además es posible cruzar el edificio con el objetivo de atravesar la plataforma, potenciando el carácter de equipamiento público del programa en cuestión.

En un recorrido por el núcleo del edificio de norte a sur (Figura 25), primeramente nos encontramos con un hall de acceso vinculado a una tienda de insumos náuticos, luego, al tomar uno de los recorridos laterales, se encuentra el núcleo de administración, en el cual se distribuyen un área de secretaría, privados y una sala de reuniones. Siguiendo hacia el sur, separados por un corredor, se encuentra el primer núcleo de servicios, en este hay baños públicos para hombres y mujeres, y dos baños privados para los funcionarios del edificio, cada cual con su kitchenette.

Adosado a este núcleo se encuentra un gran hall, propuesto como cafetería o punto de encuentro entre los diversos usuarios del edificio. Este hall-cafetería, se encuentra vinculado por medio de un acceso a la plaza de acceso peatonal al norte del polígono de intervención del Plan Maestro.

Siguiendo hacia el sur, de igual proporción se encuentra una sala multiusos, la cual pretende ser el corazón teórico del polideportivo náutico, donde se desarrollen clases o charlas. Este recinto marca el límite con las áreas administrativas, para dar paso a las zonas vinculadas al entrenamiento físico de los deportistas.

Por esta razón, el núcleo siguiente corresponde al programa de soporte para el correcto entrenamiento de los deportistas, tanto en el polideportivo como en lago. Este es vestidores, baños y duchas para hombres y mujeres.

Estos se encuentran flanqueados a ambos lados por una sala de masajes y enfermería respectivamente.

Luego, hacia el sur, como un área abierta y continua, se localiza una sala de máquinas, para el entrenamiento, para finalmente rematar en la piscina de entrenamiento de remo, la cual, se encuentra visualmente vinculada con el lago, con el objetivo de ser el punto icónico del edificio, tanto desde la calle como desde el interior.



FIGURA 25 PLANTA POLIDEPORTIVO NÁUTICO  
 Fuente: Elaboración propia (Ver plano 01 de 02\_Polideportivo Planta en anexo planos)

PROGRAMA POLIDEPORTIVO NÁUTICO	
1	Hall de Acceso
2	Tienda de Insumos Náuticos
3	Secretaría
4	Sala de Reuniones
5	Privados
6	Kitchenette
7	Baño Administración H-M
8	Baños Públicos H-M
9	Cafetería
10	Sala Multiuso
11	Sala de Masajes
12	Enfermería
13	Camarines
14	Baños públicos H-M
15	Duchas H-M
16	Gimnasio
17	Piscina de entrenamiento de remo

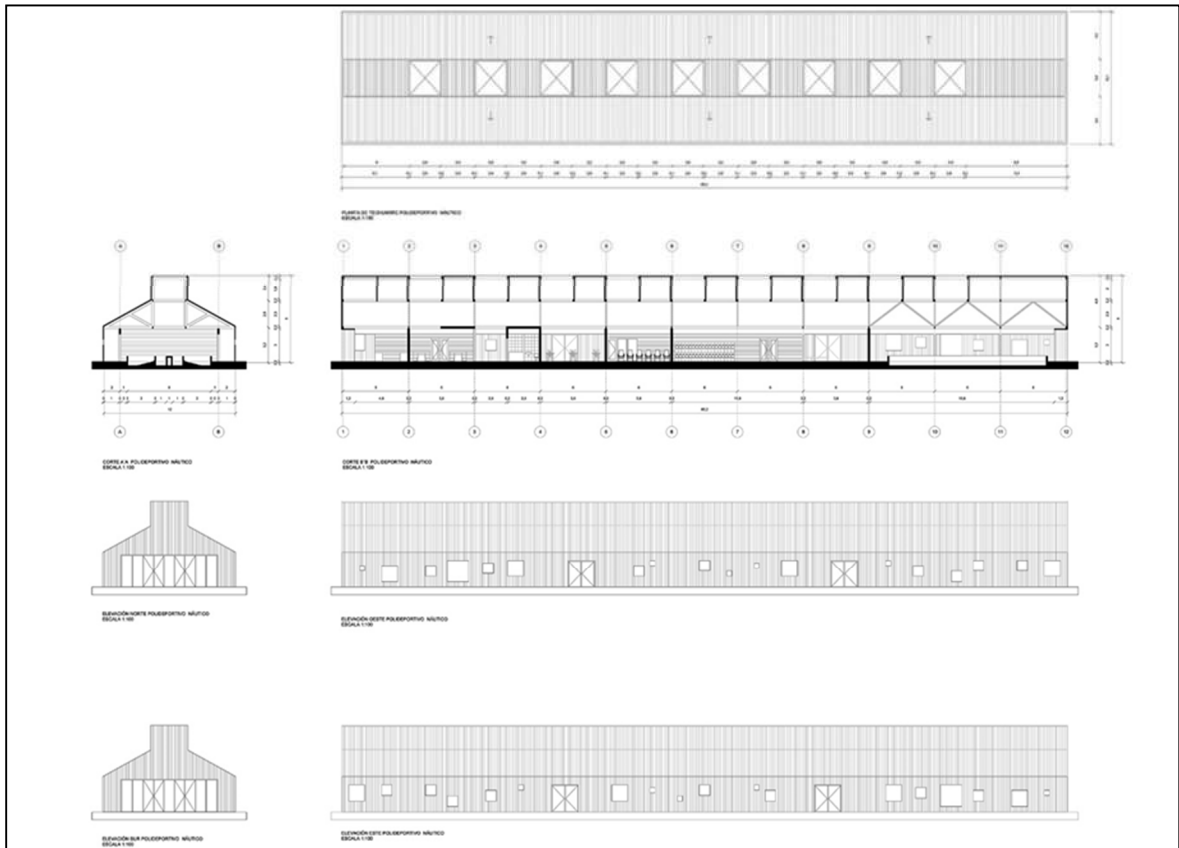


FIGURA 26 PLANTA DE TECHUMBRE, CORTES Y ELEVACIONES POLIDEPORTIVO NÁUTICO  
Fuente: Elaboración propia (Ver plano 02 de 02\_Polideportivo Cortes y Elevaciones en anexo planos)



ILUSTRACIÓN 26 VISTA SURESTE POLIDEPORTIVO NÁUTICO  
Fuente: Elaboración propia

## 2) HANGAR DE REMO

El Hangar de Remo, tiene como objetivo el almacenaje de las embarcaciones para realizar este deporte.

Para ello se emplaza en un área cuyo calado de fondo favorece el deslizamiento de las embarcaciones por medio de una rampa desde el lago hacia el hangar (Ilustración 27).

Por otro lado este equipamiento se encuentra emplazado en el predio público, y es parte de la etapa 2, lo que le otorga el carácter de ser el primer bastión para la consolidación de Puerto Las Rosas como una bahía destinada a la realización de deportes náuticos desde un equipamiento funcional. Por esta razón el edificio tiene el programa necesario para ser autosuficiente.

Este se divide en dos áreas, una administrativa y de servicios, y el hangar propiamente tal. (Figura 27)

En un recorrido norte sur por el Hangar de Remo, este posee un hall de acceso en su cara

norte, con un puesto de informaciones, que tensiona el recorrido hacia el área administrativa, la cual contempla una oficina y sala de reuniones. Desde ahí ya es posible acceder al Hangar de Remo.

Paralelo al área administrativa, y dividida por una bodega-pañol, se encuentran los servicios, los cuales contemplan baños públicos, camarines para hombres y mujeres, además de dos kitchenette.

Al pañol o bodega, antes mencionado se puede acceder tanto desde el hall como, del hangar, con el objetivo eventual de hacer ingreso de embarcaciones por ese sector.

Finalmente los servicios que posee este edificio, pretenden proveer de autonomía al hangar, para que los usuarios, principalmente deportistas que utilicen este recinto y entrenan lago adentro, puedan dar inicio a sus actividades, ya en la etapa 2 de la puesta en marcha del Plan.



FIGURA 27 PLANTA HANGAR DE REMO

Fuente: Elaboración propia (Ver plano 01 de 02\_Hangar de Remo Planta en anexo planos)

PROGRAMA HANGAR DE REMO	
1	Informaciones
2	Hall de Acceso
3	Bodega-Pañol
4	Oficina Administración
5	Sala de Reuniones
6	Hangar de Remo
7	Kitchenette
8	Baños Públicos H-M
9	Camarin



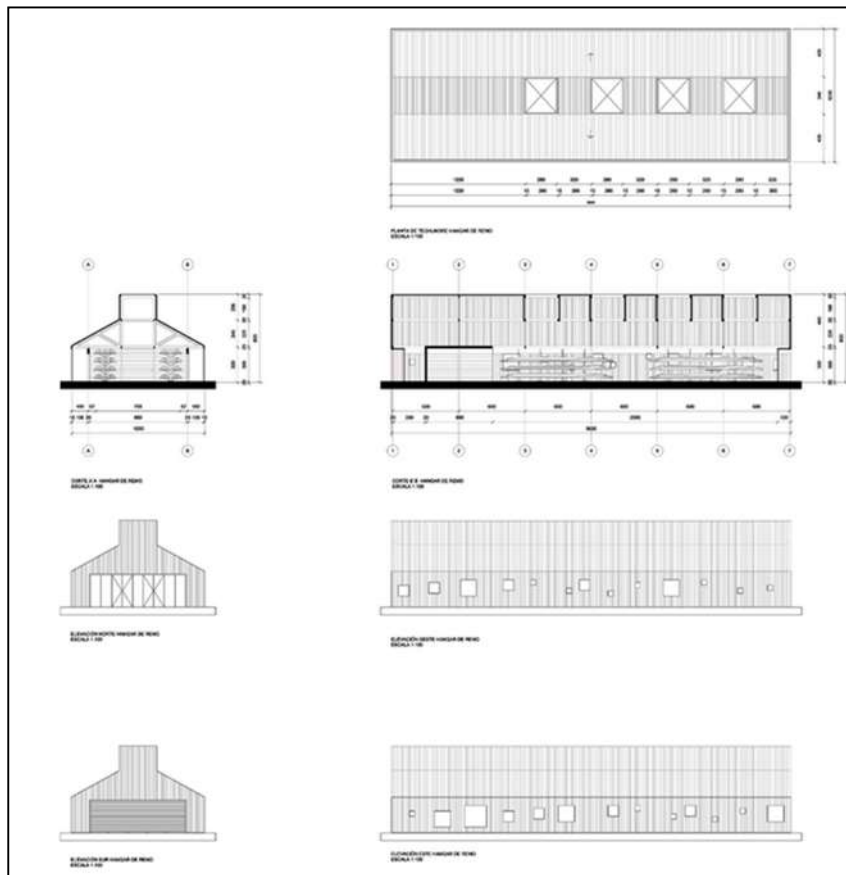


FIGURA 28 PLANTA DE TECHUMBRE, CORTES Y ELEVACIONES HANGAR DE REMO  
Fuente: Elaboración propia (Ver plano 02 de 02\_Hangar de Remo Cortes y Elevaciones en anexo planos)



ILUSTRACIÓN 27 VISTA SUROESTE DEL HANGAR DE REMO  
Fuente: Elaboración propia

### 3.3 Plataforma Náutica-cultural

La Plataforma Cultural se compone de dos edificios colindantes y complementarios.

Cada cual se emplaza en un terreno privado independiente, y se articulan a los deslindes de los sitios con el objetivo de que conceptualmente constituyan un solo edificio.

Estos se encuentran sobre un zócalo que arranca a nivel desde la calle de acceso al norte del

polígono de intervención para terminar en una serie de gradas que rematan en una plazoleta.

El primer edificio (1) es el Edificio de Apoyo del recinto ferial colindante mientras que el segundo edificio (2), es un recinto ferial techado para el desarrollo de actividades culturales (Ilustración 28).



ILUSTRACIÓN 28 PLAN MAESTRO PUERTO LAS ROSAS/UBICACIÓN EDIFICIOS PLATAFORMA CULTURAL

Fuente: Elaboración propia

## 1 - 2) EDIFICIO DE APOYO Y RECINTO FERIA

Ambos edificios constituyen las partes de la Plataforma Cultural.

El programa del Edificio de Apoyo se divide en tres áreas. La primera, hacia el norte, y colindando con la ruta de acceso, corresponde a operadores turísticos. Esta área del edificio de apoyo es una planta libre con acceso a un baño y Kitchenette.

Sin circulaciones directas por el interior del edificio entre el resto del programa del Recinto Ferial, como parte del mismo núcleo de servicios asociados al área de operadores turísticos, se encuentran los servicios higiénicos públicos para hombres y mujeres. Finalmente hacia el sur del edificio de apoyo se encuentra un área

destinada a bodegaje del espacio ferial cubierto. (Figura 29)

Respecto al espacio Ferial, este está constituido por una serie de 12 columnas en su eje central, con el objetivo de jerarquizar un posible corredor al momento de distribuir módulos expositivos en las áreas paralelas. A su vez, este espacio se encuentra techado y tiene una altura tal para albergar exposiciones artísticas y culturales de diversa índole. (Ilustración 30)

Por último se encuentra completamente relacionado a una plazoleta, por medio de unas escalinatas que configuran un atrio para el lugar y un pequeño escenario complementario que actúa como mirador del borde lacustre. (Ilustración 29)



ILUSTRACIÓN 29 VISTA SURESTE DEL RECINTO FERIAL JUNTO A SU PLAZA DE ACCESO

Fuente: Elaboración propia

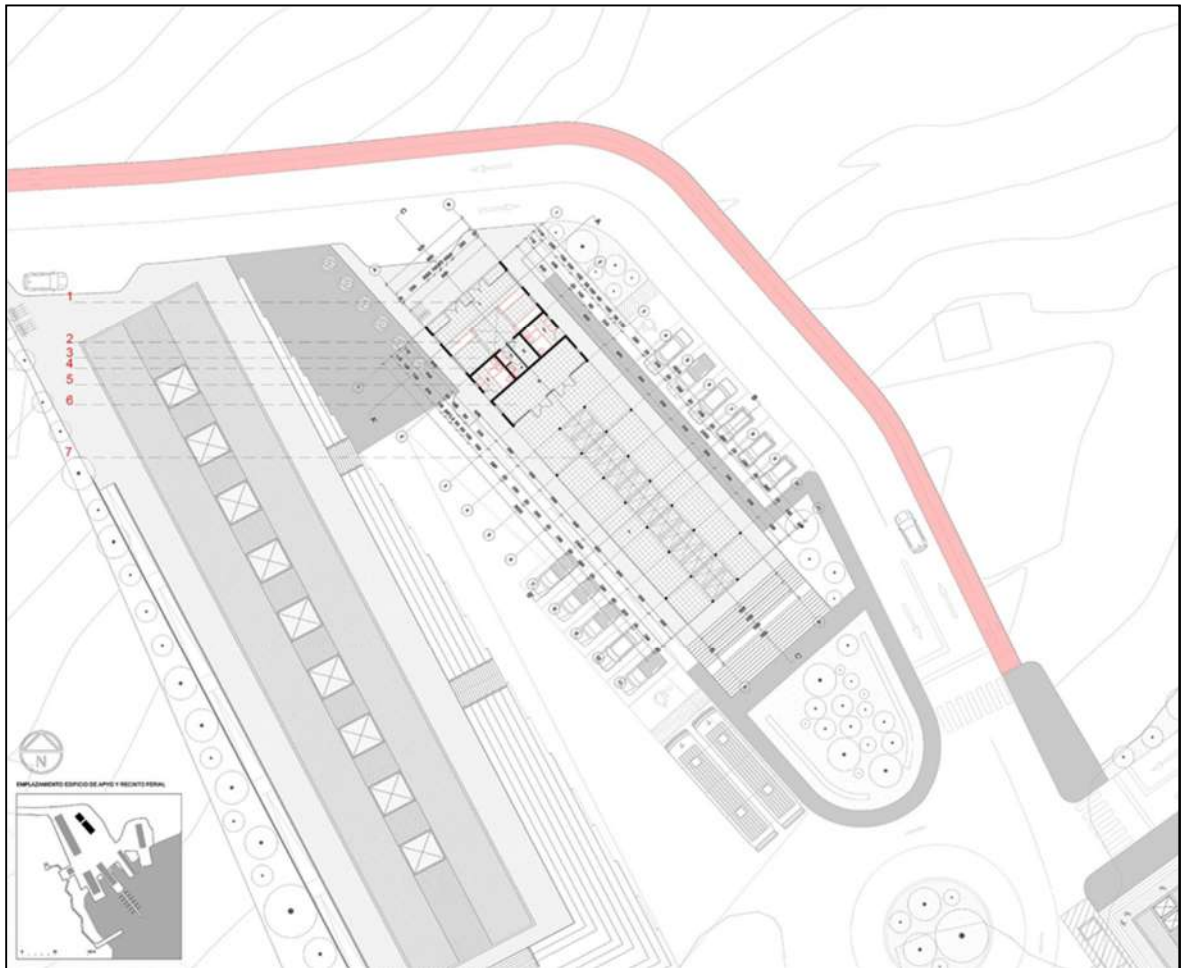


FIGURA 29 PLANTA EDIFICIO DE APOYO Y RECINTO FERIAL

Fuente: Elaboración propia (Ver plano 01 de 02\_Edificio de Apoyo y Recinto Ferial Planta en anexo planos)

PROGRAMA EDIFICIO DE APOYO Y RECINTO FERIAL	
1	Operadores Turísticos
2	Bodega Operadores Turísticos
3	Baño Operadores Turísticos
4	Kitchenette
5	Baños Públicos H-M
6	Bodega Recinto Ferial
7	Feria

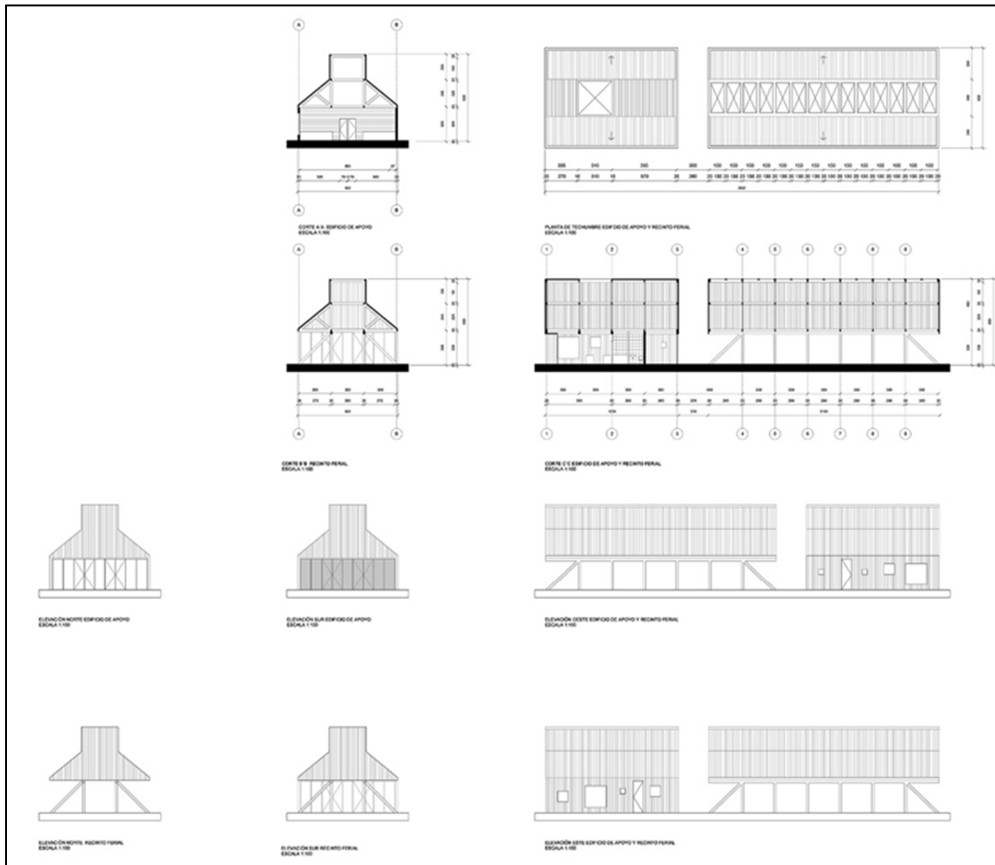


FIGURA 30 PLANTA DE TECHUMBRE, CORTES Y ELEVACIONES EDIFICIO DE APOYO Y FERIA  
Fuente: Elaboración propia (Ver plano 02 de 02\_Edificio de Apoyo y Recinto Ferial Cortes y Elevaciones en anexo planos)



ILUSTRACIÓN 30 VISTA SURESTE DEL RECINTO FERIAL DURANTE UNA EXPOSICIÓN  
Fuente: Elaboración propia

### 3.4 Plataforma Náutico-Recreativa

La Plataforma Recreativa tiene como objetivo potenciar actividades creativas relacionadas a lo náutico por medio de un muelle solanero que contiene una piscina en el Lago, y un “Pabellón Recreativo”, el que es un gran sombreadero urbano que alberga usos como juegos de agua y áreas de picnic.

La Plataforma Recreativa se emplaza sobre un predio privado, delimitado por la cota de

inundación, lo que genera la prospección de hacer de este predio un lugar público.

Esta plataforma es parte de la tercera etapa del Plan, y es la única cuyo carácter es netamente turístico.

De esta área se detallarán los equipamientos y programa que alberga el pabellón recreativo (ilustración 31).



ILUSTRACIÓN 31 PLAN MAESTRO PUERTO LAS ROSAS/UBICACIÓN EDIFICIOS PLATAFORMA RECREATIVA  
Fuente: Elaboración propia

## 2) PABELLÓN RECREATIVO

El pabellón recreativo está definido por un sombreadero de escala urbana que mantiene las proporciones y tipología del resto de los edificios propuestos para el Plan Maestro. (Ilustración 32)

Este sombreadero se estructura por medio de dos vigas de hormigón que descansan en columnas diagonales en ambos ejes, con el objetivo de liberar el espacio que contiene, en una gran plaza de juegos de agua y áreas de picnic (Ilustración 33).

Ambas áreas recreativas, correspondiente a los juegos de Agua y Área de Picnic se encuentran

contenidas por dos barras que albergan el programa soporte de la Plataforma.

La barra al Noreste, es la administrativa y en ella se encuentra una sala de reuniones, una oficina, servicios higiénicos y bodega, donde adicionalmente, el muro colíndate con el área de picnic se encuentra una kitchenette publica como soporte del área de picnic. Por otro lado, el programa de la barra Sureste, está definido por baños y camarines públicos, que actúan como el programa base para el funcionamiento del muelle solanero y la piscina en el lago.



ILUSTRACIÓN 32 VISTA SURESTE DEL PABELLÓN RECREATIVO JUNTO AL MUELLE SOLANERO

Fuente: Elaboración propia

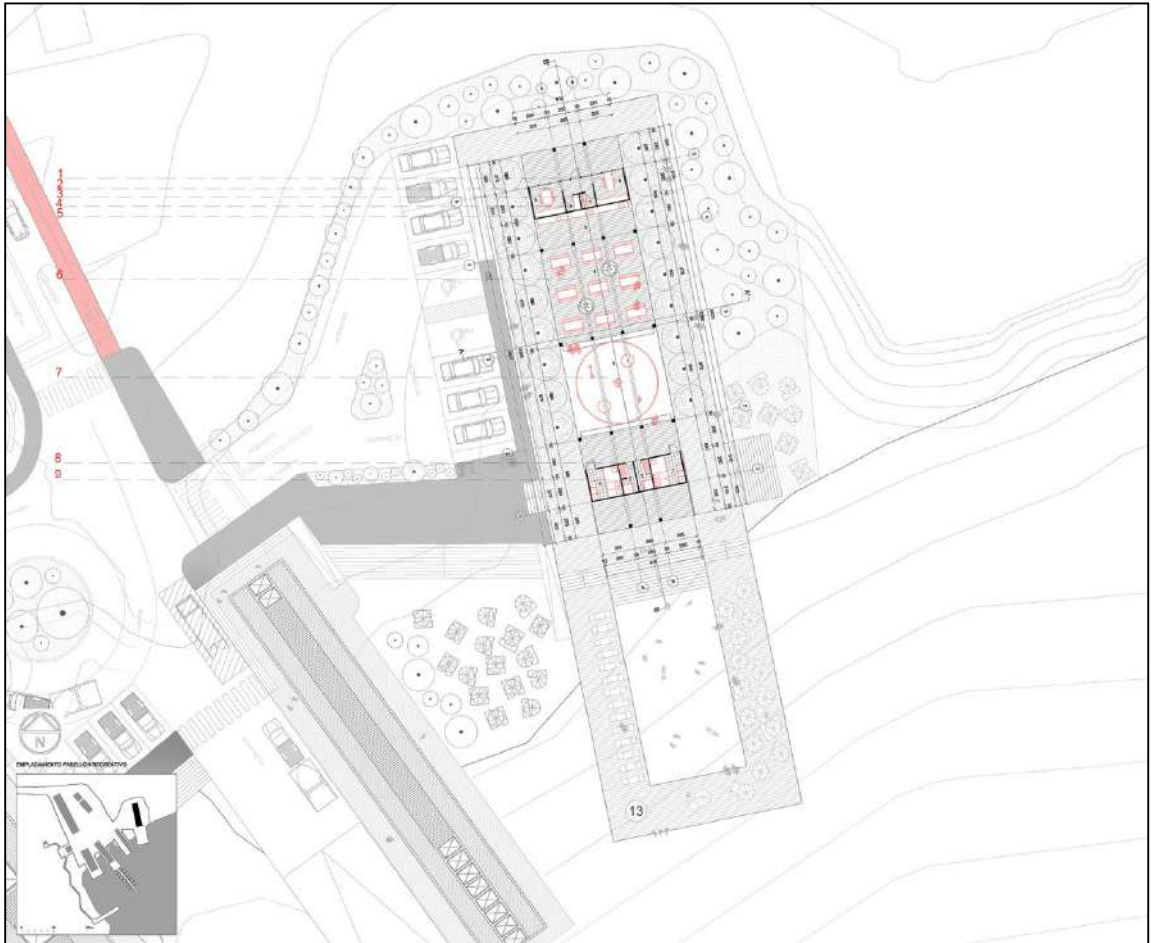


FIGURA 31 PLANTA EDIFICIO PABELLÓN RECREATIVO

Fuente: Elaboración propia (Ver plano 01 de 02\_Pabellón Recreativo Planta en anexo planos)

PROGRAMA PABELLÓN RECREATIVO	
1	Sala de Reuniones
2	Baño Oficina
3	Bodega
4	Oficina Operadores Turísticos
5	Kitchenette Pública Área de Picnic
6	Área de Picnic
7	Juegos de Agua
8	Duchas Camarines Públicos H-M
9	Baños Públicos H-M



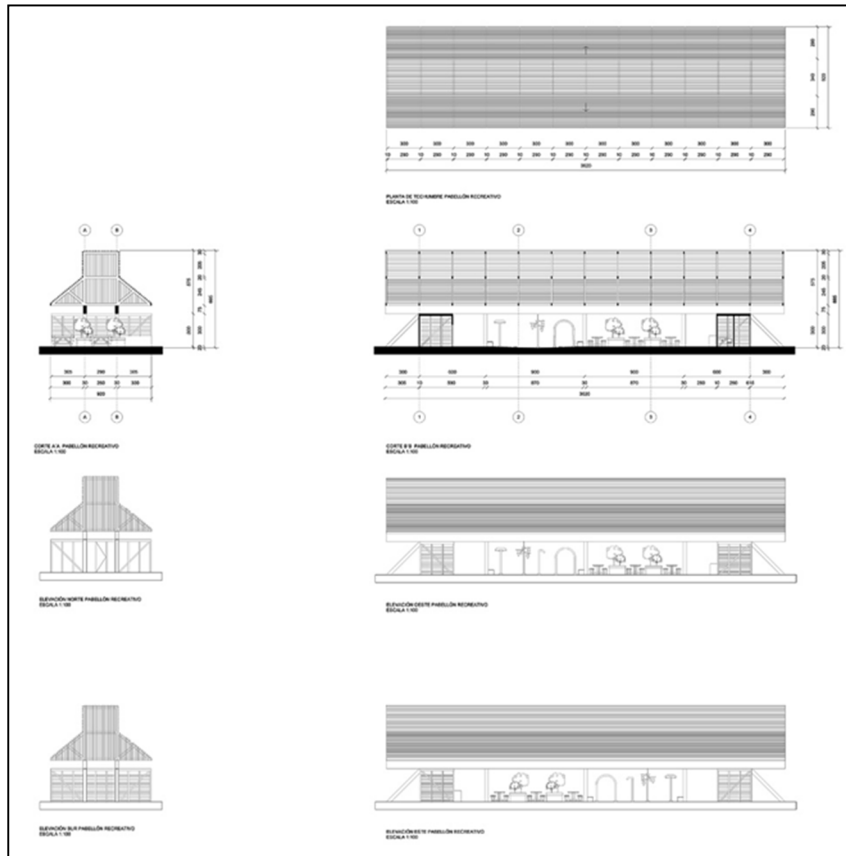


FIGURA 32 PLANTA DE TECHUMBRE, CORTES Y ELEVACIONES PABELLÓN RECREATIVO  
Fuente: Elaboración propia (Ver plano 02 de 02\_Pabellón Recreativo Cortes y Elevaciones en anexo planos)



ILUSTRACIÓN 33 VISTA INTERIOR DEL PABELLÓN RECREATIVO, EN PRIMER PLANO LOS JUEGOS DE AGUA  
Fuente: Elaboración propia

### 3.5 Plataforma Náutico-medioambiental

La Plataforma Medio Ambiental se compone de una serie de cuatro equipamientos que constituyen un recorrido entre la vegetación de un humedal existente, cuyo objetivo es la revalorización de los atributos ambientales ahí presentes.

El recorrido propuesto dentro de la Plataforma Medio Ambiental se inicia por un Centro de Interpretación de la Naturaleza y la Cultura Huilliche presente en el lugar debido a la cercanía con Isla Huapi (Figura 33), (Ilustración 34). Este edificio es una sala de exhibiciones equipado con servicios higiénicos. Se espera que en ella se presente un montaje museográfico que dé cuenta de la presencia histórica de la Cultura Mapuche-Huilliche y de las especies de Flora y Fauna que serán visibles posteriormente al realizar el recorrido.

Luego de esto se inicia el sendero interpretativo (Figura 34). Este sendero se compone de una

serie de paradores para la contemplación de la naturaleza durante el recorrido, rematando en sus extremos con un Muelle Mirador (Ilustración 37), y una Torre Mirador (Ilustración 36) respectivamente.

Desde la Torre Mirador es posible observar la Cuenca del Lago Ranco, mientras que desde el Muelle Mirador es posible apreciar Puerto Las Rosas, lo que permite prospectar que durante el desarrollo de actividades náuticas deportivas, este lugar tiene el potencial de ser el soporte para apreciar dichas actividades.

La Plataforma Medio Ambiental se organiza en el área limitada por la cota de máxima inundación, siendo parte de la etapa 3 de desarrollo del Plan Maestro, debido a las potencialidades que tiene el lugar de ser denotado como un bien de uso público por las crecidas registradas del Lago Ranco.



ILUSTRACIÓN 34 PLAN MAESTRO PUERTO LAS ROSAS/UBICACIÓN EDIFICIOS PLATAFORMA RECREATIVA  
Fuente: Elaboración propia

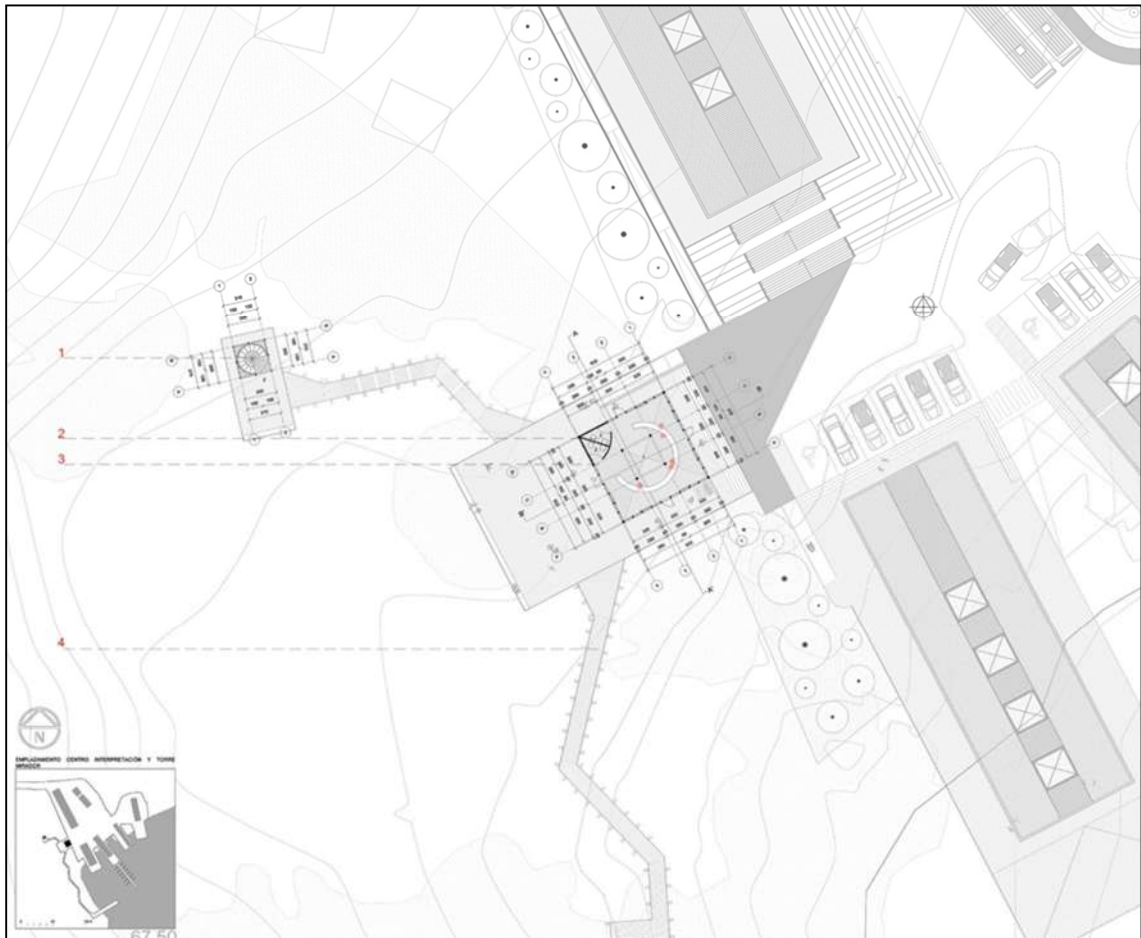


FIGURA 33 PLANTA TORRE MIRADOR Y CENTRO DE INTERPRETACIÓN DE LA NATURALEZA  
Fuente: Elaboración propia (Ver plano 01 de 03\_Centro de Interpretación y Torre Mirador en anexo planos)

<b>PROGRAMA PLATAFORMA MEDIOAMBIENTAL 01</b>	
1	Torre Mirador
2	Servicios Higiénicos
3	Sala de exhibiciones Centro de Interpretación de la Naturaleza y la Cultura Huilliche
4	Sendero Interpretativo



FIGURA 34 PLANTA SENDERO INTERPRETATIVO Y MUELLE MIRADOR  
Fuente: Elaboración propia (Ver plano 02 de 03\_Sendero Interpretativo en anexo planos)

<b>PROGRAMA PLATAFORMA AMBIENTAL 02</b>	
1	Sendero Interpretativo
2	Paradores Interpretativos
3	Muelle Mirador

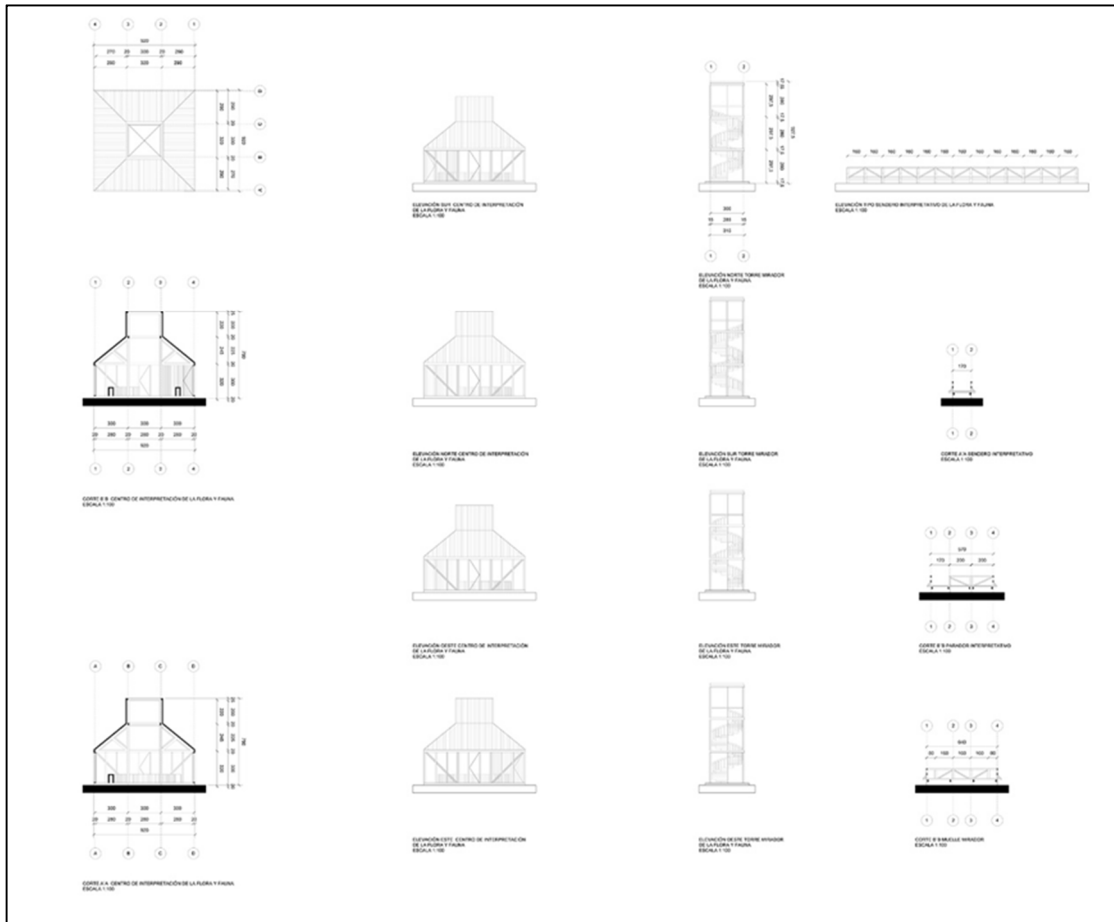


FIGURA 35 PLANTA DE TECHUMBRE, CORTES Y ELEVACIONES PLATAFORMA MEDIOAMBIENTAL  
 Fuente: Elaboración propia (Ver plano 03 de 03\_Cortes y Elevaciones Sendero Torre y Centro en anexo planos)



ILUSTRACIÓN 35 VISTA ESTE DEL CENTRO DE INTERPRETACIÓN DE LA NATURALEZA Y LA CULTURA HUILLICHE  
 Fuente: Elaboración propia



ILUSTRACIÓN 36 VISTA HACIA LA TORRE MIRADOR, AL FONDO EL LAGO RANCO  
Fuente: Elaboración propia



ILUSTRACIÓN 37 VISTA HACIA PUERTO LAS ROSAS, DESDE MUELLE MIRADOR  
Fuente: Elaboración propia

### 3.6 Plataforma Náutico-portuaria. Definición del proyecto detonante

La Plataforma Portuaria se encuentra definida por dos edificios. Uno de ellos es el proyecto detonante del Plan Maestro Puerto Las Rosas, denominado “Pabellón Portuario”, y el segundo corresponde a un Hangar para embarcaciones asociado a una Marina Pública.

El edificio detonante, posee un programa mixto que combina la Capitanía de Puerto, bodegas de soporte para la rampa pública y un terminal de pasajeros.

Mientras que por otro lado, el Hangar Portuario, comprende un área de manejo con una grúa para la eventual reparación de embarcaciones, además de ser el soporte programático para la Marina Pública.

En este acápite se desarrollará el análisis descriptivo del Hangar Portuario, debido a que el análisis del proyecto detonante será desarrollado en profundidad en un capítulo posterior.



ILUSTRACIÓN 38 PLAN MAESTRO PUERTO LAS ROSAS/UBICACIÓN EDIFICIOS PLATAFORMA PORTUARIA

Fuente: Elaboración propia



## 2) HANGAR PORTUARIO

El Hangar Portuario es una estrecha nave continua que tiene como principal función el almacenaje de embarcaciones o su eventual reparación (Figura 36).

Por esta razón el programa soporte se limita a un área de administración, servicios higiénicos y un pañol de herramientas.

El área de administración está dividida en una oficina y una sala de reuniones, mientras que los servicios están supeditados a una Kitchenette, un baño y un camarín.

El área destinada al almacenaje de embarcaciones se abre completamente hacia el borde lacustre, dejando un muelle de manejo, en el cual es posible depositar una embarcación en mal estado para su posterior reparación (Ilustración 39).

Por otro lado es importante mencionar que el Hangar Portuario se encuentra en el predio público, siendo parte de la etapa 2 del Plan, con el objetivo de generar una sinergia en torno al arriendo de espacios de atraque de embarcaciones en la marina pública, o como apoyo para el desarrollo de deportes náuticos.



ILUSTRACIÓN 39 VISTA DESDE EL LAGO RANCO A LA MARINA PÚBLICA Y EL HANGAR PORTUARIO  
Fuente: Elaboración propia

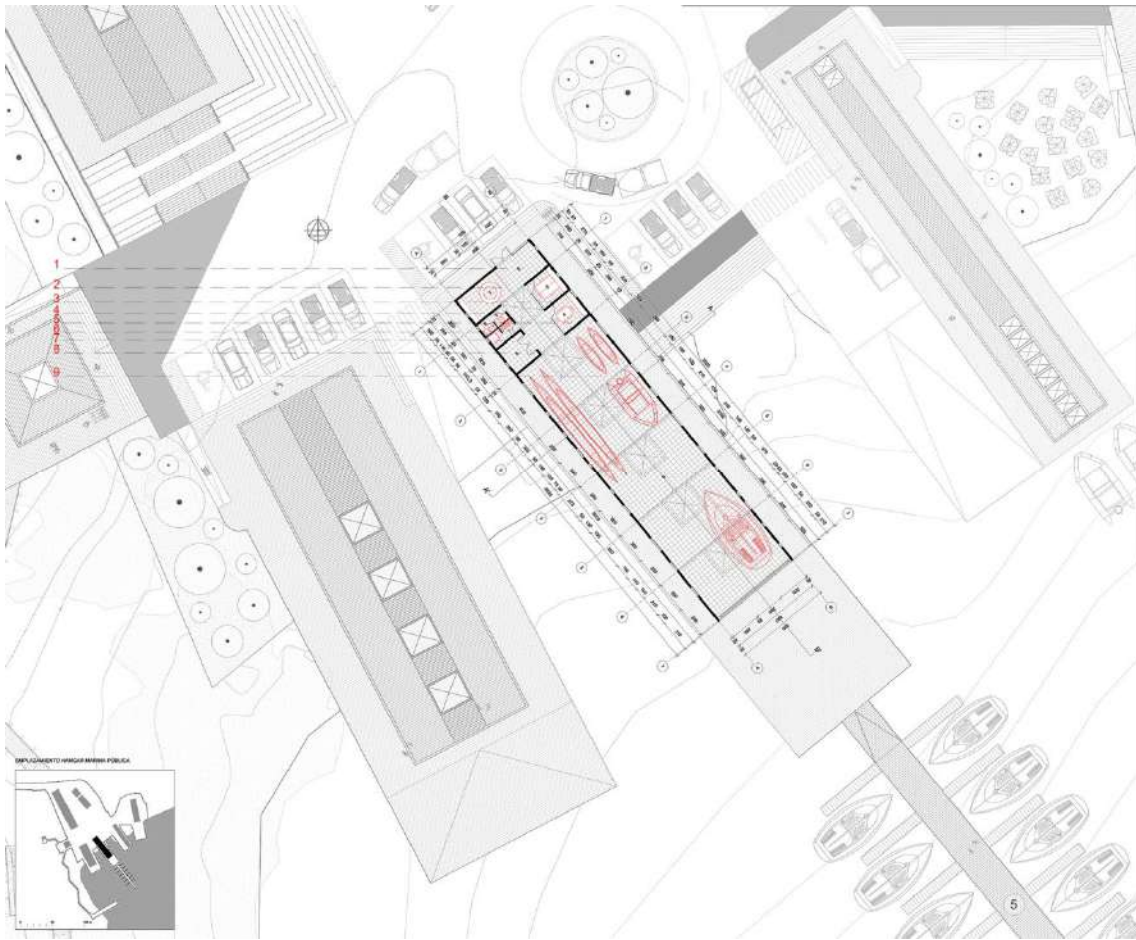


FIGURA 36 PLANTA HANGAR PORTUARIO

Fuente: Elaboración propia (Ver plano 01 de 02\_Hangar Marina Pública Planta en anexo planos)

PROGRAMA HANGAR PORTUARIO	
1	Hall de Acceso
2	Informaciones
3	Oficina Administración
4	Sala de Reuniones
5	Kitchenette
6	Baños Públicos H-M
7	Camarín
8	Pañol
9	Hangar para embarcaciones

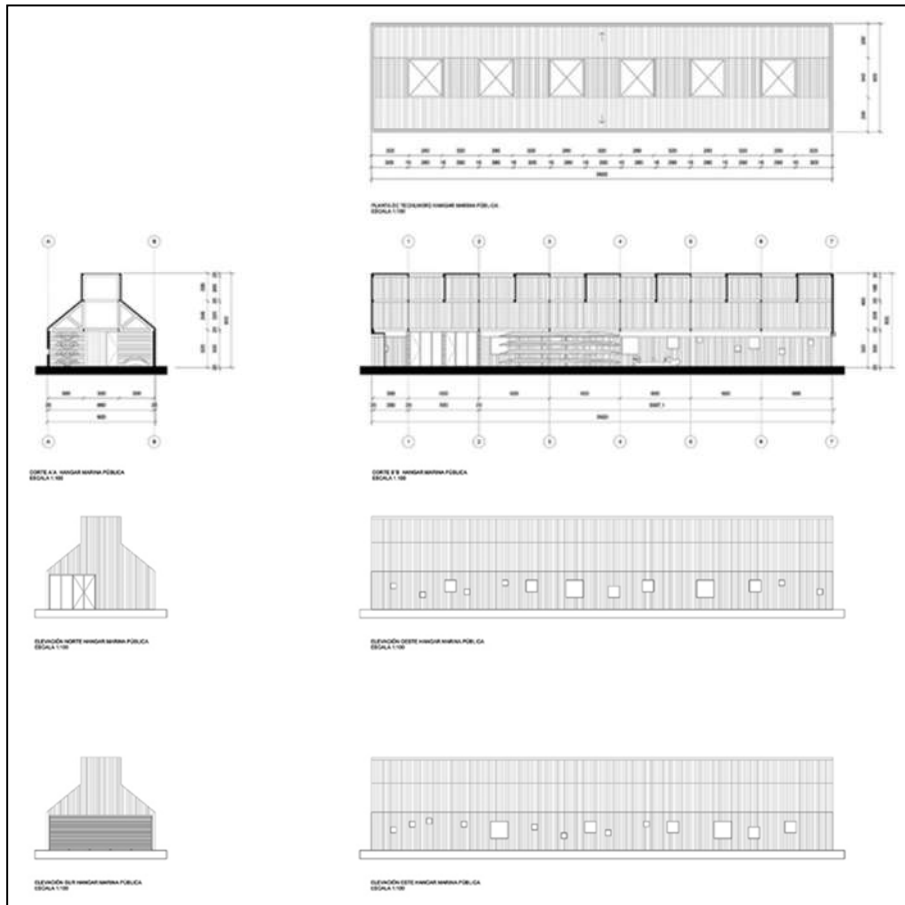


FIGURA 37 PLANTA DE TECHUMBRE, CORTES Y ELEVACIONES HANGAR PORTUARIO  
Fuente: Elaboración propia (Ver plano 02 de 02 Hangar Marina Pública Cortes y Elevaciones en anexo planos)



## CAPÍTULO 4

# PABELLÓN PORTUARIO, MEMORIA DEL ANTEPROYECTO DETONANTE PARA EL PLAN MAESTRO DE PUERTO LAS ROSAS

## 4.1 Fundamento

Como punto de partida para el fundamento del presente proyecto es necesario remontarse a la Estrategia de Participación Ciudadana efectuada con la comunidad de Puerto Las Rosas, que tuvo como objetivo determinar los proyectos jerárquicos a relevar en el Plan Maestro.

En esta priorización se estableció la recuperación de la rampa pública como el proyecto prioritario, luego en la misma línea asociada a la recuperación de la infraestructura existente se consideró en tercer lugar el mejoramiento de la ruta de acceso.

A pesar de que ambas iniciativas solo implican la recuperación de infraestructura, al estructurar la imagen objetivo en el territorio, se hizo patente la necesidad de incorporar un equipamiento capaz de establecer un punto de partida que generará un sustento a las siguientes etapas consideradas en el Plan Maestro -y discutidas en acápite anteriores-, que fuera reconocido por su carácter institucional y público, reforzando el rol que hoy tiene la rampa, como un nodo lacustre relevante para Futrono y la Cuenca del Lago Ranco y no solo supeditada a su rol de infraestructura.

En este sentido el edificio propuesto se plantea vinculado a la rampa y a la formalización del

Patio de maniobras que hoy existe de manera informal. Emplazándose en un estrecho espacio residual, que se encuentra entre la rampa pública y el deslinde Este del predio público existente, tensionando con estas restricciones, a que este deba ser un edificio flexible, eliminando pasillos y espacios residuales.

Para ello, se formula un edificio de uso mixto, que unifica a la Capitanía de Puerto, con recintos para el funcionamiento óptimo de la Rampa. Potenciando su rol portuario, como un nodo de embarque y desembarque de enseres y personas. Donde particularmente esto último es reconocido por el programa propuesto, al incorporar un Terminal de Pasajeros, que a la vez pueda operar como un punto turístico (Ilustración 40).

El edificio propuesto conceptualmente sigue los lineamientos asociados a las naves industriales Patrimoniales del Sur de Chile, siendo un volumen monolítico perforado de forma estratégica de acuerdo a los usos específicos que se desarrollan en su interior.

Se espera que este, sea percibido como una estructura varada en el borde lacustre, ya sea desde el lago, o de quien accede a Puerto Las Rosas como el remate del recorrido.



ILUSTRACIÓN 40 VISTA DESDE EL LAGO, VÍNCULO ENTRE PLATAFORMA RAMPA Y EDIFICIO DETONANTE  
Fuente: Elaboración propia

## 4.2 Programa

A continuación se detalla el programa propuesto para el edificio detonante.



FIGURA 38 PLANTA NIVEL 1 " PABELLÓN PORTUARIO " , ÁREA ADMINISTRATIVA Y TERMINAL

Fuente: Elaboración propia (Ver plano 01 de 11\_Proyecto Detonante en anexo planos)

PABELLÓN PORTUARIO PRIMER NIVEL			
1	Recepción Secretaria	10	Kitchenette Funcionarios Bodega / Terminal
2	Baño funcionarios	11	Camarín Funcionarios Bodega / Terminal
3	Kitchenette	12	Pañol
4	Baño Privado	13	Bodega
5	Bodega-Closet	14	Baños Públicos Terminal H
6	Oficina Privada	15	Baños Públicos Terminal M
7	Oficina Común	16	Cafetería
8	Sala de Reuniones	17	Sala de Espera
9	Baño Funcionarios Bodega / Terminal		



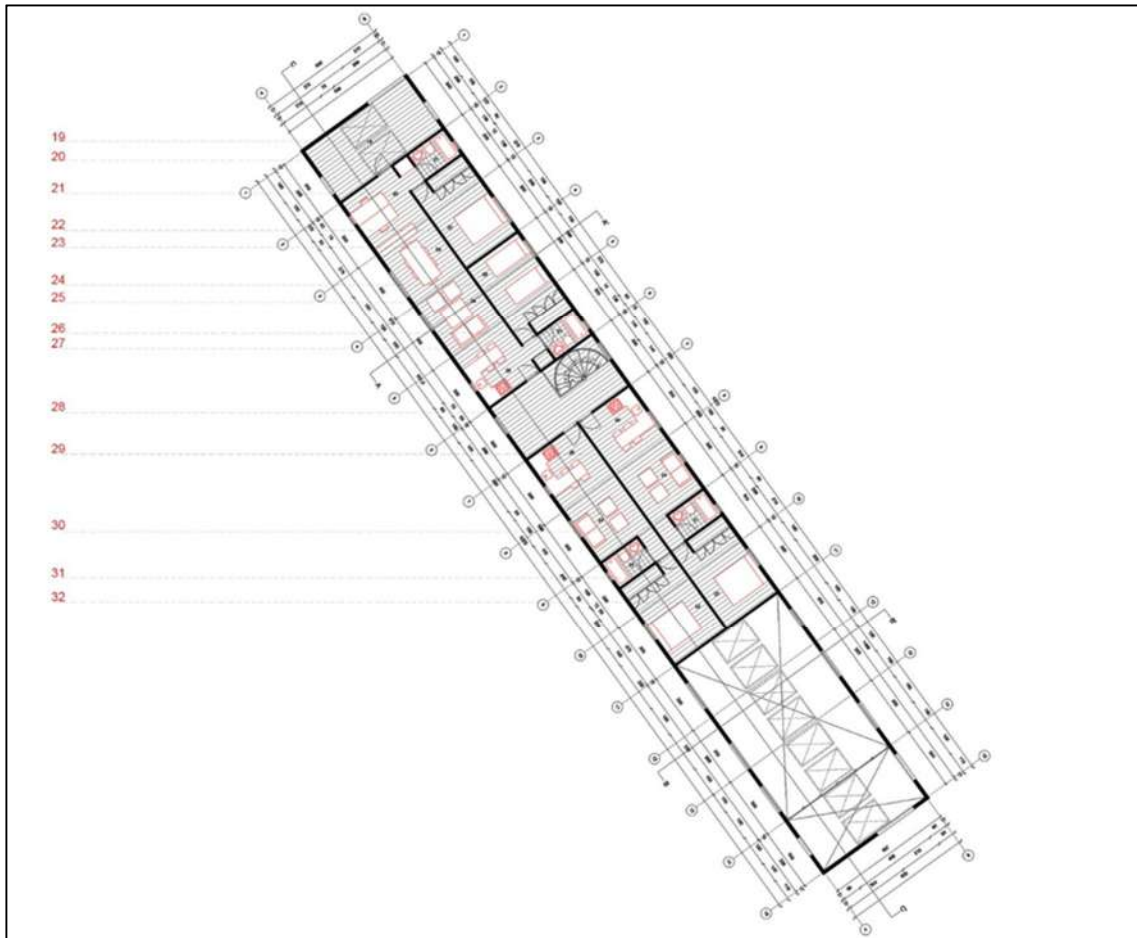


FIGURA 39 PLANTA NIVEL 2 "PABELLÓN PORTUARIO", ÁREA HABITACIONAL CAPITANÍA DE PUERTO  
 Fuente: Elaboración propia (Ver plano 02 de 11\_Proyecto Detonante en anexo planos)

PABELLÓN PORTUARIO SEGUNDO NIVEL			
19	Balcón-Terraza, del departamento del Capitán de Puerto.	26	Baño
20	Baño	27	Cocina
21	Estudio	28	Recibidor
22	Dormitorio	29	Cocina Departamento simple x2
23	Comedor	30	Estar Departamento simple x2
24	Dormitorio	31	Baño Departamento simple x2
25	Estar	32	Dormitorio Departamento simple x2

### 4.3 Aspectos Funcionales

El programa del “Pabellón Portuario”, se distribuye en dos plantas.

En la planta del primer nivel, hacia el norte, enfrentando la ruta de acceso, se encuentra el área de administración de la Capitanía de Puerto, mientras que desde su otro extremo, enfrentando el lago, en doble altura se encuentra el Terminal Portuario, para el embarque y desembarque de pasajeros.

Ambas áreas se encuentran divididas por una bodega y la circulación vertical del edificio, que lleva al segundo nivel del edificio, donde se encuentra el área habitacional para los funcionarios de la armada.

Realizando un recorrido por el edificio, desde la fachada Norte (Ilustración 41), se encuentra el ingreso al área de administración. Al entrar primero nos enfrentamos con una recepción y secretaria, desde la cual se ingresa al área de oficina. Debido a lo estrecho del edificio se eliminan pasillos, dejando hacia la fachada oeste del edificio una oficina común de co-work, en la que se distribuyen los escritorios y librerías que delimitan el espacio. Por otro lado hacia la fachada Oeste se distribuyen los servicios higiénicos, una oficina privada y una sala de reuniones.



ILUSTRACIÓN 41 VISTA A LA FACHADA NORTE DEL EDIFICIO DETONANTE Y LA RAMPA  
Fuente: Elaboración propia

Continuando el recorrido hacia el borde lacustre, contiguo a las bodegas existe un camarín para los operarios, del Terminal, como del bodegaje del edificio.

Con el objetivo de separar los usos de la primera planta, los servicios higiénicos del terminal de pasajeros estructuran un límite físico entre las dos áreas, con esto se potencia el recorrido

peatonal alrededor del edificio por medio de la Plataforma, sin perturbar el trabajo administrativo de la Capitanía de Puerto con el flujo de peatones que se dirigen hacia el Terminal

En esta área se encuentra una cafetería (Ilustración 42), una zona de espera y un balcón mirador (Ilustración 43), donde estos dos últimos se encuentran dispuestos en una doble altura.



ILUSTRACIÓN 42 VISTA A LA CAFETERÍA DESDE EL ÁREA DE ESPERA, AL FONDO LOS ACCESOS A SERVICIOS  
Fuente: Elaboración propia



ILUSTRACIÓN 43 VISTA DEL ÁREA DE ESPERA, AL FONDO EL BALCÓN MIRADOR  
Fuente: Elaboración propia

Pasando a la segunda planta, para acceder a ella, es necesario ir a la fachada Este del edificio. Debido a que el segundo nivel tiene un carácter doméstico, los departamentos que allí se encuentran tienen su acceso en el lado opuesto del quehacer asociado al uso portuario del área, en una situación de resguardo.

Al subir por la escalera helicoidal un recibidor distribuye tres departamentos, uno para el Capitán de Puerto y su familia, y dos para funcionarios de la armada que eventualmente puedan necesitarlos (Ilustración 44).



ILUSTRACIÓN 44 VISTA DE UN DEPARTAMENTO DE UN DORMITORIO

Fuente: Elaboración propia

Es importante destacar, que la distribución del departamento familiar, puede ser divisible para dos personas independientes, según las necesidades administrativas de la Capitanía de Puerto debido a que ambos dormitorios son simétricos deliberadamente.

Para finalizar el recorrido el departamento del Capitán de Puerto posee un patio balcón hacia el norte, desde el cual es posible ver todo el movimiento entre los diversos programas del Plan Maestro.

## 4.4 Sobre el Planteamiento Estructural y el Edificio Resultante

La imagen objetivo, y el planteamiento general del Plan Maestro para Puerto Las Rosas, establece una serie de Plataformas náuticas, con un equipamiento específico que las identifica y define.

Es por esto que el Pabellón Portuario, por su rol funcional se encuentra sobre una plataforma elevada sobre el lecho del lago, reconociendo la cota máxima de inundación y la rampa existente. (Ilustración 45)



ILUSTRACIÓN 45 VISTA A VUELO DE PÁJARO DE LA RAMPA, LA PLATAFORMA Y EL EDIFICIO DETONANTE  
Fuente: Elaboración propia

Esta plataforma se estructura en base a una grilla de vigas de hormigón armado y losas.

Donde las vigas perimetrales se retranquean 2 metros hacia el interior con el objetivo de ocultar los pilotes incados sobre el lecho del lago, y así generar el efecto de que el edificio flota por sobre el borde lacustre. Debido a que el edificio no se encuentra fundado, se ve

condicionado a anclarse a la estructura de la plataforma. Para ello, considerando variables como la escala del edificio, los diversos usos, habitacionales, administrativos y públicos, velocidad y eficiencia en el montaje, se opta por una estructura en base a marcos rígidos de columnas y vigas de acero apernadas a la plataforma. (Figura 40)

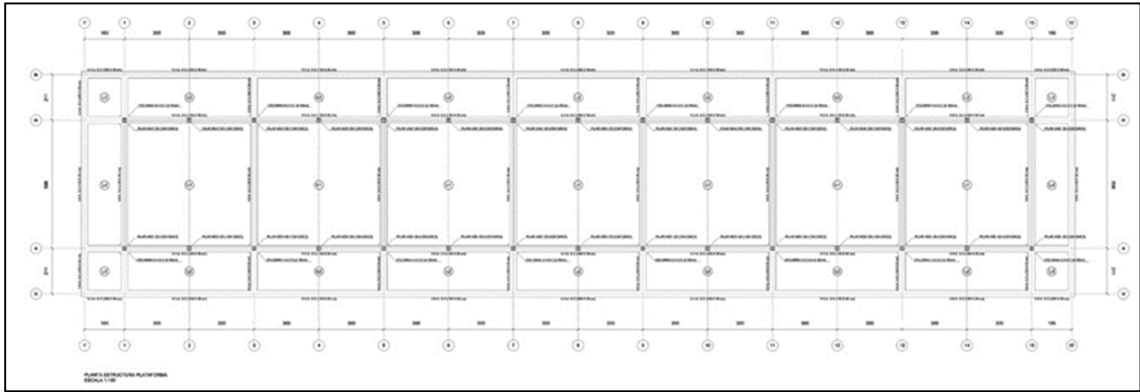


FIGURA 40 PLANTA ESTRUCTURA DE PLATAFORMA

Fuente: Elaboración propia (Ver plano 06 de 11\_Proyecto Detonante en anexo planos)

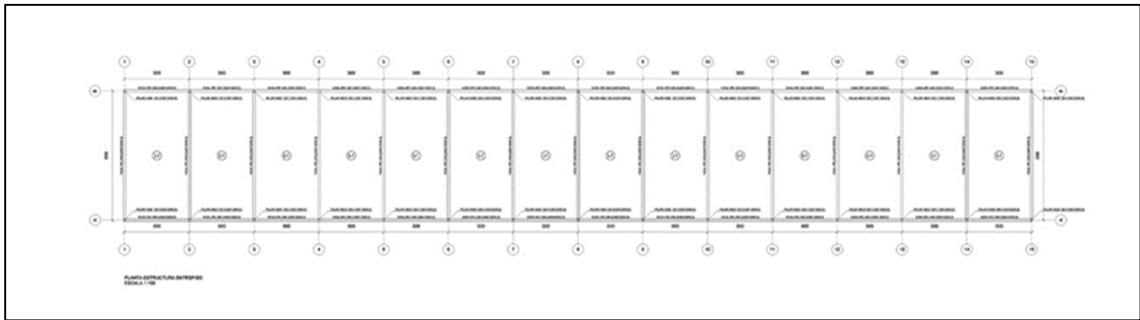


FIGURA 41 PLANTA DE ESTRUCTURA DEL " PABELLÓN PORTUARIO "

Fuente: Elaboración propia (Ver plano 06 de 11\_Proyecto Detonante en anexo planos)

Esta estructura se modula en su eje longitudinal cada 3m, y en su eje transversal cada 6m, lo que permite incorporar una losa colaborante de entepiso, generando una nave continua de

planta libre en ambos niveles altamente flexible en la eventualidad de cambios de uso del edificio (Figura 42).

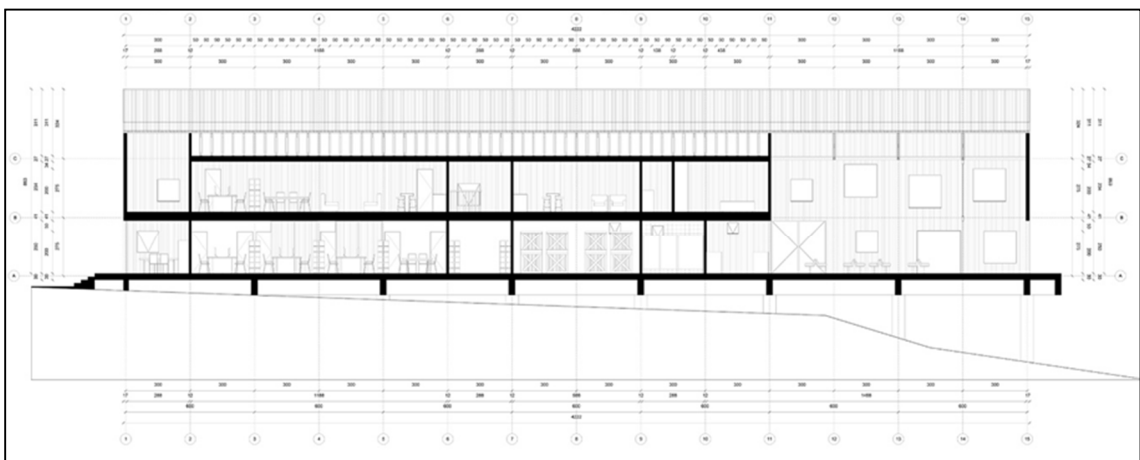


FIGURA 42 CORTE LONGITUDINAL DEL " PABELLÓN PORTUARIO "

Fuente: Elaboración propia (Ver plano 03 de 11\_Proyecto Detonante en anexo planos)

Para concretar una volumetría e impronta acorde al Patrimonio lacustre que posee Futrono, sin sacrificar la incorporación de un edificio contemporáneo en su uso, por medio de espacios flexibles, además de salvar los desafíos estructurales que propone su emplazamiento dentro del planteamiento general del Plan Maestro, se optó por metalcon para generar los cerramientos de la estructura propuesta. Este

material altamente flexible permite incorporar aislación y mediar de manera efectiva entre la estructura de acero y la madera como revestimiento exterior e interior. Además, es altamente flexible a la hora de generar encuentros en vanos de ventanas o puertas, lo que permite continuar con el planteamiento inicial, que apunta al rescate de una tipología característica del sur de Chile. (Figura 43-44)

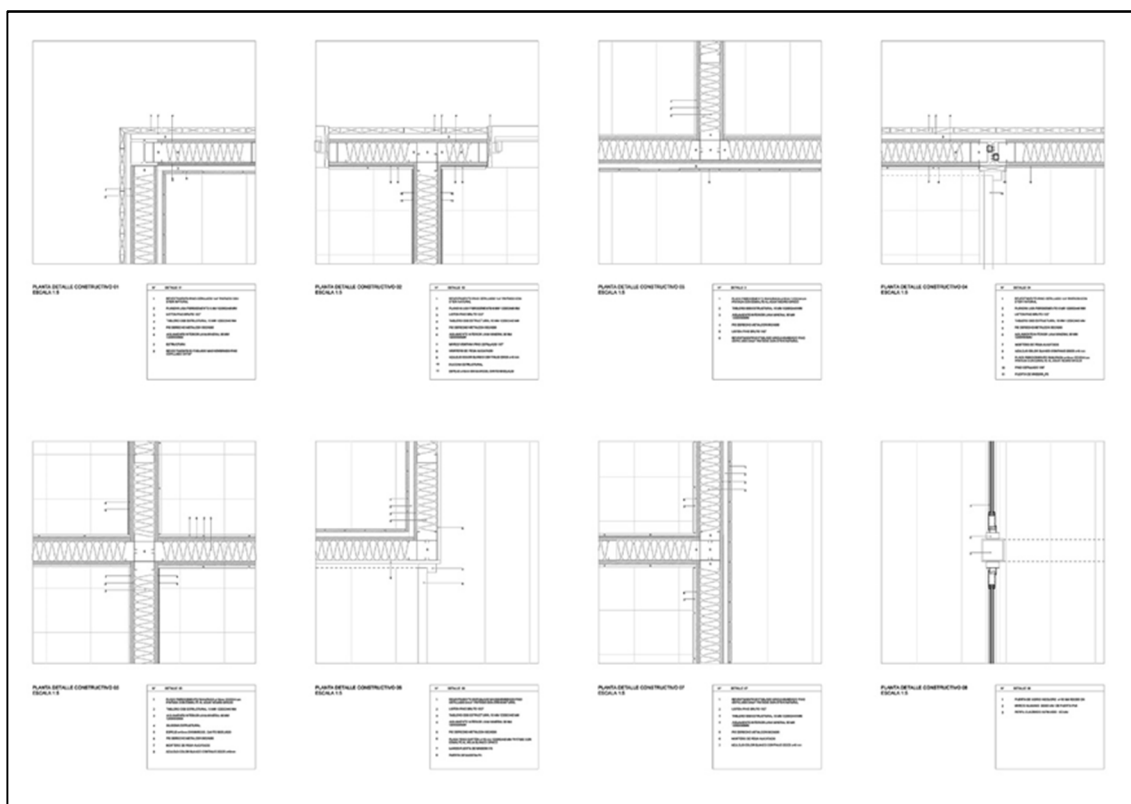


FIGURA 43 DETALLES DE TABIQUES Y ENCUENTROS DE ESQUINA INTERIORES Y EXTERIORES

Fuente: Elaboración propia (Ver plano 08 de 11\_Proyecto Detonante en anexo planos)

Adicionalmente el sistema constructivo propuesto, favorece, estrategias pasivas de control térmico, con la incorporación de aislación en todos los muros con el objetivo de eliminar puentes térmicos. A su vez, el sistema constructivo, permite una distribución estratégica de vanos y ventanas, lo que permite

un mayor control sobre la temperatura del edificio, al eliminar grandes ventanales.

En este sentido se proponen ventanas oscilantes en ambas fachadas del edificio, para los recintos que son continuamente habitados, lo que permitirá generar ventilación cruzada.

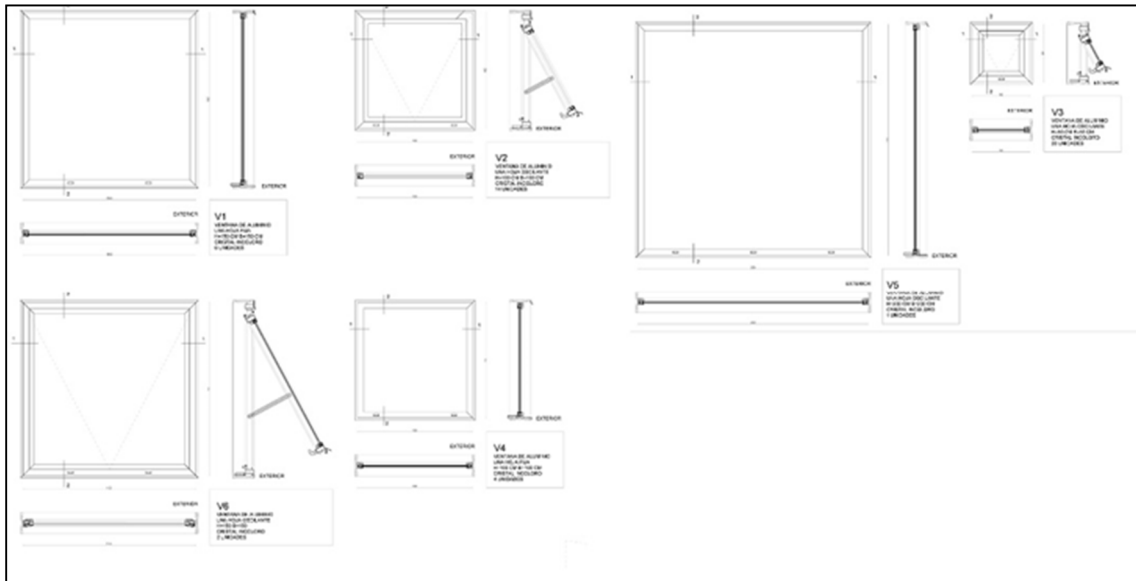


FIGURA 44 DETALLE DE VENTANAS PABELLÓN PORTUARIO  
Fuente: Elaboración propia (Ver plano 09 de 11\_Proyecto Detonante en anexo planos)

## 4.5 Sobre la Materialidad y la Espacialidad de sus Recintos

El edificio detonante se divide en dos grandes áreas, por un lado la Capitanía de Puerto, y por otro el Terminal de Pasajeros. Estas dos áreas son claramente distinguibles desde su interior,

por su escala y materialidad, pero desde el exterior el edificio se lee como un solo volumen compacto (Ilustración 46).



ILUSTRACIÓN 46 VISTA SURESTE DEL PROYECTO DETONANTE  
Fuente: Elaboración propia



Para ello en el área de la Capitanía de Puerto, los recintos administrativos se encuentran revestidos en muros y cielo con yeso cartón, pintados de blanco opaco con pavimentos de piso flotante de un tono similar al de la Plataforma. La Plataforma en cambio se encuentra revestida en su totalidad con WPC (madera plástica) similar al natural.

Por otro lado, los departamentos están revestidos en madera en muros, con cielo falsos continuos de yeso cartón. El cielo de los departamentos no distingue la lucarna, por lo que la techumbre en esta área está estructurada por una cercha de metalcon que reconoce su forma y contiene la aislación necesaria para obtener un confort térmico acorde a la condición habitacional de esta área (Figura 45).

En cambio el Terminal Portuario posee una lucarna continua, la cual se encuentra soportada por una serie de cerchas de madera estructuradas en piezas de 2x8" a la vista, y se encuentra revestido en su totalidad con un entablado machihembrado continuo vertical, lo que acentúa su doble altura, y lo denota como un espacio de carácter público (Figura 46).

Para finalizar al contrastar ambos cortes constructivos (Figura 45 y 46) es posible distinguir la multifuncionalidad del edificio basada en estrategias simples y sintéticas, lo que podría derivar el éxito de una primera inversión con el potencial de denotar y caracterizar a Puerto Las Rosas.

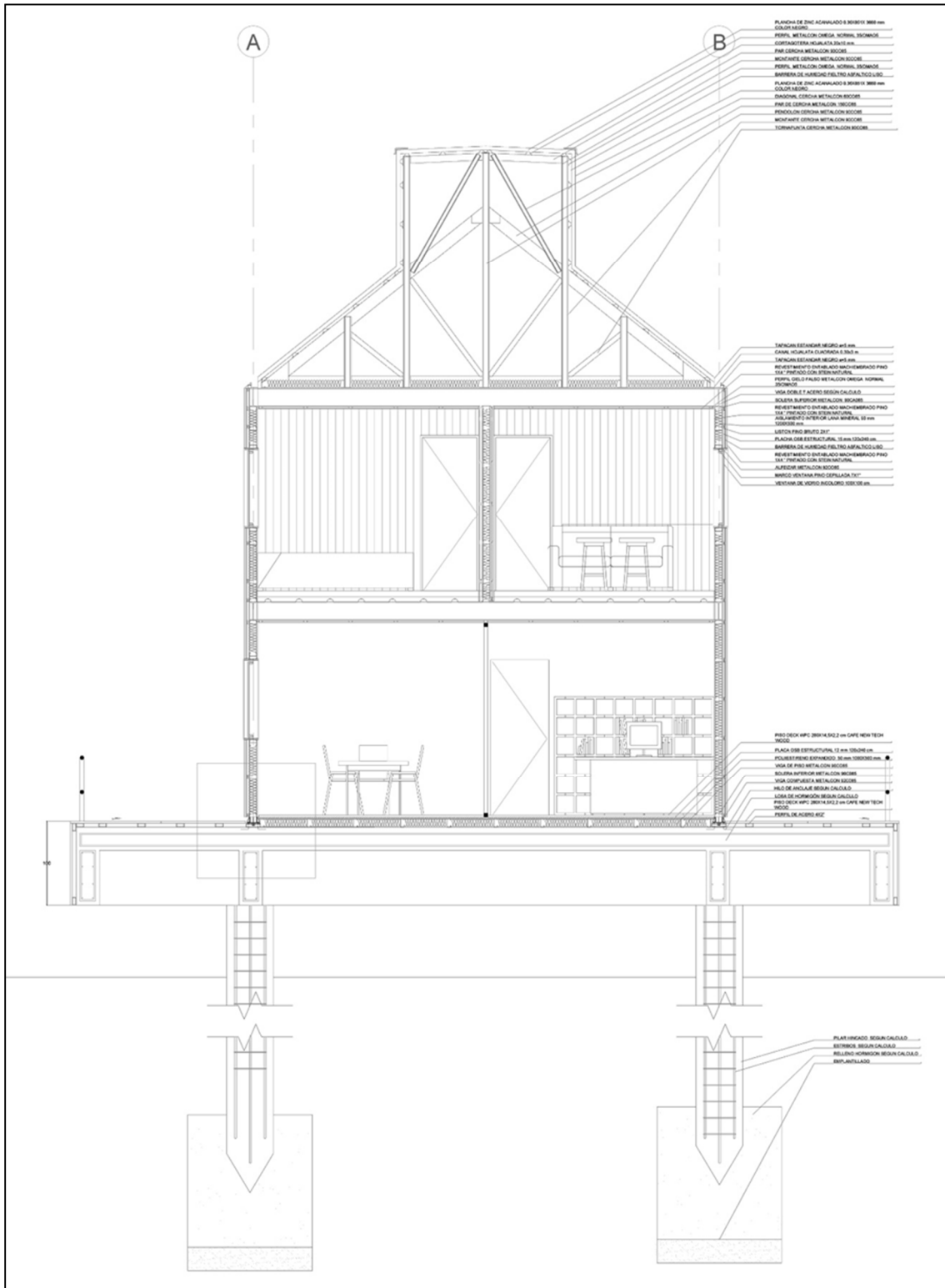


FIGURA 45 CORTE CONSTRUCTIVO TRANSVERSAL POR OFICINAS Y DEPARTAMENTO  
 Fuente: Elaboración propia (Ver plano 10 de 11\_Proyecto Detonante en anexo planos)

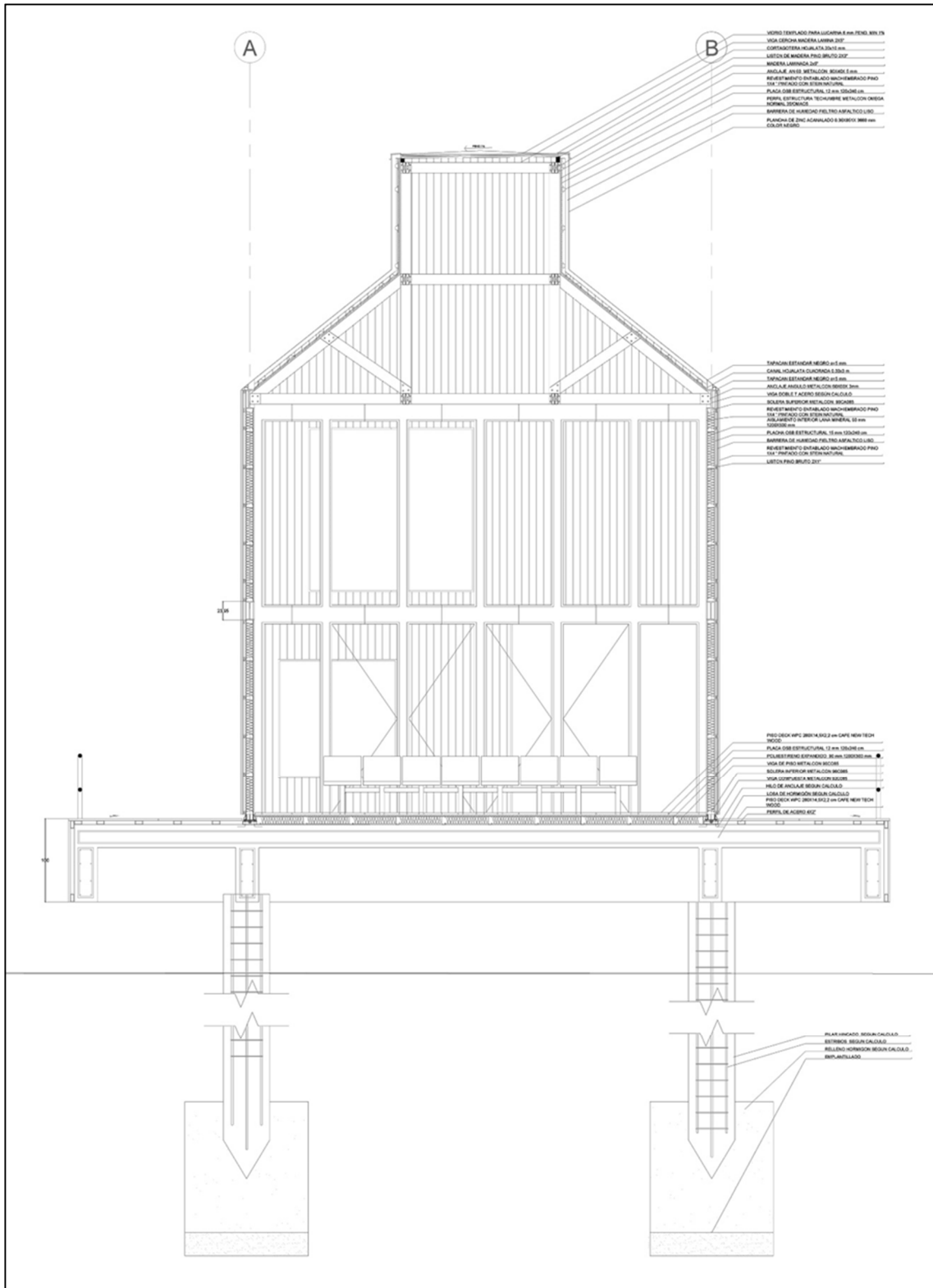


FIGURA 46 CORTE CONSTRUCTIVO TRANSVERSAL POR SALA DE ESPERA  
Fuente: Elaboración propia (Ver plano 10 de 11\_Proyecto Detonante en anexo planos)

## 4.6 Proyecto de iluminación Pabellón Portuario

La presente propuesta ha sido elaborada según las indicaciones correspondientes a arquitectura, TT.RR y requerimientos para certificación CES.

Las características finales de la propuesta estarán basadas en los siguientes criterios: diseño, eficiencia, rendimiento y costos,

### EL CONCEPTO LUMINOTÉCNICO

Una propuesta basada en potenciar las espacialidades del edificio pero circunscrita dentro de los requerimientos técnicos propios del edificio Pabellón Portuario, son los elementos a conjugar en la propuesta de iluminación del edificio, en iluminación exterior creamos relevante el aporte del edificio sin contaminación lumínica y enfatizando la arquitectura. Se propone iluminación de escaleras de manera alternas, a través de una línea continua de luz embutida en la contrahuella de las gradas de acceso. Esta iluminación exterior se propone en luz blanco cálido 3000k con estos elementos puntuales de iluminación exterior se buscare tener un gasto energético lo más bajo posible pero se logrará destacar la fachada principal de edificio.

En el caso de la propuesta de iluminación interior, se trabajarán distintas capas de

nuestro objeto de estudio las que influirán en la elección de luminarias, la cantidad, el posicionamiento e instalación de estas, así como en los resultados luminotécnicos y de eficiencia obtenidos, por lo que los datos y valores reflejados en este estudio tienen carácter indicativo y conducente para las siguientes etapas del proyecto.

iluminación según espacio (acto-función) cumpliendo con la cantidad de w/m<sup>2</sup>. Para confort visual, concepto espacial y terminación de materialidad.

En áreas de trabajos oficinas se requiere un nivel de iluminación en plano útil de 400 lux a una altura de 0,85mts. Para esto se utilizó un sistema lineal empotrado a cielo. En circulación se proponen puntos empotradas en cielos de madera permitiendo generar niveles de 150 lux sin deslumbramiento con un gasto de 3,72w/m<sup>2</sup>. Todo el interior del edificio estará trabajado en luz neutra 4000K, teniendo mayor rendimiento en tareas visuales y mayor eficiencia en el flujo de las luminarias.

Todas las luminarias especificadas contemplan la utilización de LED, por su bajo consumo, mayor vida útil.

## ILUMINACIÓN EXTERIOR

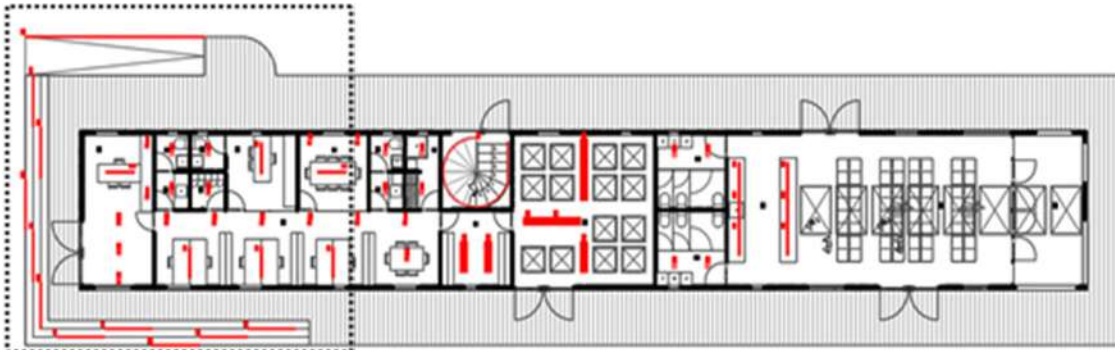


FIGURA 47 LAYOUT DE ILUMINACIÓN EXTERIOR PROYECTO DETONANTE  
Fuente: Elaboración propia



ILUSTRACIÓN 47 LUMINARIA EMPOTRABLE LINEAL EN GRADAS ACCESO Y RAMPA  
Fuente: imágenes archivo personal



ILUSTRACIÓN 48 LÍNEA LED BAJO PASAMANO  
Fuente: imágenes archivo personal

## PARA DOBLE ALTURA ESPERA

### LUMINARIA DECORATIVA MIMBRE DIÁMETRO 100, 120 Y 140



FIGURA 48 LAYOUT LUMINARIA DECORATIVA DOBLE ALTURA  
Fuente: Elaboración propia



ILUSTRACIÓN 49 LUMINARIAS DECORATIVAS DE MIMBRE  
Fuente: imágenes archivo personal

PARA BODEGAS Y PAÑOL

LUMINARIA EMPOTRABLE 300x1200mm. y 600X600mm. LAMP

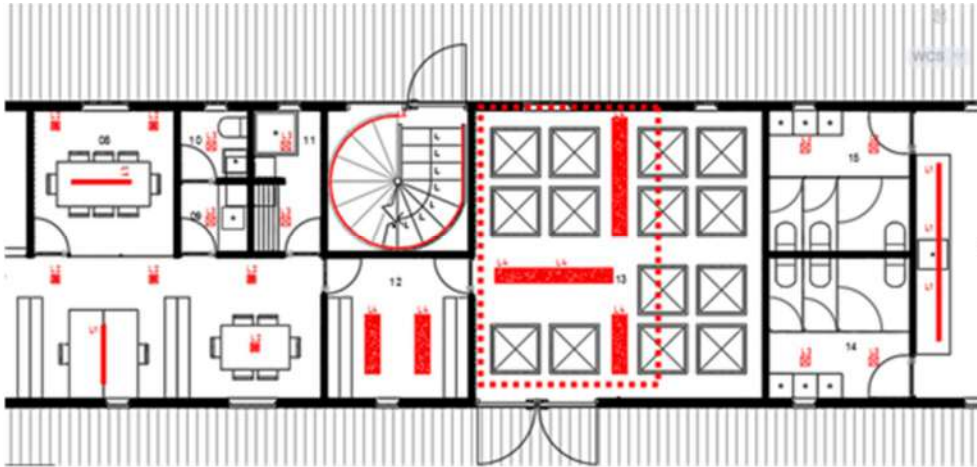


FIGURA 49 LAYOUT PARA LUMINARIAS EN BODEGAS Y PAÑOL

Fuente: Elaboración propia

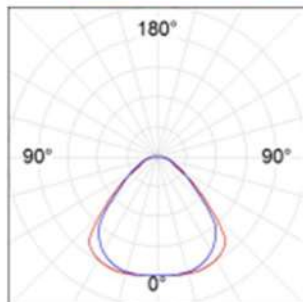


ILUSTRACIÓN 50 LUMINARIAS EMPOTRABLES PARA BODEGAS Y PAÑOL

Fuente: www.lamp.es

## PARA SALA DE REUNIÓN PRINCIPAL Y ÁREAS DE TRABAJO

### LUMINARIA SUSPENDIDA Y FOCOS PUNTALES LATERALES DIMMEABLES

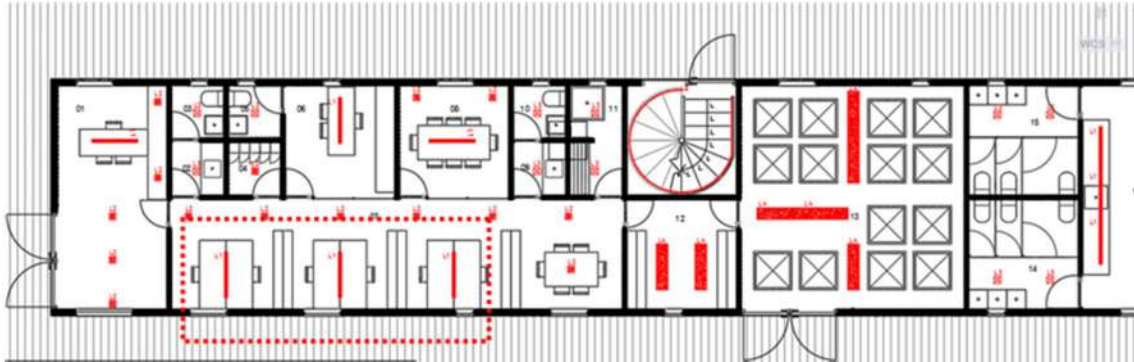


FIGURA 50 LAYOUT PARA LUMINARIAS EN SALA DE REUNIÓN PRINCIPAL Y ÁREAS DE TRABAJO

Fuente: Elaboración propia

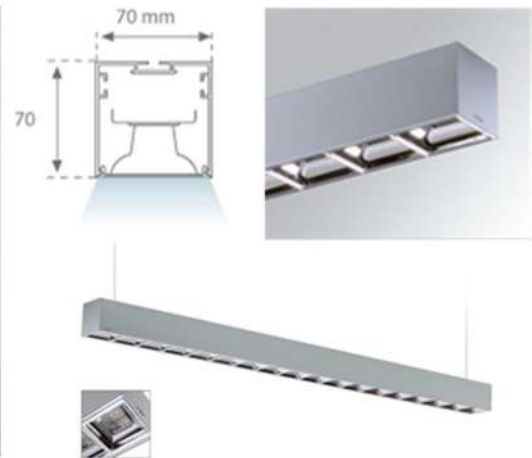


ILUSTRACIÓN 51 LUMINARIA SUSPENDIDA PARA SALA DE REUNIÓN PRINCIPAL Y ÁREAS DE TRABAJO

Fuente: [www.lamp.es](http://www.lamp.es)



PARA ÁREAS DE PASILLO Y ÁREA DE DESCANSO

LUMINARIA RING FRAME/ DOWNLIHT FIJO EMPOTRABLE

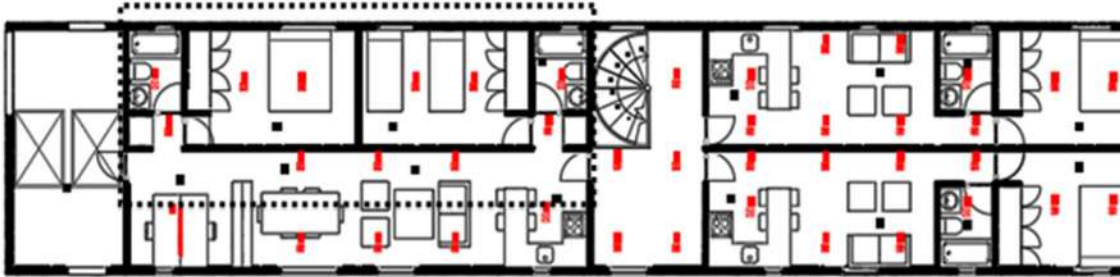


FIGURA 51 LAYOUT PARA LUMINARIAS EN ÁREAS DE PASILLO Y ÁREA DE DESCANSO  
Fuente: Elaboración propia



ILUSTRACIÓN 52 LUMINARIA RING FRAME/ DOWNLIGHT FIJO EMPOTRABLE  
Fuente: www.lamp.es

PLANO PROYECTO ILUMINACIÓN PABELLÓN PORTUARIO



ILUSTRACIÓN 53 PLANO ILUMINACIÓN PROYECTO PABELLÓN PORTUARIO

Fuente: Elaboración propia (Ver plano 12 Proyecto detonante Iluminación en anexo de planos)

## **CAPÍTULO 5**

# ESTUDIO DE PROPIEDADES

## 5.1 Metodología realizada y fuentes utilizadas

El presente capítulo tiene como objetivo catastrar los propietarios de Puerto Las Rosas en particular los que están en donde estará emplazado el Plan Maestro.

Comenzaremos con ciertas definiciones que nos permitirán entender de mejor forma la relación de lo público y privado en borde de lago.

Como indica el Art. 589 del Código Civil “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. Los bienes nacionales cuyo uso no pertenece generalmente a los habitantes, se llaman bienes del Estado o bienes fiscales. ”

Se entiende por **playa de río o lago** según el artículo 1° N° 30 del Decreto Supremo N° 2 de 2006 del Ministerio de Defensa Nacional, la “Extensión de tierra que las olas bañan y desocupan alternativamente hasta donde llegan en las más altas mareas.

Playa de río o lago: Extensión de suelo que bañan las aguas en sus crecidas normales hasta la línea de las aguas máximas.”.

De conformidad a su calidad de Bien Nacional de Uso Público, las playas están sujetas a un régimen especial de uso y protección que requiere de una regulación que haga efectivo dicho derecho; ésta involucra a diversos entes del Estado, los que deben garantizar que su acceso sea fluido y libre, sin estar obstaculizado por ningún tipo de barrera artificial. Es por eso que el Decreto Ley N° 1939 de 1977, en su artículo 13, explicita que “los propietarios de terrenos colindantes con playas de mar, ríos o lagos, deberán facilitar gratuitamente el acceso a éstos para fines turísticos y de pesca cuando

no existan otras vías o caminos públicos al efecto”.

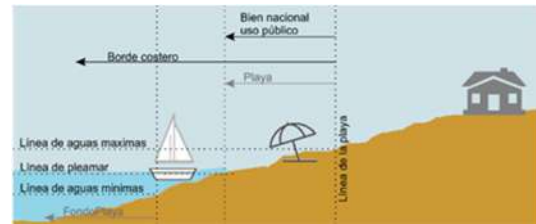


FIGURA 52 PLAYA DE LAGO  
Fuente: Elaboración propia

Según artículo 1° N° 38 del Decreto Supremo N° 2 de 2006 del Ministerio de Defensa Nacional se define Terreno de playa: Faja de terreno de propiedad del Fisco sometida al control, fiscalización y supervigilancia del Ministerio, de hasta 80 m de ancho, medida desde la línea de la playa de la costa del litoral y desde la ribera en los ríos o lagos. Para los efectos de determinar la medida señalada, no se considerarán los rellenos artificiales hechos sobre la playa o fondos de mar, río o lago.

No perderá su condición de terreno de playa el sector que quede separado por la construcción de caminos, calles, plazas, etc.

Asimismo, se considerará terreno de playa, la playa y el fondo de mar, río o lago, que haya sido rellenado artificialmente por obras de contención que permitan asegurar su resistencia a la acción del tiempo y de las aguas.

Los terrenos de propiedad particular que, según sus títulos, deslinden con sectores de terreno de playa, o con la línea de la playa de la costa del litoral o de la ribera en los ríos o lagos, no son terrenos de playa. En aquellos títulos de dominio particular que señalan como deslinde el mar, el Océano Pacífico, la marina, la playa, el puerto, la bahía, el río, el lago, la ribera, la costa, etc., debe entenderse que este deslinde se refiere a la línea de la playa.

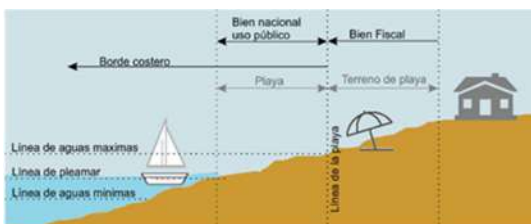


FIGURA 53 TERRENO DE PLAYA  
 Fuente: Elaboración propia

Como metodología se dibuja plano de propiedades de SII se busca información en la DOM y SAG por tratarse de una zona no urbana, se consulta vecinos con lo cual se busca en Conservador de Propiedades de Los Lagos (jurisdicción que corresponde a Futrono ) con la información de nombre de propietario, obtener Fojas Número y Año con lo cual se pide un certificado de registro de propiedad de los predios.

## 5.2 Hallazgos, principales oportunidades y desafíos

En Puerto Las Rosas en general se observa uso de borde de lago privado salvo por acceso a rampa y muelle que tiene uso público.

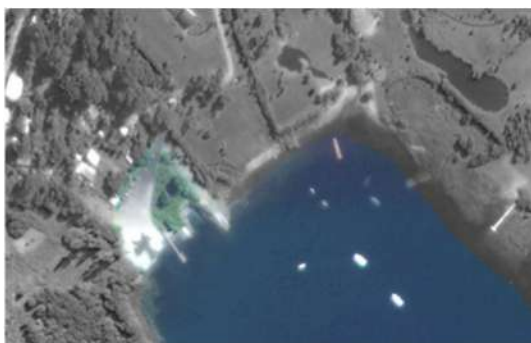


ILUSTRACIÓN 54 SECTOR PUERTO LAS ROSAS SECTOR MUELLE Y RAMPA  
 Fuente: Google Maps

Se buscan registros en la DOM y Bienes Nacionales que indiquen que este predio sea público, los cuales por cierto no se encontraron, lo que en principio daría a pensar que es de propiedad privada salvo que en plano X-I-4948 y escritura de predio 2 el límite "Este" es "Terreno de playa" y si uno traza las medidas de plano el predio 2 no se superpone al espacio de uso público pudiendo inferir de ello que es de propiedad fiscal.

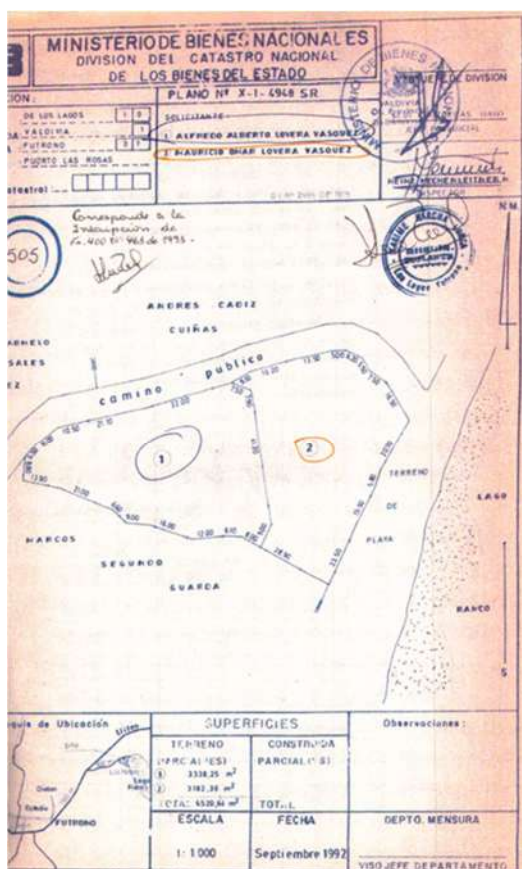


ILUSTRACIÓN 55 PLANO X-I-4948 SR  
 Fuente: Conservador Bienes Raíces Los Lagos

Del resto de propiedades el límite de predio deslinda con Lago Ranco por lo cual dejan de bien nacional de uso público solo desde la línea de playa.

### 5.3 Restitución planimetría e identificación de carácter de los predios y sus dueños

Como resultado de la restitución de la planimetría en la siguiente figura se identifican los predios involucrados con Rol y en la tabla

los datos de escritura de cada predio consultado en el Conservador de Bienes Raíces.



ILUSTRACIÓN 56 PREDIOS DE BORDE LAGO EN SECTOR PUERTO LAS ROSAS, FUTRONO  
Fuente: Elaboración propia sobre foto Google Maps.

ROL	PROPIETARIO	DIRECCIÓN	AVALUÓ SII	DATOS CBR				N° PLANO
				FS	N	AÑO	CONSERVADOR	
70-27	Daniel Antonio Akesson	Hijuela número dos del fondo Futrono	\$9.785.449	329	476	2008	Los Lagos	
	Pablo Dario Navarrete							
71-183	Paulino Esparza Cortes			556	743	2005		
71-125	Jose Emilio Roa Gacitua							
70-104	Lidia del Carmen Rosales			132	223	2000		
70-340	Heriberto Oporto Agüero	Oscar Heriberto Oporto Agüero		302	340	1998		
70-244	Pedro Morales Torres			470	724	2002		N558 2002

70-221	Luis Obando Obando	Luis Armando Obando Obando		167	279	2000		
70-218	Jose Daniel Vasquez			197	278	2011		
	Agustin Edwards							
70-26	Veglione SA	Lote dos Hijuela numero dos	\$15.327.230	661	757	1994	Los Lagos	N118 Los Lagos 15/02/1995
70-108	Veglione SA	Subdivisión en 79 parcelas del lote dos Hijuela numero dos	\$15.327.230	124al 182	147al 215	1996	Los Lagos	N118 Los Lagos 15/02/1995
	Marco Segundo Guarda Holtheuer	Subdividido en 5 lotes Plano 469 -2010 FR 4261-1 /4261-2/4261-3						Registro 122 y 122-1 2006 Fgs 469 2010 Plano N469 FR 4261-1 Fs 516 N778 2010
		Lote1 6.600m2						
		Lote 2 5.150m2		519	783	2010		Plano N°469-2010 FR 4261-3
		Lote 3 5.050m2		342	462	2017		Plano 469-2010
		Lote4 5.100m2		518	780	2010		Plano N°469-2010 FR 4261-2
		Lote 5 5.100m2		516	778	2010		Plano N°469-2010 FR 4261-1
70-23	Mauricio Omar Lovera Vásquez			74	104	2007		x-1-4948 SR
	17% Sonia Elizabet Álvarez Gonzales			74	104	2007		
	25,77% Elizabet Álvarez Gonzales Rol 70-122			312	457	2009		
	16,19% Sonia Elizabet Álvarez Gonzales			1082	1478	2015		
	12,10% Sonia Elizabet Álvarez Gonzales			705	1035	2016		

TABLA 13 INFORMACIÓN PREDIAL PARA LOTES EN SECTOR PUERTO LAS ROSAS

Fuente: Conservador de Bienes Raíces Los Lagos

## 5.4 Áreas a expropiar y valor del suelo

### ÁREAS A EXPROPIAR

El proceso de expropiación se ha dispuesto en la fase inicio, como una gestión relevante, así también se trasladan los costos a esta. Sin embargo, su rol, en tanto ejecución de

proyectos, se mantiene en la etapa 3. En la siguiente ilustración se muestran las 5 áreas a expropiar para la concreción del Plan Maestro en Puerto Las Rosas.



FIGURA 54 ÁREAS A EXPROPIAR PMPR  
Fuente: Elaboración propia

**Área 01** (sector de estacionamientos en el acceso a Puerto Las Rosas) de 1013 m<sup>2</sup> propiedad de Rodrigo Puelma y Juan Pablo Puelma.

**Área 02** (franja de camino para mejoramiento y ensanche de la ruta T-649) 6378 m<sup>2</sup> las propiedades a expropiar dependen del estudio de vialidad, se consigna las posibles propiedades a expropiar. Bajando a Puerto Las Rosas por costado derecho Propiedad de Rodrigo Puelma y Juan Pablo Puelma, Loteo Altos del Rancho, propiedad de Marcos Guarda, propiedad de Sonia Elizabeth Álvarez, propiedad Mauricio Lovera Leal y por la izquierda propiedad de Pablo Darío Navarrete, Paulino Esparza Cortes, Jose Emilio Roa, Lidia

del Carmen Rosales Montecino, Predio eriazo, Heriberto Oporto Agüero, Pedro Morales Torres, Luis Obando Obando, José Daniel Vásquez Vásquez, Agustín Edwards.

**Área 03** (loteo que albergará a construcción de la etapa 4 del proyecto) de 4145m<sup>2</sup> propiedad de Elizabet Álvarez Gonzales y Mauricio Omar Lovera.

**Área 04** (loteo que albergará a construcción de la etapa 3 del proyecto) de 2980m<sup>2</sup>, propiedad de Reserva Quimán.

**Área 05** (loteo que albergará a construcción de la etapa 3 del proyecto) 6737m<sup>2</sup> propiedad de Marcos Guarda.



## VALOR DE SUELO

La tasación de suelo en el semestre 2018, según Observatorio de Mercado de Suelo SII para la zona está entre  $0,11UF\ m^2$  y  $0,33UF\ m^2$  se visualizan tres zonas presentes en el sector.

- Zona HAB005 valor  $0,25\ UF\ m^2$
- Zona HAB013 valor  $0,33\ UF\ m^2$
- Zona SSS006 valor  $0,11\ UF\ m^2$

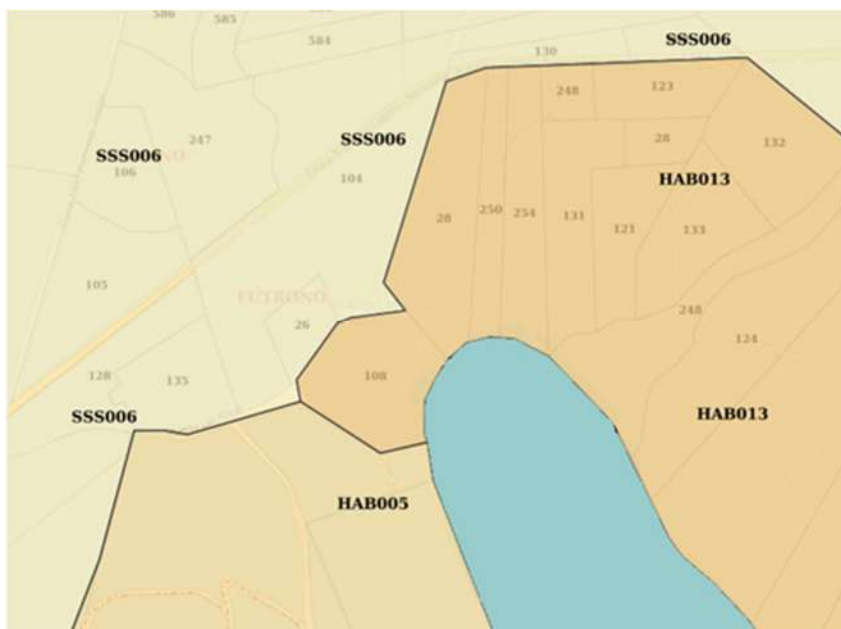


FIGURA 55 MAPA OBSERVATORIO DE MERCADO DE SUELO  
 Fuente: Servicio Impuestos Internos

Según las fuentes consultadas en el mismo sector en el Loteo Altos de Ranco ubicado en la zona SII HABB005 cuya tasación fiscal es de  $0,33UF\ m^2$  el valor comercial de las parcelas de  $5000m^2$  está entre los 2500 UF y las 4500 UF lo que nos da un valor de  $0,5UF\ m^2$  a  $0,9\ UF\ m^2$

En el Condominio Marina Ranco las parcelas de  $5000\ m^2$  se venden entre 2857UF a 5400UF lo que nos da un valor de predio de entre  $0,57UF\ m^2$  a  $1,08UF\ m^2$

En Condominio Puerto Guarda los valores por predio parten en las 3000UF

Al preguntar a vecinos las expectativas de valores de suelo estos indican que están cercanas a  $0,9UF$

El valor de venta se ve incrementado por la cercanía de lotes residenciales de agrado cuyos

valores oscilan entre  $0,5UF\ m^2$  y  $1,08UF\ m^2$  por lo que estimamos un valor de suelo a no menos de  $0,7UF\ m^2$  que, aunque está por debajo de las expectativas de vecinos es un valor más adecuado.

	SUP M <sup>2</sup>	VALOR UF M <sup>2</sup>	VALOR UF
ÁREA 01	1013	0,7	709,1
ÁREA 02	6378	0,7	4.464,6
ÁREA 03	4145	0,7	2.901,5
ÁREA 04	2980	0,7	2.086
ÁREA 05	6737	0,7	4.715,9
<b>Total</b>			14877,1

TABLA 14 COSTOS APROXIMADOS DEL SUELO SEGÚN ÁREAS A EXPROPIAR

Fuente: Elaboración propia



## **CAPÍTULO 6**

# PLAN DE INVERSIÓN PÚBLICO- PRIVADO Y FICHA DE PROYECTOS

## 6.1 Introducción Términos Generales Y Estrategias Del Plan De Inversión

Las Instituciones que pueden presentar iniciativas de inversión son las que forman parte del Sector Público; es decir, los servicios e instituciones definidos por el Sistema de Administración Financiera del Estado, entre ellos los Municipios, Gobernaciones, Gobierno Regional y Servicios Públicos (Obras Públicas, Salud, Educación, Vivienda y Urbanismo, etc.). Otras instituciones de servicio público como universidades, bomberos, organizaciones no gubernamentales, fundaciones, asociaciones, organizaciones de asistencialidad, organizaciones sociales o de ayuda a la comunidad, podrán presentar iniciativas de inversión al Sistema Nacional de Inversiones solo en coordinación con el Gobierno Regional y/o con los municipios pertinentes, para solicitar el financiamiento público con el propósito que ésta se oriente realmente a apoyar el desarrollo regional o a la solución del problema que afecta a la comunidad.

En este marco, el objetivo de este acápite es exponer un análisis de evaluación de las iniciativas de inversión que se presenten a Municipios y Servicios Públicos, que permitan su adecuada formulación para postular a financiamiento público, en conformidad a los

requisitos para la postulación de proyectos al financiamiento del Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR).

La formulación y presentación de iniciativas requiere ajustarse a las etapas del proceso de inversiones, destacando, entre ellas, las siguientes:

- Identificación del problema o demanda. Implica la detección de problemas o necesidades que se encuentren insatisfechas.
- Factores Críticos, Potencialidades y Restricciones para Abordar la Problemática. Implica el establecimiento de condiciones necesarias, más no suficientes, que deben considerarse para el desarrollo de todo el potencial de la propuesta.
- Formulación de iniciativas de inversión. Implica el análisis y justificación de la generación de ideas o perfiles de proyectos.
- Generación de anteproyectos. Implica un análisis detallado de las ideas de proyecto, para luego jerarquizarlas, seleccionando a aquellas que son factibles de elaborar un anteproyecto, según los antecedentes con que se cuente.

## 6.2 Identificación del Problema o Demanda

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 cercana a rutas comunicantes con importantes centros turísticos por la belleza paisajística del lugar circundante. Cabe considerar que Puerto Las Rosas no presenta riesgos naturales de

consideración pero está 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.

Como tal, la bahía Puerto Las Rosas se encuentra circunscrita a la subcuenca del Lago Ranco donde, desde el punto de vista de la actividad recreacional existen tres tipos de áreas correspondientes a : dos Snaspe; nueve áreas protegidas privadas y un área protegida pública (Bienes Nacionales), las que han permitido un fuerte incremento de la actividad turística, destacando Huilo Huilo, Reserva Nacional Mocho Choshuenco y Parque Puyehue, proyectándose un incremento tanto en participación laboral como de ingresos a las arcas comunales de Futrono derivados de la actividad.

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 paulatinamente quitando espacios naturales.

A escala de la cuenca de Futrono, se aprecia que la principal dotación de servicios, atractivos y equipamiento, se encuentran especialmente concentrados en el borde lacustre, donde a su vez se evidencia la privatización de zonas colindantes al lago, donde predomina la actividad agrícola y ganadera, lo que origina un límite físico entre este y los centros urbanos que concentran la mayor actividad turística.

La infraestructura portuaria por su parte, presenta una concentración de muelles homogénea en todo el borde, para lo cual, a pesar de que se detallan como embarcaderos públicos, deben flanquear extensas áreas privadas para el uso efectivo de las zonas de equipamientos y servicios por parte de la población en general. A su vez, la mayor concentración de equipamientos turísticos relacionados al hospedaje y la gastronomía se encuentran concentrados en el centro urbano

de Futrono, lejanos al borde del lago, lo que limita la interacción de los usuarios de estos servicios con la potencialidad lacustre de la ciudad, lo que a su vez se intensifica por la concentración de clubes asociados a lo náutico no instalados directamente en el borde.

Emerge por tanto la oportunidad de implementar nodos urbanos públicos asociados a infraestructura náutica, como embarcaderos o muelles de escala pública, que puedan soportar actividades públicas y privadas, generadores de mayor actividad en el borde del lago, conectando áreas pobladas consolidadas, en general hoy fragmentadas, y sus servicios vinculables, de manera tal de generar potencialidad económica en el sector.

En este marco, con el objetivo de potenciar la condición náutica de la comuna, es que se precisa desarrollar una serie de nodos urbanos, con equipamiento e infraestructura náutica, perpendiculares al eje del Lago, que acompañen las áreas interiores de mayor densidad, estructurando 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 para estructurar una cultura en torno a lo náutico en los habitantes de Futrono.

Una consideración especial frente a lo anterior es la atomización de los grandes lotes existentes que bordean el lago, muchos sin acceso al borde, lo que resta atractivo a grandes inversiones turísticas. Ello maximiza la importancia de desarrollar estos nodos, en la dirección de proveer las condiciones de plataforma para una inversión público privada consistente que permita sustentabilidad en el tiempo en la apropiación de estos espacios esencialmente públicos.

En el fondo, se trata de desarrollar un equipamiento capaz de consolidar un borde público pero a la vez de proveer las condiciones

de uso para inversiones privadas, aprovechando la condición de resguardo que Puerto Las Rosas presenta, lo 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 lo que se suma además su valor paisajístico y la condición de retiro, todos escenarios potenciales para la consolidación de un polo deportivo y de enseñanza náutica, que revaloriza el lago y la cultura asociada a él, vinculándolo a la población de Futrono.

Para ello se plantean 4 proyectos, 4 de la línea de desarrollo del deporte 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.

Estos proyectos 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 el sector de 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.

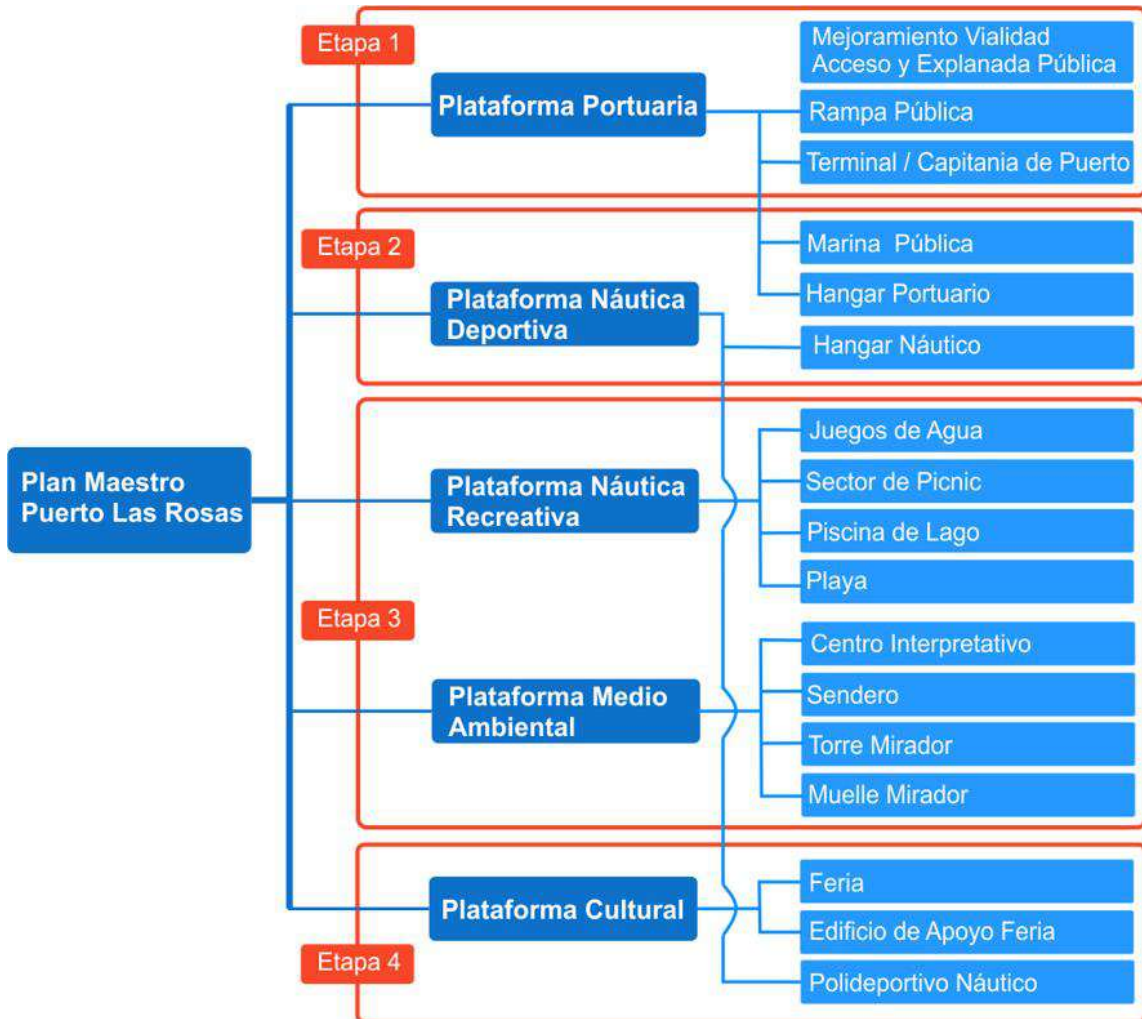


ILUSTRACIÓN 57 PROYECTOS POR ETAPAS Y PLATAFORMAS DEL PLAN MAESTRO PUERTO LAS ROSAS  
Fuente: Elaboración propia

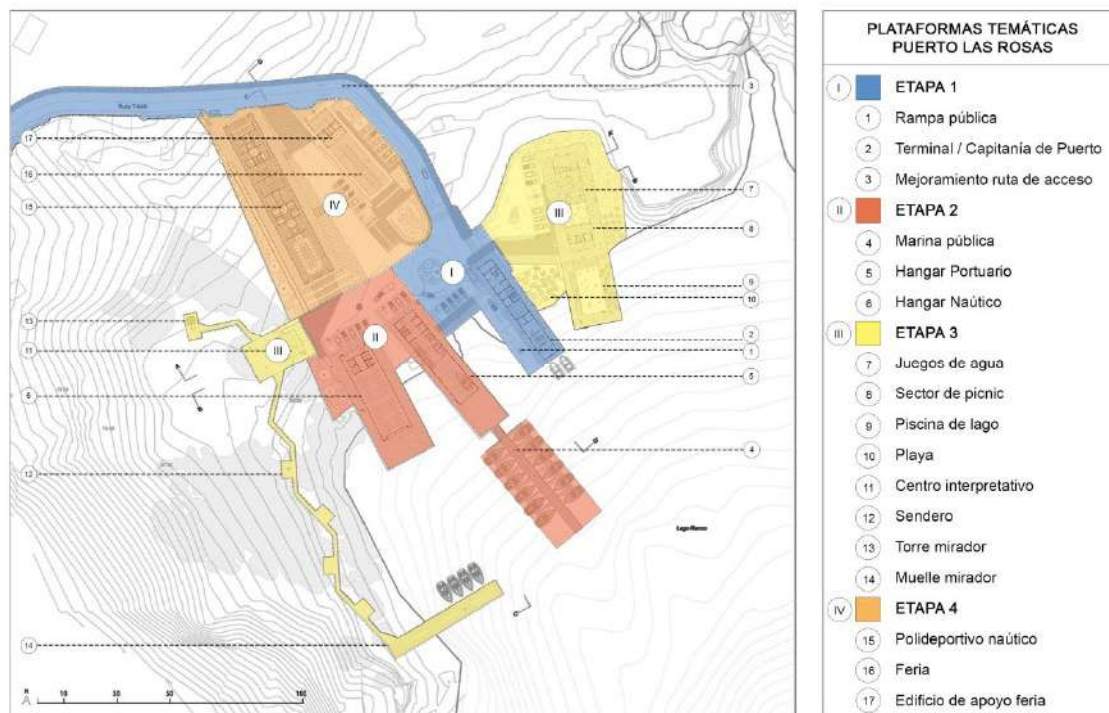


ILUSTRACIÓN 58 ETAPAS DEL PROYECTO PLAN MAESTRO DE DESARROLLO DEL BORDE LACUSTRE EN SECTOR PUERTO LAS ROSAS, COMUNA DE FUTRONO

Fuente: Elaboración propia

## 6.3 Factores Críticos, Potencialidades Y Restricciones para abordar la Problemática

Frente a lo expuesto, se observa que emergen un conjunto de condicionantes que, en tanto oportunidades como también restricciones, deben tenerse en cuenta al momento de desarrollar la presente propuesta.

En cuanto a las oportunidades detectadas, estas corresponden a generar vínculos con el Paisaje Lejano y Cercano, con el objetivo de potenciar su valorización. Para ello se detectan las cotas más altas hacia el Oeste como potenciales miradores del paisaje lejano y el borde lacustre. A su vez se considera la valorización de los reductos naturales presentes en las cercanías del borde del lago, tales como los humedales o turberas existentes, los espejos de agua o las

áreas donde existe una baja profundidad en el lago, para usos tanto deportivos, contemplativos o recreativos.

Por otro lado, se considera favorable la ausencia de infraestructura o equipamiento en el borde del lago, a excepción de la Rampa o el Muelle existentes, lo que genera la oportunidad de intervenir de manera estratégica, potenciando las oportunidades naturales anteriormente señaladas.

Además, siguiendo la misma línea referida al equipamiento y la infraestructura, es destacable que existen áreas del fondo lacustre que permiten el manejo de embarcaciones de mediana escala gracias al calado existente, lo



que propicia la incorporación de equipamiento en sectores puntuales dentro del Plan Maestro.

A su vez, la condición de bahía geográficamente protegida de viento y mareas, favorece el desarrollo de actividades náuticas en el lago, lo que asociado a las condiciones batimétricas y ambientales hace de Puerto Las Rosas, un polo potencial para el desarrollo turístico.

Ello se ve favorecido por la condición periurbana que mantiene el sector, y la accesibilidad existente desde la vía principal T-551, lo que hace que hoy Puerto Las Rosas, tenga un rol portuario y administrativo público reconocido. Adicionalmente existe un terreno público en el que hoy se encuentra la Rampa y el Muelle, lo que genera un punto de partida para la consolidación de un espacio público de escala comunal, el cual se ha identificado desde la calle recuperando la memoria que mantiene la comunidad respecto a Puerto Las Rosas, como un balneario recreativo en el pasado.

En cuanto a las restricciones, estas son derivadas en su mayoría de las condiciones Topográficas y Batimétricas. En Puerto Las Rosas, existen escorrentías de aguas asociadas a las quebradas existentes, las cuales, debido a su escarpada topografía dificultan la posibilidad de cualquier tipo de intervención. A su vez, por efecto del clima lluvioso y las consecuentes escorrentías, el área es altamente húmeda, además de tener suelos de baja calidad por la alta saturación de agua.

Por último, haciendo referencia a la Batimetría, una de las restricciones fundamentales, tiene relación con la cota de inundación identificada en el lugar. La cual marca un límite físico para cualquier intervención urbano-arquitectónica a desarrollarse en el lugar, la cual cubre prácticamente la totalidad de los espacios llanos del borde lacustre.

Por otro lado, en el área existe una escasa disponibilidad de suelo público, lo que sumado a que los deslindes de los sitios privados llegan al borde del lago y la existencia de obras civiles, en el borde oeste, correspondiente a una serie de terrazas, permite prospectar dificultades a la hora de concretar el proyecto como un área de interés público.

Adicionalmente, en cuanto a la conectividad y accesibilidad, Puerto Las Rosas no es un lugar reconocido, debido a que no existe un punto de acceso y por efecto de la topografía y geomorfología no es visible desde la vía estructurante.

A su vez, la vía de acceso es deficiente, debido a su ancho y escala rural, la que se encuentra en mal estado.

Finalmente, la Rampa pública, la cual fue relevada como el proyecto de mayor prioridad se encuentra en mal estado e inoperativa.

Junto a todo lo anterior, emergen como factores críticos que deben ser considerados:

- La inversión pública como una detonante de la inversión privada, con los flujos de usuarios y/o clientes segmentados de acuerdo a intereses y oferta competitiva.
- Debe atenderse a una visión planificada de desarrollo sostenible del área, asumiendo las condiciones geográficas y espaciales de la zona.
- Debe potenciarse una gobernanza público privada, dentro de la comuna de Futrono, que sea lo suficientemente representativa ante la ZOIT Lago Ranco-Futrono.
- La licitación de infraestructura pública, debe priorizar a actores locales organizados en forma asociativa; en función de un plan de gestión con enfoque de turismo sustentable como orientación permanente.
- El plan de gestión de Puerto Las Rosas 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.

Como resultado de la consideración de las Potencialidades y Restricciones que se levantaron en el territorio emerge un perfil de seis áreas programáticas, de las cuales se derivan proyectos prioritarios. Dichas áreas corresponden a: Área de Acceso, Área Cultural, Área Náutica Deportiva, Área Pública Portuaria, Área Recreativa Lacustre y Área Medioambiental.

- Área de Acceso: permite reconocer y distribuir las diferentes plataformas del Plan.
- Área Cultural: corresponde a la zona que albergará un espacio ferial techado, para uso múltiple y que permitirá la articulación de las Plataformas Portuaria y Náutica deportiva.

- Área Náutica Deportiva: corresponde al área que albergará el Polideportivo náutico, Área de operadores Turísticos y la Casa de Mantenimiento de embarcaciones de pequeña escala.
- Área Medioambiental: corresponde a un circuito interpretativo de la naturaleza de flora y fauna presente en el lugar, un mirador de la naturaleza, especialmente de aves lacustres y un Centro de Interpretación de escala local.
- Área Recreativa Lacustre: corresponde a un sistema de muelles, plazas recreativas, áreas de picnic, un hito mirador y un paseo de borde lacustre.
- Área Pública Portuaria: reúne el programa necesario para el funcionamiento del puerto lacustre de Puerto Las Rosas, este corresponde a un área de estacionamientos y manejo de vehículos con embarcaciones, área de recorrido perimetral y amortiguación de las externalidades negativas que pueda generar esta Plataforma respecto a los usos de interés turístico náutico y finalmente el área logística, correspondiente a los servicios y sistemas de bodegaje, carga y descarga o terminal de pasajeros.

## 6.4 Formulación de las Iniciativas de Inversión

La estrategia de Participación Ciudadana para el Plan Maestro de Puerto Las Rosas, tuvo como punto de partida ocho proyectos. Estos fueron jerarquizados y posteriormente priorizados en función de los intereses y análisis de la comunidad.

La totalidad de los proyectos que se analizaron ordenados jerárquicamente corresponden a:

- Rampa Pública
- Costanera pública y mirador
- Polideportivo acuático náutico
- Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad
- Parque acuático náutico deportivo
- Pistas de aguas quietas
- Marina deportiva
- Centro de Interpretación del territorio

Posteriormente, conforme los resultados obtenidos a través de la estrategia de Participación Ciudadana para la elaboración del Plan Maestro de Puerto Las Rosas de Futrono, se establecieron los proyectos prioritarios escogidos por la comunidad, que muestran la primera aproximación a lo que debiese apuntar la propuesta del Plan urbano-arquitectónico. Los proyectos priorizados, en orden de jerarquía son los siguientes:

- Rampa Pública
- Costanera Mirador
- Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad
- Polideportivo acuático náutico

De ello, se deriva a un Plan Maestro para Puerto Las Rosas que lleva por nombre “Plataformas Náuticas Puerto Las Rosas”, el cual se concibe como un nodo de actividades náuticas, turísticas y recreativas para la comuna, distribuidas en

una serie de Plataformas que se articularán estratégicamente en el área, con el objetivo de denotar y poner en valor el paisaje natural existente en una relación de fondo y figura.

Estas Plataformas se encontrarán conectadas entre sí por medio de un paseo mirador continuo, que relacionará el borde lacustre con el interior de la bahía según el ritmo que marque el paisaje y el programa urbano-arquitectónico que albergará cada Plataforma.

En un recorrido, por las Plataformas náuticas de Puerto Las Rosas, desde la vía principal, un hito será la referencia para acceder a la bahía, desde donde tras avanzar por el camino existente se llegará a la primera Plataforma correspondiente al –Umbral de Acceso-; en ella se encontrará una plaza, junto a un mirador y los estacionamientos necesarios para automóviles y bicicletas. Luego, se descenderá a la bahía por la segunda Plataforma, correspondiente a una –Feria Cultural-, la cual estará definida por un área abierta techada, que funcionará como el espacio intermedio para articular dos usos disímiles, pero que deben estar directamente relacionados con el borde lacustre.

Estas son por un lado, la Plataforma Portuaria, correspondiente a la Rampa y su programa asociado, tales como bodegas, servicios, áreas de manejo y logística. Mientras que por otro, se encontrará la Plataforma Náutica, que reunirá el Polideportivo Náutico, un muelle, una marina, operadores turísticos y una pequeña casa de reparación de embarcaciones.

Ambas plataformas serán articuladas, -en el eje del borde lacustre-, por la plataforma Medio Ambiental-Recreativa, la cual, reconocerá atributos relevantes del paisaje, como humedales o turberas, además de reconocer los diversos calados de fondo del borde lacustre,

con el objetivo, de incorporar muelles para embarcaciones en las áreas más profundas, o de muelles-playas en las zonas más bajas.

En total, estas 5 Plataformas, de Acceso, Cultural, Portuaria, Náutica y Medio Ambiental-Recreativa, constituirán el programa que

### 6.4.1 Proyecto Rampa Pública

Respecto a la visión, planteada desde la estrategia de Participación Ciudadana para el Plan Maestro Puerto Las Rosas, se comprende que existe una priorización centrada en el fomento del turismo y los deportes náuticos, poniendo en valor el patrimonio náutico del territorio, así como el aprovechamiento de la Red Interlagos. En ese sentido, se visualiza al sector en un periodo proyectados de 10 años con instalación de iniciativas que contribuyen en la generación del turismo y el deporte náutico de la mano del desarrollo de proyectos de envergadura para el sector.

Para ello específicamente primeramente se jerarquizó la instalación o reparación de la Rampa Pública existente en Puerto Las Rosas, debido a que gracias a la condición de bahía protegida, esta es fundamental en periodos de mal tiempo.

En vista del análisis prospectivo de los proyectos prioritarios, se desprende que, a pesar de su carácter de infraestructura, esta posee el potencial de generar una sinergia mayor alrededor del embarque y desembarque de pasajeros, enseres o productos que recorren el Lago Ranco, lo que puede propiciar la incorporación de lugares de encuentro o

pretende revitalizar Puerto Las Rosas y perfilarlo como un polo de carácter portuario y náutico, donde la gente de Futrono pueda acceder al lago, recrearse junto a él y practicar deportes náuticos en compañía de la exuberante naturaleza del lugar.

permanencia que medien entre la infraestructura y el resto de los equipamientos o espacios públicos propuestos en el Plan, para el reconocimiento de la comunidad y de la bahía como un puerto lacustre relevante.

Para ello, programas asociados que contribuyan concretamente a la escena antes descrita corresponden a “espacios feriales”, relacionados a la identidad local y que tributen en consolidar un nodo turístico en el devenir de las personas que utilizan la rampa pública, y que sea capaz de articular y vincular al segundo proyecto priorizado, la “Costanera Mirador”.

Por otro lado, es importante mencionar que programas menores asociados a la logística de la rampa pública, tales como bodegas o servicios, tienen el potencial de tributar a áreas públicas anexas, de interés náutico recreativo, tales como playas o muelles. Haciendo de un equipamiento duro y funcional un nodo capaz de desencadenar un mayor número de actividades.

En este mismo sentido, es posible considerar el vínculo de esta infraestructura con operadores turísticos que realicen actividades turísticas relacionadas al borde lacustre.

## 6.4.2 Proyecto Costanera Mirador

El segundo proyecto priorizado es una Costanera y Mirador, debido en gran parte a que la comunidad reconoce el gran valor natural que proyecta el sector, destacando la Belleza Escénica, que presenta la bahía.

A escala de Puerto Las Rosas, este proyecto, se encuentra en el eje longitudinal de la bahía, perpendicular al eje prioritario que demarca la Rampa Pública.

La Costanera Mirador, permitiría visualizar las prácticas deportivas que se realizan en el Lago,

además de ser un eje capaz de articular en el borde lacustre diversas actividades tanto recreativas, como turísticas o deportivas, tales como el Polideportivo Náutico, la Marina deportiva, o un Centro de Interpretación de la Naturaleza, considerando el gran potencial natural del lugar, reconocido así por los habitantes de Puerto Las Rosas.

Haciendo de los diversos programas que pueda conectar esta costanera un área con un potencial turístico-náutico local, comunal y regional.

## 6.4.3 Proyecto Mejoramiento de Pavimentación y Accesibilidad

En lo referido a las limitaciones y restricciones que se aprecian en el sector Puerto Las Rosas destacan dentro de ello, las condiciones físicas del territorio, las cuales no son suficientes para el desarrollo turístico y náutico, debido al estado del camino de acceso y su deficiente accesibilidad.

Además de las condiciones físicas de este camino, no existe un hito o referencia capaz de indicar desde el troncal principal la existencia de Puerto Las Rosas, lo que genera el total anonimato del área.

Por otro lado, es importante mencionar la continuidad que tiene el camino de acceso, con la rampa pública, lo cual genera un eje relevante en la estructura urbana de Puerto Las Rosas, que genera la potencialidad de una avenida de escala local, que tribute en articular a la bahía con Futrono, debido a que adicionalmente posee un valor periurbano reconocible por su cercanía al centro de la comuna.

## 6.4.4 Proyecto Polideportivo Acuático Náutico

El Polideportivo Acuático Náutico, tiene el potencial de ser el programa característico de Puerto Las Rosas, capaz de denotar a este lugar y diferenciarlo.

Por otro lado, genera la oportunidad de establecer un punto de partida para la incorporación de lo náutico en la identidad local, como un centro educativo vinculado a los establecimientos de la comuna.

Esto puede ser relacionado, debido a que en el Informe de Participación, se determina que el Municipio de Futrono es el actor capaz de administrar dicha área, por lo que la infraestructura y equipamiento proyectado debe incorporar dicha condición en su programa, ya sea considerando la Secretaría Comunal de Planificación y la Unidad de Turismo o en su defecto con otras instituciones

relevantes dentro del Plan como puede ser el Gobierno Regional.

En ese sentido, Futrono como Zona de Interés Turístico, debe implementar actividades de carácter náutico, que sean capaz de potenciar la ciudad. Por ello, como resultado de la participación ciudadana, se identifica la importancia de acelerar las inversiones para que las condiciones favorables evaluadas y conocidas en el sector, se materialicen en proyectos de alto impacto, variable que puede ser manejada por el diseño del Plan Maestro,

por ejemplo un plan que identifique etapas y que aumente la competitividad del plan.

Para ello, programas y equipamiento como un muelle, una marina deportiva, una casa de mantención de pequeñas embarcaciones y operadores turísticos, tienen el potencial de completar la ecuación para la concreción de un “Puerto” de escala lacustre con identidad para la comuna.

## 6.5 Etapas Proyecto Plan Maestro de Desarrollo del Borde Lacustre en Sector Puerto Las Rosas

Tal como se especifica en apartados anteriores, en la presente propuesta, las ideas de proyecto anteriormente señalados se propone realizarlas

en función de cuatro etapas, las que se describen a continuación.

### 6.5.1 ETAPA 1: Desarrollo de Plataforma Náutica Portuaria

En esta etapa se considera la instalación de iniciativas que contribuyen en la generación del turismo y el deporte náutico de la mano del desarrollo de proyectos de envergadura para el sector. Como tal, incorpora la instalación o reparación de la Rampa Pública existente en Puerto Las Rosas, aprovechando la condición de bahía protegida de Puerto Las Rosas, a su vez el desarrollo de un Terminal Portuario para el embarque y desembarque de pasajeros, enseres o productos que recorren el Lago Ranco.

Lo anterior, implica a su vez la necesidad de generar proyectos menores asociados a la logística de la rampa pública, tales como bodegas o servicios, tienen el potencial de tributar a áreas públicas anexas, de interés náutico recreativo, tales como playas o muelles. Haciendo de un equipamiento duro y funcional un nodo capaz de desencadenar un mayor número de actividades.

Lo anterior, supone además la necesidad de generar una infraestructura ad-hoc destinada a la administración del área, por lo que la infraestructura y equipamiento proyectado debe incorporar dicha condición en esta etapa.

A ello cabe agregar el desarrollo de equipamiento como un muelle, una marina deportiva, una casa de mantención de pequeñas embarcaciones y operadores turísticos, tienen el potencial de completar la ecuación para la

concreción de un “Puerto” de escala lacustre con identidad para la comuna.

En el plano de lo expuesto, el desarrollo de la Plataforma Náutica Portuaria constituye una condición de base que se articula virtuosamente con el desarrollo posterior de una Plataforma Náutica Deportiva con miras a desenvolver el potencial y destacar en el territorio a Puerto Las Rosas, diferenciándolo sobre la base de la oportunidad de establecer un punto de partida para la incorporación de lo náutico en la identidad local.

Ahora bien, no obstante la importancia de lo anterior, es preciso en esta etapa además considerar las limitaciones y restricciones de acceso que se aprecian en el sector Puerto Las Rosas, las cuales en la actualidad no son suficientes para el desarrollo turístico y náutico, debido al estado del camino de acceso y su deficiente accesibilidad donde, además de las condiciones físicas, no existe un hito o referencia capaz de indicar desde el troncal principal la existencia de Puerto Las Rosas.

En el fondo, en esta etapa se trata de generar las condiciones iniciales para la implementación de actividades de carácter náutico capaces de dinamizar la comuna por la vía de acelerar las inversiones necesarias en virtud del aprovechamiento de las condiciones geográfico espaciales del territorio.

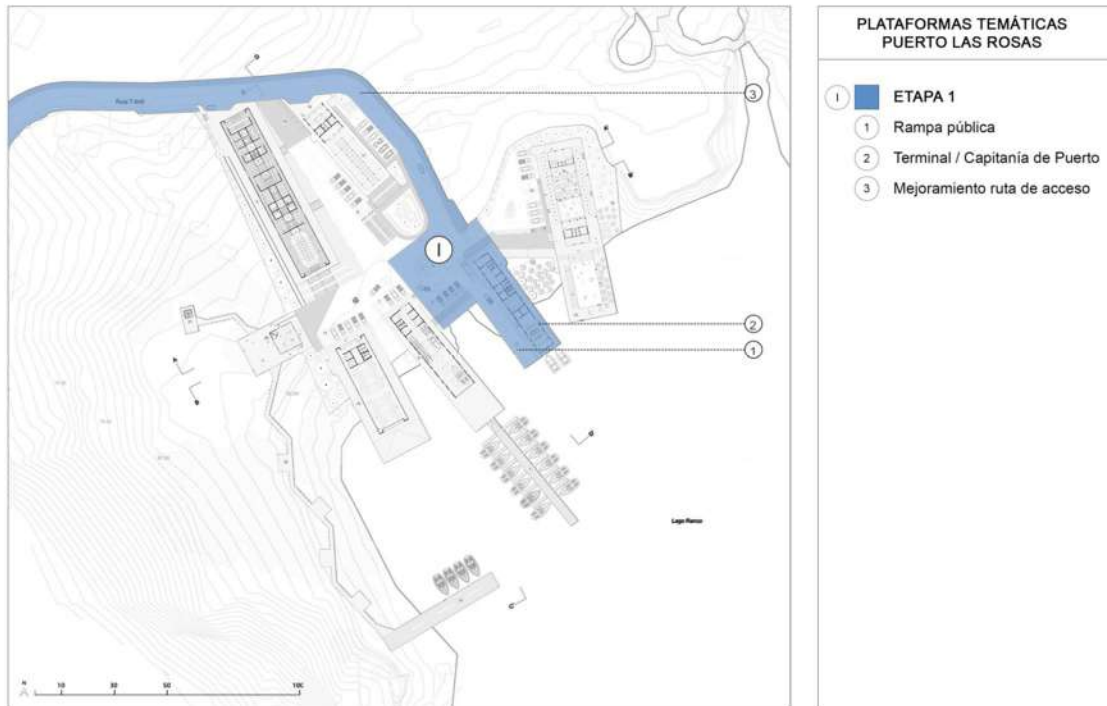


ILUSTRACIÓN 59 ETAPA 1 DESARROLLO DE LA PLATAFORMA PORTUARIA Y SUS PROYECTOS

Fuente: Elaboración propia



## 6.5.2 ETAPA 2: Desarrollo de Plataforma Náutico Portuaria y Plataforma Náutico Deportiva

En esta etapa se considera tanto la continuidad y consolidación de la Plataforma Náutico Portuaria iniciada en la Etapa 1, como su articulación con la gestación de la Plataforma Náutico Deportiva vinculable a ella.

En este marco, el desarrollo de hangares náuticos tiene la funcionalidad de constituirse en un proyecto de inicio para la incorporación de lo náutico en la identidad local.

De esta forma, complementariamente a la consolidación de la Plataforma Náutico Portuaria que se desarrolla con la gestación de la Marina Pública y un Hangar Portuario emerge la importancia de gestar una Plataforma Náutico Deportiva en la bahía, para articular los proyectos portuarios con lo deportivo, susceptibles de potenciarse con visión sinérgica a través de lo náutico, en relación directa con el aprovechamiento del borde lacustre.

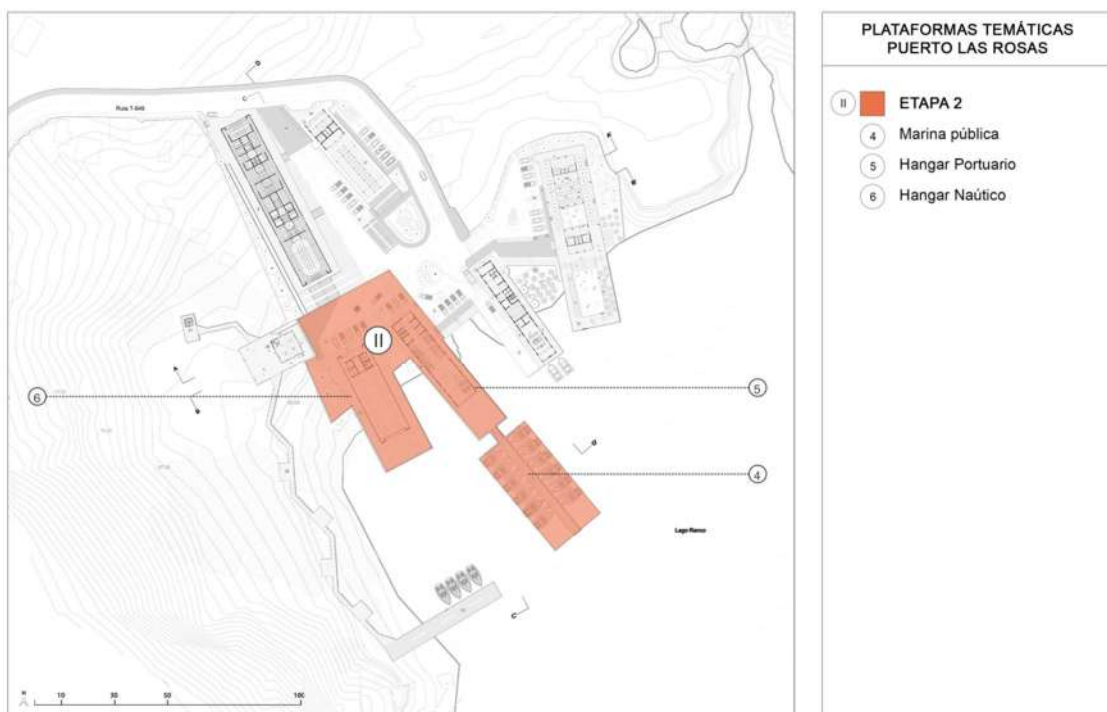


ILUSTRACIÓN 60 ETAPA 2 DESARROLLO DE LA PLATAFORMA PORTUARIA Y DEPORTIVA Y SUS PROYECTOS  
Fuente: Elaboración propia

### 6.5.3 ETAPA 3: Desarrollo de la Plataforma Náutico Recreativa y Plataforma Náutico Medioambiental

En el recorrido por las Plataformas Náuticas de Puerto Las Rosas, desde la vía principal, un hito será la referencia para acceder a la bahía, donde resulta especialmente atractivo constituir un Umbral de Acceso donde genera una plaza, junto a un mirador y los estacionamientos necesarios para automóviles y bicicletas. Se considera además la gestación de un Muelle Recreativo, una Marina, en vinculación con un Parque de Juegos de Agua articulados a Zonas de Picnic con acceso a las Playa.

Por cierto, lo anterior demanda a su vez de la dotación de servicios, áreas de manejo y logística para operadores turísticos y una pequeña casa de reparación de embarcaciones, donde se disponga de todos los equipamientos necesarios para el visitante. En esta etapa se considera avanzar hacia la necesaria conexión entre las distintas plataformas que constituyen el Plan Maestro de Desarrollo del Borde Lacustre en Sector Puerto Las Rosas.

Es aquí donde emerge el potencial de la Plataforma Náutico Medioambiental, que actúa

como un eje de articulación en el borde lacustre que propicia el reconocimiento de atributos relevantes del paisaje.

Así, las distintas plataformas se encontrarán conectadas por medio de un paseo mirador continuo, que relacionará el borde lacustre con el interior de la bahía según el ritmo que marque el paisaje y el programa urbano arquitectónico que albergará cada Plataforma, generando a su vez conexiones con los humedales del sector a través de un circuito de recorridos.

Una potencialidad especialmente importante, tanto por su valor ambiental como recreativo y cultural lo constituye un Centro de Interpretación Medioambiental de la Cuenca del Ranco, en el cual se puedan gestar actividades informativas, educativas y recreativas en torno a las bondades y especiales características del territorio.

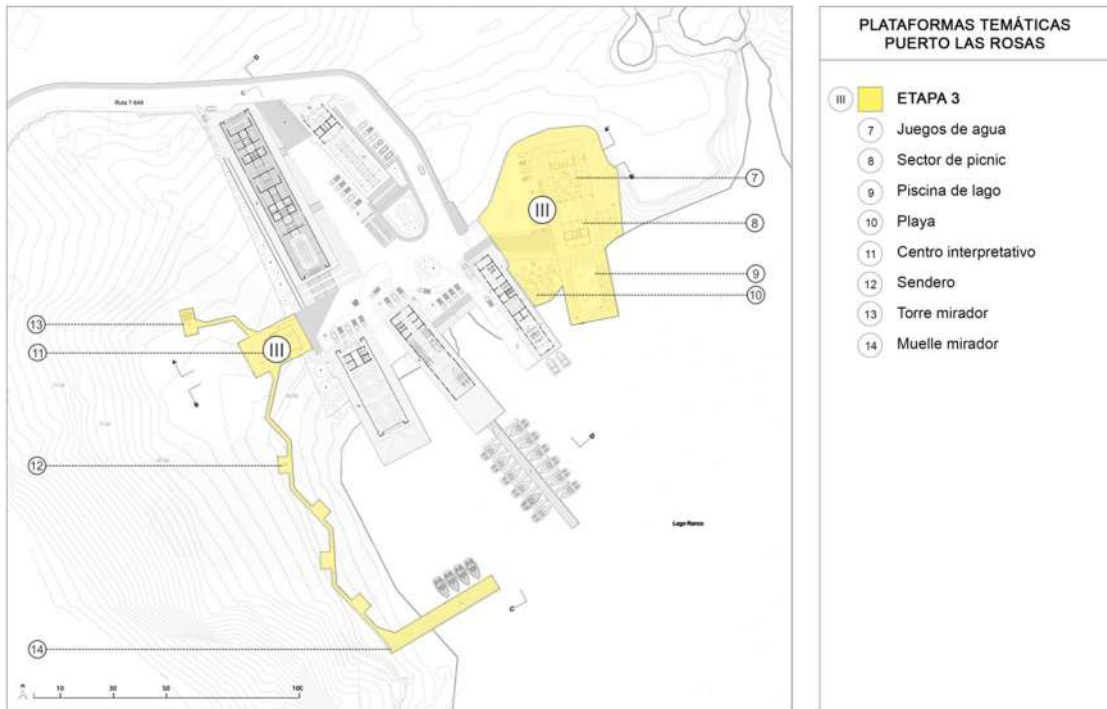


ILUSTRACIÓN 61 ETAPA 3 DESARROLLO DE LA PLATAFORMA RECREATIVA Y MEDIOAMBIENTAL Y SUS PROYECTOS  
Fuente: Elaboración propia

## 6.5.4 ETAPA 4: Desarrollo de la Plataforma Náutico Cultural y Plataforma Náutico Deportiva

En esta etapa se considera tanto la continuidad y consolidación de la Plataforma Náutico Deportiva iniciada en la Etapa 2, como su articulación con la gestación de una Plataforma Náutico Cultural vinculable a ella.

En este marco, la gestación de un Polideportivo Náutico, tiene el potencial de constituirse en un programa característico de Puerto Las Rosas, implicando la incorporación de lo náutico en la identidad local a través de un centro educativo vinculado a los establecimientos de la comuna.

Complementariamente, en las plataformas náuticas de Puerto Las Rosas emerge la importancia de gestar una Plataforma Náutico Cultural en la bahía, correspondiente a un Espacio Ferial Cultural, conformado por un área abierta techada, que funcionará como el espacio intermedio para articular dos usos disímiles, lo Deportivo y lo Cultural, susceptibles de potenciarse con visión sinérgica a través de lo Náutico, en relación directa con el aprovechamiento del borde lacustre.

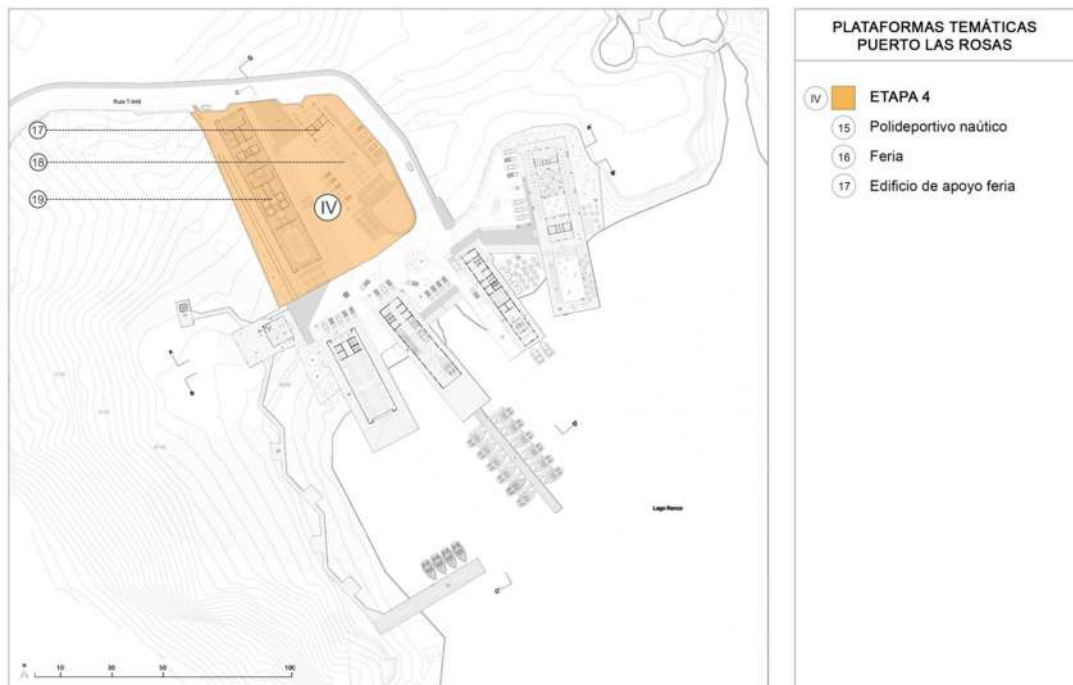


ILUSTRACIÓN 62 ETAPA 4 DESARROLLO DE LA PLATAFORMA CULTURAL Y DEPORTIVA Y SUS PROYECTOS  
Fuente: Elaboración propia

## 6.6 Requerimiento de Estudios Básicos de Pre inversión Proyecto Plan Maestro Puerto Las Rosas

El Plan Maestro de Desarrollo del Borde Lacustre en Sector Puerto Las Rosas anteriormente expuesto, que se levanta sobre la base de las cuatro etapas antes descritas y que aglutinan a un conjunto de iniciativas planteadas por los actores del territorio demanda de entrar a una fase de Estudios de Preinversión, la cual puede abordarse según las propias etapas descritas en el plan, pero bajo una visión de integralidad, en la cual las etapas y proyectos contenidos en cada una presentan un valor tanto en sí mismo como también y por sobre todo un valor sinérgico, en cuanto a sus impactos, viabilidad y potencialidad futura.

En este marco, debe considerarse en los análisis de preinversión la necesidad de generar el diseño preliminar de cada proyecto, identificando los requerimientos técnicos en función de diversas alternativas que puedan existir. Aquí, se precisa de información sobre las características, limitaciones, costos de capital y operación, y la evaluación ex-ante de las alternativas tecnológicas de construcción y operación, así como sobre las restricciones económicas, sociales, políticas, culturales, ambientales y legales, considerando en cada caso los avances analíticos que se exponen en el presente Plan Maestro de Desarrollo del Borde Lacustre en Sector Puerto Las Rosas.

Junto a lo anterior, se precisa a su vez escalar hacia un análisis comprensivo de los resultados financieros, económicos y sociales de los proyectos expuestos, dadas las decisiones técnicas que definan, lo que constituyen insumos relevantes para el diseño final que lleve a la ejecución del Plan Maestro de Desarrollo del Borde Lacustre en Sector Puerto Las Rosas.

En términos detallados, en la ejecución de se requiere en una primera fase de estudios de

prefactibilidad; desarrollando un breve análisis de factores que afectan al proyecto, así como de los aspectos legales, considerando lo avanzado en el Plan Maestro, observando las posibilidades de adaptarlas al territorio, junto a una prospección de mercado que refleje su grado de aceptación por parte de los futuros usuarios.

Otro elemento relevante que debe abordarse es la cuantificación de los requerimientos de inversión que plantea cada proyecto y sus posibles fuentes de financiamiento, proyectando en conjunto los resultados financieros de los mismos proyecto.

De este modo, los estudios preinversionales requeridos deben abordar:

1. **Estudios Técnicos:** Estos estudios deben proveer información para cuantificar el monto de las inversiones y los costos de operación, con miras a definir la ingeniería básica y la ingeniería de detalle de los proyectos.
2. **Estudios de Mercado:** Estos estudios deben proyectar valores a futuro considerando el comportamiento histórico de la demanda por parte de los usuarios, los cambios en las estructuras de mercado, el aumento o la disminución del nivel de ingresos, la determinación de la oferta y la demanda.
3. **Estudios Financieros:** Estos estudios deben abordar la sistematización de la información y valuación financiera de las etapas anteriores, más la incorporación de antecedentes adicionales para la evaluación del potencial generador de valor de cada proyecto.
4. **Estudios Administrativos:** Estos estudios deben abordar las alternativas de gestión y gobernanza que emergen, en consideración a la legislación vigente para una más

eficiente administración de cada uno de los proyectos.

5. **Estudios Ambientales:** Estos estudios deben describir las características de cada proyecto proporcionando antecedentes fundados para la predicción, identificación,

e interpretación de su impacto ambiental y describir la o las acciones que ejecutará para impedir o minimizar sus efectos adversos.

### 6.6.1 Objetivo General y Objetivos Específicos de los Estudios de Pre inversión

El objetivo general del estudio de preinversión viene señalado por establecer los requerimientos técnicos, ambientales, de mercado, financieros y administrativos tendientes a definir una evaluación ex-ante del Plan Maestro de Desarrollo del Borde Lacustre en Sector Puerto Las Rosas.

De ello se derivan como objetivos específicos:

1. Contar con información técnica que permita cuantificar el monto de las inversiones y los costos de operación, con miras a definir la ingeniería básica y la ingeniería de detalle de los proyectos contenidos en el Plan Maestro de Desarrollo del Borde Lacustre en Sector Puerto Las Rosas.
2. Identificar impactos ambientales y las acciones necesarias para su mitigación de los proyectos contenidos en el Plan Maestro de Desarrollo del Borde Lacustre en Sector Puerto Las Rosas.
3. Proyectar una valoración financiera y estudio de mercado tendientes a una evaluación del potencial generador de valor de los proyectos contenidos en el Plan Maestro de Desarrollo del Borde Lacustre en Sector Puerto Las Rosas.
4. Definir las alternativas de gestión y gobernanza que emerjan, en consideración a la legislación vigente para una más eficiente administración del Plan Maestro de Desarrollo del Borde Lacustre en Sector Puerto Las Rosas.

### 6.6.2 Elementos de Orden Metodológico

En la metodología de estudio se requiere considerar un conjunto de condicionantes relacionadas al territorio, que emergen en tanto potencialidades como también limitaciones. En este marco son factores críticos que deben ser considerados en los estudios:

- La inversión pública se comprende como una detonante de la inversión privada, con los flujos de usuarios y/o clientes segmentados de acuerdo a intereses y oferta competitiva. Dado ello, es clave observar las potencialidades de articulación público privada que puede constituirse a partir de las inversiones y proyectos definidos en el Plan Maestro de Desarrollo del Borde Lacustre en Sector Puerto Las Rosas.
- Debe atenderse a una visión planificada de desarrollo sostenible del área, asumiendo las condiciones geográficas y espaciales de la zona, considerando como línea base el Plan Maestro de Desarrollo del Borde Lacustre en Sector Puerto Las Rosas.
- Debe potenciarse una gobernanza público privada, dentro de la comuna de Futrono,

que sea lo suficientemente representativa ante la ZOIT Lago Ranco-Futrono.

- La licitación de infraestructura pública, debe priorizar a actores locales organizados en forma asociativa; en función de un plan de gestión con enfoque de turismo sustentable como orientación permanente.
- El plan de gestión de Puerto Las Rosas 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 su vez, se debe considerar el perfil de seis áreas programáticas definidas en el Plan Maestro de Desarrollo del Borde Lacustre en Sector Puerto Las Rosas, de las cuales se derivan los proyectos prioritarios. Dichas áreas corresponden a: Área de Acceso, Área Cultural, Área Náutica Deportiva, Área Pública Portuaria, Área Recreativa Lacustre y Área Medioambiental.

- **Área de Acceso:** permite reconocer y distribuir las diferentes plataformas del Plan.

- **Área Cultural:** corresponde a la zona que albergará un espacio ferial techado, para uso múltiple y que permitirá la articulación de las Plataformas Portuaria y Náutica deportiva.
- **Área Náutica Deportiva:** corresponde al área que albergará el Polideportivo náutico, Área de operadores Turísticos y la Casa de Mantenimiento de embarcaciones de pequeña escala.
- **Área Medioambiental:** corresponde a un circuito interpretativo de la naturaleza de flora y fauna presente en el lugar, un mirador de la naturaleza, especialmente de aves lacustres y un Centro de Interpretación de escala local.
- **Área Recreativa Lacustre:** corresponde a un sistema de muelles, plazas recreativas, áreas de picnic, un hito mirador y un paseo de borde lacustre.
- **Área Pública Portuaria:** reúne el programa necesario para el funcionamiento del puerto lacustre de Puerto Las Rosas, este corresponde a un área de estacionamientos y manejo de vehículos con embarcaciones, área de recorrido perimetral y amortiguación de las externalidades negativas que pueda generar esta Plataforma respecto a los usos de interés turístico náutico y finalmente el área logística, correspondiente a los servicios y sistemas de bodegaje, carga y descarga o terminal de pasajeros.

### 6.6.3 Resultados Esperados

- Contar con información para cuantificar el monto detallado de las inversiones y los costos de operación, con miras a definir la ingeniería básica y la ingeniería de detalle de los proyectos considerados en el Plan Maestro de Desarrollo del Borde Lacustre en Sector Puerto Las Rosas.
- Proyectar valores a futuro considerando el comportamiento histórico de la demanda por parte de los usuarios, los cambios en las estructuras de mercado, el aumento o la disminución del nivel de ingresos, la determinación de la oferta y la demanda relacionada a las inversiones proyectadas en el Plan Maestro de Desarrollo del Borde Lacustre en Sector Puerto Las Rosas.
- Contar con la información financiera para la evaluación del potencial generador de valor de cada proyecto considerado en el Plan Maestro de Desarrollo del Borde Lacustre en Sector Puerto Las Rosas.
- Definir alternativas de gestión y gobernanza del Plan Maestro de Desarrollo del Borde Lacustre en Sector Puerto Las Rosas.
- Contar con información que permita determinar impactos ambientales y las correspondientes medidas de mitigación de los proyectos considerados en el Plan Maestro de Desarrollo del Borde Lacustre en Sector Puerto Las Rosas.

### 6.6.4 Entidades Usuarias

- MOP
- DOP
- Armada de Chile.
- Operadores de Turismo de la Región de Los Ríos.
- Organizaciones Deportivas Náuticas de Futrono.
- Concesionarias.
- Organizaciones de Comercio de Futrono y la Región de Los Ríos.
- Contraparte Técnica
  - Gobierno Regional Región de Los Ríos.



## 6.7 Fichas de Iniciativas de Inversión (IDI) Estudio Básico de Pre inversión Plan Maestro Puerto Las Rosas

El Banco Integrado de Proyectos (BIP)<sup>2</sup> es un sistema de información de registro de los proyectos, programas y estudios básicos que anualmente solicitan financiamiento, por medio de un reporte llamado Ficha Iniciativa de Inversión (IDI). El sistema tiene como unidad conceptual a la iniciativa de inversión en función de su ciclo de vida, dando seguimiento a las distintas fases del proceso durante el año presupuestario: ingreso de las iniciativas, registro de su ingreso en el Sistema Nacional de Inversiones (SNI), admisibilidad, análisis y recomendación técnico económica, creación de asignaciones y su ejecución física-financiera.

El objetivo principal del sistema es entregar información del proceso de gestión de la inversión pública en su conjunto, como cada una de las instituciones públicas involucradas; vincular a las instituciones que participan en el proceso de inversión pública y mejorar, a través de la coordinación institucional, la toma de decisiones, las labores de administración y las tareas de planificación; asimismo, disponer de información que permita mejorar la formulación de las iniciativas de inversión. Además entrega información de diversa naturaleza para actividades de control operacional o de análisis de gestión.

El sistema del Banco Integrado de Proyectos se encuentra conformado por distintos módulos de trabajo. Para este caso particular, corresponde operar en el módulo “BIP de Trabajo”, el cual permite a los usuarios del Sector Público, previamente registrados, ingresar o modificar la información de sus iniciativas de inversión de

acuerdo con las atribuciones de cada institución respecto del ámbito regional, sectorial, institucional, o etapas del proceso. También permite a los analistas de inversión del Ministerio de Desarrollo Social emitir el Resultado del Análisis Técnico Económico (RATE).

---

<sup>2</sup> Véase Manual de Usuario Completo, Banco Integrado de Proyectos (BIP) Ministerio de Desarrollo Social, Agosto 2017, <https://bip.ministeriodesarrollosocial.gob.cl>

### 6.7.1 Procedimiento creación de ficha IDI Estudio Básico de Factibilidad del Plan Maestro de desarrollo del borde lacustre en sector Puerto Las Rosas, comuna de Futrono.

Para iniciar la creación de una nueva iniciativa de inversión, se debe seleccionar del menú de la izquierda la opción “Crear IDI”, con lo cual se

despliega la pantalla correspondiente a la búsqueda de iniciativas de inversión para la creación, como se muestra a continuación:

Lo primero que se debe realizar es buscar una iniciativa que tenga las mismas características de la iniciativa a crear. Para esto, se deben realizar los siguientes pasos:

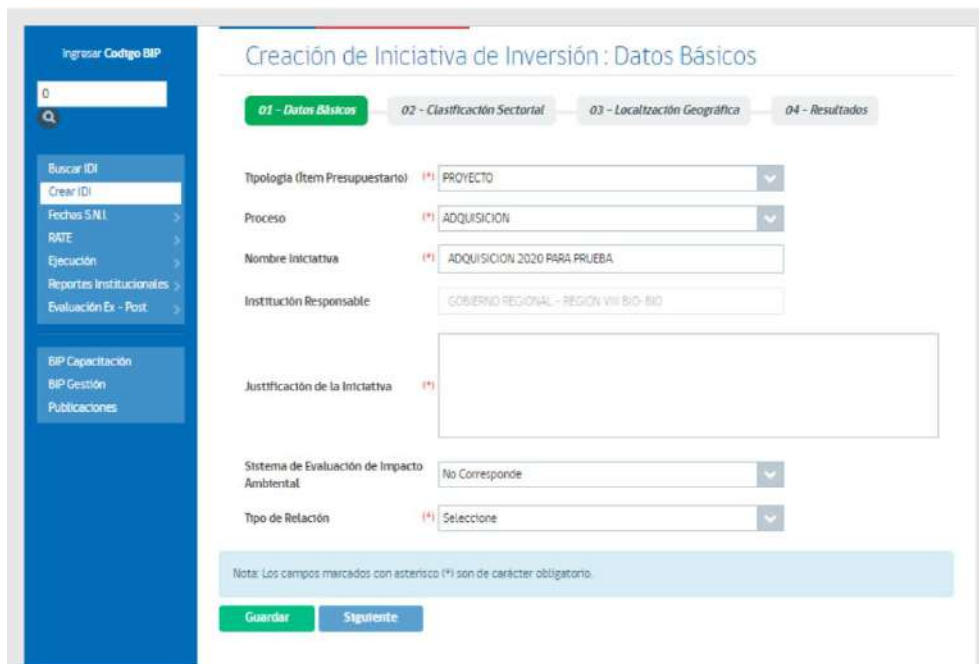
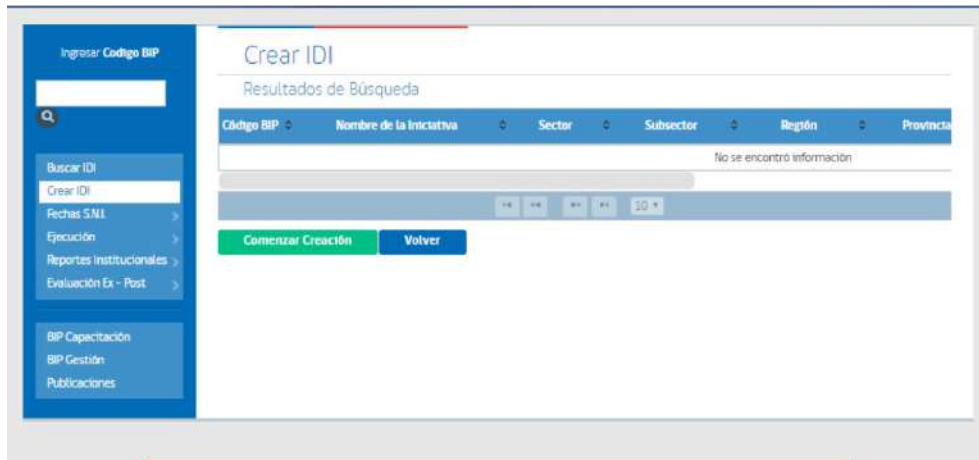
- Seleccione Tipología, la cual tiene las opciones Proyecto, Programa y Estudio Básico. En este caso corresponde **ESTUDIO BÁSICO**.
- Seleccione Proceso, para que esta opción tenga un valor válido, debe estar seleccionada una opción en el campo Tipología. **PALABRA CLAVE: FACTIBILIDAD**.
- Ingrese el nombre de la iniciativa a crear, en la opción Nombre Iniciativa, la cual debe tener como mínimo 20 caracteres. En este caso corresponde **ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD TÉCNICO ECONÓMICA PLAN MAESTRO DE DESARROLLO DEL BORDE LACUSTRE EN SECTOR PUERTO LAS ROSAS, COMUNA DE FUTRONO**.

- La institución responsable aparece por defecto, en función de la institución con la que se encuentra registrado el usuario.
- Además se puede ingresar los siguientes campos, los cuales no son obligatorios para realizar la búsqueda: Sector, Subsector, Alcance, Localización. En este caso corresponde: **SECTOR TURISMO Y COMERCIO, REGIÓN DE LOS RÍOS, PROVINCIA DE RANCO, COMUNA FUTRONO REGION XIV**.
- Una vez ingresados los campos anteriores, seleccionar la opción Buscar.

Si la búsqueda encontró una iniciativa con la misma tipología, proceso y nombre, le indicará que no es posible la creación de una IDI con esas características, por otra parte si encuentra iniciativas de características similares, se mostrarán en la lista de búsqueda, de lo contrario, se indicará que no se encontraron

resultados. En estos dos últimos casos, se dispone del botón Comenzar Creación, para

iniciar la creación de la iniciativa, tal como se aprecia en la siguiente imagen:



En esta parte se deben ingresar o seleccionar las siguientes opciones:

- Tipología, la cual tiene las opciones Proyecto, Programa y Estudio Básico. En este caso corresponde **ESTUDIO BÁSICO**.
- Proceso, para que esta opción tenga un valor válido, debe estar seleccionada una opción en el campo Tipología.
- Nombre Iniciativa, la cual debe tener como mínimo 20 caracteres. En este caso corresponde **ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD**

**TÉCNICO ECONÓMICA PLAN MAESTRO DE DESARROLLO DEL BORDE LACUSTRE EN SECTOR PUERTO LAS ROSAS, COMUNA DE FUTRONO.**

- Institución responsable, la cual aparece por defecto, en función de la institución con la que se encuentra registrado el usuario.
- Justificación de la Iniciativa, la cual debe tener al menos 20 caracteres. En este caso corresponde señalar **EL PLAN MAESTRO DE DESARROLLO DEL BORDE LACUSTRE EN SECTOR PUERTO LAS ROSAS CONSIDERA LA INSTALACIÓN DE INICIATIVAS QUE CONTRIBUYEN EN LA GENERACIÓN DEL TURISMO Y EL DEPORTE NÁUTICO DE LA MANO DEL DESARROLLO DE PROYECTOS DE ENVERGADURA PARA EL SECTOR, APROVECHANDO LA CONDICIÓN DE BAHÍA PROTEGIDA DE PUERTO LAS ROSAS. ELLO IMPLICA A SU VEZ LA NECESIDAD DE GENERAR PROYECTOS MENORES ASOCIADOS A LA LOGÍSTICA CON EL POTENCIAL DE TRIBUTAR A ÁREAS PÚBLICAS ANEXAS DE INTERÉS NÁUTICO RECREATIVO. EN ESTE MARCO, SE CONSIDERA UN MEGA PROYECTO DE INVERSIÓN QUE IMPLICA LA CONSTRUCCIÓN DE CINCO PLATAFORMAS TEMÁTICAS: I) PLATAFORMA PORTUARIA; II) PLATAFORMA NÁUTICO DEPORTIVA; III) PLATAFORMA NÁUTICO RECREATIVA; IV) PLATAFORMA MEDIOAMBIENTAL; V) PLATAFORMA CULTURAL. EL ESTUDIO**

**BÁSICO PROPUESTO CONSTITUYE UNA CONDICIÓN DE BASE PARA EL ANÁLISIS DEL POTENCIAL DE DESENVOLVIMIENTO DE UN MEGA PROYECTO TENDIENTE A DESTACAR EL TERRITORIO PUERTO LAS ROSAS. POR LO TANTO, SE PRECISA ABORDAR ESTUDIOS DE PREINVERSIÓN Y FACTIBILIDAD TENDIENTES A OBTENER DEMANDA, COSTO Y RENTABILIDAD GENERAL DEL PROYECTO, INCLUYENDO EL ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES NATURALES PORTUARIAS, QUE PERMITAN ESTABLECER LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS, AMBIENTALES, DE MERCADO, FINANCIEROS Y ADMINISTRATIVOS, DE MANERA TAL DE CONTAR CON UNA EVALUACIÓN EX-ANTE DEL PROYECTO PLAN MAESTRO DE DESARROLLO DEL BORDE LACUSTRE EN SECTOR PUERTO LAS ROSAS.**

- Impacto SEIA, el cual puede ser No Corresponde, Declaración o Estudio.
- Tipo de relación, que contiene como valores seleccionables a las opciones Complementario, Sin Relación o Sustituto. En este caso corresponde **COMPLEMENTARIO**.
- Una vez ingresados los campos anteriores, seleccionar la opción Guardar.

Además de generar el código BIP, el aplicativo habilita la opción siguiente, la cual al ser presionada despliega la pantalla "Clasificación Sectorial", en la cual se debe elegir el Sector.

Ingresar Código BIP

0

Buscar IDI

Crear IDI

Fecha S.N.I.

Ejecución

Reportes Institucionales

Evaluación Ex - Post

BIP Capacitación

BIP Gestión

Publicaciones

Iniciativa de Inversión

Programación

Solicitudes

Etapas y Resultados

Ejecución

Reportes Individuales

Crear IDI

Código BIP: 40000005 - PROGRAMA DE ALIMENTACION A ESCUELAS DE EDUCACION BASICA Y

Creación de Iniciativa de Inversión : Clasificación Sectorial

01 - Datos Básicos

02 - Clasificación Sectorial

03 - Localización Geográfica

04 - Resultados

Sector (\*) Seleccione...

Subsector (\*) Seleccione...

Descriptor 1 Seleccione...

Descriptor 2 Seleccione...

Descriptor 3 Seleccione...

Nota: Los campos marcados con asterisco (\*) son de carácter obligatorio.

Volver

Guardar

Siguiente

En este caso corresponde **SECTOR TURISMO Y COMERCIO, SUBSECTOR EDUCACIÓN, CULTURA Y PATRIMONIO. DESCRIPTOR 1 ESTUDIO, DESCRIPTOR 2 TURISMO, DESCRIPTOR 3 INFRAESTRUCTURAL DESARROLLO TERRITORIAL.**

Al presionar el botón “Guardar”, se valida que se hayan completado los datos que son obligatorios (se encuentran con un asterisco en

color rojo). Una vez validado lo anterior se procede a habilitar la opción siguiente, a través de la cual podemos acceder a la siguiente pantalla asociada a la creación de la iniciativa denominada “Localización Geográfica”.

En este caso corresponde: **REGIÓN DE LOS RÍOS, PROVINCIA DE RANCO, COMUNA FUTRONO REGION XIV, BAHÍA PUERTO LAS ROSAS, LAGO RANCO.**

Ingresa Código BIP

Iniciativa de Inversión Programación Solicitudes Etapas y Resultados Ejecución Reportes Individuales

Crear IDI

Código BIP: 40009732 - CONSTRUCCION CICLOVIAS CENTRO PADRE HURTADO

Creación de Iniciativa de Inversión : Localización Geográfica

01 - Datos Básicos 02 - Clasificación Sectorial 03 - Localización Geográfica 04 - Resultados

Localización (\*) Seleccione...

Ubicación Específica

Georreferenciar (\*) Georreferenciar

Nota: Los campos marcados con asterisco(\*) son de carácter obligatorio

Volver Guardar Siguiente

Posteriormente, en el caso de Estudios Básicos, la información disponible para ser ingresada es:

Resultados Esperados: Cuadro de texto libre en el cual debe ingresar a lo más 100 caracteres. En este caso corresponde **CONTAR CON ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD TÉCNICO ECONÓMICA QUE PERMITA UNA PROYECCIÓN DETALLADA DEL POTENCIAL DE VALOR DEL PROYECTO.**

Entidades Usuarias: Se debe seleccionar en la parte izquierda la entidad a agregar y luego presionar la flecha hacia la derecha. Con esto se agrega la institución seleccionada al listado de la derecha que corresponde a las Entidades Usuarias seleccionadas. En este caso corresponde **GOBIERNO REGIONAL REGIÓN DE LOS RÍOS, MOP, DOP, ARMADA DE CHILE, OPERADORES DE TURISMO DE LA REGIÓN DE**

**LOS RÍOS, ORGANIZACIONES DEPORTIVAS NÁUTICAS DE FUTRONO, CONCESIONARIAS, ORGANIZACIONES DE COMERCIO DE FUTRONO Y LA REGIÓN DE LOS RÍOS.**

Contraparte Técnica: La forma de seleccionar la contraparte técnica tiene la misma dinámica que la mencionada para las entidades usuarias. En este caso corresponde **GOBIERNO REGIONAL REGIÓN DE LOS RÍOS.**

En cualquiera de los casos mostrados anteriormente, para que se habilite el botón Finalizar, primero se deben ingresar los campos obligatorios de cada una de las pestañas asociadas a la página y presionar el botón Guardar. Para concluir la creación de la iniciativa, el usuario debe presionar el botón Finalizar.

## CAPÍTULO 7

# PLAN DE GESTIÓN COMUNITARIA E INTEGRACIÓN SOCIAL DEL PROYECTO

*El presente capítulo tiene por finalidad presentar la propuesta del Modelo de Gestión Comunitaria e Integración Social para el Plan Maestro de Desarrollo del borde Lacustre del Sector Puerto Las Rosas en la comuna de Futrono.*

*El Plan Maestro corresponde a un instrumento de planificación orientado a generar un proceso de transformación del borde lacustre correspondiente al sector de Puerto Las Rosas, de la comuna de Futrono, en el Lago Ranco, Región de Los Ríos. Dicho Plan contiene intervenciones programadas y coordinadas en torno al desarrollo náutico local, así como los espacios públicos asociados. Pretende potenciar los territorios urbanos y conformar áreas socialmente integradas con mejores estándares para la calidad de vida de sus habitantes. Lo anterior, se llevará a cabo mediante una cartera de proyectos, que surge articulada a una visión y misión estratégicas, que hará posible realizar en un corto, mediano y largo plazo, las finalidades y los efectos esperados en función de objetivos específicos propuestos.*

*El Plan Maestro, busca poner en valor la vocación turística y náutica del sector, ordenando usos, proponiendo el desarrollo de espacios públicos, infraestructura, equipamiento y mejoras en accesos y estructuración vial, con el fin último de revitalizar el sector de Puerto Las Rosas, como un polo de carácter deportivo y comunitario, donde los habitantes de la comuna de Futrono tengan la posibilidad de acceder al lago para recrearse y realizar la práctica de deportes náuticos.*

*En el marco de ese Plan Maestro, es que se elabora un Plan de Gestión Comunitario e Integración Social, que tiene por finalidad incorporar la participación ciudadana y articulación de actores en una propuesta de gestión que apoya el desarrollo del Plan Maestro, garantizando de esta forma, la integración de grupos de interés pertinentes a los objetivos del proyecto. Este modelo de gestión se elabora en referencia a componentes tradicionales de la planificación y se complementa con elementos que surgen a partir de la fase de participación de actores durante la elaboración del Plan Maestro, quienes validaron y complementaron los objetivos estratégicos y priorizaron los proyectos que debe contemplar. A su vez, colaboraron en caracterizar la gobernanza público-privada requerida para esta tarea, por medio de la identificación de aquellos actores que serían parte del modelo de administración del plan y de aquellos que debiesen participar en su funcionamiento en diferentes fases y con diferentes roles. A partir de ello, se concluye la importancia de contar con una articulación público-privada para el desarrollo del plan, en que converjan aquellos actores representantes del sector público, la sociedad civil y las empresas.*

*En definitiva, el plan de gestión comunitario e integración social, pretende hacer explícita la gestión social e institucional estratégica del plan maestro y la participación de los diversos actores de acuerdo a sus roles e intereses en función de los objetivos del plan maestro.*

*El capítulo se compone de tres apartados. En el primero se presenta el proceso y los antecedentes que enmarcan el plan de gestión comunitaria, en el segundo se presentan los componentes de esta planificación estratégica y finalmente se identifica el modelo de gestión y administración específica.*



## 7.1 Proceso de elaboración del Plan de gestión comunitaria e integración social

### 7.1.1 Metodología Propuesta para la Elaboración del Plan

Como ya se ha mencionado, el Plan de Gestión Social Comunitario e Integración social (PGSIS), para el desarrollo del Plan Maestro de Puerto Las Rosas, tiene por finalidad definir la estrategia operativa que se utilizará para que la comunidad local e instituciones involucradas en dicho plan tengan una plataforma de articulación, que persigue el objetivo de posicionar a la Cuenca del Lago Ranco en general, y a la comuna de Futrono en particular, como un enclave privilegiado para el desarrollo de actividades náuticas y turísticas.

Por lo tanto, es un instrumento que permite generar una estructura de planificación y de gobernanza público-privada, en torno al Plan Maestro, donde actores relevantes ya sean públicos o privados participarán en la toma de decisiones referentes al desarrollo del plan, tanto en su administración como para su funcionamiento. Particularmente, el Plan de Gestión Comunitario e Integración Social, permitirá proponer el rol y funciones para el involucramiento de los actores, en torno a los proyectos e inversión definidos para Puerto Las Rosas

En base a lo anterior es que el presente Plan de Gestión Social Comunitario e Integración

Comunitaria, se elabora recogiendo los insumos de las etapas anteriores de la elaboración del Plan Maestro, que corresponden a:

- **Línea de Base para el Plan Maestro**, donde se recogen y analizan aspectos normativos e indicativos del territorio; Análisis de Benchmarking, con casos similares y exitosos; Línea de Base sobre el contexto geográfico y urbano en el cual se emplaza Puerto Las Rosas y propuesta conceptual para el análisis de actores y su gobernanza (Informe de Avance N°1).
- **Participación Actores Clave Plan Maestro**, Levantamiento topográfico, batimétrico, análisis de aspectos físicos, medio ambiental, análisis de potencialidades y restricciones del Sector Puerto Las Rosas (Informe de Avance N° 2).

Por lo tanto, en el presente plan se articulan componentes desarrollados en las etapas previas además de tres nuevos componentes que se ilustran en Diagrama 1 y que permiten explicitar una propuesta operativa de gestión, estos son la revisión de contexto, la planificación estratégica y la gobernanza.



DIAGRAMA 1 COMPONENTES PLAN DE GESTIÓN SOCIAL COMUNITARIO E INTEGRACIÓN SOCIAL DE PUERTO LAS ROSAS  
 Fuente: Elaboración propia en base a Informes de Avance 1 y 2 del Plan Maestro Puerto Las Rosas, y al Manual de Planificación Estratégica de ILPES, CEPAL.

## 7.1.2 Descripción Metodológica

Durante el proceso de recolección de información y estudio de antecedentes, se ha desarrollado un enfoque mixto, a través de la aplicación de técnicas de corte cualitativo y cuantitativo, que se complementan entre sí, pero que posee una orientación descriptiva-orientativa, construyéndose a partir de principios derivados de la investigación de casos y de planificación participativa (Hernández y Fernández, 2004).

Las técnicas cualitativas consistieron en un taller de actores clave, basada en un focus group, que permitió generar un espacio de diálogo y consenso entre los actores del territorio (Taylor y Bogdan, 1984). Además, se utilizaron la revisión de fuentes secundarias para la

normativa aplicable al proyecto y por otro lado revisión de experiencias para orientar el modelo de gestión. También se elaboró un cuestionario auto-aplicado, el cual permitió levantar información relacionada a percepciones de actores clave.

El análisis de la información se basó en un análisis de contenidos para el caso de las técnicas cualitativas, y de análisis estadístico para las cuantitativas, utilizando software estadísticos y de contenidos para cada caso. El siguiente esquema describe el proceso de construcción de la información obtenida.



DIAGRAMA 2 ESQUEMA PROCESO RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

Fuente: Elaboración propia

### 7.1.3 Síntesis de Resultados

A continuación, se presenta un resumen de los resultados del diagnóstico realizado con actores y validado por la contraparte para efectos de

considerar los insumos para la propuesta de plan y modelo de gestión.

#### DIAGNÓSTICO SITUACIONAL PUERTO LAS ROSAS

El Diagnóstico Situacional elaborado, permite conocer aquellas condiciones del territorio que posibilitan o dificultan la concreción del Plan Maestro Puerto Las Rosas, que se realizó en función de un análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas.

##### Fortalezas

- Condiciones Naturales del Territorio: Puerto Las Rosas se caracteriza por contar con un entorno natural, marcado por la belleza de sus paisajes, particularmente, una bahía que tiene condiciones naturales para desarrollar un turismo de playa.
- Condiciones Físicas del Territorio: El sector, cuenta con características de accesibilidad y con una disposición de los espacios públicos, lo cual contribuye en el desarrollo del turismo.

- Potencial Náutico: las características y calidad que poseen las aguas del lago generan condiciones para el desarrollo de actividades náuticas tales como los deportes y la pesca.
- Potencial turístico: El potencial lacustre del territorio permite fomentar el turismo en el sector.
- Fiscalización: Debido a que la Autoridad marítima se encuentra presente en el territorio, permite que exista mayor fiscalización.

##### Oportunidades

- Ubicación Geográfica: El sector de Puerto Las Rosas, se encuentra cercano a la ciudad de Futrono, lo que genera una mayor accesibilidad para los turistas.

- **Actividades Deportivas:** Debido a las características y condiciones naturales del sector, se visualiza como oportunidad generar instancias formativas en el área de deporte.
- **Circuitos Turísticos:** las condiciones físicas y naturales del sector, permiten vincularlo a los circuitos turísticos que se desarrollan a nivel regional.

#### Debilidades

- **Recursos Económicos:** En el sector falta financiamiento e inversión, producto de una falta de coordinación entre los sectores públicos y privados.
- **Condiciones Físicas del Territorio:** En el sector, existe un deficiente estado de los caminos, dificultando la accesibilidad hacia el sector. Además, el Borde Costero carece de condiciones para el desarrollo de actividades náuticas deportivas y turísticas.

#### Amenazas

- **Privatizaciones:** Se visualiza como amenaza la privatización del lago, la generación de Concesiones Marítimas, cierre de plazas, y la llegada de privados externos al sector que instalan casas de veraneo.
- **Contaminación:** La planta de tratamiento de aguas servidas que se encuentra cercana al sector, genera un daño al ecosistema.

#### Problemáticas asociadas para concretar el Plan Maestro de Puerto Las Rosas

El instrumento cuantitativo aplicado a los actores relevantes del territorio en el Informe de Avance N° 2 para el Plan Maestro, permitió identificar las principales problemáticas que impiden concretar dicha iniciativa. En las respuestas, al igual que en lo mencionado en las amenazas y debilidades del análisis FODA, se indica que el deficiente financiamiento e inversión impiden que se desarrolle la iniciativa, ya que la mayoría de las respuestas abogan por la falta de apoyo de los privados en el sector, y la falta de recursos para concretar proyectos asociados al Plan Maestro.



DIAGRAMA 3 DIAGRAMA DIAGNÓSTICO SITUACIONAL SECTOR PUERTO LAS ROSAS

Fuente: Elaboración propia en base a Informe de Avance N°1 del Plan Maestro Puerto Las Rosas

En relación al Diagnóstico Situacional del sector Puerto Las Rosas, que determina las condiciones de desarrollo que tendrá el sector, el Plan de Gestión Social Comunitario e Integración Social, permite elaborar una propuesta de gestión estratégica, que pone en valor aquellas fortalezas y oportunidades consideradas como relevantes por la comunidad, donde principalmente se aboga por un desarrollo sustentable del medio ambiente y de los recursos naturales presentes en el sector, y potenciar actividades náuticas de carácter deportivo y turístico, que permitirán en un mediano plazo un fortalecimiento de las características económicas y sociales del territorio. Por su parte, el plan de gestión busca

contrarrestar o disminuir aquellas condiciones presentes en el sector que limitan el desarrollo del sector Puerto Las Rosas en general y la ejecución del Plan Maestro en particular, debido a que el plan de gestión propone como ejes transversales generar iniciativas que permitan una óptima articulación entre los actores que co-habitan en el territorio, ya sea públicos, privados o de la sociedad civil, generando una estructura orgánica con objetivos y funciones delimitadas para la concreción del Plan Maestro. Sumado a lo anterior, el plan de gestión elabora iniciativas que permiten potenciar los diferentes espacios públicos presentes en el sector, y que sean accesibles para toda la comunidad.

#### ANÁLISIS DE ACTORES RELEVANTES

El proceso de participación ciudadana permite proponer una estructura de Gobernanza para el Modelo de Gestión Social Comunitaria, que defina una articulación de aquellos actores relevantes del territorio que tendrán una participación directa en el desarrollo del Plan Maestro de Puerto Las Rosas. Además, que defina su posicionamiento e involucramiento en el proyecto, delimitando a quienes participen tanto en administración como en el desarrollo de éste.

En términos conceptuales y desde una perspectiva territorial la Gobernanza se entiende como la forma de gobernar un territorio, mediante la articulación de actores provenientes desde el Estado, el mercado o la sociedad civil, que genera un marco institucional que estimula el crecimiento económico, a través de la inclusión social (RIMISP, 2012). Genera una estructura de trabajo que integra la participación y la gestión de todos los entes involucrados en un territorio, poniendo como base a los actores clave que allí operan, y que inciden en un proyecto, plan o política determinada, que a su vez genera un gobierno

local. Cada uno de ellos asume un rol o papel particular, desarrollando una participación colaborativa que identifica y pone en valor el capital del territorio (Dalla-Torre, 2017).

En ese contexto, en la etapa correspondiente a la elaboración del Informe de avance N°2 del Plan Maestro, se identificaron a los actores relevantes del territorio que influirán de forma directa en el desarrollo del Plan. Tanto en el instrumento cualitativo como cuantitativo, se identifican aquellos que a juicio de los actores convocados podrían participar en la administración del Plan Maestro, atribuyéndoles responsabilidades para liderar el desarrollo de la iniciativa.

Los Diagramas 4 y 5 muestran las entidades enunciadas por los actores que participaron en la etapa de diagnóstico, donde se definen aquellos que se enuncian con mayor frecuencia tanto en el cuestionario como en el focus-group, y que posteriormente sentarán los precedentes para la elaboración de la propuesta de Administración y Gestión del Plan Maestro.

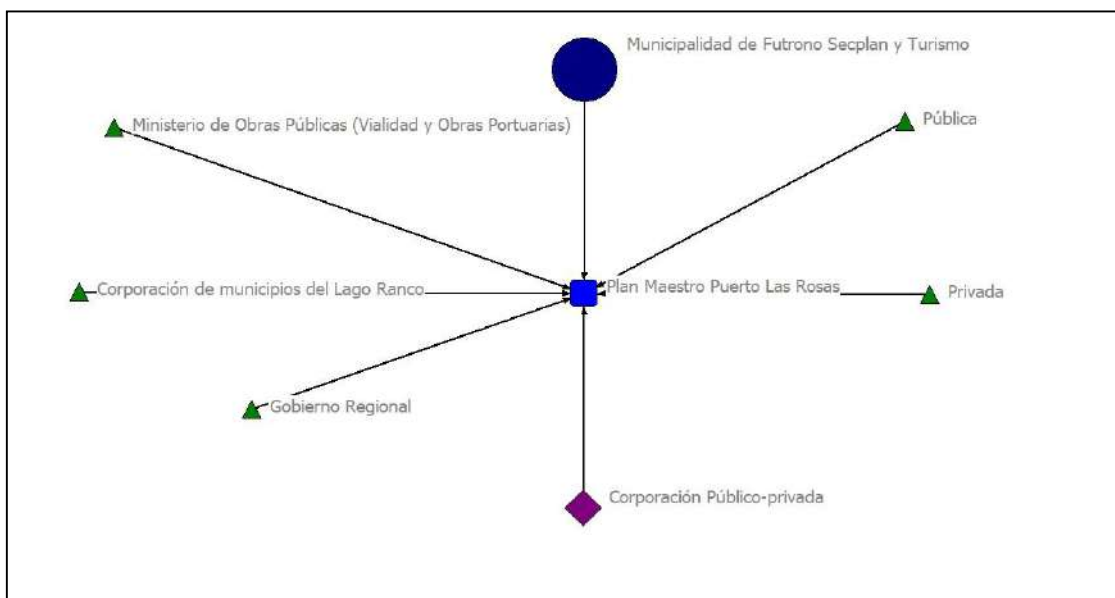


DIAGRAMA 4 INSTITUCIONES MENCIONADAS EN EL PROCESO DE PARTICIPACIÓN DE ACTORES RELEVANTES PARA LA ADMINISTRACIÓN DEL PLAN MAESTRO

Fuente: Informe Avance N°2: Plan Maestro de Puerto Las Rosas

Respecto a las entidades que debiesen ser responsables para la administración del Plan Maestro de Puerto Las Rosas, se proponen un total de siete instituciones, destacando principalmente aquellas de carácter público. No obstante, se propone con mayor énfasis al

Municipio de Futrono, a través de sus unidades de SECPLAN y Turismo como la institución que debiese administrar el Plan Maestro. Sumado a ello, se propone la figura de una Corporación Público-privada como entidad responsable.

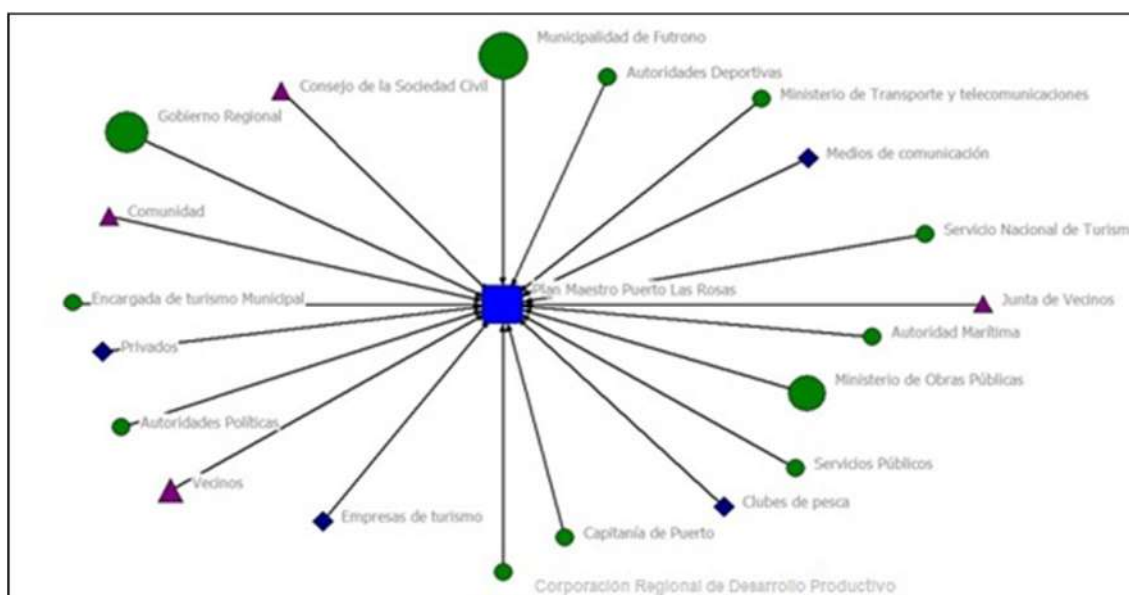


DIAGRAMA 5 ACTORES PROPUESTOS PARA LA PARTICIPACIÓN EN EL DESARROLLO DEL PLAN MAESTRO

Fuente: Informe Avance N°2: Plan Maestro de Puerto Las Rosas

En lo que respecta a los actores que deben participar en el posicionamiento del Plan Maestro, se propone un total de 20 instituciones que deben involucrarse, destacando aquellas de carácter público, principalmente el Municipio de Futrono, el Ministerio de Obras Públicas y el Gobierno Regional. A su vez, se propone la participación de vecinos del sector, por medio de las instituciones de carácter territorial, como las Juntas de Vecinos. El Plan de Gestión Social Comunitario e Integración Social se orientará a

definir una estructura de gobernanza, es decir un modo de organización institucional de la red de interesados, que se construye a partir de la identificación de aquellos actores propuestos tanto para la administración como para el funcionamiento del Plan Maestro de Puerto Las Rosas. Esto que permite diseñar una estructura organizativa con funciones y características particulares, que permiten la integración tanto de entidades públicas, como privadas y de la sociedad civil en el proyecto.

### PROYECTOS ESTRATÉGICOS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN MAESTRO DE PUERTO LAS ROSAS

En las fases de diseño y definición de objetivos del Plan Maestro de Puerto Las Rosas se han propuesto una serie de proyectos que permitirán en el futuro la concreción de dicho Plan, los cuales surgieron como necesidad en el “Estudio de Caracterización y Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos”, dichos proyectos a su vez dan respuesta a la necesidad de poner en valor el patrimonio náutico de la región, por medio del fomento de actividades deportivas y del turismo en el sector de Puerto Las Rosas. En ese contexto es que en

el proceso de participación de actores (Informe de Avance 2), se otorga una priorización a dichos proyectos, lo cual permitirán en el Plan de Gestión otorgarle una temporalidad de mediano y corto plazo a cada una de las iniciativas a partir de la definición de fases y etapas. El siguiente gráfico enlista dichos proyectos y otorga la prioridad otorgada tanto en el cuestionario como en el taller de focus group como actores relevantes, se muestran los promedios de las prioridades otorgadas por los actores clave en ambos instrumentos.



GRÁFICO 1 PROMEDIO PROYECTOS PRIORIZADOS POR ACTORES RELEVANTES<sup>3</sup>

Fuente: Informe Avance N°2: Plan Maestro de Puerto Las Rosas

<sup>3</sup> El orden que se atribuye a los proyectos se configura desde los más prioritarios hacia los menos prioritarios. Donde 1 es muy prioritario y 8 lo menos prioritario.

La prioridad otorgada por los actores refleja la temporalidad y énfasis que se le otorgará a cada iniciativa en el Plan de Gestión Social Comunitario. Como se aprecia, los tres proyectos que cuentan con mayor prioridad corresponden a una Rampa Pública, una Costanera pública y mirador, así como el Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad.

#### 7.1.4 Análisis de Contexto

En el presente apartado se realiza un análisis contextual sobre las condiciones que existen en el sector Puerto Las Rosas, en Futrono y en la Región de Los Ríos respecto a tres ámbitos: la normativa que afecta directamente al Plan Maestro; el catastro de organizaciones públicas, comunitarias y privadas presentes en el sector, y un análisis de experiencias sobre planes de gestión comunitarios que se han aplicado a nivel nacional e internacional.

El análisis del Marco Normativo e Indicativo que afecta al Proyecto tiene una doble funcionalidad. Por un lado, es un marco de referencia, que permite conocer el contexto en el cual se está elaborando un proceso de planificación territorial y que se enmarca dentro de instrumentos que buscan potenciar el desarrollo náutico de la región, así como la promoción del deporte y el turismo. Por otro

Como se verá más adelante, la planificación, temporalidad o plazos que se definirán para cada proyecto se construye a partir de la priorización realizada por los actores claves del territorio, y que a su vez se configura en una matriz de marco lógico y un cuadro de mando integral, que se constituyen como herramientas que permitan la gestión y el cumplimiento de metas.

lado, servirá como un insumo a ser consultado durante las fases de funcionamiento del Plan Maestro, cuando se comiencen a ejecutar los proyectos ya que se deberá conocer la normativa asociada al territorio y a la población local.

El análisis de la estructura organizacional presente en el territorio, permitirá conocer las instituciones que actualmente interactúan en Puerto Las Rosas y que podrían participar en las etapas de funcionamiento del Plan Maestro.

El análisis de experiencias en planes de gestión permite conocer que existen iniciativas que generan una planificación que considera en sus ejes transversales la participación comunitaria y que configuran estructuras de gobernanza donde los actores de un determinado territorio asumen un rol activo en la toma de decisiones y en el diseño de iniciativas.

#### ANÁLISIS MARCO NORMATIVO E INDICATIVO QUE AFECTA AL PROYECTO

La revisión de normativas que tienen impacto respecto al desarrollo del proyecto y de valor para el Plan de Gestión Comunitario e Integración Social son las siguientes:

- Estrategia Regional de Desarrollo
- Plan de Ordenamiento Territorial de la Cuenca del Lago Ranco
- Agenda Local 2021
- Zona de Interés Turístico Lago Ranco-Futrono

- Plan de Desarrollo Comunal, Comuna de Futrono 2012-2016



### Estrategia Regional de Desarrollo Náutico:

Esta estrategia se elabora a partir del Estudio de Caracterización del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos. Es un instrumento de posicionamiento del sector náutico local que contiene una puesta en valor de los atributos regionales para la actividad náutica; y tácticas para el encadenamiento productivo local entre los nodos de desarrollo náuticos prioritarios y atractivos o actividades que existan a su alrededor. Este plan se estructura a partir de lineamientos, programas y proyectos que busquen generar conciencia de las potencialidades y posibilidades del sector náutico regional, de tal manera de potenciar la actividad náutica, favoreciendo su desarrollo de manera ambientalmente sostenible, socialmente inclusiva y económicamente equitativa.

El plan se estructura en función de seis escenarios visualizados para la región, los cuales poseen una aplicabilidad al Plan Maestro de Puerto Las Rosas, debido a que permiten proponer programas para la Bahía del sector (Estudio de Caracterización y Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos, 2013).

Dichos escenarios que corresponden a:

- Proyectar el turismo náutico mediante una asociación estratégica público-privada, fomenta la presencia de operadores de turismo náutico con oferta diversificada;
- Consolidar centros urbanos como soporte de actividad turístico-náutico, potencia el recurso náutico;
- Valorizar la historia náutica de la región como atractivo turístico, fomentando su tradición náutica;
- Valorizar los distintos ecosistemas de la región vinculados a lo náutico, potencia la

región como un destino turístico significativo;

- Concretar las vialidades públicas que conectan los bordes de agua navegables, las valoriza como recurso y uso público;
- Generar cadenas de valor en torno a los atractivos náuticos, potenciando la creatividad e innovación del empresariado.

Bajo estas potencialidades es que se pone de manifiesto la necesidad de crear asociaciones público-privadas para generar cadenas de valor, así como pensar en un espacio para su funcionamiento que permita valorizar la historia náutica y ecosistemas locales, particularmente lo asociado al Lago Ranco.

### Plan de Ordenamiento Territorial de la Cuenca del Lago Ranco

Corresponde a un instrumento de carácter indicativo, que constituye un proceso de ordenamiento del territorio, elaborado durante el año 2007, siendo una carta de navegación de la gestión pública y privada, el cual define acciones político-administrativas y de planificación para la toma de decisiones desde un enfoque de ordenamiento espacial, la cual se materializa en una agenda de desarrollo territorial, un modelo de gestión ambiental, sociocultural y económica, con proyección espacial y una cartera de proyectos.

En dicho instrumento se definen una serie de proyectos y estudios que contribuyen a fomentar el desarrollo de la Cuenca del Lago Ranco, dentro de ellos se encuentran iniciativas que se relacionan con el Plan Maestro de Puerto Las Rosas, ya que se centran en potenciar el deporte náutico y el turismo de la cuenca.

- Borde Lago: tiene como objetivo estudiar el diseño de una Ruta Turística que incorpore atractivos naturales e histórico-culturales, los equipamientos e instalaciones

localizadas en torno a la ribera del Lago Ranco.

- Circuito de Pesca Deportiva: tiene como propósito estudiar el diseño de un circuito turístico que permita incorporar los atractivos, equipamientos y servicios asociados a los cuerpos de agua que constituyen el soporte de la pesca deportiva en la Cuenca del Lago Ranco, y contempla a las comunas de Futrono y Lago Ranco.

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

Es una institución de la sociedad civil, que trabaja desde el año 2003 en la ex Provincia de Valdivia 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.

Dentro de sus acciones cuenta con iniciativas atingentes al Plan Maestro Puerto Las Rosas, ya que se incluye la necesidad de recuperar un borde público, el potenciamiento de actividades turísticas y educación deportiva y ambiental. Además, se plantea la necesidad de un recinto techado de carácter comunal.

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

Instrumento de acción para el Gobierno Regional y para aquellos actores que participan en la toma de decisiones, su objetivo principal es focalizar los esfuerzos y generar instancias estratégicas que fomenten 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.

Dentro de sus lineamientos estratégicos, se encuentran una serie de enfoques y objetivos

estratégicos para el desarrollo regional. Es así como del punto de vista náutico a escala regional se plantea una línea de desarrollo específica: “Desarrollo territorial integrado y sustentable”, donde se promueve que tanto los sectores rurales como urbanos se potenciarán equilibradamente en el territorio, contando con mayor dotación de infraestructura, servicios y programas que los hará más funcionales. Desde el punto de vista náutico se plantean los siguientes objetivos.

- *Objetivo 1:* Integrar a las zonas rurales con aptitudes turísticas y productivas ubicadas particularmente en el borde Costero y en sectores andinos.
- *Objetivo 2:* Dotar de recursos financieros, infraestructura y programas que aseguren la conectividad regional para el transporte de bienes y personas.
- *Objetivo 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.

Además, se definen las siguientes líneas de acción:

- Plan Integral para la conectividad y puesta en valor del sistema lacustre regional.
- Integración del territorio costero regional.
- Implementar un plan integral de recuperación de circuitos fluviales.
- Acción pública integrada, para dotar de infraestructura a territorios de mayor vulnerabilidad.
- Fortalecer el Plan de Conectividad Austral para el transporte público lacustre – marítimo – fluvial en la Región.
- Completar la interconexión pavimentada entre los 15 principales centros poblados de la Región.

- Implementar un sistema de Ordenamiento y gestión del territorio.

### Zona de Interés Turístico Lago Ranco-Futrono

Constituye un área delimitada y aprobada como una zona donde se desarrollará un plan de acción para la gestión del turismo en un determinado espacio. Para efecto de lo que incumbe a Futrono se rescatan las cualidades náuticas de la comuna que considera la consolidación de un proyecto en el Área Preferencial de Puerto Las Rosas.

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

### Plan de Desarrollo Comunal, Comuna de Futrono 2012-2016

Instrumento de planificación local que se encuentra 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. Su objetivo general plantea,

“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 Mocho Choshuenco, el Paso Internacional Neruda, pero sobre todo queremos que Futrono sea una comuna desarrollada en forma integral, con oportunidades para todos”

Si bien este instrumento no declara dentro de sus iniciativas temas relacionados al carácter náutico, sino que se refiere de manera genérica a aspectos relacionados que pueden potenciarlo, como áreas de conservación, el turismo y sus lineamientos de desarrollo e infraestructura vial.

## REVISIÓN DE EXPERIENCIAS EN LA ELABORACIÓN DE PLANES DE GESTIÓN COMUNITARIOS

A continuación, se describen una serie de experiencias de planes de gestión comunitarios, donde se ha involucrado la participación de comunidades en la definición y organización de proyectos y que proponen la conformación de entidades responsables de la ejecución de los planes. Refieren a propuestas metodológicas

que se centran en un proceso de investigación participativa, y que determina la estructura organizacional de diferentes iniciativas. Las experiencias revisadas y analizadas, se centran en las áreas de comunidades indígenas, educación, y gestión del agua.

EXPERIENCIA	DESCRIPCIÓN
<p><b>Metodología para la Elaboración de Planes de Gestión Comunitarios y Territoriales</b></p> <p><b>CONADI, FAO, Gobierno Regional de la Araucanía</b></p>	<p>Refiere a la metodología empleada para la elaboración de Planes de Gestión Comunitarios y Territoriales que se replica en comunidades indígenas con predios adquiridos. Tiene el carácter de ser un instrumento de vinculación de las demandas e intereses de desarrollo de las organizaciones, integrando el diagnóstico de la situación comunitaria, que ordena y estructura los requerimientos, necesidades e intereses de las organizaciones para el desarrollo de sus predios adquiridos.</p> <p>La construcción del plan, se estructura en función de enfoques transversales para el trabajo con comunidades, siendo el marco en el que se implementan las actividades programadas, tales como: Territorialidad, pertinencia cultural, género y</p>

	<p>participación ciudadana. El proceso metodológico cuenta con fases de Planificación Institucional Diagnóstico, Planificación, Programación de inversiones.</p> <p>Estos planes, brindan apoyo técnico a comunidades mapuche en proceso de asentamientos en predios adquiridos, que se estructurarán en función de ejes que permiten impulsar el desarrollo territorial, que corresponden a Ordenamiento Comunitario, Habitabilidad, Gestión Económica y Productiva, Revitalización Cultural Reforzamiento de la Organización Comunitaria y territorial.</p> <p>Los Planes de Gestión e Integración Comunitaria contemplan la participación de diferentes actores para la ejecución de cada uno de los proyectos que se planifican. Lo cual queda reflejado en una planificación institucional para cada una de las etapas del plan.</p>
<p><b>Modelo de Gestión Comunitaria para el mejoramiento de la infraestructura escolar en entornos naturales</b></p> <p><b>Ministerio de Educación, El Salvador</b></p>	<p>Se elabora un Modelo de Gestión Comunitaria, en el marco de un diagnóstico situacional que busca determinar las condiciones físicas en que se encuentran los centros escolares del cantón de Lourdes del Municipio de Colón en El Salvador.</p> <p>Se propone un modelo integral que tiene por finalidad el control local sobre el desarrollo y la vinculación entre las políticas económicas, sociales y ambientales, que sean apropiados para alcanzar las metas en armonía con el quehacer social de la comunidad. Por tanto, permite la intervención de las autoridades escolares al momento de la búsqueda de financiamiento para la mejora de la calidad educativa. A su vez, permite la participación de las instituciones gubernamentales y no gubernamentales para las mejoras pertinentes en las instituciones.</p> <p>Se constituye como un modelo de planificación que da a conocer cómo la población colaborará con las actividades para la mejora de las instalaciones escolares. El plan contempla un plan operativo por cada establecimiento educacional, la gestión ante organismos cooperantes para la ayuda en cuanto a la mejora de la infraestructura; un monitoreo mensual sobre el avance y puntos de mejora, y la entrega de fuentes de verificación.</p> <p>Se genera un plan educativo por cada establecimiento educacional, que tiene como principal actor en la toma de decisiones y la gestión de los proyectos a la comunidad, y al sector privado. Por lo tanto, se propone una institucionalidad que involucra tanto a privados como a la sociedad civil en el diseño y ejecución de proyectos para la infraestructura educativa.</p>
<p><b>Propuesta modelo de gestión comunitaria del agua en México</b></p> <p><b>Congreso Internacional de Contaduría, Administración e informática, México.</b></p>	<p>Propuesta que se centra en abordar la gestión integral del agua en México, debido a que no existen normativas ni la forma en que se debe administrar la gestión del recurso hídrico. Tiene como finalidad fomentar la inclusión social y el desarrollo local para que todos los actores de la gestión del agua se encuentren representados, y a la vez cuente con una prestación sostenible de servicios de agua y saneamiento.</p> <p>Se propone un modelo general que cubre la coordinación de tres niveles de gobierno, el federal, estatal y municipal. En ese sentido se sugiere una estructura administrativa de carácter municipal denominado <b>Organización de las juntas de agua</b>. Donde se establece la necesidad de contar con un sustento legal, siendo organizaciones comunitarias que deben contar con derechos y obligaciones que tienen las organizaciones públicas municipales. Se propone una organización de las juntas de agua, que deben tener en cuenta una Planificación estratégica, una gestión administrativa, gestión comercial para el suministro de servicios a la comunidad, gestión contable y financiera, información adecuada dentro de la organización, operación y mantenimiento para la preservación del sistema.</p>

TABLA 15 REVISIÓN DE EXPERIENCIAS DE PLANES DE GESTIÓN COMUNITARIOS  
 Fuente: Elaboración propia en base a Silva 2014; FAO, 2012; Huezco, 2016

Del análisis de experiencias, se concluye que los modelos de gestión social se estructuran en base a diagnósticos sociales previos y en instrumentos de planificación estratégica. Como base para la definición de diversos niveles de objetivos, son útiles herramientas como el

marco lógico. Además, se proponen modelos de gobernanza articulados en torno a un ente gestor que involucra la integración de diversos actores, ya sean públicos, privados o de la sociedad civil; y que operan como un ente de contraparte hacia los proyectos.

## DIAGNÓSTICO ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL SECTOR PUERTO LAS ROSAS

Se realiza un catastro de las organizaciones que se encuentran presentes en el sector de Puerto Las Rosas y que posteriormente podrán ser consideradas para su involucramiento en el funcionamiento del Plan Maestro, por tanto, se complementa con la propuesta de Estructura de Gobernanza, ya que considera la definición de actores clave en el Plan de Gestión.

Las instituciones presentes en el sector se dividen en:

- Actores Públicos
- Actores Privados
- Sociedad Civil

### Actores Públicos

- Gobierno Regional de Los Ríos
- Dirección de Planificación del Gobierno Regional de Los Ríos.
- Ministerio de Obras Públicas
- Dirección de Obras Portuarias
- Ministerio de Bienes Nacionales
- Capitanía de Puerto
- Ministerio de Medio Ambiente
- Gobernación del Ranco
- Consejo Regional de Los Ríos
- Municipalidad de Futrono
- Corporación Regional de Desarrollo Productivo
- Establecimientos Educativos

### Actores Privados

- Operadores turísticos
- Club de pesca Los Ríos
- Boteros

### Sociedad Civil

Se identifican en el sector un total de 16 organizaciones comunitarias, divididas en 2 territoriales y 16 funcionales<sup>4</sup>.

#### *Organizaciones Territoriales*

- Junta de Vecinos Los Cerrillos
- Junta de Vecinos Las Quemadas

#### *Organizaciones Funcionales*

- COSOC Futrono
- Club Deportivo Audax
- Club Deportivo Independiente
- Club de Rodeo Chileno de Futrono Lacoste Etepare
- Club Deportivo San Lorenzo Chollinco
- Club Deportivo De Pesca Caza y Lanzamiento Futrono
- Comité de Agua Potable Rural Puerto Las Rosas
- Agrupación de Mujeres Piuke Lafken-Corazón de Lago- Isla Huapi
- Comité de Pequeños Criadores Ovinos de la comuna de Futrono
- Agrupación Ruta Gastronómica Pablo Neruda
- Agrupación de boteros y actividades recreativas
- Comité Electrificación Isla Huapi
- Club Deportivo Social y Cultural San Conrado
- Comité de Adelanto entre Sauces y Lago de Puerto Las Rosas
- Consejo Consultivo Juvenil de Futrono

---

<sup>4</sup> Las Organizaciones comunitarias se diferencian en aquellas Territoriales, entendidas como las que realizan sus acciones dentro del territorio viéndose reflejadas en las Juntas de Vecinos; y aquellas Funcionales que son conformadas por los vecinos de un sector con la finalidad de satisfacer necesidades específicas.

## 7.2 Planificación Estratégica: Propuesta Modelo de Gestión

El Plan de Gestión Comunitario e Integración Social, se construye a partir de los elementos de la Planificación Estratégica, entendida ésta como una herramienta que contribuye a la toma de decisiones de las organizaciones, definiendo el camino que se debe recorrer hacia el futuro, estableciendo cursos de acción para alcanzar los objetivos determinados. En el sector público se le concibe como una herramienta que permite

identificar prioridades y asignar recursos en contextos de cambio y altas exigencias. Por otro lado, establece objetivos y estrategias que sirven de apoyo para lograr determinados resultados (ILPES; CEPAL, 2009). Los componentes claves que se desarrollan en la planificación estratégica se presentan en el siguiente esquema.



DIAGRAMA 6 ELEMENTOS BÁSICOS DE PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA  
Fuente: Elaboración propia en base a ILPES, CEPAL, 2009

Cada uno de los componentes se define de la siguiente forma:

- **Visión:** Se refiere a los valores que posee una organización, donde queda reflejado cómo espera ser reconocida. Tiene una proyección de largo plazo.
- **Misión:** Describe la razón de ser de la organización, vale decir, su propósito fundamental, y posee una proyección de corto plazo.
- **Objetivos Estratégicos:** Corresponden a los logros que se propone una entidad, para poder cumplir con su misión.
- **Estrategia:** Refiere al plan que permite implementar los objetivos estratégicos. En

ella se elaboran programas, indicadores, metas y presupuestos.

Para el Plan de Gestión Comunitario e Integración Social, el proceso de planificación se construye a partir de las fases previas, descritas anteriormente en “Elaboración del Plan de Gestión”, vale decir, del Diagnóstico situacional y la revisión del marco normativo e indicativo que engloba el Plan Maestro de Puerto Las Rosas. Ello permite visualizar el contexto en el que se encuentra el sector, considerando las opiniones e información del trabajo desarrollado con los actores clave y los elementos surgidos de fuentes secundarias. Esto nos permite desarrollar cada uno de los componentes de la planificación estratégica mencionados en la figura anterior (Diagrama 6).

## 7.2.1 Visión y Misión del Plan Maestro de Puerto Las Rosas

Luego de la revisión de instrumentos normativos e indicativos, y del proceso de participación de actores para el diseño del Plan Maestro de Puerto Las Rosas, se elaboran la visión y misión.

### VISIÓN

A partir de las condiciones favorables que posee el sector de Puerto Las Rosas, se presenta como oportunidad el desarrollo náutico, configurando

un espacio que combina de forma armónica y complementaria las actividades deportivas, turísticas, recreativas, educativas y portuarias, que vela por el respeto y cuidado del medio ambiente y la cultura local. Por lo tanto, se constituye como un referente que integra a la comunidad en el desarrollo de sus iniciativas asociadas. La propuesta de Visión para el Plan Maestro es la siguiente:

*Puerto Las Rosas, es un espacio turístico recreativo que cuenta con infraestructura adecuada de primer nivel para múltiples usos considerando su ubicación estratégica en el macro destino de la Cuenca del Lago Ranco. Entre sus usos destacan: el ser un soporte para la actividad económica turística del área de influencia inmediata de la comuna de Futrono, pero con proyección a la cuenca; ser un referente en inclusión social y deportiva con actividades náuticas integradoras de toda la comunidad; y con un claro servicio a la mantención del sistema medio ambiental que conforma su ribera.*

### MISIÓN

Se concibe al Plan Maestro del sector Puerto Las Rosas como un proceso transformador del borde lacustre, que promueva y desarrolle un crecimiento armónico entre las diferentes actividades que allí se ejecutan, entregando alternativas de servicios económicos, turísticos,

y deportivos a la comuna de Futrono y a la cuenca del Lago Ranco. Por lo tanto, el Plan de Gestión Comunitario se constituye como una sinergia de actores relevantes, siendo un componente integral, participativo y activo, que aporta al desarrollo sostenible del borde del lago. En función de este propósito, la Misión de Puerto Las Rosas es la siguiente:

*Puerto Las Rosas tiene como propósito entregar una alternativa de servicios económicos, turísticos y deportivos (recreativos y educativos) a la comunidad de Futrono y a la cuenca del Lago Ranco, para ello deberá contar con un modelo de gestión que se concibe como una articulación y sinergia de actores relevantes, participativo y sustentable, reflejado a través de un modelo de gestión inclusivo, innovador y estratégico, adaptable a los distintos tiempos y objetivos del proyecto, que deslinda adecuadamente responsabilidades, genere incentivos y aplique restricciones, todo con el fin de promover el desarrollo sostenible de este espacio lacustre.*

## 7.2.2 Ejes y Objetivos estratégicos del Plan Maestro de Puerto Las Rosas

Los objetivos estratégicos del Plan Maestro, fueron definidos en las fases de levantamiento de línea de base para el Plan Maestro, y se validaron en la participación de actores (Ver Informes 1 y 2 de Avance). Estos objetivos se estructuran en función de cuatro ejes estratégicos que corresponden a ámbitos transversales de intervención socio espacial, que

dan pie a las plataformas náuticas definidas como temas a desarrollar que le dan especificidad a los proyectos concretos. Los ejes, dialogan en el conjunto de acciones y obras como un todo sistémico, es decir, no se contradicen o tensionan entre sí, sino que de acuerdo a la visión y misión se complementan.

### EJES ESTRATÉGICOS

#### Económico y Social

Se centra en fomentar las características económicas-productivas del sector, así como los elementos sociales que lo componen. Sin duda que el Plan Maestro y la gestión comunitaria con perspectiva de gobernanza territorial, tienen la finalidad de generar un polo de desarrollo económico el que se deberá articular con planes de fomento productivo y otras carteras de proyecto que surgen desde diferentes instancias públicas y privadas.

polo que se orienta a servicios de diversas características.

#### Patrimonio náutico

Se centra en poner en valor y preservar las características náuticas que posee el territorio. Siendo de gran importancia articular a Puerto Las Rosas en la Estrategia de Desarrollo Náutico de la región con uno de los cuerpos lacustres más grandes del país.

#### Medio ambiente

Se centra en contribuir y fomentar un desarrollo sustentable y sostenible del territorio, donde se protejan y resguarden los recursos naturales de la región. El medio ambiente y la sostenibilidad del territorio es vital para proyectar el uso racional del espacio y de paso consolidar un

#### Deporte y turismo náutico

Que se visualiza como el desarrollo de actividades deportivas locales y al mismo tiempo que puedan fomentar y fomentar la actividad turística. Que en este caso puede ser el puente que conecte los intereses privados y colectivos de la población que puede ser beneficiada de este plan. Es el elemento clave de integración e inclusión social.

### OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

De acuerdo con estos ejes estratégicos se definieron siete objetivos para el Plan Maestro de Puerto Las Rosas. Los objetivos estratégicos permiten materializar la misión y visión propuestas para el Plan Maestro, por lo cual

sientan las bases para el proceso de operativizar la planificación estratégica propuesto para el Plan de Gestión Comunitario e Integración Social.



EJE	OBJETIVO
<b>Económico y Social</b>	Contribuir en el desarrollo económico y social del territorio.
<b>Medio ambiente</b>	Contribuir en el desarrollo sustentable de los recursos naturales de la Región.
	Fomentar un desarrollo sostenible, preservando las características del medio ambiente.
<b>Patrimonio náutico regional</b>	Fortalecer y poner en valor el patrimonio náutico regional.
<b>Turismo y Deporte</b>	Perfilar a la comuna de Futrono como un polo de carácter deportivo y turístico a nivel regional y nacional.
	Poner en valor la Red Interlagos con la finalidad de resaltar y poner en valor el potencial turístico de la Región.
	Recuperar espacios públicos para la comunidad local, que permita potenciar el turismo en el sector Puerto Las Rosas.

TABLA 16 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS PLAN MAESTRO DE PUERTO LAS ROSAS

Fuente: Elaboración propia

### 7.2.3 Estrategia y Plan de acción

#### PLAN DE GESTION Y CICLO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SISTEMA NACIONAL DE INVERSIONES (SNI)

Tal como está descrito en el capítulo 6 de este informe todas las inversiones públicas deben someterse al SNI, el Plan Maestro Puerto Las Rosas no escapa a esta realidad, ni como Plan integralmente concebido, ni en cada uno de sus proyectos por separado. El supuesto de este trabajo es que el Plan se podrá presentar como un cuerpo articulado de iniciativas que bajo la orientación del diagnóstico y potencialidades sea suficiente para ser considerado un solo instrumento de intervención. Sin embargo, es necesario aclarar que siendo ideal la articulación de todos los proyectos propuestos en cada Etapa del Plan Maestro concibiendo un avance simultáneo en cuanto a estudios e inversión, con el SNI, la realidad es que, por envergadura, condiciones de inicio tanto restricciones como oportunidades (capítulos precedentes) se ha vislumbrado el desarrollo en etapas de concreción las que desagregan el conjunto de los proyectos en un orden temporal aproximado. Recomendamos eso sí, que, en la FASE de Pre-inicio, se ingrese el Plan Maestro al

SNI, como un todo, para que obtenga su reconocimiento a través de una ficha IDI y con ello se viabilicen los recursos para iniciar el PLAN, en esta etapa, tal cual esta mencionado en el capítulo 6.7.1 de este informe.

Se debe ingresar el proyecto como Estudio Básico para Factibilidad. Es decir, una de las primeras tareas del equipo de gestión será realizar la formulación e ingreso del proyecto Plan Maestro Puerto Las Rosas al SNI para que forme parte del Banco Integrado de Proyectos y a partir de ahí los actores públicos implicados puedan articularse en su seguimiento y ejecución.

#### EL PLAN DE ACCION DEL PGCIS

La estrategia, que responde a la pregunta ¿Cómo llegaremos a los objetivos propuestos? se construye a partir de la definición de la visión, misión y de los objetivos estratégicos, que permiten elegir las acciones adecuadas para la organización. Por lo tanto, permiten la definición de metas, programas e indicadores que apuntan posteriormente a una asignación de recursos. Se constituyen como una base para la toma de decisiones y que posteriormente

sentará los lineamientos para el control de gestión de los proyectos. Por tanto, el plan de Gestión Comunitario e Integración, se va conformando con los componentes de esta planificación. Es decir, la planificación permite definir el qué se hará, así como quién y cómo se

administrará el Plan Maestro, lo que se aborda en el apartado siguiente de este documento. Con la finalidad de operacionalizar la Planificación del Plan Maestro, se utiliza como herramienta específica la Matriz de Marco Lógico, desarrollada por la CEPAL.

#### MATRIZ DE MARCO LÓGICO:

La Matriz de Marco Lógico, es definida como “una herramienta para facilitar el proceso de conceptualización, diseño, ejecución y evaluación de proyectos” (CEPAL, 2015). Cuenta con un énfasis en la orientación por objetivos, grupos beneficiarios y permite facilitar la participación y la comunicación entre partes interesadas. Se puede utilizar en todas las fases de un proyecto, vale decir, en el Diseño, Evaluación y Ejecución.

El Marco Lógico como herramienta para la elaboración del Plan de Gestión Social Comunitario, permite operacionalizar el plan y orientar la definición del proyecto en todas sus etapas. Una vez que se desarrolle el Plan Maestro, el marco lógico, será una herramienta que permitirá evaluar si se han alcanzado los objetivos planteados: además señala los supuestos que sirven para definir los factores externos al programa y que pueden influir en su consecución. La matriz se estructura a partir de cuatro columnas y cuatro filas.

Las columnas contemplan los siguientes componentes:

- Resumen narrativo de objetivos y actividades: Compuesto por la acción que define el sentido real de cada elemento.
- Indicadores: Corresponden a los resultados específicos a alcanzar, y que son medibles y cuantificables.
- Medios de Verificación: Medio por el cual se obtiene información respecto de los indicadores.

- Supuestos: Identifica los factores externos que influyen en el desarrollo del proyecto.

Las filas poseen información respecto a los cuatro componentes de las columnas que se presentan en cuatro momentos diferentes del ciclo de vida del proyecto.

- Fin: Descripción de la solución a problemas de nivel superior e importancia nacional, sectorial o regional; contribuye a establecer el contexto en el cual encaja el proyecto y describe el impacto a largo plazo. En lo que respecta al Plan Maestro, el Fin responde a la definición de su misión y visión.
- Propósito: Descripción del efecto directo o el resultado esperado al final de periodo de ejecución, que, para el caso del Plan Maestro, refiere a los ejes estratégicos validados.
- Componentes: Refiere a las obras, estudios y servicios que se requiere que produzca la gerencia del proyecto. Corresponde a los objetivos estratégicos definidos dentro de cada propósito del Plan Maestro.
- Actividades: Aquellas que el ejecutor debe llevar a cabo para producir cada componente e implican la utilización de recursos. Corresponden a los proyectos específicos planteados para el Plan Maestro.

A continuación, se presenta el Marco lógico que ordena los elementos del Plan Maestro en función del Plan de Gestión Comunitaria e Integración Social:

RESUMEN NARRATIVO DE OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
<p><b>Fin</b></p> <p><b>Promover el desarrollo de la actividad náutica deportiva, recreativa y medioambiental, con un enfoque de integración social comunitaria en el Sector Puerto Las Rosas</b></p>	<p>Espacio turístico recreativo para el desarrollo de la actividad deportiva, cultural, recreativa y medioambiental implementado, con un Plan de Gestión Integral Social Comunitario.</p>	<p>Proyecto de inversión</p> <p>Plan de Gestión Integral Social Comunitario</p>	<p>Potencial náutico del sector Puerto Las Rosas</p> <p>Comunidad dispuesta a participar en la promoción de la actividad náutica con perspectiva económica y de integración social.</p>
<p><b>Propósito</b> (ejes estratégicos)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestionar el Desarrollo Sustentable del medio ambiente</li> <li>- Fomentar las características económicas-productivas del sector, y los elementos sociales que lo componen.</li> <li>- Promover el Patrimonio Náutico de la Región</li> <li>- Impulsar el Turismo y Deporte en el territorio</li> </ul>	<p>Iniciativas para el desarrollo sustentable del medioambiente realizadas o en proceso.</p> <p>Iniciativas y servicios para el desarrollo económico Local realizadas o en proceso.</p> <p>Iniciativas para promover el patrimonio náutico regional realizadas o en proceso.</p> <p>Iniciativas para impulsar el turismo y deporte en el territorio. realizadas o en proceso</p>	<p>Informe de proyectos diseñados de acuerdo al tipo de iniciativa</p>	<p>Características medioambientales, y culturales que permiten el desarrollo de actividades productivas y turísticas.</p>
<p><b>Componentes</b> (objetivos estratégicos)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contribuir en el Desarrollo sustentable de los recursos naturales de la región.</li> <li>- Fomentar un desarrollo sostenible, preservando las características del medio ambiente.</li> <li>- Contribuir en el desarrollo económico y social del territorio.</li> <li>- Fortalecer y poner en valor el patrimonio náutico regional</li> <li>- Perfilar a la comuna de Futrono como un polo de carácter deportivo y turístico a nivel regional y nacional.</li> <li>- Poner en valor la Red Inter-lagos con la finalidad de resaltar y</li> </ul>	<p>Infraestructura y equipamiento que preserve los recursos naturales del sector.</p> <p>Equipamiento disponible acorde a las características del medio ambiente.</p> <p>Equipamiento disponible y espacios para promover la economía Local.</p> <p>Equipamiento e infraestructura instalada acorde a las características del patrimonio náutico de la región.</p> <p>Actividades deportivas y turísticas en desarrollo de acuerdo a plan correspondiente en el sector.</p>	<p>Informes de diseño de infraestructura y equipamiento para el sector</p> <p>Programa de inversión</p>	<p>Voluntad de autoridades públicas y sectores privados para diseñar infraestructura y equipamiento.</p> <p>Inversiones para la construcción e implementación de servicios e infraestructura.</p>

<p><b>poner en valor el potencial turístico de la Región.</b></p> <p>- <b>Recuperación de espacios públicos para la comunidad local, que permita potenciar el turismo en el Sector Puerto Las Rosas.</b></p>	<p>Actividades turísticas planificadas y desarrolladas para promover la Red Interlagos.</p> <p>Espacios públicos recuperados en el sector de Puerto Las Rosas.</p>		
<p><b>Actividades</b></p> <p><b>Desarrollar Organización PGCIS</b></p> <p><b>-Gestión Gobernanza</b>  <b>-Instalación Equipo</b>  <b>-Programación o Agenda de trabajo</b></p> <p><b>Desarrollar Plataforma náutica portuaria:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejoramiento y vialidad acceso y explanada pública</li> <li>- Terminal portuario</li> <li>- Bodegaje</li> <li>- Capitanía de Puerto</li> <li>- Muelle y zona de espera</li> </ul> <p><b>Desarrollar Plataforma Náutico Deportiva:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Marina Pública</li> <li>- Hangares y talleres</li> <li>- Plaza de acceso</li> <li>- Polideportivo náutico</li> </ul> <p><b>Desarrollar Plataforma Náutica Cultural</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Espacio Cubierto de Feria</li> <li>- Equipamientos</li> <li>- Bodegas</li> </ul> <p><b>Desarrollar Plataforma Náutica recreativa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Playa</li> <li>- Muelle recreativo</li> <li>- Parque Juegos de agua</li> <li>- Área de picnic</li> <li>- Cafetería y Servicios</li> </ul> <p><b>Desarrollar Plataforma náutica medio ambiental</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Centro de interpretación medioambiental de la cuenca del Rancho</li> <li>- Circuitos recorridos entorno al Humedal</li> <li>- Miradores al Humedal</li> <li>- Borde Lacustre Muelle</li> </ul>	<p>Gobernanza Instalada</p> <p>Equipo Instalado</p> <p>Agenda de trabajo elaborada</p> <p>Proyectos aprobados por cada tipo de proyecto</p> <p>Presupuesto destinado a cada tipo de proyecto.</p>	<p>Convenio de entidades participantes</p> <p>Contratos de equipo</p> <p>Programas de inversión</p>	<p>Disponibilidad Presupuestaria para la ejecución del Plan Maestro Puerto Las Rosas</p> <p>Disponibilidad de Fuentes de financiamiento para construcción e instalación de cada proyecto.</p>

TABLA 17 MATRIZ DE MARCO LÓGICO PLAN DE GESTIÓN COMUNITARIO E INTEGRACIÓN SOCIAL

Fuente: Elaboración propia

## OBJETIVOS ESTRATÉGICOS PLATAFORMAS

Dentro de lo planteado en el Marco Lógico, las actividades son la expresión operativa, tanto el fin (visión-misión), los propósitos (ejes) y objetivos estratégicos (componentes) propuestos para el Plan Maestro de Puerto Las Rosas y validados con diversos actores.

Bajo ese contexto, y teniendo en consideración que la finalidad del Plan se centra en promover el desarrollo de la actividad náutica, deportiva, cultural, recreativa y medioambiental del sector Puerto Las Rosas, es que se definen cinco temáticas de trabajo, a estas las denominamos plataformas, pues en ellas se proyectan acciones que guardan coherencia material en su diseño, construcción y de uso respecto a intereses específicos asociados. Las plataformas son:

- Plataforma Náutica Portuaria
- Plataforma Náutica Deportiva
- Plataforma Náutica Recreativa
- Plataforma Náutica Medioambiental
- Plataforma Náutica Cultural

Dichas plataformas se presentan en la siguiente tabla en relación con los objetivos estratégicos del Marco Lógico. Se ilustra con ello cómo los temas o plataformas, dentro de los que están agrupados los proyectos a realizar, tributan de modo múltiple a diversos objetivos estratégicos. Como ejemplo: la plataforma náutica portuaria, tributa al desarrollo económico, turístico y deportivo del territorio.

PLATAFORMAS OBJETIVOS	NÁUTICA PORTUARIA	NÁUTICA DEPORTIVA	NÁUTICA CULTURAL	NÁUTICA RECREATIVA	NÁUTICA MEDIO AMBIENTAL
Contribuir en el Desarrollo Económico y Social del Territorio	✓	✓	✓	✓	✓
Contribuir en el Desarrollo Sustentable de los recursos naturales de la Región					✓
Contribuir en el Desarrollo sostenible, preservando las características del medio ambiente					✓
Fortalecer y poner en valor el patrimonio náutico regional					✓
Perfilar a la comuna de Futrono como un polo de carácter deportivo y turístico a nivel regional y nacional	✓	✓		✓	
Poner en valor la Red Inter-Lagos con la finalidad de resaltar y poner en valor el potencial turístico de la Región	✓	✓	✓	✓	✓
Recuperar espacios públicos para la comunidad local, que permita potenciar el turismo en el sector Puerto Las Rosas			✓	✓	✓

TABLA 18 PLATAFORMAS NÁUTICAS DE ACUERDO CON OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Fuente: Elaboración propia

## TEMPORALIDAD DEL TRABAJO: FASES, ETAPAS Y PLATAFORMAS DE PLANIFICACIÓN

Una vez definido qué se va a hacer, respaldado en el marco lógico, ahora corresponde visualizar el orden temporal en que esto se desarrollará.

El Plan Maestro completo, que incluye su Instalación desde cero y el desarrollo de las Plataformas Náuticas con sus respectivos proyectos, se planifican en función de cuatro fases de gestión. Esto marca la proyección temporal estructurante del Plan Maestro, un orden lógico de planificación, las fases son: Pre-inicio, Inicio, Desarrollo y Madurez.

Dentro de esas fases de gestión global del Plan Maestro, se desarrollan las plataformas náuticas, así como se desarrolla un plan de gestión social y un plan de marketing. Los proyectos de arquitectura propiamente tal se implementarán en cuatro etapas que se ordenan desde la fase de Inicio del plan de gestión. Aunque por razones lógicas se propone una etapa 0, coincidente con la fase de Pre-Inicio, pues es un momento de preparación para el ordenamiento específico de la planificación.

El orden de las etapas se ha fundamentado en la priorización que los actores plasmaron en el proceso de aplicación del cuestionario y trabajo grupal, así como en las instancias de trabajo realizadas en conjunto con la contraparte

técnica del proyecto. De esta manera las fases pueden contener más de una etapa, al mismo tiempo que desarrolla más de una plataforma. Esto permite visualizar un cronograma general de ejecución y visualizar los desafíos para la gestión, en un corto, mediano y largo plazo (ver diagrama 7).

Finalmente, cabe mencionar que esta forma de organizar el Plan no está respondiendo estrictamente a las fases de ciclo de proyectos que es la metodología del Sistema Nacional de Inversiones. Si bien es cierto habría cierta equivalencia, por cuando se trata de una lógica de maduración lineal de una propuesta de inversión pública, el BIP se trata de una metodología estrictamente apegada a la inversión de proyectos individualmente considerados. Por ello, si vemos el Plan Maestro como un conjunto de proyectos que se conciben, diseñan y ejecutan en tiempos diferentes, no podríamos asimilar todo el proyecto a dicha metodología. Sería un objetivo del equipo de gestión el lograr encadenar y articular al máximo posibles las diversas fuentes de financiamiento para los distintos proyectos a ejecutar. Lo concreto es que mientras la rampa puede estar en fase de Ingeniería o ejecución, el polideportivo podría estar en prefactibilidad.

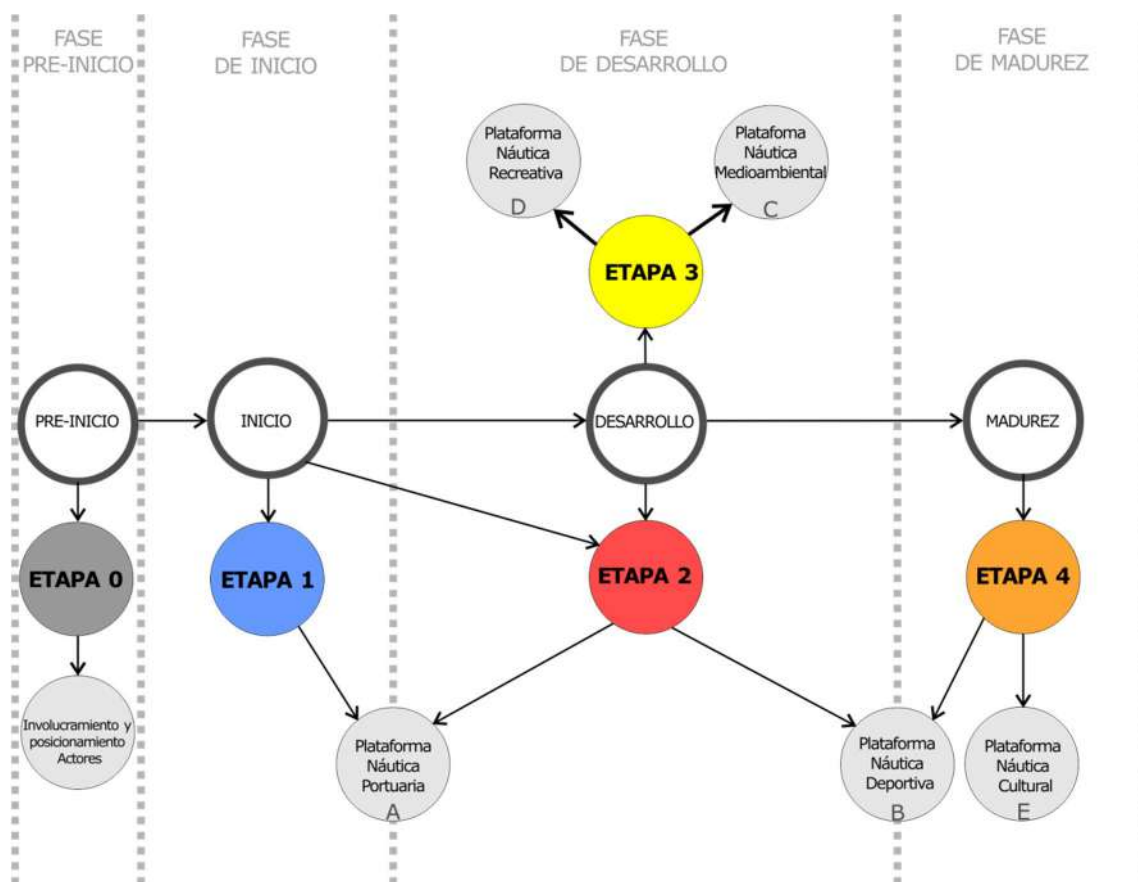


DIAGRAMA 7 ESQUEMA MODELO PLANIFICACIÓN PLAN MAESTRO PUERTO LAS ROSAS  
 Fuente: Elaboración propia

A continuación, se describen las Fases y Etapas para identificar sus contenidos.

### Fases

Es una aproximación cualitativa respecto de la que se ordenan y estructuran las iniciativas, que se relacionan con el nivel de complejidad que cada proyecto va alcanzando, así como de los estamentos del modelo de gestión, y de la administración pública y privada. Es decir, las fases condicionan los avances que adquiere el Plan Maestro de Puerto Las Rosas, que van desde el posicionamiento de los actores claves con el plan, hasta las fases de administración. Las cuatro fases corresponden a las siguientes:

**Fase de Pre-Inicio:** De Organización del PGCIS y conformación de Gobernanza, donde se posicionan e involucran los actores tomadores

de decisiones y hacedores de política, que tiene por finalidad concertar miradas de inversión de manera conjunta y sinérgica que permiten generar mecanismos de institucionalidad apropiados para la futura gestión del Plan Maestro. A su vez, en esta fase se definen los actores y su jerarquía en el Plan Maestro, generando una estructura de Gobernanza, que se irá transformando a medida que avancen las etapas del Plan. Es la Fase donde se instala un equipo de gestión que pueda desarrollar y coordinar el Plan Maestro.

**Fase de Inicio:** De apertura a la inversión, vale decir, la generación de fuentes de financiamiento para la construcción e instalación de infraestructura y equipamiento para el sector Puerto Las Rosas de acuerdo a la

priorización realizada desde la lógica de proyectos detonantes. La estructura de gobernanza comienza a relacionarse con la gestión concreta de los proyectos del plan.

**Fase de Desarrollo:** Se encuentra destinada a la promoción de la actividad náutico-deportiva, así como la consolidación de los equipamientos e infraestructura para su desarrollo. En esta fase,

## Etapas

Se definen a partir de las condiciones que presenta el territorio para la concreción de los proyectos del Plan Maestro, es decir, por el suelo disponible y expropiable, así como, por la complejidad y factibilidad para la concreción de proyectos. Las etapas condicionan y estructuran las Plataformas Náuticas en función de la concreción de los proyectos.

En cada etapa se van integrando nuevos actores o protagonistas que se determinan en las diferentes fases de los proyectos y por la complejidad alcanzada en el máster plan (agregación de proyectos). Se consideran cuatro etapas para el desarrollo del Plan Maestro, más una que hemos llamado Etapa 0.

**Etapa 0:** Corresponde a la fase de pre-inicio y se caracteriza por ser el momento de instalación del proceso señalado en el Plan de Gestión Comunitaria e Integración Social. En esta etapa se pueden ingresar los proyectos al SNI para

la estructura de Gobernanza cuenta con una funcionalidad, articulación y gestión técnica del Plan Maestro.

**Fase de Madurez:** Responde a la administración del Plan Maestro y de sus proyectos asociados, donde la estructura de Gobernanza cumple el rol de gestionar el funcionamiento y desarrollo del plan.

Estudio de Factibilidad (Capítulo 6 de este informe)

**Etapa 1:** Se desarrolla en la Fase de Inicio, y corresponde a proyectos asociados a la Plataforma Náutica Portuaria.

**Etapa 2:** Se ejecuta en la Fase de Desarrollo, y refiere a proyectos asociados a las Plataformas Náutica Portuaria y Náutica Deportiva.

**Etapa 3:** Se concreta en la Fase de Desarrollo y refiere a la ejecución de los proyectos asociados a la Plataforma Náutica Recreativa y Medioambiental.

**Etapa 4:** Se desarrolla en la fase de Madurez que se relaciona con proyectos asociados a la Plataforma Náutica Cultural y Deportiva.

La tabla 19 refleja la temporalidad general de las fases y su relación con las etapas, señalando acciones definidas para cada plataforma.



FASES	ETAPA 0	ETAPA 1	ETAPA 2	ETAPA 3	ETAPA 4			
		PLATAFORMA NAUTICA PORTUARIA	PLATAFORMA NAUTICA PORTUARIA	PLATAFORMA NAUTICA DEPORTIVA	PLATAFORMA NAUTICA RECREATIVA	PLATAFORMA MEDIOAMBIENTAL	PLATAFORMA NAUTICA CULTURAL	PLATAFORMA NAUTICA DEPORTIVA
<b>PRE- INICIO</b> -Gestión del equipo -Instalación de Gobernanza -Programación de trabajo -Presentación SNI Estudio Básico	Organización del PGCIS y conformación de Gobernanza Ingreso al SNI							
<b>INICIO</b> -Estudio Inversión -Construcción infraestructura y equipamiento -Apertura infraestructura y equipamiento -Administración de equipamiento e infraestructura		Mejora miento de Acceso  Rampa Pública / Capitania de Puerto	Marina Pública  Hangar Portuario					
<b>DESARROLLO</b> -Estudio Inversión -Construcción infraestructura y equipamiento -Apertura infraestructura y equipamiento -Administración de equipamiento e infraestructura			Hangar Náutico	Juegos de Agua  Sector picnic  Playa  Piscina del lago	Centro Interpretativo  Sendero Mirador  Torre Mirador  Muelle Mirador			
<b>MADUREZ</b> -Seguimiento SNI -Construcción infraestructura y equipamiento						Feria  Edificio Apoyo Feria	Polideportivo Náutico	

TABLA 19 TEMPORALIDAD GENERAL: ILUSTRACIÓN DE FASES, ETAPAS Y PLATAFORMAS

Fuente: Elaboración propia

## CUADRO DE MANDO INTEGRAL (BALANCED SCORECARD)

El Cuadro de Mando Integral es una herramienta que permite controlar la gestión de una determinada entidad, particularmente en cuanto a la evaluación de los resultados. Por lo tanto, es un instrumento de apoyo en la toma de decisiones, que se basa en el cumplimiento de objetivos por medio de la medición de indicadores establecidos (Kaplan R, y Norton, D., 2000). Se refleja en la construcción de un mapa estratégico ya que se plasman los elementos de:

- Visión y Misión
- Ejes estratégicos
- Objetivos Estratégicos
- Matriz Marco Lógico

Permite conocer los avances del trabajo, siendo un insumo que dispone de un sistema de información en que se analiza el avance de los objetivos estratégicos en función de las acciones y medidas que se ejecutan en una determinada organización.

Para efectos del Plan de Gestión Social Comunitario e Integración Social, se propone un Cuadro de Mando Integral que se estructura en cinco componentes.

1. **Acción:** Corresponden a los proyectos enunciados en la matriz de marco lógico.
2. **Indicador:** Medición del cumplimiento de las acciones, el cual se puede evaluar en función de los grados de avance de cada proyecto.
3. **Plazos:** Responde a la temporalidad con la que se planifica cada acción. Se divide en:
  - a. *Corto Plazo:* Primer año de instalación del Plan Maestro.
  - b. *Mediano Plazo:* Año 2 al año 7, (proyectos asociados a la fase de inicio) y año 8 al año 13 (proyectos asociados a la fase desarrollo) y a las etapas 1, 2 y 3.
  - c. *Largo Plazo:* Año 14 en adelante (proyectos asociados a la fase de madurez y a la etapa 4).
4. **Meta:** Número de acciones a desarrollar
5. **Participantes:** Responde a los actores que participarían en cada una de las acciones. Que responden a la estructura organizativa, la que se revisará en el siguiente acápite del presente documento.

Las matrices de marco lógico elaboradas para el Plan, se estructuran a partir de las Fases, Etapas y Plataformas Náuticas definidas anteriormente.

### FASE 0: PRE INICIO

1. Posicionamiento e involucramiento de actores

ACCIÓN	INDICADOR	PERIODICIDAD/PLAZO	META	PARTICIPANTES
<b>Constitución de Equipo Gestor para la administración del Plan Maestro y gobernanza</b>	Equipo Gestor constituido	Corto Plazo 1 año	1	Equipo Gestor: - Municipalidad de Futrono - Gobierno Regional - Ministerio de Obras Públicas - Servicio Nacional de Turismo - Privados

## FASE DE INICIO

### Etapa 1

#### 2. Plataforma Náutica Portuaria

ACCIÓN	INDICADOR	PERIODICIDAD/PLAZO	META	PARTICIPANTES
<b>Mejoramiento acceso</b>	% mejoramiento y viabilidad de acceso	Mediano Plazo Año 2 a año 7	1	- Ministerio de Obras Públicas - Armada
<b>Rampa Pública/ Capitania de Puerto</b>	% avance Rampa y Capitania de Puerto construida Presupuesto destinado	Mediano Plazo Año 2 a año 7	1	- Ministerio de Obras Públicas

### Etapa 2

#### 3. Plataforma Náutica Portuaria

ACCIÓN	INDICADOR	PERIODICIDAD/PLAZO	META	PARTICIPANTES
<b>Marina Pública</b>	% avance Marina Pública construida Presupuesto destinado	Mediano Plazo Año 2 a año 7	1	- Armada
<b>Hangar Portuario</b>	% Hangar Portuario construido	Mediano Plazo Año 2 a año 7	1	- Ministerio de Obras Públicas - Dirección de Obras Portuarias

#### 4. Plataforma Náutica Deportiva

ACCIÓN	INDICADOR	PERIODICIDAD/PLAZO	META	PARTICIPANTES
<b>Hangar náutico</b>	% avance Hangar Náutico instalado	Mediano Plazo Año 2 a año 7	1	- Ministerio de Obras Públicas - Dirección de Obras Portuarias - Servicio Nacional de Turismo

## FASE DE DESARROLLO

### Etapa 3

#### 5. Plataforma Náutica Recreativa

ACCIÓN	INDICADOR	PERIODICIDAD/PLAZO	META	PARTICIPANTES
<b>Playa</b>	% avance playa equipada	Mediano Plazo Año 8 al año 13	1	- Servicio Nacional de Turismo - Operadores Turísticos
<b>Juegos de agua</b>	% avance Parque de Juegos de agua construido	Mediano Plazo Año 8 al año 13	1	- Municipio - Turismo
<b>Sector de Picnic</b>	% avance Área de Picnic instalada	Mediano Plazo Año 8 al año 13	1	- Operadores turísticos
<b>Piscina del Lago</b>	% avance Piscina del Lago instalada	Mediano Plazo Año 8 al año 13	1	- Operadores turísticos

6. Plataforma Náutica Medio Ambiental

ACCIÓN	INDICADOR	PERIODICIDAD/PLAZO	META	PARTICIPANTES
<b>Centro Interpretativo</b>	% avance Centro Interpretativo	Mediano Plazo Año 8 al año 13	1	- Ministerio de Medio Ambiente - Ministerio de Cultura - Ministerio de Educación - Servicio Nacional de Turismo
<b>Sendero Mirador</b>	%avance sendero mirador	Mediano Plazo Año 8 al año 13	1	- Ministerio de Medio Ambiente - Ministerio de Cultura - Ministerio de Educación - Servicio Nacional de Turismo
<b>Torre Mirador</b>	% Torre mirador construido	Mediano Plazo Año 8 al año 13	1	- Ministerio de Medio Ambiente - Ministerio de Cultura - Ministerio de Educación - Servicio Nacional de Turismo
<b>Muelle Mirador</b>	% avance Muelle Mirador	Mediano Plazo Año 8 al año 13	1	- Ministerio de Medio Ambiente - Ministerio de Cultura - Ministerio de Educación - Servicio Nacional de Turismo

FASE DE MADUREZ

Etapa 4

7. Plataforma Náutica Cultural

ACCIÓN	INDICADOR	PERIODICIDAD/PLAZO	META	PARTICIPANTES
<b>Feria</b>	% avance Feria construida	Largo Plazo Año 14 en adelante	1	- Ministerio de Obras Públicas - Ministerio de Economía
<b>Edificio Apoyo Feria</b>	% avance Edificio Apoyo Feria Instalado	Largo Plazo Año 14 en adelante	1	- Ministerio de Economía: SERCOTEC, CORFO - Ministerio de Cultura - Servicio Nacional de Turismo

8. Plataforma Náutica Deportiva

ACCIÓN	INDICADOR	PERIODICIDAD/PLAZO	META	PARTICIPANTES
<b>Polideportivo Náutico</b>	% avance polideportivo náutico Construido	Largo Plazo Año 14 en adelante	1	- Ministerio de Obras Públicas - Dirección de Obras Portuarias - Ministerio de Deportes - Ministerio de Educación

## 7.3 Administración del Plan de Gestión Social Comunitario

Respecto a lo planteado en la sección de “Revisión de experiencias en la elaboración de Planes de Gestión Comunitarios” del primer apartado, los diferentes modelos de gestión comunitaria e integración social contienen un sistema de actores articulados en función del plan, que deben contar con un ente ejecutivo en torno a una gobernanza local. Es decir, una vez definidas las acciones que se van a ejecutar se establece la forma en que se gestiona dicho plan, en este caso con un enfoque de gestión comunitaria. Si bien es cierto, se constituye una instancia gerencial-operacional para el desarrollo del Plan Maestro, se integra como requisito fundamental la gestión comunitaria e integración social. Por lo tanto, implica tomar en cuenta los propósitos de inclusión y de desarrollo territorial que empuja el Plan Maestro.

Este sistema de actores, se constituye como una propuesta que emerge a partir de la estructura de Gobernanza descrita en el primer apartado, del presente capítulo, ya que, en la etapa de participación de actores del Plan Maestro, se identificó aquellas entidades que serían responsables de la administración del plan, y

aquellas que participarían en el funcionamiento de éste.

Por lo tanto, este acápite elabora una propuesta de administración del Plan Maestro, que se materializa en una entidad que será la responsable por el desarrollo del plan, y que se estructura en relación a determinadas funciones y roles atribuidos, que permitan responder a los objetivos, plataformas, acciones y metas consideradas para el funcionamiento del Plan. Por lo tanto, se conforma una estructura de Gobernanza local, de acuerdo al enfoque de desarrollo de planificación estrategias de investigación e innovación para la especialización inteligente presentado en el informe 1 de este plan, por cuanto articulará a los actores provenientes de los sectores públicos y privados, así como de la sociedad civil, constituyéndose en un marco institucional que velará por la integración social y comunitaria, generando instancias de colaboración y cooperación en torno a los proyectos planteados para el Plan Maestro.

### 7.3.1 Propuesta de Administración y Gestión estratégica

La administración del Plan Maestro de Puerto Las Rosas, contempla la definición del actor principal que será el responsable de su funcionamiento. Para ello, se realiza una propuesta en función de las organizaciones identificadas en el proceso de participación de actores clave que fueron definidos anteriormente, a partir del cual se sugieren ciertos candidatos que serían los responsables de ejecutar el Plan. En ese contexto, se identifican cinco posibles entidades que se describen a continuación:

- **Municipalidad de Futrono:** Organismo de carácter local que se preocupa por el desarrollo de su territorio, visualizada como la entidad de mayor proximidad hacia la comunidad, por lo tanto, se propone que debe administrar el Plan Maestro en función de sus redes ya instaladas, a partir de la Secretaría de Planificación Comunal, y de la Oficina de Turismo.
- **Gobierno Regional de Los Ríos:** Organismo que tiene la capacidad de gestionar las inversiones en el sector de Puerto Las Rosas.

- **Obras Portuarias:** Definida como aquella entidad técnica que puede gestionar obras de infraestructura en el borde lacustre del sector.
- **Corporación de Municipios del Lago Ranco:** Se visualiza como un actor que tiene posibilidades de fomentar las actividades que se desarrollan en el Lago Ranco y que puede incidir en el desarrollo del Plan Maestro de Puerto Las Rosas.
- **Corporación público- privada:** Se proyecta como una entidad que permite inversiones en el sector, y a su vez, mantiene estándares de servicios y acceso a la comunidad.

Si bien es cierto estas entidades son propuestas por los actores claves para la administración del Plan Maestro, algunas poseen mejores características por sobre otras para ser las responsables de la administración. Por lo que a continuación se presentan tres posibilidades definidas a partir de lo mencionado por los actores clave.

- **Corporación Municipal:** Quien se encargaría de la operatividad de los espacios públicos y entrega la operación de algunos espacios a los privados. Por tanto, la administración considera la mantención del espacio público, así como la entrega y el control de las concesiones. La gobernanza y la articulación con los actores. Si bien es cierto, el municipio es visto como una entidad principal en la gestión y claramente beneficiaria de los espacios, la experiencia de las corporaciones municipales indica que estas se constituyen muchas veces como órganos no regulados y adquieren una relativa independencia que pone en riesgo la gestión integral de los proyectos.
- **Corporación Público-privada independiente:** Se encargaría de administrar el espacio público y los espacios

privados de uso público, así como la entrega de la operación de algunos espacios públicos a privados. Por tanto, considera para la administración, la recaudación de las concesiones, así como la mantención del espacio público y el control de éstas una vez que se encuentren en funcionamiento. Es una solución factible de acuerdo a la normativa vigente, pero de cierto modo implica agregar institucionalidad nueva a un sistema que ya tiene entidades con experiencia y en desarrollo.

- **Corporación Regional:** Dado los antecedentes existentes, se propone la conformación de una unidad formal que dependa de la Corporación de Desarrollo de la Región de Los Ríos y que en la fase de madurez del plan se estudie la factibilidad de traspaso a una corporación territorial tales como las opciones municipales o corporación independiente, mencionadas en los puntos anteriores. Esta unidad formal de la Corporación podría estar a cargo del Plan Maestro bajo la modalidad de programa. Para ello habría que gestionar un FNDR que otorgue viabilidad económica a la unidad de gestión.

Tomando como referencia el análisis de las posibilidades de entidad responsable de la administración del Plan Maestro, debiese dar cumplimiento a los siguientes aspectos.

- a. Articulación e integración de los sectores públicos, privados y de la sociedad civil.
- b. Gestionar fuentes de financiamiento que contribuyan en administrar de manera eficiente los proyectos que circundan al Plan Maestro.
- c. Generar instancias de coordinación y de toma de decisiones con todos los actores involucrados.
- d. Representación en todos los ámbitos que sean atingentes al proyecto.

### 7.3.2 Estructura Organizacional

Independiente de si la administración del Plan Maestro de Puerto Las Rosas, recae en una Corporación Regional o una entidad independiente, se propone un sistema de Coordinación que determinará la forma en que se vincularán los diferentes actores, instituciones y organizaciones involucradas en el proyecto, así como las tareas necesarias para que el plan tenga éxito. Esta estructura,

determina la forma en que se vincularán los diferentes actores e instituciones que se encontrarán involucradas con el Plan Maestro, así como las tareas que ellas tendrán para el cumplimiento de los objetivos. La estructura respecto a la división de la autoridad para la toma de decisiones propone a los siguientes responsables:

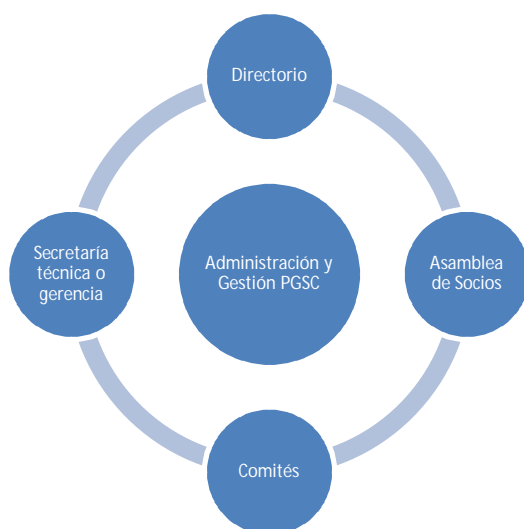


DIAGRAMA 8 INSTANCIAS GOBERNANZA PARA LA ADMINISTRACIÓN DEL PLAN DE GESTIÓN SOCIAL COMUNITARIA PARA EL PLAN MAESTRO PUERTO LAS ROSAS  
Fuente: Elaboración propia

#### DIRECTORIO

Responsable de dirigir, ejecutar y lograr la estrategia, siendo responsable de garantizar que las distintas instancias de coordinación se desarrollen de manera ordenada, prevaleciendo la transparencia en la toma de decisiones. El Directorio es la estructura de Gobernanza institucionalizada planteada para el Plan Maestro, donde interactúan los actores públicos, privados y de la sociedad civil involucrada en el plan, que permiten velar por el cumplimiento de los objetivos, metas y plazos propuestos para cada uno de los proyectos asociados. En este caso se priorizarían dentro de este directorio los actores que fueron

mencionados como posibles responsables del Plan Maestro, y se incorporan otros de carácter estratégico, que se ilustran en el siguiente listado:

- Municipalidad de Futrono
- Gobierno Regional de Los Ríos
- Ministerio de Obras Públicas
- Corporación de Municipios del Lago Ranco
- Servicio Nacional de Turismo
- Consejos de la Sociedad Civil
- Instituciones públicas en general
- Instituciones Privadas

## ASAMBLEA DE SOCIOS

Instancia en la que convergen tanto los ámbitos públicos como privados para abordar los temas que afectan al Plan Maestro de Puerto Las Rosas, particularmente el avance de sus fases y etapas, con sus proyectos asociados.

Esta asamblea se constituye como la Gobernanza amplia del territorio, ya que involucra la integración de socios reflejados en instituciones de índole pública, privada y de la sociedad civil. Los socios se proponen a partir de las entidades mencionadas en la propuesta de estructura de gobernanza, elaborada al comienzo del capítulo y que fueron propuestas por los actores clave del sector de Puerto Las Rosas, los cuales se enlista a continuación:

TIPO DE INSTITUCIÓN	INSTITUCIONALIDAD
PÚBLICO	Municipalidad de Futrono
	Gobierno Regional
	Ministerio de Obras Públicas
	Servicio Nacional de Turismo
	Servicios Públicos
	Ministerio de Transporte y telecomunicaciones
	Capitanía de Puerto
	Autoridad Marítima
	Autoridades Políticas
	Autoridades Deportivas
	Encargada de turismo Municipal
PRIVADOS	Corporación de Desarrollo Regional Los Ríos
	Clubes de pesca
	Empresas de turismo
	Privados
SOCIEDAD CIVIL	Medios de comunicación
	Vecinos
	Consejo de la Sociedad Civil
	Junta de Vecinos
	Comunidad

TABLA 20 PROPUESTA INTEGRANTES ASAMBLEA DE SOCIOS

Fuente: Elaboración propia en base a informe de Avance N°2

## SECRETARÍA O GERENCIA TÉCNICA

Reflejado en un equipo de trabajo operativo que se encarga de articular a los actores públicos, privados y de la sociedad civil, para el desarrollo y ejecución de los proyectos asociados al Plan Maestro, y de gestionar el funcionamiento de cada una de las etapas y fases propuestas. Es la responsable de administrar y utilizar como herramienta la Matriz de Marco Lógico propuesto para el Plan, así como el Cuadro de Mando Integral, ya que le permitirán evaluar el cumplimiento de las acciones en los tiempos establecidos. Para esta funcionalidad se propone el siguiente equipo de trabajo:

- **Gerente:** Encargado de liderar el funcionamiento del Plan Maestro, velando por que las entidades participantes cumplan con los objetivos y metas diseñadas para el plan. Además, de administrar la planificación del plan a partir de las fases y etapas propuestas de acuerdo a los plazos establecidos.

- **Profesionales técnicos:** Apoyo directo del Gerente quienes velarán por el funcionamiento de la planificación del Proyecto en general.
- **Administrativos:** Se propone a un secretario o secretaria, encargado de las labores de administración del proyecto (papelería, recepción y envío de documentación formal, coordinar asambleas y reuniones de directorio, entre otros). Además, se propone la presencia de un encargado de finanzas quien administre los recursos de cada uno de los proyectos del Plan.
- **Comités:** Equipos de trabajo que se agrupan en torno a náuticas específicas, por ejemplo, de acuerdo a cada Plataforma Náutica siendo responsables de analizarlas desde el punto de vista técnico.



## FORMALIZACIÓN DE NORMAS QUE FACILITAN LA TOMA DE DECISIONES

Se presentan como insumos que definen y estandarizan el uso de reglas y procesos para la fase de Administración, definiendo criterios básicos en cuanto a la toma de decisiones, por lo que se debe considerar la existencia de al menos las siguientes herramientas.

- **Estatutos o reglamento:** En el supuesto de que la administración se encuentra bajo la figura de una corporación independiente, es obligatorio contar con estatutos, de lo contrario puede recaer en un reglamento que regula el programa del Plan Maestro y

que podría ser elaborado por el Gobierno Regional.

- **Plan Estratégico:** Compuesto por la normalización del plan propuesto como marco lógico y cuadro de mando integral. Esto implica que en la etapa 0 de constitución se debe establecer la actualización de estos instrumentos.
- **Definición de Funciones:** necesario para la contratación de personal y la definición de los roles de las instancias de Gobernanza: Directorio, Asamblea y comités.

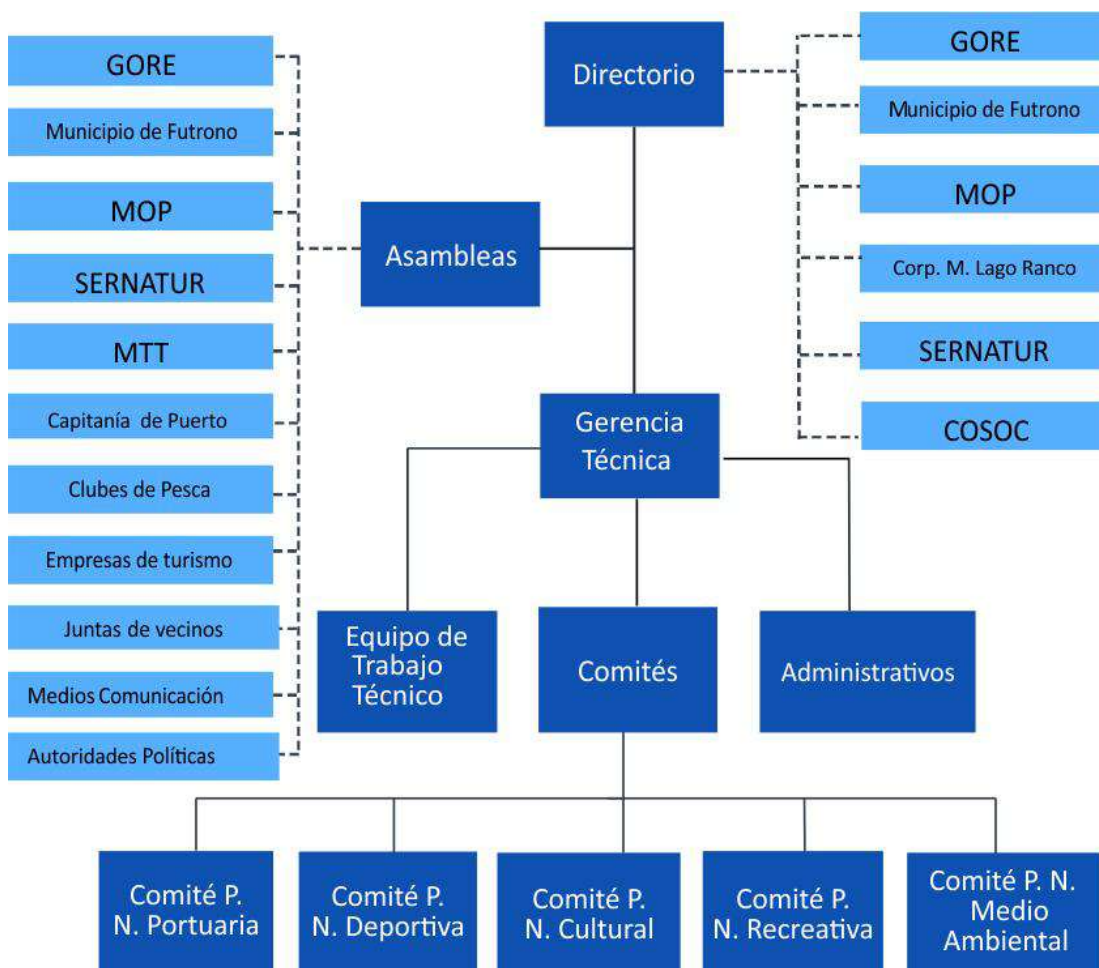


DIAGRAMA 9 ORGANIGRAMA SUGERIDO PARA LA ADMINISTRACIÓN TÉCNICA

Fuente: Elaboración propia

## SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA PARA LA ESTRUCTURA DE GOBERNANZA DEL PLAN MAESTRO DE PUERTO LAS ROSAS

Debido a que la conformación de la administración del Plan Maestro comienza en la Fase de Pre-Inicio, es decir fase de instalación del Plan de Gestión Social Comunitario e Integración Social, generando la estructura de Gobernanza que se constituye a partir de la conformación del Directorio, de la Asamblea de Socios y de la instalación de la Gerencia Técnica y de los Comités. Por lo tanto, es el primer involucramiento de los actores responsables con el Plan Maestro. En esta fase los actores tomadores de decisiones concretan las miradas de inversión futuras, considerando a todas las plataformas portuarias y sus respectivos proyectos, lo cual permite contar con una mirada sinérgica y conjunta respecto a la administración del plan. En esta fase se define a los actores que participarán en cada una de las instancias de administración, así como sus roles y funciones. Sumado a ello se definen las normas que permiten la toma de decisiones, el Plan Estratégico con la matriz de Marco lógico y el Cuadro de mando integral.

En lo que respecta a la conformación de la Gerencia técnica requiere de contratación de recursos humanos. Para ello, se propone que

previo a esta fase se gestionen recursos para la solvencia tanto de la operatividad como de los recursos humanos para la administración del plan. Se propone que dichos recursos provengan de la gestión de un Fondo de Desarrollo Regional-FNDR, a través de un FIC u otro similar, que, gestionado antes del Pre-inicio, permita contar con los recursos para su implementación. Por ejemplo: si la Corporación y el municipio gestionan el año 2019 se puede partir el año 2020 con el año 1 del Plan Maestro (Pre-Inicio).

En relación a la gestión de recursos humanos para la Administración del Plan, se propone la contratación de un Gerente Especialista en Administración de proyectos, un Profesional de trabajo comunitario y gestión local, un auxiliar y una secretaria.

Se realiza una propuesta de estructura de costos para la contratación de personal, se utiliza como referencia al Sistema de Empresas Públicas, disponible en su portal de transparencia, en él aparece el grado y remuneraciones brutas, las cuales se integran en la siguiente tabla, donde se ilustra el cargo, grado, monto mensual y anual.

CARGO	CANTIDAD A CONTRATAR	GRADO	SUELDO BRUTO <sup>5</sup>	COSTO ANUAL
<b>Gerente: Especialista en administración de proyectos</b>	1	10	\$ 1.256.878	\$ 15.082.536
<b>Profesional de trabajo comunitario y gestión local</b>	1	14	\$ 942.734	\$ 11.312.808
<b>Auxiliar</b>	1	28	\$ 370.277	\$ 4.443.324
<b>Secretaria</b>	1	24	\$ 501.083	\$ 6.012.996
<b>Total gastos personal</b>			\$ 36.851.664	

TABLA 21 PROPUESTA ESTRUCTURA DE COSTOS PERSONAL

Fuente: Elaboración propia

5 Escala de remuneraciones Sistema de empresas públicas disponible en: <http://www.dt.gob.cl/transparencia/Remuneraciones-DT.html>

En relación a los costos operacionales, se contempla la instalación de una oficina para el equipo responsable de la Administración, para ello se proponen costos asociados al arriendo de una oficina, así como aquellos gastos de mantención, como luz, agua, internet, papelería. La siguiente tabla, muestra la propuesta de costos operativos.

Los costos de administración que consideran los gastos en personal y los costos operativos tienen un monto anual de \$42.851.664.

GASTOS OPERATIVOS	GASTO MENSUAL	GASTO ANUAL
Arriendo Oficina	\$ 300.000	\$ 3.600.000
Otros costos (Mantención, luz, agua, internet, papelería teléfono)	\$ 200.000	\$ 2.400.000
<b>Total costos operativos</b>		<b>\$ 6.000.000</b>

TABLA 22 PROPUESTA ESTRUCTURA DE COSTOS OPERATIVOS

Fuente: Elaboración propia

### CONVENIOS DE PROGRAMACIÓN

Con la finalidad de contar con un instrumento que permita un acuerdo formal interinstitucional para la implementación presupuestaria del Plan, se propone explorar la posibilidad de un Convenio de Programación.

Este instrumento es de carácter vinculante, que se traduce en acuerdos formales entre un Gobierno Regional, Ministerios, Servicios, Municipalidades, y privados.

Se encuentra regido por la Ley Orgánica Constitucional de Gobierno y Administración Regional, 19.175 y su artículo 81<sup>6</sup>, donde se le otorga un porcentaje mayoritario de la inversión pública en la decisión regional.

Dicha normativa permite la definición de acciones, y proyectos de gestión-inversión que las entidades interesadas concuerdan realizar, dentro de un plazo determinado, sobre un territorio o sector relacionado con estudios, proyectos de inversión o programas.

Sumados a ello permiten identificar áreas en que es necesaria una coordinación

interministerial, interinstitucional o interregional.

Los convenios especifican los proyectos sobre los cuales se aplica, las responsabilidades y obligaciones de cada una de las entidades, las metas, los procedimientos de evaluación y normas de revocabilidad.

Los convenios de programación, para su formulación, contemplan tres fases: de Promoción, Suscripción del Convenio y Seguimiento y Evaluación<sup>7</sup>.

- **Promoción:** Se identifican brechas, donde se fundamentan objetivos e impactos del Convenio; y se establece la propuesta en la que se define el compromiso formal de las entidades participantes, así como la proporción de financiamiento.

- **Suscripción del Convenio:** Se formaliza legalmente el Convenio, a través de la firma de las entidades participantes.

- **Seguimiento y Evaluación:** Se conforma una comisión evaluadora, donde las entidades deben velar por el cumplimiento de los

<sup>6</sup> Ley 19.175, disponible: <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=243771>

<sup>7</sup> Informe Convenios de Programación año 2016; Departamento de Planificación de Inversiones del Ministerio de Obras Públicas

acuerdos establecidos en la suscripción del convenio.

Por ello, existen dos alternativas que se pueden explorar antes del año 1. La de gestionar los

recursos para el equipo de Gestión y/o simultáneamente la de analizar la posibilidad de un Convenio de Programación.

#### ÁREAS SUSCEPTIBLES DE CONCESIÓN PLAN MAESTRO PUERTO LAS ROSAS

Con la finalidad de contar con financiamiento para la mantención de las plataformas náuticas que considera el Plan Maestro de Puerto Las Rosas, a continuación, se detallan los proyectos que serán susceptibles de ser concesionados en cada una de las plataformas.

- Plataforma Náutico-Deportiva: Polideportivo Náutico
  - Tienda de insumos Náuticos
  - Cafetería
- Plataforma Náutica Cultural: Edificio de Ferial y Apoyo de Feria
  - Operadores Turísticos
  - Bodega Operadores Turísticos
  - Baño Operadores Turísticos
  - Kitchenette
  - Baños Públicos H-M
  - Bodega Recinto Ferial
  - Feria
- Plataforma Náutico-Recreativa: Pabellón Recreativo
  - Sala de reuniones
  - Baño Oficina

- Bodega
- Oficina Operadores Turísticos
- Kitchenette Pública Área de Picnic
- Duchas Camarines Públicos H-M
- Baño Públicos H-M

- Plataforma Náutico-Portuaria: Hangar Portuario
  - Hall de Acceso
  - Informaciones
  - Oficina de Administración
  - Sala de reuniones
  - Kitchenette
  - Baños Públicos H-M
  - Camarín
  - Pañol
  - Hangar para embarcaciones

Naturalmente, que las posibilidades de incorporar equipamiento y espacios para la concesión dependerán del avance global de cada infraestructura, por lo que el plan concreto de concesiones y sus respectivos planes de negocios deben confeccionarse una vez se tenga disponibles los espacios o el diseño en para su ejecución en detalle.

## **CAPÍTULO 8**

# PROPUESTA ESTRATÉGICA DE MARKETING Y POSICIONAMIENTO

## 8.1 Introducción

La Cuenca del Lago Ranco cuenta con atributos naturales de gran valoración y diversidad como lagos, saltos, volcanes, playas, termas, montañas y bosques nativos, que predomina en las zonas rurales. Sin embargo, existe una menor puesta en valor de los recursos históricos; a pesar de la presencia de varias comunidades indígenas mapuche Huilliches; como las que habitan en Isla Huapi, comuna de Futrono. Este territorio insular en el Lago Ranco, es, en sí mismo, un producto que atrae a visitantes interesados en vivir experiencias en torno a la cultura ancestral.

Sernatur, en su línea de acción de la Política Regional de Turismo Fortalecimiento de productos Destino Cuenca del Lago Ranco, ha definido 3 tipos de turismo para el destino Cuenca del Lago Ranco.

- Turismo rural en el que destaca la ruta de Neruda
- Turismo Indígena
- Pesca Recreativa

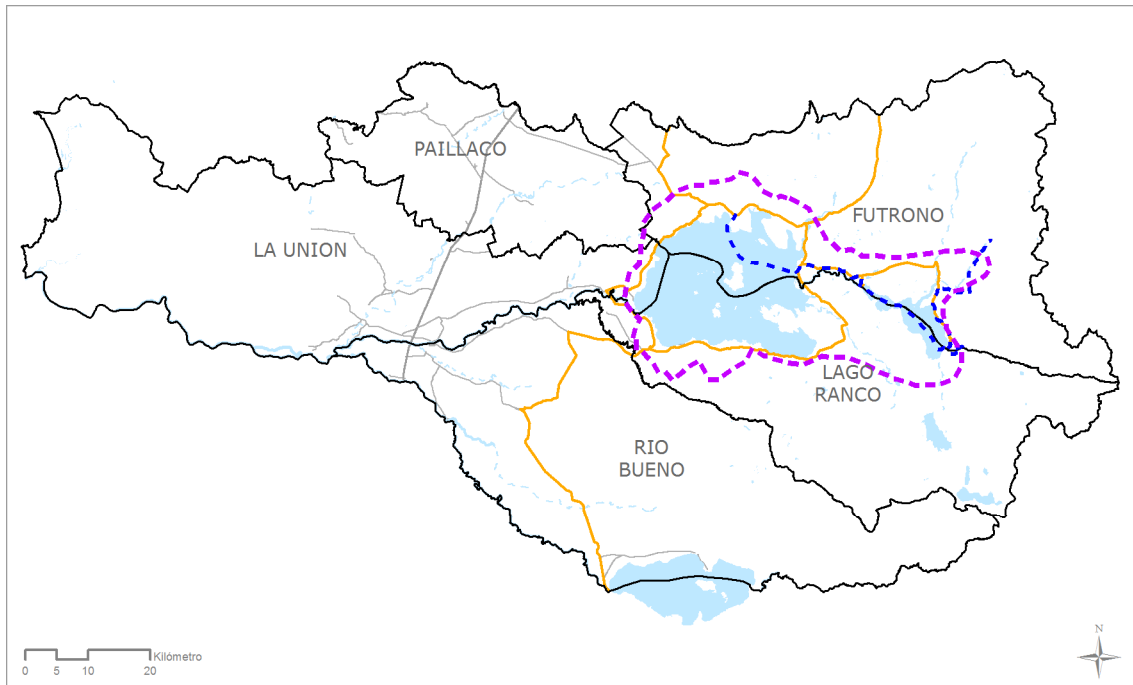
Una de las inversiones públicas más destacadas en la Provincia de Ranco, es la denominada Ruta Interlagos, la cual está formada por cinco circuitos viales turísticos en la zona, entre los que destaca el circuito Cuenca del Lago Ranco. De este circuito forman parte las ciudades de Futrono y Lago Ranco y atractivos como los lagos Ranco y Maihue. En cuanto a un nivel de desarrollo, la Cuenca del Lago Ranco la podemos definir como un destino turístico emergente, en crecimiento.

Como destino emergente, los espacios con potencialidades naturales que favorecen la

actividad náutica requieren contar con planes maestros preferentes. Estos sectores, están definidos por la concentración territorial de proyectos de infraestructura, es así como el Sector Puerto Las Rosas de Futrono, se definió como uno de ellos, en el marco de la Estrategia Regional de Desarrollo Náutico, realizada por la Corporación de Desarrollo de la Región de Los Ríos.

Puerto Las Rosas es una bahía natural del Lago Ranco, cercana a la ciudad de Futrono, con una situación de resguardo, ante fuertes vientos y mareas, que favorece la práctica de deportes náuticos como el canotaje y el remo. Por otra parte, su alto valor paisajístico y la preservación de la naturaleza en el lugar, lo hacen adecuado para proyectar un polo deportivo y de enseñanza náutica para revalorizar el Lago Ranco. Pero, no sólo se espera esto; sino que, también, permitirá aumentar el vínculo de la población local con el lago y la cultura humana, por la presencia de pueblos originarios asociada al territorio.

El desafío para los actores públicos y privados de la Región de Los Ríos es iniciar el posicionamiento del concepto, en lugares priorizados como Puerto Las Rosas; no sólo con campañas de marketing para atraer turistas, sino que, inculcando una cultura náutica local, inclusiva, democrática y con identidad. Así como, también, darle importancia a la interculturalidad presente, provista por una cultura mapuche- Huilliche, alemana y rural que le dan al territorio y a Puerto Las Rosas una diferenciación clara respecto a otros territorios.



**LEYENDA**

- Ríos
- Lagos
- Vialidad
- Límite Comunal
- Destino turístico Cuenca Del Lago Ranco
- Ruta de Neruda
- Ruta Interlagos

ILUSTRACIÓN 63 DESTINO CUENCA DEL LAGO RANCO Y SUS ATRACTIVOS

Fuente: Elaboración propia

## 8.2 Como se abordó el caso Puerto Las Rosas, parte de un Destino turístico emergente en la región

### 8.2.1 Análisis territorial

#### REGIÓN DE LOS RÍOS

La Región de Los Ríos fue creada el año 2007 con las Provincias de Valdivia y del Ranco. Su capital es la histórica ciudad de Valdivia. Esta región se ubica al sur de la Región de la Araucanía y al norte de la Región de Los Lagos. Limita al oeste con el Océano Pacífico y al este con la Cordillera de Los Andes y la Provincia de Neuquén, en Argentina.

Esta región ha logrado destacar en el contexto turístico de Chile por su capacidad para generar flujos turísticos, especialmente relacionados con su patrimonio cultural y natural. La demanda ha aumentado sistemáticamente a lo largo de los años, a través de los productos y servicios turísticos que los visitantes y turistas prefieren por sobre otras zonas de Chile; en atractivos de

jerarquía internacional, nacional y local, marcados por la biodiversidad de sus ecosistemas costeros, montañosos, lacustres y fluviales, donde predomina una selva valdiviana de bosques templados lluviosos.

La superficie de la Región de Los Ríos es de 18.429,5 km<sup>2</sup>. El Destino Cuenca del Lago Ranco, al sur de la Región de Los Ríos, se conecta con la Región de Los Lagos en el sector de Puyehue, con San Pablo, en los valles centrales aledaños a la ruta 5 y en la costa, al sur del Río Bueno, con la Comuna de San Juan de la Costa, 3 comunas de la Provincia de Osorno. Con Argentina, el Destino Cuenca del Lago Ranco, tiene conexión fronteriza a través de los pasos internacionales de Carirriñe y Hua Hum.

#### COMUNA DE FUTRONO

La Comuna de Futrono, donde se encuentra Puerto Las Rosas, tiene una superficie de 2.120,6 km<sup>2</sup>. La ciudad de Futrono, capital comunal, se encuentra ubicada a 102 km. al sureste de la capital regional, Valdivia. La población de la Comuna de Futrono, según el Censo del año 2017, es de 14.665 habitantes.

La Región de Los Ríos ha apostado por un desarrollo sustentable, basado en un liderazgo técnico político y del sector privado, que prioriza

inversiones en infraestructura y servicios alineados con la Política Regional de Turismo, liderada por Sernatur y que fue la primera en las regiones de Chile. Con este sello de calidad en el uso de los recursos y de prestaciones turísticas privadas, se ha logrado priorizar el desarrollo con la declaratoria de Zonas de Interés Turístico (ZOIT), como la de la Cuenca del Lago Ranco, que integra la Comuna de Futrono e incluye a Puerto Las Rosas.

#### ANÁLISIS DEL ENTORNO

La Cuenca del Lago Ranco posee un potencial de desarrollo turístico dado por sus recursos naturales y por su patrimonio histórico natural. Futrono es un lugar rico en naturaleza, posee 26 sitios naturales y 3 sitios termales, es una

comuna que está involucrada, junto a la ciudad de Lago Ranco, en el territorio ZOIT Lago Ranco - Futrono.



La Cuenca del Lago Ranco posee una diversidad de paisajes asociados a recursos naturales y culturales que son la base de su oferta turística. Por su parte, el Municipio de Futrono tiene una Unidad de turismo que está a cargo de los programas de desarrollo turístico de la comuna.

La oferta turística se desarrolla en torno al turismo de naturaleza, pesca recreativa, turismo náutico, turismo indígena, agroturismo, turismo rural y en torno a la selva valdiviana. La principal fortaleza de esta oferta es el escenario natural en torno al lago Ranco, un recurso natural gigante que lo definen como el tercer lago más grande de Chile; además, de la existencia de alrededor de 13 islas, volcanes y ríos. Si pensamos que actualmente una tendencia creciente es la alta valoración por el turismo rural y cultural, esta situación le da al destino Cuenca del Ranco una posición de ventaja sobre otros destinos incipientes.

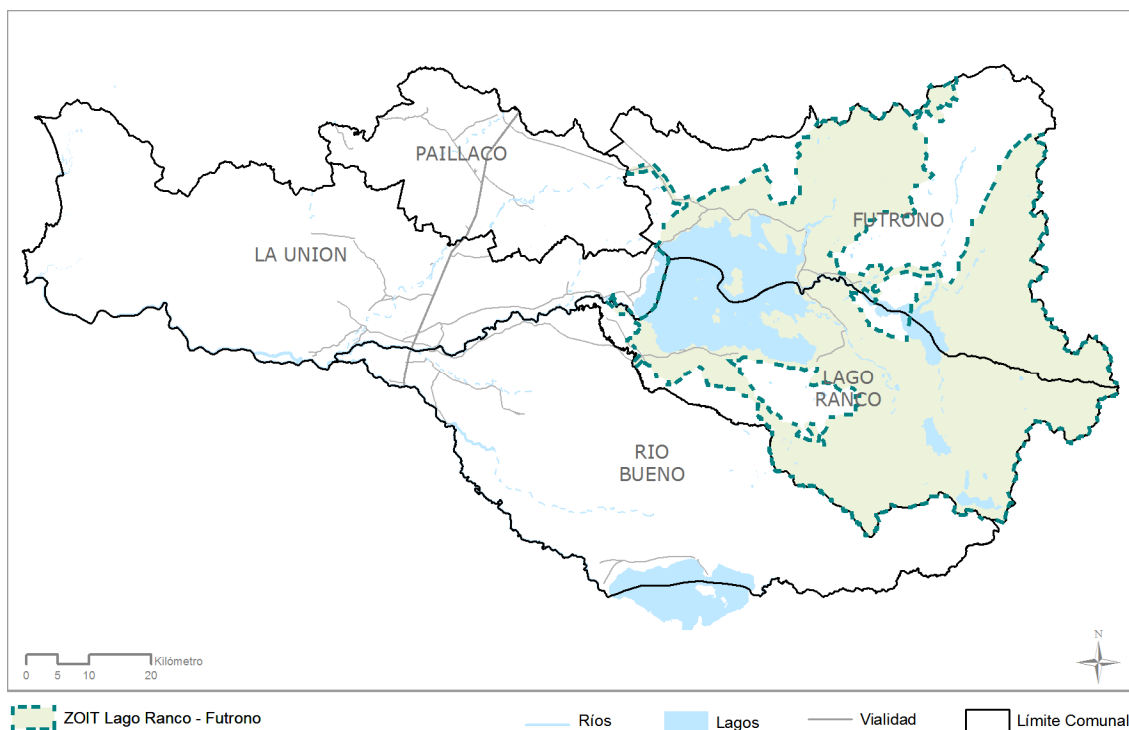
Por otra parte, la Comuna de Futrono cuenta con una alta población de origen mapuche, cercana al 34% de la población total comunal. La cocina tradicional se ve como un producto turístico de real potencial, valorado por turistas y residentes en la comuna. Lo mismo ocurre con la medicina ancestral asociada al uso de hierbas y frutos del bosque nativo y prácticas de medicina alternativa, ampliamente usados y conocidas por la población local. Sin embargo, en comparación a otros destinos, existe una alta informalidad de micro empresarios y una baja calidad de la oferta turística, lo que constituye una debilidad de la comuna junto al insuficiente desarrollo de obras portuarias, la falta de señalética en zonas de interés turístico e infraestructura vial deficiente que deben ser

mejoradas con el fin de mejorar la conectividad e impulsar el turismo. Si bien, existe una presencia y participación activa de las corporaciones privadas; como la Corporación Cuenca del Lago Ranco y la presencia de la Red de Turismo Rural de Futrono; en este destino hay brechas de asociatividad y articulación entre públicos y privados.

La comuna plantea en sus instrumentos de planificación vigentes, ser un destino turístico, posicionarse y desarrollar el turismo de intereses especiales. Al haber una menor puesta en valor de los recursos históricos culturales, esto se transforma en una oportunidad para el desarrollo de nuevos productos turísticos. Para lograrlo, se debe realizar un trabajo de concientización, rescate y puesta en valor del patrimonio cultural y turístico, desarrollando actividades informativas a la comunidad, capacitando sobre el valor turístico de los recursos patrimoniales y culturales, para hacerlos parte de la promoción del destino.

Es necesario realizar un levantamiento de información histórica patrimonial que contribuya a generar relatos con identidad y sentido de pertinencia. No se deben alterar los hábitos de las comunidades; sino que, valorarlos, protegerlos, fomentarlos e incorporarlos a la actividad productiva impulsando el trabajo articulado y participativo con las comunidades presentes.

Con lo anterior será posible apoyar al desarrollo turístico de la Región de Los Ríos, cuyas estrategias han estado focalizadas, preferentemente, con el posicionamiento del producto Selva Valdiviana y la conservación de su patrimonio cultural y natural.



— ZOI Lago Ranco - Futrono      — Ríos      — Lagos      — Vialidad      — Limite Comunal

ILUSTRACIÓN 64 ZONA DE INTERÉS TURÍSTICO LAGO RANCO -FUTRONO

Fuente: Elaboración propia

## CUENCA DEL LAGO RANCO EN EL TURISMO DE CHILE

Para analizar la realidad y proyecciones de flujo turístico en el Destino Cuenca del Lago Ranco, tanto de nacionales (turismo interno), como extranjeros (turismo receptivo), es necesario revisar la información oficial que entregan Sernatur y la Subsecretaría de Turismo.

Las estadísticas de Establecimientos de Alojamiento Turístico (EAT) de Sernatur; específicamente referidas a las llegadas de pasajeros (nacionales y extranjeros) a establecimientos de alojamiento turístico entre 2014 y 2017 para la Región de Los Ríos y sus 3 destinos principales, indican lo siguiente:

	2014	2015	2016	2017
<b>Los Ríos</b>	379.486	374.904	389.457	385.158
<b>Cuenca del Lago</b>	18.558	17.943	18.085	17.340

<b>Ranco</b>				
<b>Siete Lagos</b>	59.741	55.668	51.947	52.610
<b>Valdivia-Corral</b>	301.531	301.417	319.189	315.160

TABLA 23 LLEGADAS DE TURISTAS A ESTABLECIMIENTOS DE ALOJAMIENTO

Fuente: Sernatur

En la serie de años informados (2014-2017), la Región de Los Ríos representa un 3% del total nacional de personas alojadas en establecimientos turísticos. Por su parte, el Destino Cuenca del Lago Ranco representa un 0,1% del total nacional. Sin embargo, en la estancia media por noches, la Cuenca del Lago Ranco supera al promedio nacional de 2,04 noches, con 2,54 noches de pernoctación en promedio.

## TURISMO INTERNO EN CUENCA DEL LAGO RANCO

Dada la baja participación de este destino en las estadísticas turísticas de Chile y las recomendaciones de la OMT, el análisis de entorno de este plan se centra en el turismo interno.

Según el Informe de Turismo Interno, Temporada Alta 2016, de Sernatur, la Organización Mundial de Turismo (OMT), define Turismo Interno como "...las actividades realizadas por un visitante residente en el país de referencia, como parte de un viaje turístico interno o de un viaje turístico emisor." El Turismo Interno genera numerosos beneficios tales como: dinamizar la economía interna y las economías locales; permite el intercambio cultural entre los diferentes habitantes del propio territorio; permite afianzar las identidades locales a través de la industria de viajes y negocios; refuerza la preparación del entorno, los destinos y del territorio como base sólida para el turismo internacional; incentiva a aumentar los días con tiempo libre; incentiva el incremento de puestos laborales y aporta en la reactivación de la economía en tiempos de crisis de origen humano y/o catástrofes naturales.

Por otra parte, las características del turismo interno en contraste con los destinos internacionales, dicen relación con el conocimiento previo que se posee de los destinos; por ejemplo, la familiaridad con el lenguaje, la cultura y las reglas; mayoritariamente responden a un criterio de cercanía física con la residencia habitual, privilegiando el transporte terrestre y los desplazamientos desde zonas urbanas a zonas rurales. Se produce una mayor frecuencia de viaje y una mayor repetición de los destinos, especialmente cuando se viaja "en familia". Estas variables influyen en el turismo interno,

involucrando más estratos socioeconómicos y produciendo mayor diversidad de servicios turísticos y actividades en los destinos.

Según lo indicado por el Informe de Turismo Interno, Temporada Alta 2016, de Sernatur, las principales regiones emisoras de turistas hacia la zona corresponden a la Región Metropolitana, la Región del Biobío y la Región de Valparaíso. El porcentaje de tipos de viaje de Turismo Interno realizado por personas, indica que un 57% de las personas realizan al menos 1 viaje al año. También describe las 3 principales actividades por destino, para el total de viajes con pernoctación, de hasta tres noches. Observándose algunos cambios de actividades según sea viaje largo o viaje corto.

En el caso del destino 'Cuenca del Lago Ranco', para viajes largos (y para el total de viajes con pernoctación), la principal actividad es 'visita de paisajes/atractivos naturales' con un 90,3% de las menciones, mientras que, para viajes cortos, la principal actividad es 'visita a playas' con un 71,4% de las menciones.

Las principales fuentes de información, indicadas en el informe, utilizadas por los viajeros, residentes en Chile, para informarse y decidir visitar un determinado destino son: recomendación de familiares o amigos y experiencias de viajes anteriores. En el caso del Destino Cuenca del Lago Ranco, la recomendación de familiares o amigos representa un 62,5% de las respuestas y las experiencias de viajes anteriores un 30% de las menciones. Sólo un 3,5% de las fuentes de información para este destino son los motores de búsqueda por internet; lo que representa una gran brecha y oportunidad de crecimiento para el Destino Cuenca del Lago Ranco.

## ANÁLISIS FODA DEL TERRITORIO

### Fortalezas

- Escenario natural privilegiado
- Presencia de fuentes termales, volcanes, lagos y ríos.
- Presencia de comunidades indígenas en el territorio.
- Existencia de la Corporación Cuenca del Lago Ranco.
- Presencia de la Red de Turismo Rural.
- Paso de Neruda por el territorio.
- Priorización de turismo rural, pesca recreativa y turismo mapuche, entre otros.
- Existencia de gastronomía rural típica.
- Presencia de la Unidad de Turismo en el Municipio de Futrono.

### Debilidades

- Alta informalidad de micro empresarios.
- Falta de señalética en zonas de interés turístico.
- Faltan políticas de desarrollo intercultural.
- Falta de conectividad lacustre y fluvial.
- Insuficiente desarrollo de obras portuarias.
- Carencia de planificación turística.
- Débil promoción de la comuna de Futrono.
- Infraestructura vial y turística.
- Faltan productos diferenciadores para la comuna con enfoque en innovación.

### Oportunidades

1. Destino emergente en crecimiento.
2. Creciente valoración por el turismo rural y cultural.

3. En forma creciente, existe una oferta estructurada de productos turísticos en rutas priorizadas.
4. Aumento del trabajo asociativo y articulado en la Comuna de Futrono.
5. Se generan más empleos en turismo.
6. Posibilidad de generar alianzas estratégicas con Tour Operadores.
7. Incremento del turismo interno.
8. Sustentabilidad ambiental, rescate y puesta en valor de la cultura rural y mapuche, parte fundamental de la identidad territorial.
9. Viabilidad para el desarrollo de productos turísticos diferenciadores para la comuna de Futrono, como el paso de Neruda
10. Auge en la tendencia mundial para el desarrollo del turismo gastronómico.

### Amenazas

- Competencia de destinos turísticos similares.
- Baja calidad de oferta comparada con otros destinos.
- Riesgo de alterar hábitos culturales de las comunidades.
- Desastres naturales, contaminación de los ríos y lagos.
- Presión inmobiliaria creciente que dificulta el establecimiento de accesos públicos al Lago Ranco.

## 8.2.2 Análisis de contexto

A pesar de no existir, aún, una Organización Gestora del Destino turístico (OGD), para formular la Estrategia de marketing y posicionamiento de Puerto Las Rosas para el turismo náutico; se considera que existe, además del entorno turístico, un atractivo turístico naciente en la Cuenca del Ranco, con un promisorio futuro.

En este atractivo turístico, se está organizando un sistema o conjunto de elementos con estructura funcional para definir la competitividad y posicionamiento, con actores que se coordinan para gestionar el espacio, tanto de la sociedad civil como servicios públicos comprometidos y empresarios locales que invierten y están dispuestos a contribuir con el desarrollo de Puerto Las Rosas, como un espacio turístico relevante en el macro destino de la Cuenca del Lago Ranco, para el desarrollo de un turismo sustentable y participativo.

Una herramienta esencial para la implementación de la Estrategia de marketing y posicionamiento de Puerto Las Rosas, será el Plan de Desarrollo Turístico (PLADETUR) de la Comuna de Futrono 2019-2028. Esta es una herramienta de planificación turística con objetivos, acciones y control de resultados para propender el bien común, desarrollo, equidad, participación y regulación de la actividad turística en la comuna.

El PLADETUR de Futrono, tiene su foco en la puesta en valor de la identidad local, la sustentabilidad de los recursos y las necesidades territoriales. Para la comunidad local de la Comuna de Futrono el turismo es una actividad recreativa y económica para mostrar y rescatar la cultura, con gran vocación social, que permite a la gente surgir en sus territorios de forma sustentable.

Según el PLADETUR de la Comuna de Futrono 2019-2028 las principales brechas de Futrono son:

1. Promoción de la comuna muy débil, sin información turística en la web ni señalética apropiada, lo que dificulta la difusión de las actividades que se pueden realizar, manteniendo la estacionalidad.
2. La asociatividad turística no se ha planificado ni potenciado como un eje de desarrollo, de planificación participativa en el largo plazo.
3. Es un desafío practicar la sustentabilidad ambiental y sus aspectos culturales para rescatar y poner en valor la cultura rural y mapuche, parte fundamental de la identidad territorial.
4. Brechas de accesibilidad con infraestructura vial. Aquí cobra importancia la Ruta Escénica Lagos y Volcanes con sus inversiones como miradores, muelles, accesos a bordes lacustres y habilitación de barcas para la navegación.
5. Carencia de una planificación turística comunal por parte de la Municipalidad de Futrono.
6. Falta de identificación y orden de productos turísticos diferenciadores en la comuna, con enfoque en innovación y diversificación de productos.

Además del PLADETUR esta propuesta debe considerar en su planificación y despliegue el Plan de Acción de la Zona de Interés Turístico (ZOIT) Lago Ranco-Futrono. De acuerdo a la 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).

Por esto, la decisión de invertir en el Plan Maestro de Puerto Las Rosas es pertinente desde todo punto de vista; dado que la Comuna de Futrono es parte de una Zona de Interés Turístico que, además, se ubica en una Zona Rezagada de la Región de Los Ríos, compuesta por las Comunas de La Unión, Río Bueno, Lago Ranco y Futrono. Es decir, se cumplen 2 condiciones que respaldan una priorización de inversión pública de acceso público.

El Programa Zonas Rezagadas de la Subsecretaría de Desarrollo Regional tiene el objetivo de generar condiciones de desarrollo socio-económico y reducir brechas de carácter territorial mediante una política de intervención intersectorial, con foco en el desarrollo productivo, en el incremento del ingreso autónomo de las familias, en la transferencia de competencias, y en la generación de capital social y humano.

Para ser elegibles, las zonas rezagadas deben cumplir al menos dos de las siguientes tres condiciones: que la mitad o más de sus comunas estén dentro de las 100 comunas más pobres del país; que estén dentro del 30% más pobre de la región en que se encuentran; o que presente más de un 10% de localidades aisladas según el índice de SUBDERE en la materia.

Los Instrumentos del Programa Zonas Rezagadas permiten una evaluación de los proyectos de inversión Costo Eficiencia para priorizarlos; provisión de recursos de zonas rezagadas para avanzar en la superación de las brechas de rezago y la adaptación de instrumentos públicos a los territorios.

Los indicadores estadísticos comunales de Futrono, disponibles en el Banco Central de Chile, señalan que la Población según pobreza por Ingresos CASEN 2011 y 2013, Metodología SAE, supera en la Comuna de Futrono, en poco más de 9% al promedio nacional.

Territorio	% de Personas en Situación de Pobreza por Ingresos	
	2011	2013
Comuna de Futrono	28,97	23,78
Región de Los Ríos	32	23,10
País	22,20	14,40

TABLA 24 POBLACIÓN SEGÚN POBREZA POR INGRESOS EN LA COMUNA DE FUTRONO

Fuente:  
<https://reportescomunales.bcn.cl/2015/index.php/Futrono>

Los Índices de hacinamiento de hogares FPS cierre julio 2013 e Índice de saneamiento de hogares FPS cierre julio 2013, en la Comuna de Futrono tiene porcentaje de hogares con hacinamiento medio y con saneamiento deficitario que supera los porcentajes regionales y nacionales.

Indicadores	Porcentaje de Hogares		
	Comuna	Región	País
% de hogares con hacinamiento medio	21,14	17,61	19,88
% de hogares con hacinamiento crítico	2,10	1,89	2,32
% de hogares con saneamiento deficitario	35,78	30,02	16,98

TABLA 25 ÍNDICE DE HACINAMIENTO Y SANEAMIENTO EN LA COMUNA DE FUTRONO

Fuente:  
<https://reportescomunales.bcn.cl/2015/index.php/Futrono>



Dada la condición de destino turístico emergente, la competitividad del destino Cuenca del Ranco debe ser visualizada desde una perspectiva estratégica y de largo plazo.

Actualmente se pueden identificar ciertas ventajas iniciales dadas principalmente por la presencia de recursos naturales importantes que son capaces de movilizar flujos turísticos; como los lagos, volcanes y ríos.

Se debe fortalecer la oferta hacia la entrega de experiencias memorables y significativas, trabajar en aquellos aspectos que complementan y sustentan el crecimiento de los destinos turísticos, para lo cual es necesario un trabajo que no solo incluya el desarrollo del sector empresarial, sino también un involucramiento y participación activa del sector público, servicios y municipios locales.

ILUSTRACIÓN 65 PLAN DE ACCIÓN DE LA ZONA DE INTERÉS TURÍSTICO (ZOIT) LAGO RANCO-FUTRONO<sup>8</sup>

Fuente: Sinopsis de diagnóstico, Plan de Acción ZOIT Lago Ranco – Futrono, pág. 22

<sup>8</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)

El Plan de Acción de la ZOIT Lago Ranco – Futrono indica, en su definición estratégica, una visión para el año 2025, de consolidarse como destino de naturaleza competitivo, sustentable, respetuoso del Medio Ambiente y cultura local, con una oferta turística reconocida por su calidad y buen servicio.

El mismo plan establece como Misión, mejorar la competitividad del destino Cuenca del Ranco mediante la ejecución de planes de acción público privados que provoquen sinergia y dinamismo económico, a través de la implementación de acciones y generación de condiciones propicias para el desarrollo de la actividad turística, protección del patrimonio natural y cultural, garantizando la entrega de servicios de calidad y la vivencia de experiencias significativas y memorables a los visitantes.

Los Valores del Plan de Acción de la ZOIT Lago Ranco – Futrono, son:

- **Sustentabilidad ambiental y social.** La adopción de prácticas sustentables en la actividad turística aporta importantes beneficios para la sociedad desde la conservación del medio ambiente y el desarrollo de buenas relaciones entre las comunidades, hasta el fomento a la asociatividad y la competitividad entre las empresas (Estrategia Nacional de Turismo 2012-2020). El desarrollo de la actividad turística en el territorio de la Cuenca del Ranco, con las características de ruralidad y presencia de comunidades indígenas ancestrales, plantea un desafío importante en torno a la comunión y respeto entre turistas y habitantes locales, lo que debe además conjugarse con el desarrollo económico de la actividad y el necesario respeto y cuidado de los recursos naturales, culturales y patrimoniales.
- **Inclusión de comunidades y localidades del territorio.** Uno de los principios básicos del turismo sustentable es procurar no alterar los hábitos culturales de las comunidades locales, por el contrario, valorarlos, protegerlos, fomentarlos e incorporarlos a la actividad productiva (Estrategia Nacional de Turismo 2012–2020). Bajo este principio, destacado en la Estrategia Nacional de Turismo, el territorio de la Cuenca del Ranco debe incorporar el trabajo articulado y participativo con las comunidades presentes, fortaleciendo el desarrollo económico local a través del fomento de la actividad turística, con un enfoque inclusivo, evitando la polarización de los beneficios económicos de la actividad turística.
- **Interculturalidad.** Respetar y poner en valor los diferentes elementos culturales presentes en el territorio, marcados por la presencia de Mapuches, Huilliches, colonizadores alemanes, costumbres campesinas, desarrollo de economías basadas en la agricultura, turismo, explotación forestal, comercio. Todo lo anterior aporta al desarrollo de un territorio que ha sabido convivir con estas diferencias de manera positiva y armónica. Se debe relevar la presencia de ancestros Mapuche y Huilliche en el territorio, trabajando en la difusión y mejoramiento de la oferta turística cultural y patrimonial.
- **Calidad.** Al ser la zona del Lago Ranco un destino emergente en constante crecimiento, la oferta turística debe ir evolucionando en concordancia con las expectativas y necesidades del mercado, lo que trae consigo la exigencia de mejorar continuamente los estándares de calidad de toda la cadena productiva, permitiendo contar con una oferta integrada de alta valoración para la demanda.



## 8.3 Propuesta Estratégica de Marketing y posicionamiento

Las estrategias de marketing y posicionamiento en un plan de marketing, son parte fundamental de esta herramienta; pues concentran un conjunto de decisiones sobre acciones, priorizaciones y recursos para alcanzar los objetivos trazados en el plan de marketing.

Una propuesta estratégica de marketing consiste en definir cómo se van a lograr los objetivos comerciales o de resultados promocionales en una organización, institución o empresa; así como, en un destino turístico. Se debe identificar y priorizar los productos o servicios que tengan mayor potencial.

Una propuesta estratégica de posicionamiento busca adecuar los factores internos de la organización a los factores externos, de mercado, para obtener la mejor posición competitiva posible, en el segmento elegido, para dirigir el posicionamiento de marca a conseguir en la mente de los clientes y trabajar en forma estratégica el marketing mix (producto, precio, distribución, comunicación) + el par o peer (conocido como la quinta P del Marketing), que es visible en redes sociales.

Cualquier estrategia de marketing y posicionamiento para un destino turístico, debe hacerlo de manera competitiva, considerando los desafíos actuales, como la movilidad creciente y con menor tiempo de estadía de los viajeros en un destino específico y su permanente búsqueda de experiencias turísticas, usando los medios de consulta y compra online o por internet.

La técnica de marketing online, debe ser de bajo costo, alto impacto y rápida implementación. Esto se logra, coordinando el calendario de actividades del Destino Cuenca del Ranco, integrándose a la promoción que realiza la Región de Los Ríos y desde el año 1 de este proceso de posicionamiento y marketing para Puerto Las Rosas.

La mejora de la conectividad nacional y regional, en forma aérea y terrestre, permite proyectar mayores flujos de visitantes hacia la Región de Los Ríos y Puerto Las Rosas. Además, el auge de una nueva generación de destinos turísticos en Chile, es una oportunidad que permite ampliar la oferta turística del país a nivel internacional, conectando a los turistas con experiencias de turismo indígena, la historia de las familias que viven hace varias generaciones en esta zona y el patrimonio natural abundante en la Cuenca del Lago Ranco.

Integrar a la Cuenca del Ranco como Destino Turístico Inteligente (DTI), que gestiona el Programa Estratégico Transforma Turismo, con financiamiento de CORFO. Así, se podrá desarrollar, a través de la gobernanza del destino turístico, una labor continua de coordinación y retroalimentación con instancias público privadas de la industria turística nacional. Este proceso, se debe iniciar con la conceptualización de un Modelo de Destino Turístico Inteligente basado en la experiencia internacional. Luego se socializa y contextualiza con instancias regionales y locales para generar una visión compartida del Destino Turístico Inteligente. Sólo después de estos pasos, se debe aplicar un diagnóstico para medir condiciones presentes del destino, en los ámbitos que estructurarán el modelo de DTI; así se identifica una cartera de iniciativas temáticas como Sustentabilidad, Tecnologías de Información, Innovación y Accesibilidad universal del destino turístico Cuenca del Ranco, para comenzar un trabajo como Destino Turístico Inteligente.

El plan maestro de marketing, para diferenciarse de otros destinos consolidados y recientes como el de la Ruta de “Los Parques de la Patagonia”, debe basarse en un Plan de interpretación del patrimonio de Puerto Las Rosas de esta manera

podremos brindar al turista o visitante , incluso a la población local un turismo de calidad que se diferencie por una estrategia de promoción basada en experiencias con productos segmentados, de calidad y temáticos, de esta

## PRODUCTO

Las nuevas tendencias de la demanda, cada vez más segmentada y con gustos específicos, constituyen el punto de partida de la necesidad a innovar. Es así, como las políticas turísticas actuales tienden cada vez más a la innovación; mediante el diseño de un nuevo producto o el cambio del mismo, en ambos casos adaptándolos a las expectativas de los potenciales consumidores.

Entre los activos más relevantes de Puerto Las Rosas, destacan su historia humana ligada a los primeros pobladores del territorio, de origen indígena, los colonos de la zona, la abundante naturaleza y las capacidades públicas y privadas puesta a disposición del éxito de esta Estrategia de marketing y posicionamiento para el lograr el éxito del modelo de negocio aquí analizado: un bien público accesible que no discrimina a usuarios por factores socio económicos.

Es necesario ofrecer productos turísticos, en los que el turista pueda participar en actividades cotidianas de la comunidad local, el entorno rural y sus comunidades indígenas con pertinencia. Así, además de consumir turismo, en lo posible formal, el turista podrá satisfacer la necesidad de comer o descansar.

Un atractivo de gran jerarquía en el destino es la **Península de Illahuapi**, ubicada entre las desembocaduras de los ríos Riñinahue y Nilahue. Visitar este rincón permite conocer la cultura Mapuche – Huilliche, practicando una amplia gama de actividades como el senderismo, paseos en lancha, kayak y visita a cuevas ancestrales. La Península de Illahuapi permite disfrutar de alojamiento en cabañas con

manera el turista o visitante podrá tener una experiencia memorable y significativa.

Esta Estrategia de marketing y posicionamiento para Puerto Las Rosas se basa en la siguiente mezcla de marketing.

tinajas calientes, hospedajes rurales, campings, gastronomía típica, artesanía en lana y la opción de recolectar hierbas medicinales participando en las faenas diarias de campo. Un imperdible es la trilla a caballo suelto que se realiza en febrero.

En este contexto, Puerto Las Rosas enriquece la experiencia de recorrer el lago Ranco, un circuito de alrededor de 120 km de ruta pavimentada que ofrece miradores para apreciar al paisaje compuesto por aguas cristalinas, montañas andinas y bosque siempre verde. Un recorrido por el corazón la producción lechera y quesera del sur de Chile, con identidad campesina y Mapuche- Huilliche.

Es prioritario incorporar el rescate del patrimonio humano y natural de Puerto Las Rosas en conexión con otros atractivos de la Cuenca del Ranco, como el **Parque Futangue**, el **complejo turístico de Bahía Coique o las cabalgatas hacia el Cordón Caulle**, donde es posible disfrutar de una amplia oferta de deportes de aventura, náuticos y de turismo rural.

Otro atractivo en la zona es **Llifén**, poblado que se ubica en la ribera este del lago Ranco, es un referente para los amantes de la pesca deportiva. **El río Calcurrepe** es adecuado para practicar pesca con mosca, y flotadas desde su nacimiento en el lago Maihue hasta la desembocadura en el lago Ranco. También, se recomienda visitar **las Termas de Llifén**, con aguas a temperaturas entre los 25 y 38 grados Celsius.

La estrategia de producto sugiere incorporar la identidad local, en nombres de competencias, el respeto de la cosmovisión indígena en la definición de fechas para eventos y la difusión de música, poesía, pintura y artistas locales en lanzamientos, promociones turísticas, ferias y producción de contenidos turísticos para medios, internet y gráficas.

**La Isla Huapi**, ubicada en el centro norte del Lago Ranco, es un atractivo que se liga históricamente con Puerto Las Rosas, pues la Barcaza Epu Huapi conduce a los visitantes a descubrir los secretos de un patrimonio Mapuche – Huilliche con alojamientos en cabañas y campings, tradicional artesanía, gastronomía, playas y las fiestas costumbristas que se realizan en el verano en Isla Huapi.

Para ofrecer un producto diferenciador y de calidad se sugiere incorporar una narrativa que permita entender y comprender los aspectos culturales del territorio y se convierta en una motivación para promover estadías y que turistas regresen, repitan o recomienden el destino. Una poderosa herramienta para esto, es el diseño maestro de planes interpretativos sobre el patrimonio turístico cultural y natural, en centros de visitantes, oficinas de información turística, museos, centros culturales y toda la infraestructura de atención al visitante que exista o se planifique instalar en el territorio, incluido Puerto Las Rosas.

Un tema interpretativo cultural de jerarquía mundial y contemporáneo para el producto turístico analizado es la “Ruta de Neruda”, que ha sido desarrollado y revivido por las comunidades locales y el mundo cultural en la zona, especialmente Maihue. La historia cuenta que la promulgación de la “Ley Maldita” que proscibió al Partido Comunista de Chile en el gobierno de Gabriel González Videla, obligó en 1949 a Pablo Neruda a salir del país en la clandestinidad, para evitar la cárcel. El poeta, quien sería posteriormente Premio Nobel de Literatura, con el nombre de Antonio Ruiz Lagorreta, inició su recorrido desde Futrono hasta Llifén, para cruzar el Lago Maihue y alojarse en la hacienda Huenaihue, donde comenzó su cabalgata en dirección a San Martín de los Andes, Argentina, por el paso “Los Contrabandistas”, permitiéndose un pequeño descanso en las temas de Chihúio. Era su opción de salida de Chile en la clandestinidad; así comenzaba su exilio que lo conduciría en Europa. La fuga obligó a Pablo Neruda a conocer esta Selva Valdiviana, un viaje que lo marcaría para inspirarlo a continuar con la escritura de sus grandes obras, como “El Canto General”. Hoy el tránsito del poeta puede ser revivido por los turistas, combinando su visita con la historia de este viaje histórico de Neruda en busca de su libertad.

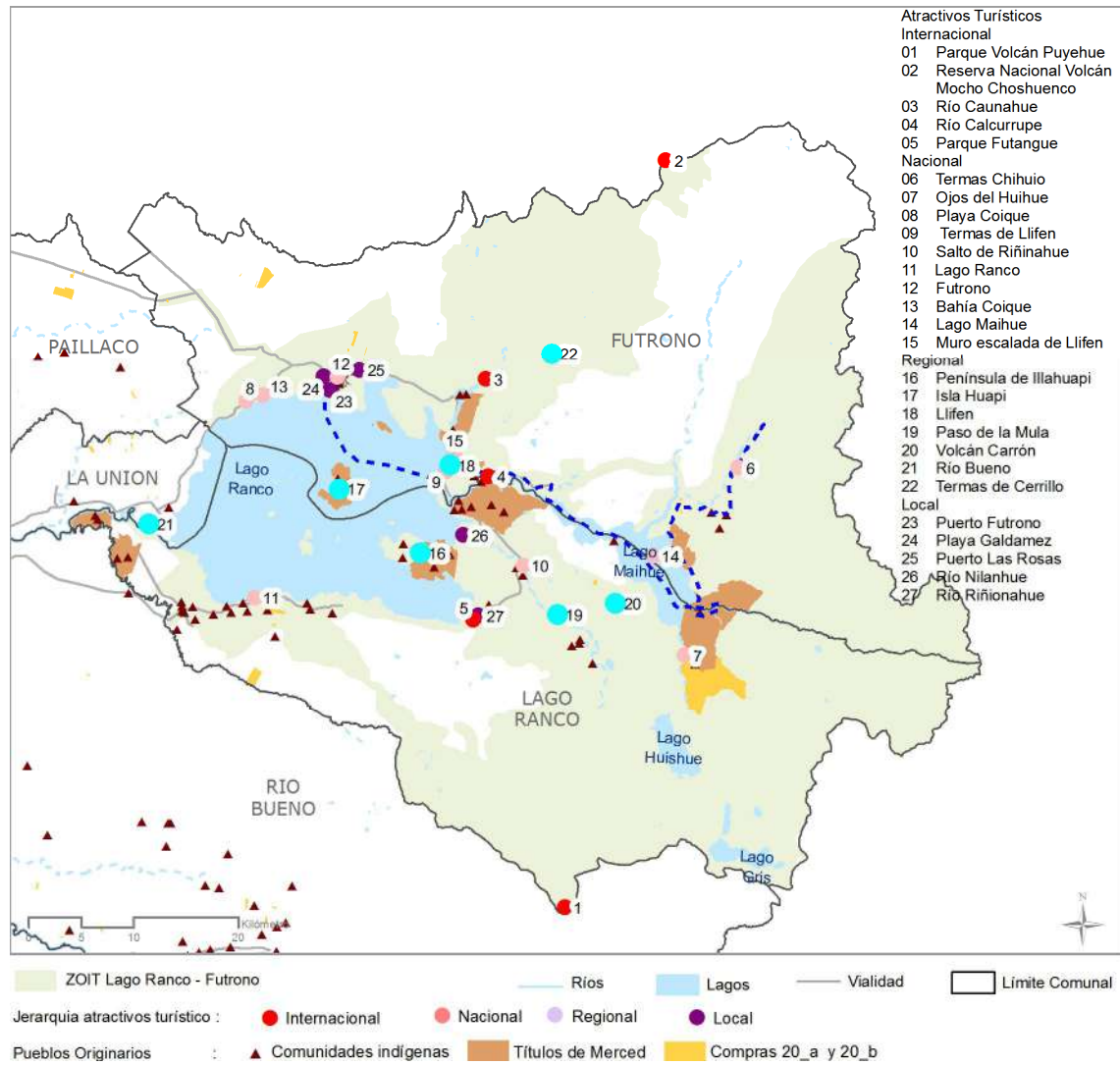


ILUSTRACIÓN 66 ATRACTIVOS DE LA ZONA EN TORNO A PUERTO LAS ROSAS QUE FORMAN PARTE DE LA ZONA DE INTERES TURÍSTICO  
 Fuente: Elaboración propia

## PRECIO

Debe darse valor a los clientes, que en la primera fase serán determinantes para los decisores de inversiones públicas en Puerto Las Rosas; que son la comunidad local, que tendrá servicios de infraestructura pública sin costo. En etapas posteriores, algunas áreas y servicios de Puerto Las Rosas, a través de concesiones

temporales a privados, podrían generar los ingresos necesarios para mantener los costos de operación y mantención de la infraestructura pública, irradiando con clientes foráneos o turistas la economía local, representada por empresarios de turismo, vecinos que den alojamiento en sus casas e instalen servicios de

alimentación, guiado y excursiones desde este nuevo polo de turismo náutico.

Aquí es muy importante la rentabilidad social de la inversión, producto de la baja densidad poblacional del sector de Puerto Las Rosas y la Comuna de Futrono; junto con la vulnerabilidad social de los habitantes del área rural.

El principal costo de esta estrategia, fuera de la inversión pública necesaria para Puerto Las Rosas, es la implementación de un plan de marketing y posicionamiento estratégico que tenga sentido y sea apropiable por parte de los actores públicos y privados del territorio. Esto se logrará con investigaciones de mercado,

## PROMOCIÓN

Es necesario complementar la promoción de Puerto Las Rosas con el resto de atractivos turísticos naturales del destino Cuenca del Ranco y sus aspectos culturales, los tipos de turismo presentes en el destino y transformarlos en productos turísticos que inviten al turista a vivir una experiencia que volver y recomendar en sus redes.

La difusión inicial de los mensajes para promover este plan de inversiones públicas debiera ser a través de reuniones con la comunidad local, en sus diversos segmentos para explicar los alcances y beneficios del proyecto en Puerto Las Rosas. La convocatoria a estas reuniones debiera ser por radios locales y las juntas de vecinos de las comunas de la Cuenca del Ranco. Posteriormente, esta campaña de marketing de interés público abordará las principales características, beneficios y posibilidades para la comunidad local, con el objetivo de que sea un proyecto querido y del cual se sientan parte en la co creación de su gobernanza, horarios, restricciones, valores y condiciones de uso.

Se debe evitar entregar mensajes que sean interpretados por los públicos de interés como medidas o decisiones impuestas o validadas por

estudios de planificación interpretativa, atracción de segmentos emergentes del turismo relacionados con el turismo de naturaleza, patrimonial, náutico y deportivo.

En lo posible, se recomienda avanzar en un Programa para hacer de la Cuenca del Ranco un Destino Turístico Inteligente, que permitirá atraer recursos económicos de inversión al territorio, coordinar actores con una visión compartida y estudiar los datos que se generan permanentemente en el destino para tomar decisiones socialmente rentables (Big Data transformada en flujo de información para la toma de decisiones).

actores ajenos al territorio de la comuna de Futrono.

A medida que las inversiones de Puerto Las Rosas se van realizando por etapas y plataformas, la organización que ejerza la gobernanza debe cautelar que las prestaciones disponibles en el lugar, sean pagadas o no, tengan posibilidad de ser evaluadas por los clientes o usuarios, exista un sistema de recepción de sugerencias, reclamos e ideas de mejora. Con esto, será viable que Puerto Las Rosas pueda lograr ser percibido como un lugar que es parte de la comunidad y le contribuye a su calidad de vida.

Cuando el alcance de los canales utilizados para este plan vayan permitiendo resultados medibles y en forma creciente el posicionamiento local de lo que está ocurriendo en Puerto Las Rosas sea más fuerte, la gobernanza público privada liderará acciones de promoción a nivel regional, nacional e internacional para promover la realización de eventos deportivos y náuticos, como tours programados con operadores de turismo, medios de comunicación, blogeros de viajes, organizaciones de turismo y empresarios interesados en operar embarcaciones y

fomentar el acceso de amplios segmentos de la población y turistas nacionales e internacionales.

En la medida que el plan de inversiones vaya avanzando, los siguientes objetivos se enmarcan en los usuarios que habitan en forma permanente el territorio, quienes recibirán los mensajes de este plan por radio y en forma personal con reuniones y actividades de difusión

## PLAZA

El uso de redes sociales, será acotado y enfocado, preferentemente, a los organismos, técnicos y profesionales, públicos y privados involucrados en el diseño, financiamiento, construcción y operación de las inversiones en Puerto Las Rosas.

Según el **Plan de Acción de la Región de Los Ríos 2014-2018**, la Comuna de Futrono tiene al año 2014 la siguiente cantidad de prestadores turísticos registrados en Sernatur: 29 alojamientos turísticos, 2 productores de artesanía, 4 restaurantes, 2 servicios de esparcimiento y 1 empresa de turismo aventura; con **un total de 38 prestadores turísticos registrados**.

Las instalaciones municipales, privadas de prestadores turísticos y las alianzas que se logren concretar, serán sedes para desplegar mensajes que den a conocer la importancia histórica de este plan y los enormes beneficios que implicará para la población de la Cuenca del Lago Ranco.

Según la OMT (Organización Mundial del Turismo), organismo especializado dependiente

que realizarán los gestores a cargo de la gobernanza de Puerto Las Rosas.

Es necesario incluir a Puerto Las Rosas en la estrategia de promoción turística de la Comuna de Futrono y las demás comunas de la Cuenca del Ranco, en forma permanente como un nuevo motivador de viajes y pernoctación de turistas.

de Naciones Unidas, el uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones llegará a ser predominante para la búsqueda de información, reservas y compra en línea de servicios turísticos. Por eso, se considera como la Plaza (1 de las 4 P del Marketing Mix) al uso de internet para el despliegue de mensajes sobre las inversiones proyectadas y en marcha para Puerto Las Rosas.

El marketing offline debe orientarse a desarrollar relaciones con toda la cadena de turismo, la sociedad, sector público e inversionistas potenciales con mensajes interpretativos que generen una emoción positiva hacia Puerto Las Rosas y su potencial de desarrollo. Así, la estrategia debe ser multicanal, incentivar acciones conjuntas con los principales operadores en destino, acciones promocionales innovadoras y colaborar con el sector turístico (público y privado) para formar y desarrollar el producto turístico Puerto Las Rosas (recomendaciones sobre marketing off line del Plan de Marketing Turístico Internacional 2016-2018 de Chile).

### 8.3.1 Visión y Objetivo General

El plan de marketing turístico, debe considerar la visión del Plan Maestro para Puerto Las Rosas, en cuanto a:

- Contribuir en el desarrollo económico y social del territorio.
- Contribuir en el desarrollo sustentable de los recursos naturales.
- Fomentar un desarrollo sostenible, preservando las características del medio ambiente.

- Fortalecer y poner en valor el patrimonio.
- Perfilar a Puerto Las Rosas como un polo de carácter deportivo y turístico a nivel comunal, regional y nacional.

En este sentido podemos decir que la definición de visión que se proyecta para Puerto Las Rosas es:

*“Un espacio turístico recreativo que cuenta con infraestructura adecuada para múltiples usos considerando su ubicación estratégica en el macro destino de la Cuenca del Lago Ranco. Entre sus usos destacan: el ser un soporte para la actividad económica turística del área de influencia inmediata de la comuna de Futrono, pero con proyección a la cuenca; ser un referente en inclusión social y deportiva con actividades náuticas integradoras de toda la comunidad; y con un claro servicio a la mantención del sistema medio ambiental que conforma su ribera”.*

#### OBJETIVO GENERAL

Revalorizar a Puerto Las Rosas, como un polo de desarrollo local, ayudando a transformar al turismo en uno de los principales ejes económicos e identitarios de la Comuna de Futrono, contribuyendo a su diversificación

productiva, generación de empleo, protección y puesta en valor de los recursos naturales existentes, procurando sinergias con los otros sectores productivos.

### 8.3.2 Ejes estratégicos

Los Ejes Estratégicos se entienden como los grandes lineamientos, sobre los que el plan se articula y sostiene, el proceso de análisis de resultado nos ha permitido definir para esta Estrategia de marketing y posicionamiento 4 ejes de desarrollo que permitirán orientar y definir los principales objetivos y acciones en materia turística comunal, estos son:

- Promoción de Puerto Las Rosas, como parte de Futrono, Comuna lacustre, destino del turismo y deportes náuticos.

- Inversión en Puerto Las Rosas, creando un polo que fortalezca el destino turístico-náutico Cuenca del Ranco.
- Puerto Las Rosas como infraestructura para la puesta en valor del patrimonio natural y cultural local.
- Puerto Las Rosas, espacio de Inclusión social-local.

Cada uno de ellos tiene objetivos específicos, los cuales a su vez buscan su consecución a través de programas y acciones puntuales. Asimismo, a cada acción se le establece una meta a la cual llegar, y un indicador que permitiría medir su estado de avance.

### 8.3.3 Objetivos propuestos en cada Eje estratégico

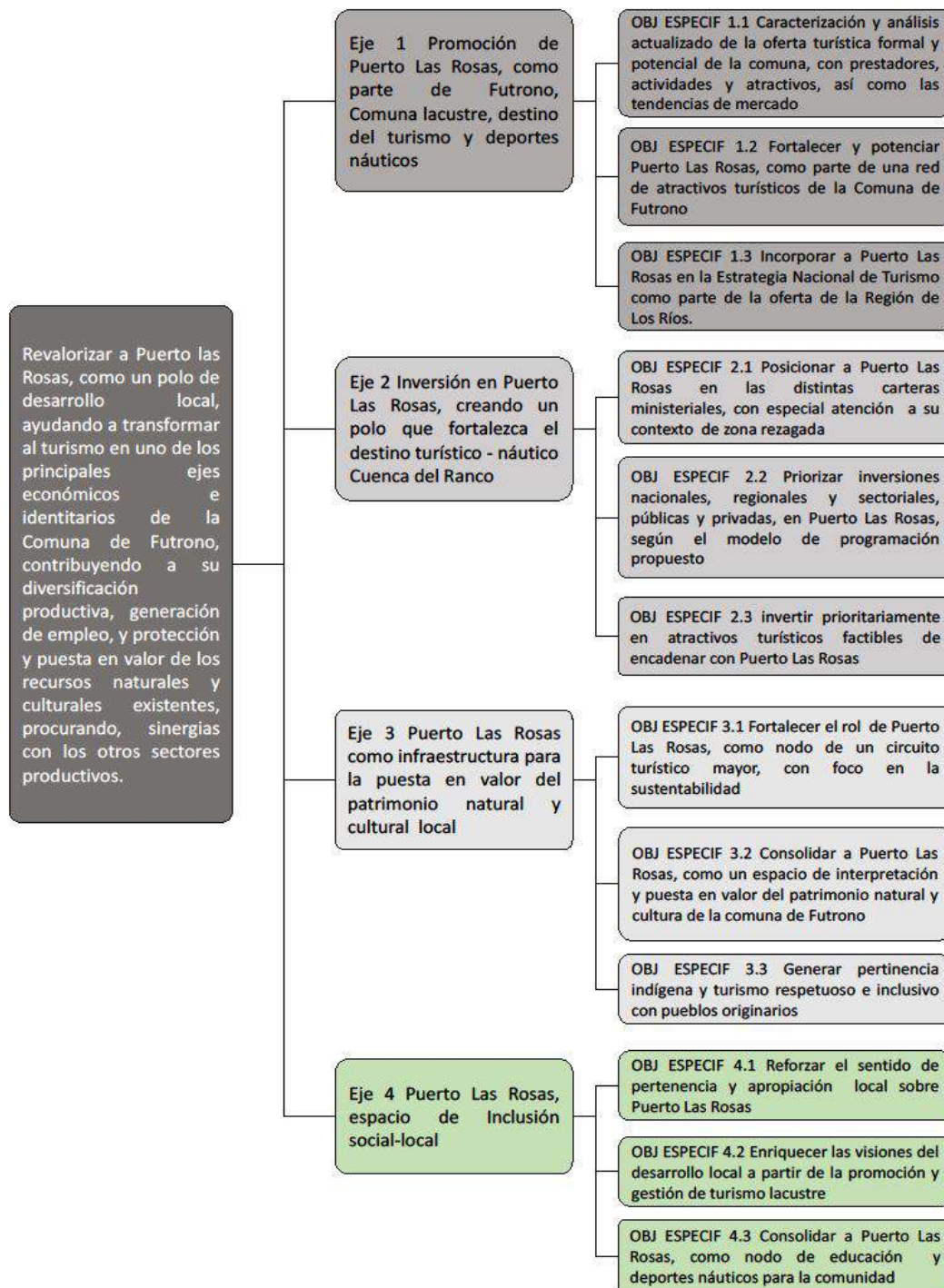


DIAGRAMA 10 ESTRUCTURA DE LA ESTRATEGIA DE MARKETING Y POSICIONAMIENTO

Fuente: Elaboración propia



## EJE 1: PROMOCIÓN DE PUERTO LAS ROSAS, COMO PARTE DE FUTRONO, COMUNA LACUSTRE, DESTINO DEL TURISMO Y DEPORTES NÁUTICOS

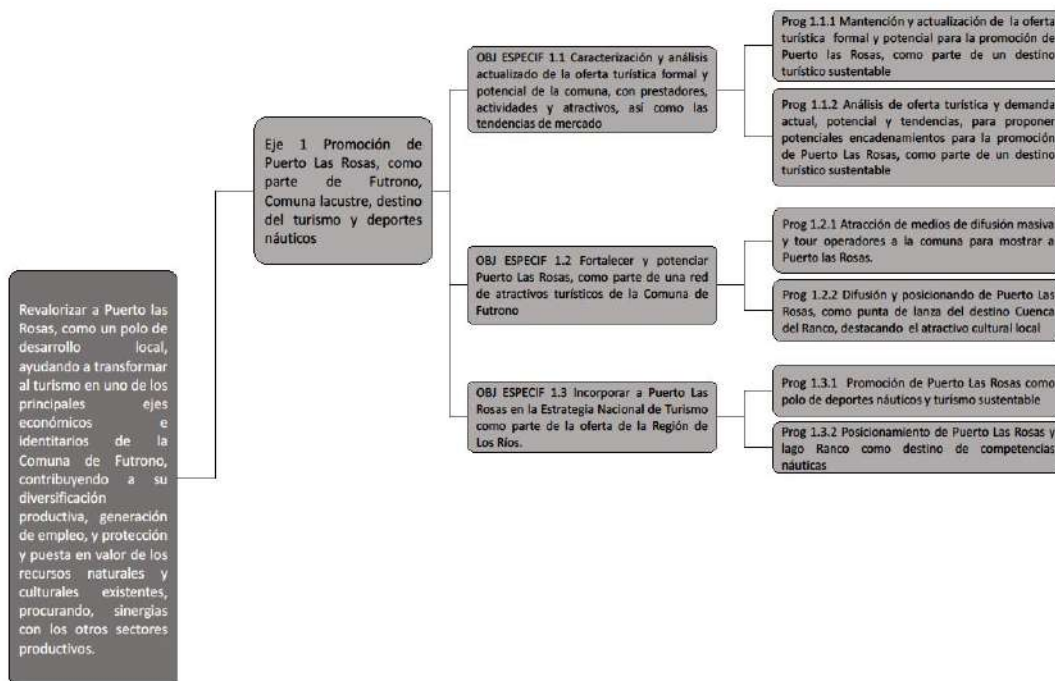


DIAGRAMA 11 OBJETIVOS Y PROGRAMAS EN EL EJE 1 DE LA PROMOCIÓN

Fuente: Elaboración propia

La promoción de un destino turístico es la clave para lograr un adecuado posicionamiento en una demanda turística creciente y con cada vez mayores estándares de exigencia en el consumo de servicios turísticos, la estrategia de marketing apunta a aumentar la demanda turística en temporada baja, ofreciendo servicios no solo en temporadas estivales, sino de forma permanente durante el año y que permitan lograr una mayor rentabilidad y por ende un creciente desarrollo económico de la comuna. Por otra parte, es necesario establecer acciones que permitan a los visitantes, una vez en el territorio, informarse y conocer la oferta de servicios a las cuales acceder, de forma actualizada y eficiente.

El eje 1, propone promocionar a Puerto Las Rosas, no como un destino en sí mismo, sino como parte de un destino mayor, que impone una mirada geográfica y comunal, destacando las condiciones lacustres, turísticas y el potencial de Futrono como comuna para la práctica de deportes náuticos. Aquí la idea es que Puerto Las Rosas se ensamble en una red de atractivos turísticos consolidados o en vías de consolidación, presente en la Cuenca del Lago Rancho, pero especialmente los localizados dentro de la comuna. Para ello el eje establece de manera no excluyente ni única, tres objetivos específicos.

### OBJETIVO ESPECÍFICO 1.1

Del primer eje, “Promoción de Puerto Las Rosas, como parte de Futrono, comuna lacustre, destino del turismo y deportes náuticos” (Diag. 12), su primer objetivo específico, “Caracterización y análisis actualizado de la oferta turística, formal y potencial, de la comuna, con prestadores, actividades y atractivos, así como las tendencias de mercado”, propone dos programas, los que a su vez, tienen dos acciones mínimas fundamentales, con sus respectivas metas e indicadores.

El 1.1.1., es un **Programa de Actualización periódica de la oferta turística formal e informal como base para la promoción de Puerto Las Rosas** como parte de un destino turístico sustentable. Este programa cuenta con dos acciones básicas, pudiendo sumarse con el tiempo otras: (i) generar un Plan bianual para el levantamiento y actualización de la oferta turística comunal vigente (formal e informal); y (ii) Diseño de un Plan de incentivo a la formalización de la oferta y operadores turísticos informales, especialmente a los que trabajan alrededor de Puerto Las Rosas. Mientras la meta de la primera acción es la

puesta en vigencia del Plan, asegurando recursos para su implementación y mantención en el tiempo; la meta de la segunda acción, es lograr que un 100% de la oferta y operadores turísticos sean formales.

El 1.1.2., es un **Programa de Análisis y propuesta, de la oferta y demanda turística para encadenamientos turístico-productivos**, teniendo a Puerto Las Rosas como nodo relevante. Este programa tiene dos acciones principales. (i) promover una asociación estratégica entre las instituciones de educación superior regionales, y los municipios de la Cuenca del Lago Ranco; y (ii) diseño de productos turísticos asociativos con los actores clave del territorio, mediante talleres participativos para construir experiencias de viaje que pongan en valor a Puerto Las Rosas. La meta de la primera acción es el funcionamiento y proyección en el tiempo de un Observatorio Turístico de la Cuenca del Ranco. La meta de la segunda acción, es la concreción y difusión de productos turísticos asociativos vinculados a experiencias de viaje.

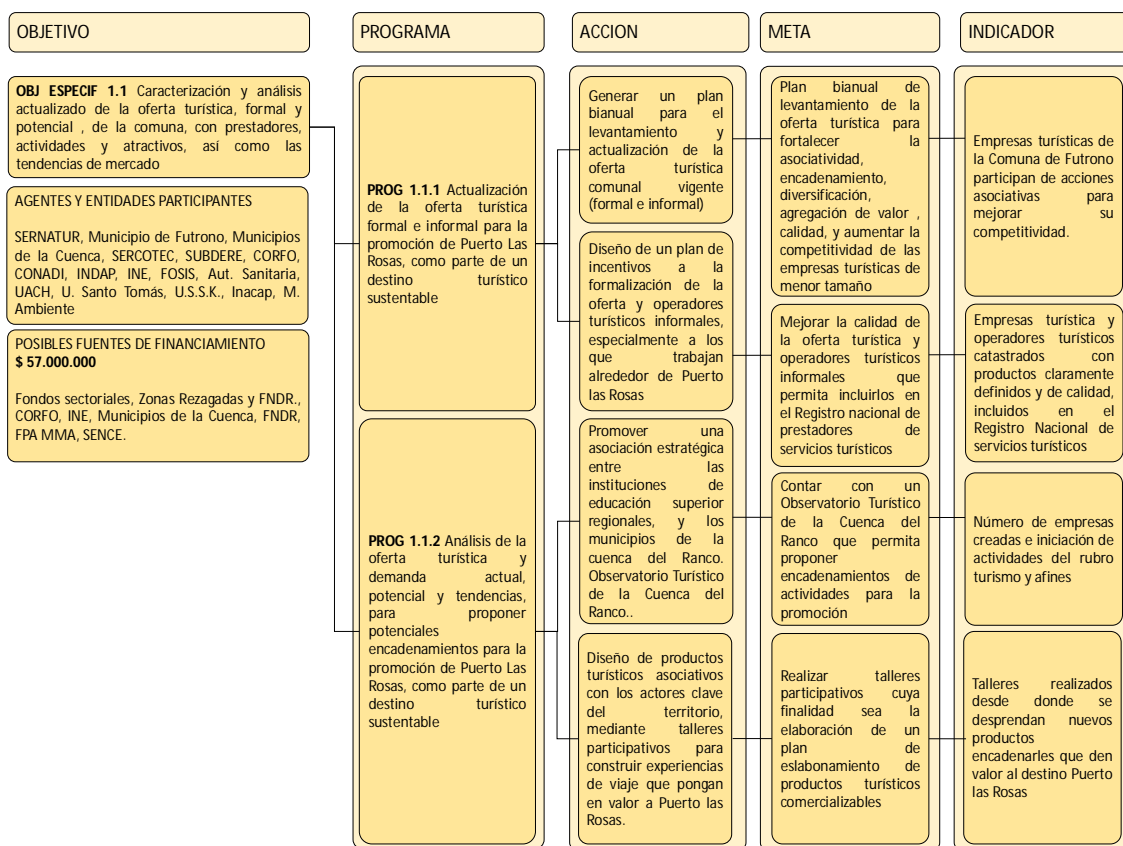


DIAGRAMA 12 EJE 1 DETALLE OBJETIVO ESPECÍFICO 1.1  
 Fuente: Elaboración propia

### OBJETIVO ESPECÍFICO 1.2

El objetivo específico 1.2, consiste en Fortalecer y potenciar a Puerto Las Rosas, como parte de una red de atractivos turísticos de la Comuna de Futrono (Diag. 13). Para ello plantea dos programas clave:

El 1.2.1., es un **Programa de atracción de medios de difusión masiva y tour operadores a la comuna para mostrar a Puerto Las Rosas**. Cuyas dos acciones centrales son: (i) creación de una mesa público-privada de base municipal para planificar tours de prensa con medios escritos, radiales, internet y con tour operadores y sector privado; y (ii) diseñar campañas para lograr el uso temprano de instalaciones en Puerto Las Rosas. La primera acción tiene como meta la puesta en funcionamiento de la mesa

público-privada, y su indicador será la cantidad de tour de prensa que se realicen anualmente. La segunda acción tiene como meta la difusión y puesta en acción de al menos una campaña de uso temprano por año, y su indicador serán las visitas y conocimiento de Puerto Las Rosas, por parte de los turistas que llegan a Futrono.

El 1.2.2., es un **Programa de Difusión y posicionamiento de Puerto Las Rosas, como punta de lanza del destino Cuenca del Ranco, destacando el atractivo cultural local**. Este programa tiene tres acciones clave: (i) diseño de una imagen publicitaria para Puerto Las Rosas, que contenga el concepto del Lago Ranco como destino Turístico; (ii) Obtener recursos públicos y privados para publicidad y programas de

promoción; (ii) desarrollar una plataforma digital y app sobre Futrono y el turismo náutico, turismo sustentable indígena y patrimonial. Las metas, en el mismo orden de prelación son; (i) nueva imagen que venda a Puerto Las Rosas

como parte del destino turístico de la Cuenca del Lago Ranco; (ii) contar con recursos efectivos; y (iii) Plataforma digital y apps de turismo para Futrono.

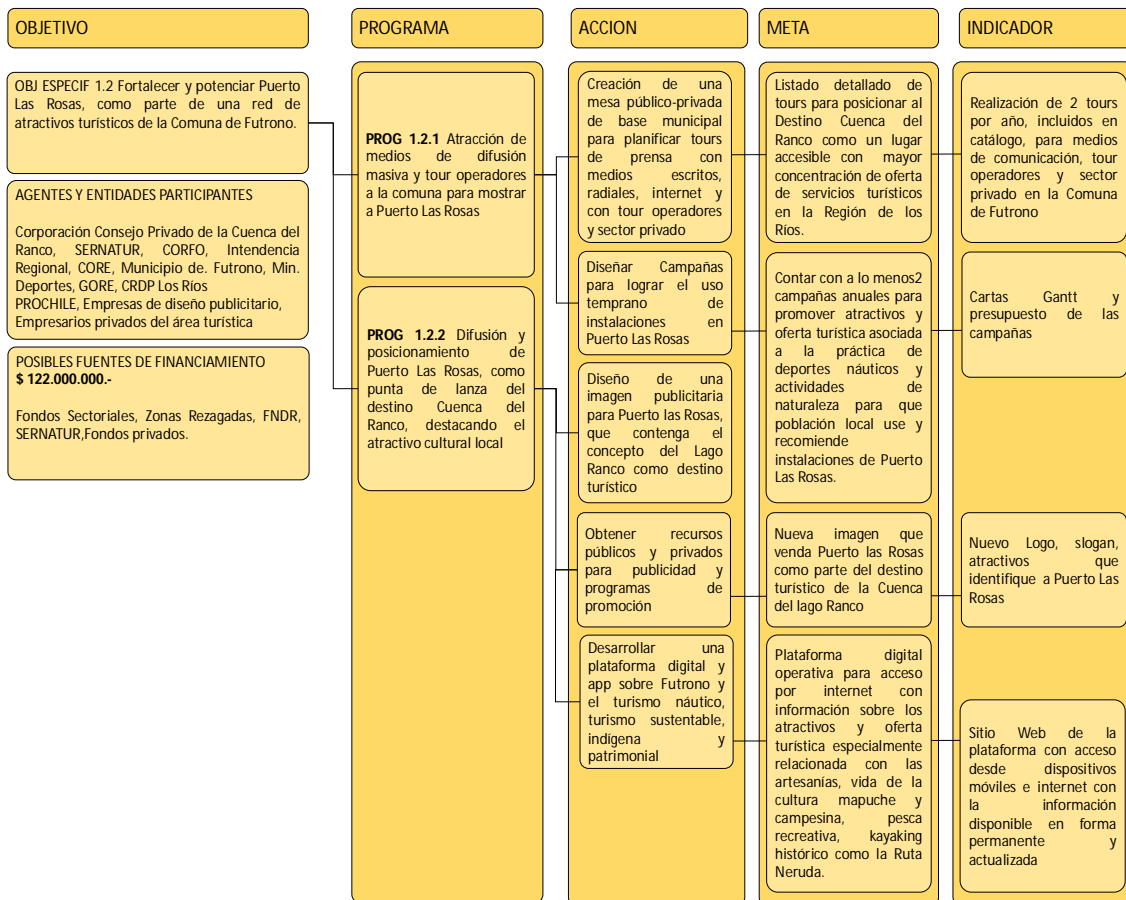


DIAGRAMA 13 EJE 1 DETALLE OBJETIVO ESPECÍFICO 1.2  
 Fuente: Elaboración propia

### OBJETIVO ESPECÍFICO 1.3

El Objetivo específico 1.3, consiste en incorporar a Puerto Las Rosas en la Estrategia Nacional de Turismo como parte de la oferta de la Región de Los Ríos. Para ello se proponen dos programas mínimos, con los cuales se espera apalancar y conseguir el objetivo planteado (Diag. 14).

El 1.3.1., es un **Programa de Promoción de Puerto Las Rosas, como polo de deportes**

**náuticos y turismo sostenible.** Este programa tiene dos acciones clave: (i) creación del Sport Nautic Futrono Bureau, organización público-privada para la atracción y promoción de eventos náuticos; (ii) mantener información sobre Puerto Las Rosas en las oficinas de información turística de Sernatur regionales y nacionales, así como de los municipios de la

Cuenca del Ranco, Los Lagos y Araucanía. Para ambas acciones se plantean las metas de puesta en marcha del Sport Nautic Futrono Burea y mantener una difusión constante y actualizada a nivel región y país sobre la oferta turística, tanto a nivel individual como de empaquetamientos inter-operadores.

**de competencias náuticas.** Este programa propone una acción estratégica, la cual es, elaborar una cartera de eventos, patrocinios y auspicios de eventos deportivos náuticos en el territorio. Su meta es consolidar a lo menos 2 eventos náuticos, reconocidos dentro de los circuitos formales y fechas de estos deportes.

El 1.3.2., es un **Programa de Posicionamiento de Puerto Las Rosas y Lago Ranco como destino**

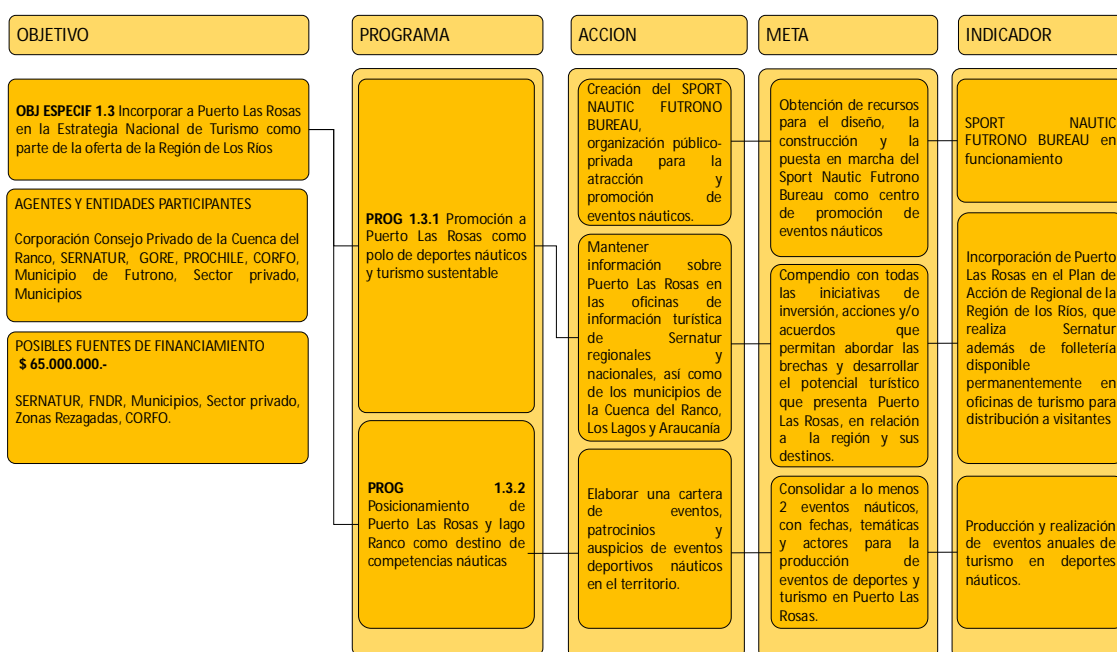


DIAGRAMA 14 EJE 1 DETALLE OBJETIVO ESPECÍFICO 1.3  
 Fuente: Elaboración propia

## EJE 2: INVERSIÓN EN PUERTO LAS ROSAS, CREANDO UN POLO QUE FORTALEZCA EL DESTINO TURÍSTICO-NÁUTICO CUENCA DEL RANCO

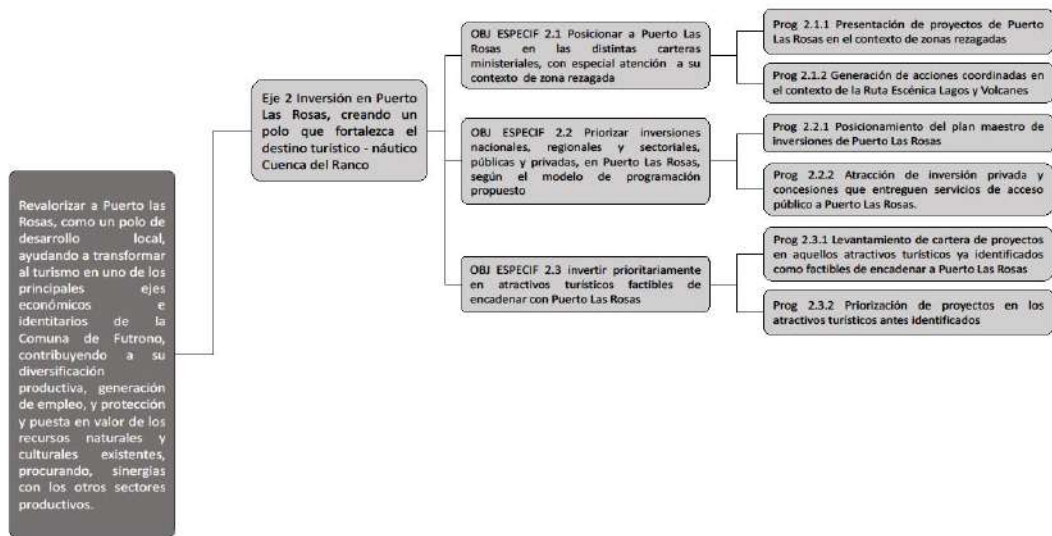


DIAGRAMA 15 OBJETIVOS Y PROGRAMAS EN EL EJE 2 DE LA INVERSIÓN

Fuente: Elaboración propia

Aunque suene poco convencional, dado lo singular del caso, la Estrategia de Marketing y Posicionamiento del Plan Maestro Puerto Las Rosas, contiene una línea estratégica, vinculado a la inversión, el que busca posicionar al Plan Maestro en las distintas carteras ministeriales, a fin de concientizar a actores claves, lo relevante y significativo que es el proyecto para la comuna de Futrono y Cuenca del Ranco.

Especial atención se presenta al contexto en el que se encuentra el Plan Maestro, siendo la comuna de Futrono parte de lo que se denomina Zona Rezagada.

### OBJETIVO ESPECÍFICO 2.1

El primer objetivo, el 2.1, “Posicionar a Puerto Las Rosas en las distintas carteras ministeriales, con especial atención a su contexto de zona rezagada” (Diag 16), busca colocar en la mesa distintas acciones para atraer recursos, especialmente públicos, proponiendo para ello,

Lo anterior busca priorizar los distintos canales de inversión pública y mecanismos de participación privada en la concreción del proyecto, pero no solo aquí, sino también en otros atractivos que permitan encadenar a Puerto Las Rosas, en una mirada territorial.

Este eje se soporta sobre 3 objetivos específicos, los que a su vez tienen dos programas estratégicos cada uno, y estos a su vez con dos acciones claves cada uno.

dos programas estratégicos, los que a su vez se componen de acciones mínimas fundamentales, con sus respectivas metas e indicadores.

El 2.1.1., es un **Programa de Sensibilización respecto de los alcances del Plan Maestro**

**Puerto Las Rosas, y sus proyectos, especialmente en el contexto de pertenencia a una zona rezagada.** Para ello el programa propone dos acciones: (i) Ingresar proyectos del Plan Maestro Puerto Las Rosas al banco integrado de proyectos (BIP); y (ii) Diseñar y realizar campañas de difusión para actores de nivel local y regional, con el fin de comunicar los beneficios de la inversión en Puerto Las Rosas. Para ambas acciones, y en el mismo orden, las metas son, obtener RS de los proyectos y generar un plan permanente de mensajes sobre el cambio de la calidad de vida en Puerto Las Rosas, al concretar los proyectos.

El 2.1.2., es un **Programa de Generación de acciones coordinadas en el contexto de la Ruta**

**escénica de Lagos y Volcanes.** Este programa presenta dos acciones estratégicas para su implementación: (i) La primera, es la realización de talleres para la diversificación de experiencias y productos turísticos sostenibles; y (ii) Realizar capacitaciones para desarrollar el capital humano local, emprendimiento y como prestadores de servicios en Puerto Las Rosas y Rutas Escénicas. Mientras que la meta de la primera acción es que todos los operadores de turismo y prestadores de servicios turísticos hayan participado y participen de manera constante de los talleres. La otra meta se centra en capacitar a todos los operadores y prestadores de servicios turísticos, así como mantener una oferta de capacitación gratuita actualizada y contingente.

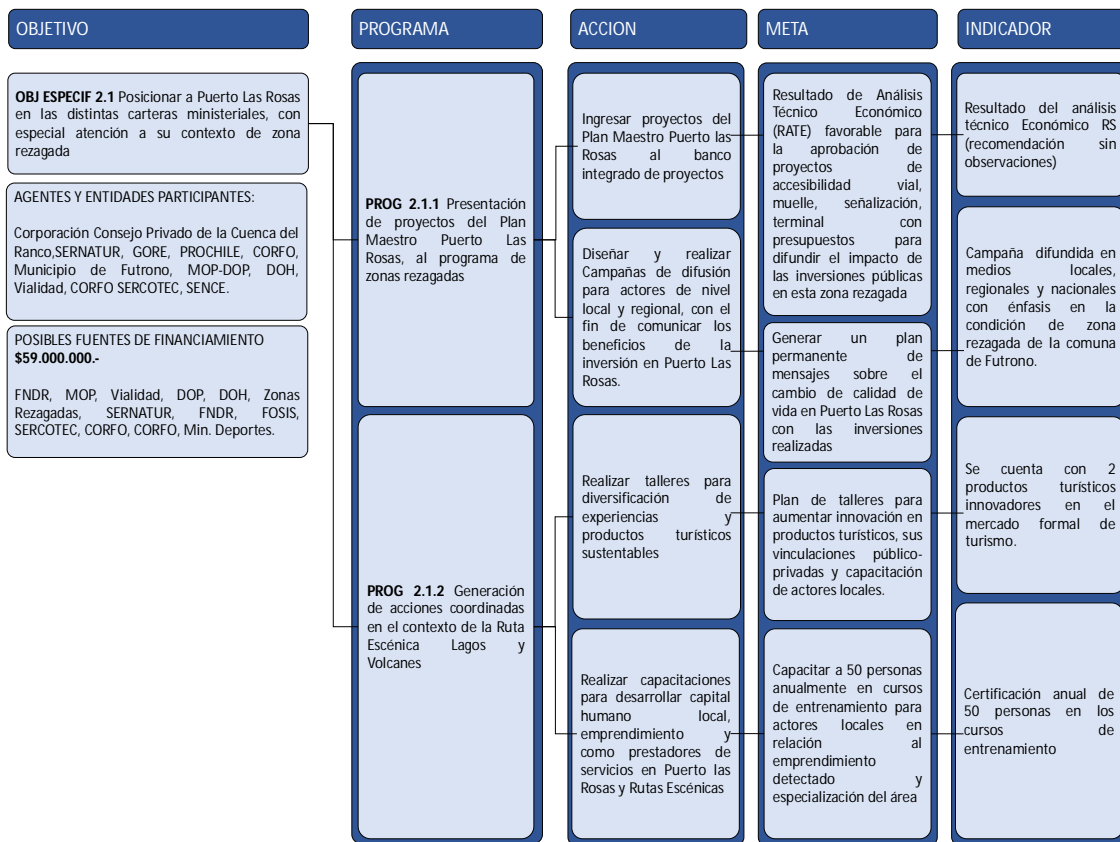


DIAGRAMA 16 EJE 2 DETALLE OBJETIVO ESPECÍFICO 2.1  
 Fuente: Elaboración propia

## OBJETIVO ESPECÍFICO 2.2

El segundo objetivo busca priorizar inversiones nacionales, regionales y sectoriales, públicas y privadas, en Puerto Las Rosas, según el modelo de programación propuesto (Diag. 17). De este modo el objetivo se soporta en un mínimo de dos programas, cada uno de los cuales con acciones, metas e indicadores.

El 2.2.1., es un **Programa de Posicionamiento del Plan Maestro de Inversiones de Puerto Las Rosas**. Y consta de una acción clave: (i) difusión entre los tomadores de decisión respecto de la inversión pública regional y nacional. La meta es tener un plan de reuniones con las autoridades de nivel regional y nacional.

El 2.2.2., es un **Programa de Atracción de inversión privada que concesione servicios de**

**acceso público a Puerto Las Rosas**. Este programa cuenta con dos acciones clave: (i) promocionar a Puerto Las Rosas como un polo de inversión entre empresarios turísticos, dando a conocer herramientas disponibles que incentivan el emprendimiento, y mejoramiento de la competitividad; y (ii) identificar incentivos tributarios factibles de activar para estimular la inversión privada en Puerto Las Rosas. La primera acción se plantea con la meta de realizar talleres expositivos cuyo fin sea dar a conocer las herramientas disponibles para iniciar, mejorar potenciar o financiar emprendimientos en el área gastronomía y de servicios turísticos. La segunda acción tiene como meta un catálogo que contenga los instrumentos de inversión privada y los emprendimientos factibles de concesionar.

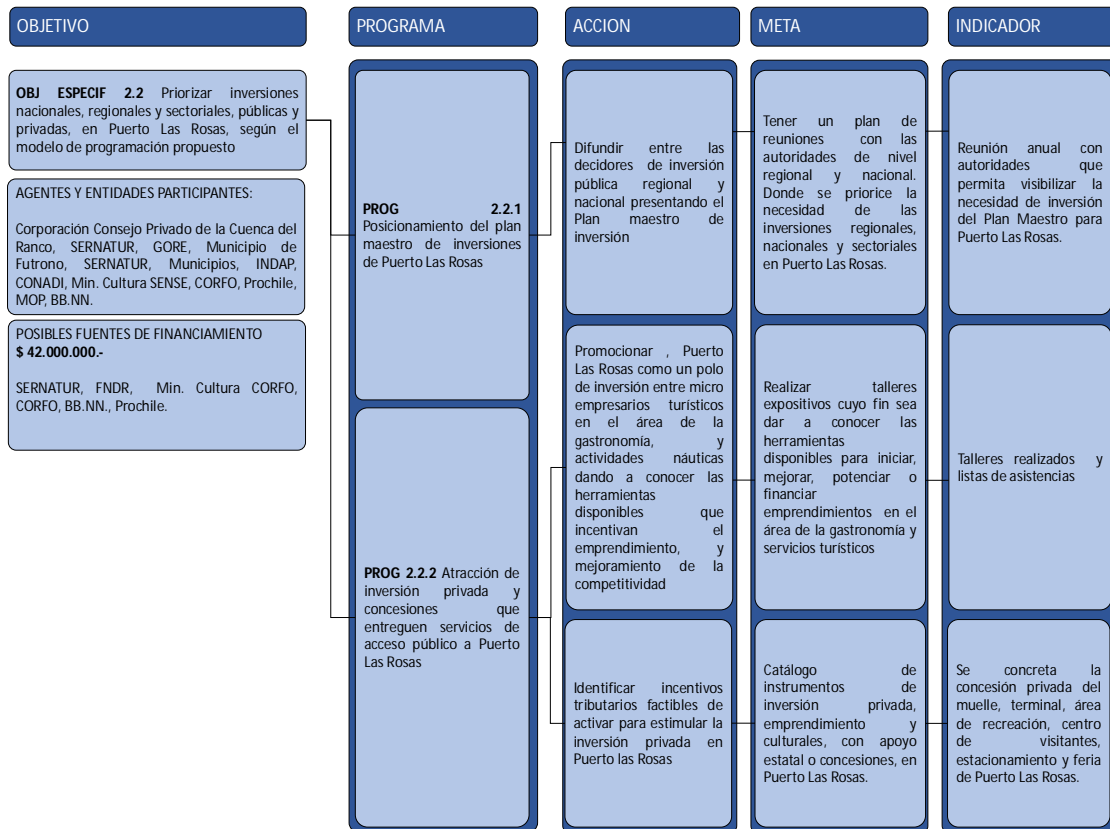


DIAGRAMA 17 EJE 2 DETALLE OBJETIVO ESPECÍFICO 2.2  
 Fuente: Elaboración propia



### OBJETIVO ESPECÍFICO 2.3

El tercer objetivo específico, es promover una priorización de inversión pública en aquellos proyectos que consoliden los atractivos turísticos factibles de encadenar con Puerto Las Rosas (Diag. 18). Para ello el objetivo se apoya en dos acciones basales, pudiendo agregarse otras que en su momento se consideren pertinentes, pero la estrategia propone dos.

**El 2.3.1., es un Programa de levantamiento de una cartera de proyectos en aquellos atractivos turísticos identificados como factibles de encadenar a Puerto Las Rosas.** Dicho encadenamiento puede ser funcional, por complementariedad, temático, o como parte de una ruta. Este programa consta de dos acciones: (i) Elaboración de catastros de todos los proyectos de desarrollo turístico factibles de encadenar a Puerto Las Rosas; y (ii) realización de talleres para una priorización participativa de los proyectos, según intereses y factibilidades, tanto público-técnicas, como privada y de agentes clave. Las metas de estas acciones son,

una plataforma digital georreferenciada con los atractivos turísticos comunales y de la Cuenca del Ranco, indicando su estado de consolidación, cartera de proyectos y operadores turísticos vigentes, con especial atención a aquellos atractivos que sean factibles de encadenar con Puerto Las Rosas.

El 2.3.2., es un **Programa de Desarrollo de Proyectos**, contemplando arquitectura, especialidades e ingeniería de detalles, esto para los proyectos que potencien los atractivos turísticos antes identificados. Este programa cuenta con dos acciones basales: (i) consecución de fondos para desarrollo técnico de proyectos; (ii) desarrollo de los Términos de Referencia (TDR) y Especificaciones Técnicas (EETT); y (iii) validación de los diseños mediante procesos de participación ciudadana y de actores clave. Las metas de estas acciones, bajo el mismo orden son la obtención de fichas técnicas de los proyectos; TDR, EETT y bases de licitación; y validación ciudadana de los diseños propuestos.

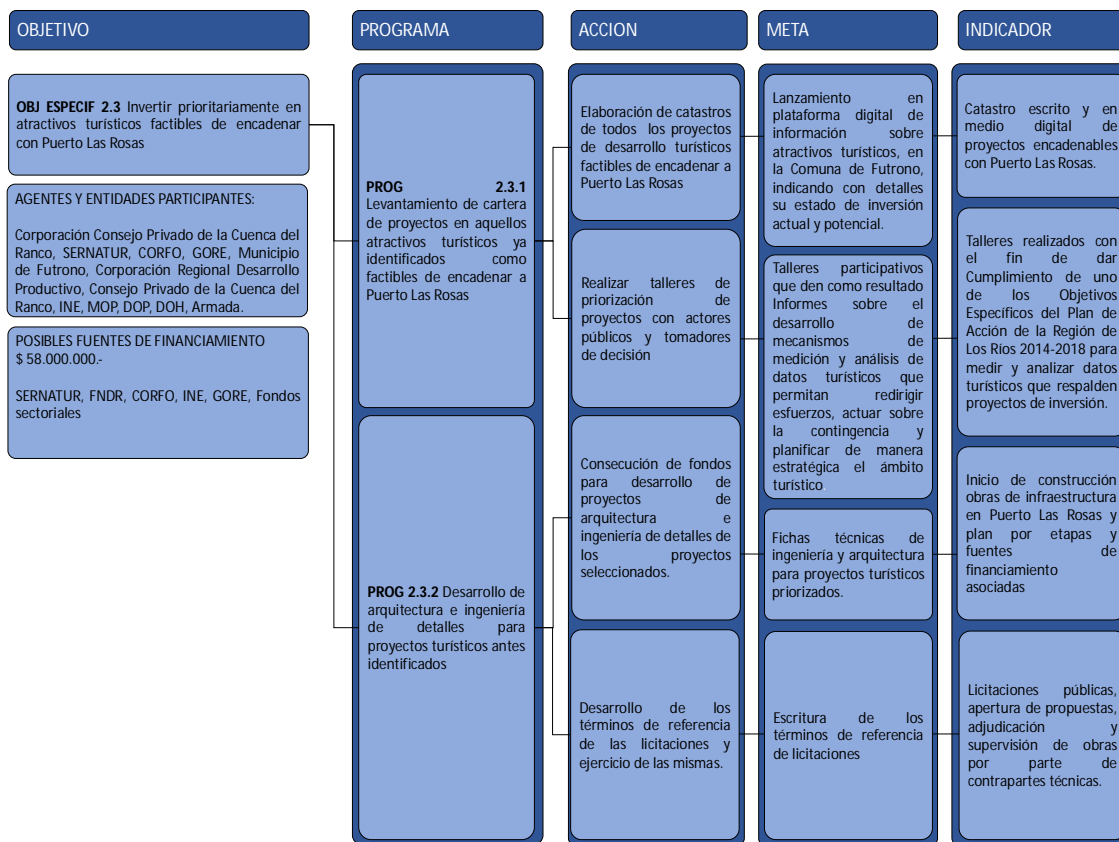


DIAGRAMA 18 EJE 2 DETALLE OBJETIVO ESPECÍFICO 2.3  
 Fuente: Elaboración propia

### EJE 3: PUERTO LAS ROSAS COMO INFRAESTRUCTURA PARA LA PUESTA EN VALOR DEL PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL LOCAL

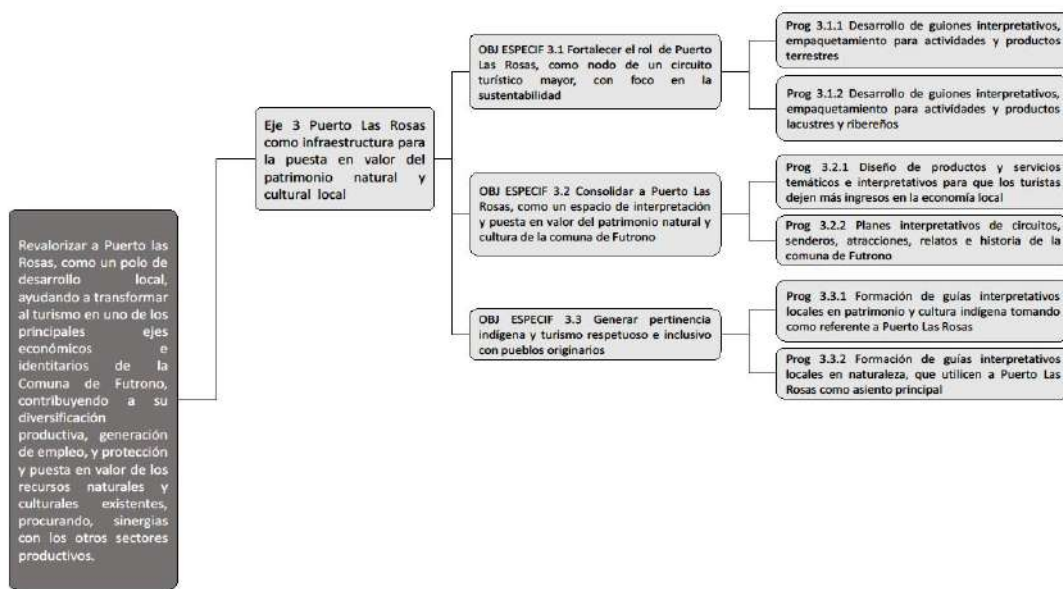


DIAGRAMA 19 OBJETIVOS Y PROGRAMAS EN EL EJE 3 DE LA PUESTA EN VALOR DEL PATRIMONIO

Fuente: Elaboración propia

Uno de los mayores valores turísticos de la comuna, es sin lugar a dudas la variedad y calidad de sus recursos naturales, los que íntimamente relacionados pueden llegar a ser la base de la actividad turística, ya sea para el desarrollo de los productos turísticos, como atractivos paisajístico o como materia prima para la elaboración de productos locales que puedan ser ofrecidos a los visitantes. Por otra parte entre los activos más relevantes de Puerto Las Rosas, destacan su historia humana ligada a los primeros pobladores del territorio, de origen indígena, los colonos de la zona. La presencia de comunidades y personas mapuches-huilliches,

con una creciente inserción en el ámbito turístico, y en diversas áreas del territorio, plantean, que la visión estratégica de desarrollo debe integrar la cultura mapuche a los diversos aspectos de la vida diaria del mundo no mapuche creando así una verdadera e integradora unión de dos culturas con un futuro en común fortalecidos por la industria turística. Estos recursos clave permitirán a Puerto Las Rosas crear y ofrecer una propuesta de valor para llegar a satisfacer las necesidades de los usuarios y clientes definidos, mantener y acrecentar el capital social del territorio a través de 3 objetivos específicos.

### OBJETIVO ESPECÍFICO 3.1

El primer objetivo del eje es Fortalecer el rol de Puerto Las Rosas, como nodo de un circuito turístico mayor, con foco en la sustentabilidad (Diag. 20). Este objetivo tiene un solo programa, el cual puede ser acompañado de otros que en su momento se consideren pertinentes.

El 3.1.1., es un **Programa Desarrollo de guiones interpretativos y empaquetamientos de**

**productos y actividades turísticas.** La acción central de este programa, propone desarrollar talleres y recorridos de turismo según una primera propuesta de líneas temáticas: (i) turismo aventura; (ii) turismo de naturaleza; (iii) turismo rural; (iv) turismo étnico; (v) turismo náutico; (vi) pesca y turismo ornitológico

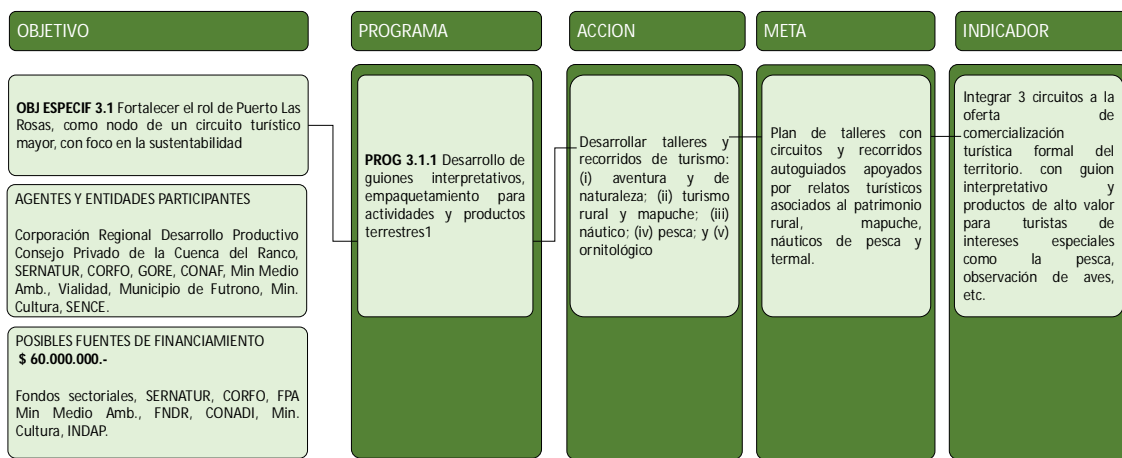


DIAGRAMA 20 EJE 3 DETALLE OBJETIVO ESPECÍFICO 3.1  
 Fuente: Elaboración propia

### OBJETIVO ESPECÍFICO 3.2

El segundo objetivo específico del eje, es consolidar a Puerto Las Rosas, como un espacio de interpretación y puesta en valor del patrimonio natural y cultural de la comuna de Futrono (Diag. 21). Este objetivo se sustenta en dos programas basales.

El 3.2.1., es un **Programa de Diseño de productos y servicios temáticos e interpretativos turísticos.** El cual propone dos acciones: (i) elaborar y distribuir catálogos de productos y servicios de Puerto Las Rosas; y (ii) difundir el uso de una plataforma digital que ofrezca una actualizada oferta de operadores y atractivos turísticos. Las metas propuestas son la generación de un manual con relatos

turísticos patrimoniales sobre la cultura y naturaleza de Puerto Las Rosas; y aumentar la participación de la oferta turística de la comuna de Futrono en la cadena formal de comercialización, sobretodo en media y baja temporada, a través de plataforma digital.

El 3.2.2., es un **Programa de Planes interpretativos de circuitos, senderos, atracciones, relatos e historias de la comuna de Futrono.** Este programa cuenta con cuatro acciones basales: (i) levantar un catastro de los elementos de interés turísticos factibles de agrupar en circuitos temáticos, como ofertas de servicios, productos y actividades, basado en la capacitación, generación de habilidades,

difusión y promoción turística, enfocada a baja temporada; (ii) impartir talleres entre actores técnicos y comunitarios con el fin de validar los circuitos y senderos propuestos; (iii) difundir estratégicamente catálogos, impresos y digitales, de los circuitos ya diseñados y validados; (iv) incorporar señalética interpretativa en los circuitos y senderos validados. Estas acciones tienen metas, mismas que podrán ser calibradas dependiendo del propio de rutero que asuman los programas y acciones propuestas, sin embargo, se establecen algunas metas iniciales, como por ejemplo;

catastro con la puesta en valor de los atractivos y recursos turísticos, que se traduzca en nuevo circuitos temáticos incorporados a la oferta de turismo de Puerto Las Rosas; realización de talleres para validar los circuitos con actores técnicos; edición digital e impresa de la oferta turística formal registrada en circuitos, senderos, atracciones y relatos interpretativos de la comuna de Futrono; contar con un señalética adecuada para los circuitos y senderos propuestos en el Plan que ayuden en los recorridos planificados en el área.

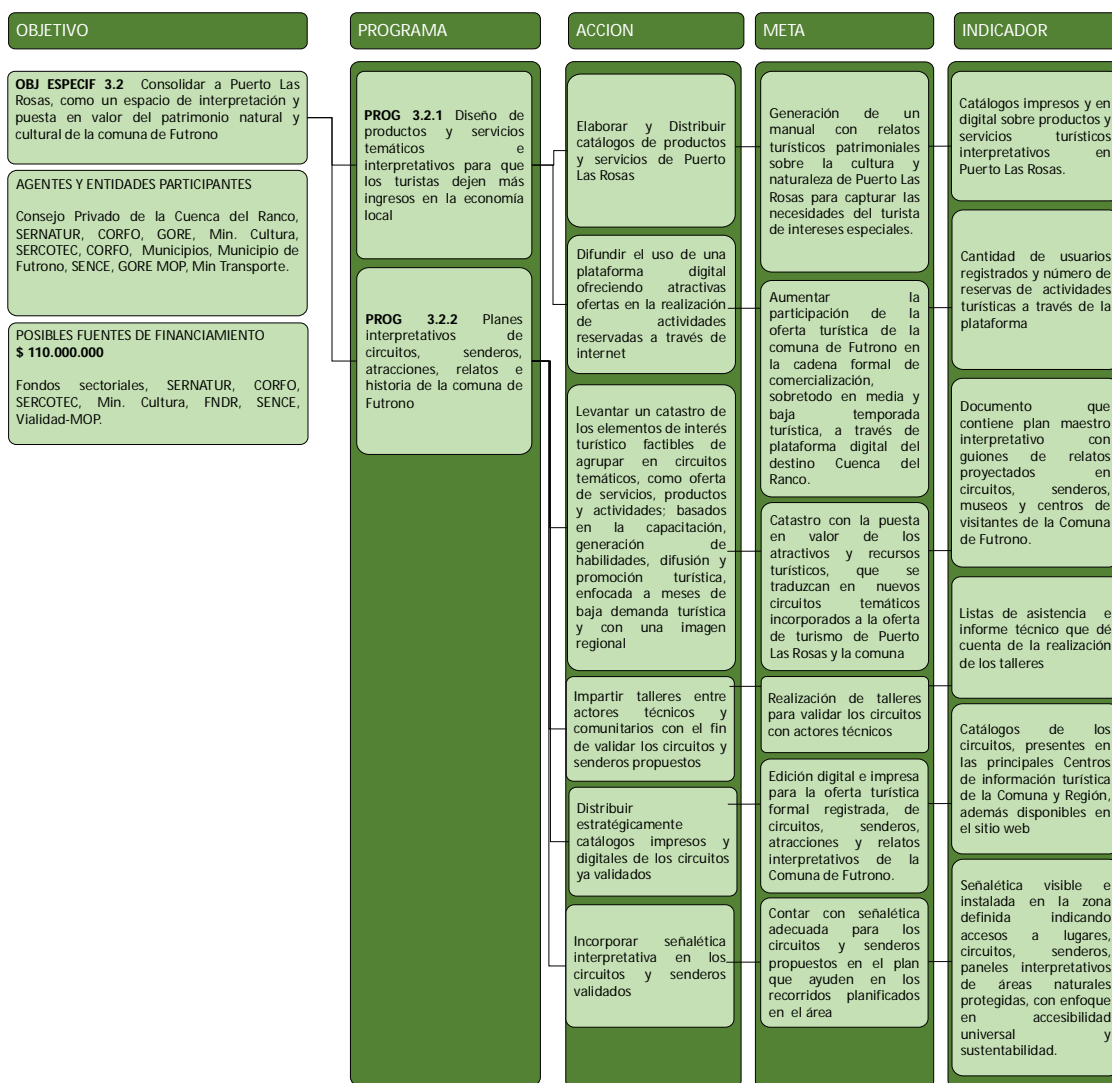


DIAGRAMA 21 EJE 3 DETALLE OBJETIVO ESPECÍFICO 3.2  
Fuente: Elaboración propia

### OBJETIVO ESPECÍFICO 3.3

El tercer y último objetivo de este eje, es el de generar pertinencia indígena y un turismo respetuoso e inclusivo con los pueblos originarios (Diag. 22). Este objetivo propone dos programas basales, cada uno con acciones iniciales y fundantes, los cuales a su vez presentan sus metas e indicadores.

El 3.3.1., es un **Programa de Formación de guías interpretativos locales en: (i) patrimonio y cultura indígena tomando como referente a Puerto Las Rosas; y (ii) en naturaleza, que utilicen a Puerto Las Rosas como asiento principal.** Este programa tiene una sola y fundamental acción; capacitar a guías interpretativos locales, tanto en cultura mapuche-Huilliche como en el área silvestre y ciencias.

El 3.3.2., es un **Programa de Diseño, construcción y gestión sostenible del sector Puerto Las Rosas, tanto para arquitectura de equipamientos como infraestructura.** Este

programa se levanta y soporta sobre tres acciones clave; (i) Diseño de términos de referencia para los proyectos de arquitectura de equipamientos e infraestructura que contemplen criterios de eficiencia energética y huella ecológica; (ii) Diseño de un Plan de reducción y manejo de residuos en el sector Puerto Las Rosas; y (iii) Diseño de una normativa para todo el sector Puerto Las Rosas, que regule el impacto visual, paisajístico y medioambiental. Para cada una de estas acciones se disponen metas, las que se ordenan de la siguiente forma; TDR y EETT para la construcción de los proyectos de arquitectura de equipamientos e infraestructuras que además sean construidos con criterios de eficiencia energética; contar con un Plan de reducción y manejo de residuos de Puerto Las Rosas; y contar con una normativa para el sector que regule el desarrollo de Puerto Las Rosas, promoviendo el menor impacto visual, paisajístico y medioambiental.

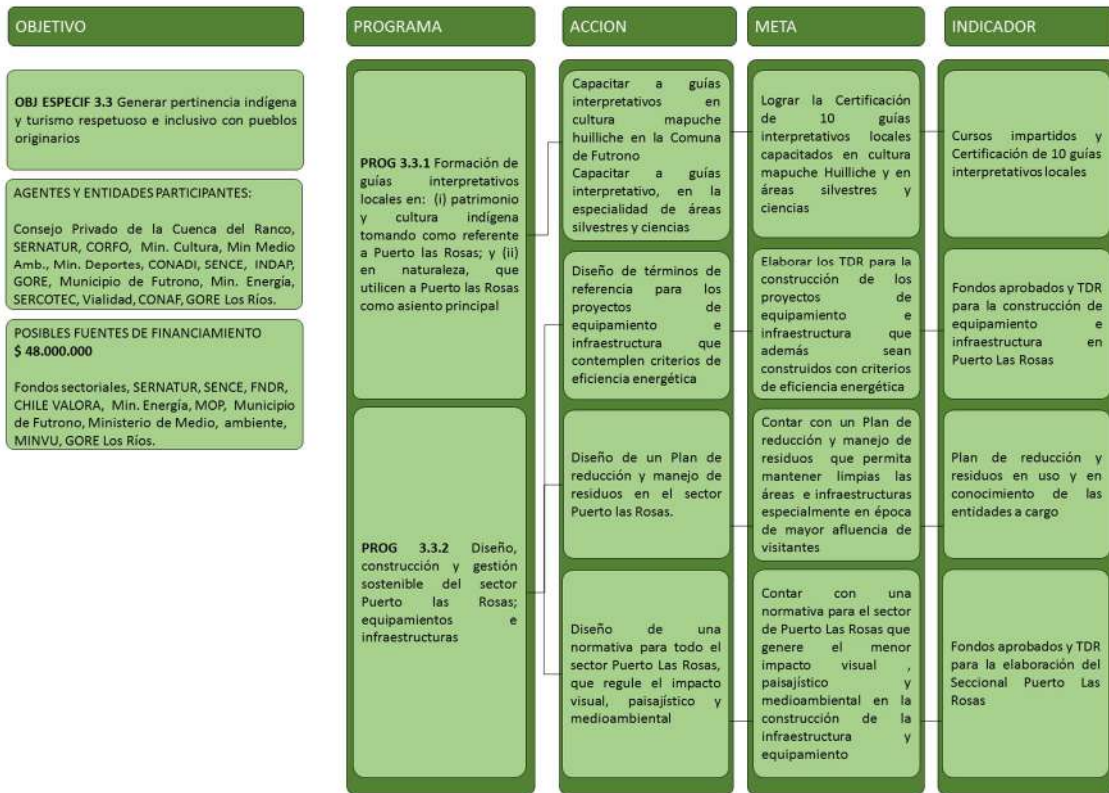


DIAGRAMA 22 EJE 3 DETALLE OBJETIVO ESPECÍFICO 3.3  
 Fuente: Elaboración propia

## EJE 4: PUERTO LAS ROSAS, ESPACIO DE INCLUSIÓN SOCIAL-LOCAL

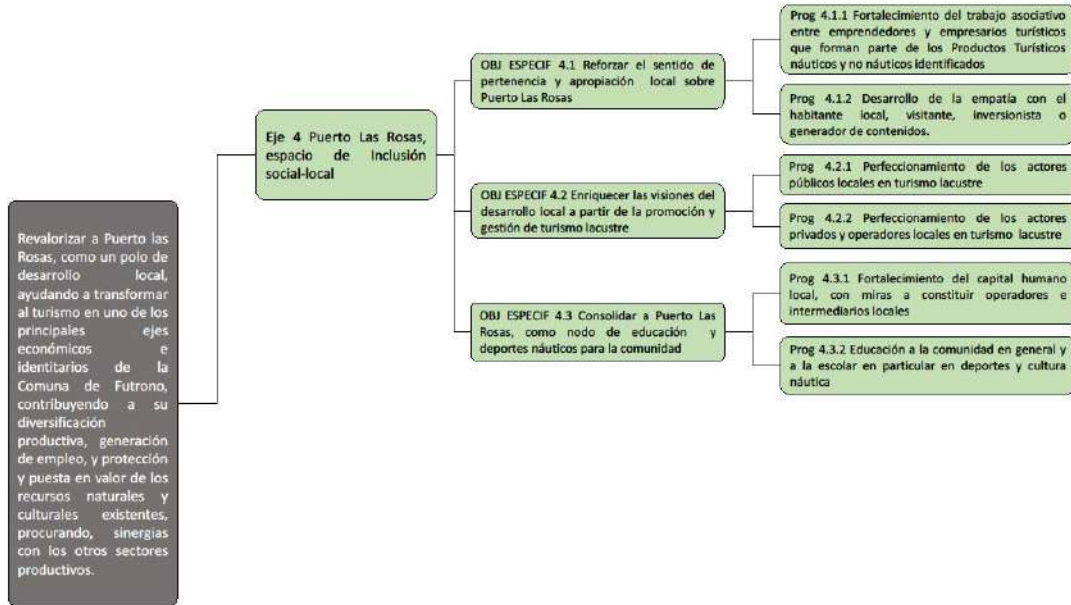


DIAGRAMA 23 OBJETIVOS Y PROGRAMAS EN EL EJE 4 ESPACIO DE INCLUSIÓN SOCIAL

Fuente: Elaboración propia

Nuevamente, y en la búsqueda de recoger una amplitud de criterios, esta estrategia para Puerto Las Rosas, recoge un eje, que piensa al marketing y posicionamiento, no solo dentro de la mirada convencional de atracción de turistas externos, sino también, se cuestiona el cómo poder posicionar el proyecto en el medio local, transformándose en un aporte al desarrollo, educación y cultura de las comunidades que habitan el territorio Cuenca del Rancho, y especialmente los de la comunidad de Futrono. Esto con el fin de generar identificación y

apropiación por parte de los locales para con el proyecto.

Para lo anterior se establecen tres objetivos específicos fundamentales. El primero busca reforzar el sentido de pertenencia y aprobación local sobre el proyecto y su lugar; el segundo, persigue enriquecer las visiones del desarrollo a partir de la promoción y gestión del turismo lacustre; y el tercero, tiene como meta el consolidar a Puerto Las Rosas como nodo de educación y deportes para la comunidad local.



### OBJETIVO ESPECÍFICO 4.1

El primer objetivo específico de este cuarto eje, apunta o está dirigido a reforzar el sentido de pertenencia y apropiación local sobre Puerto Las Rosas, y para ello propone dos programas base (Diag. 24).

El 4.1.1., es un **Programa de Fortalecimiento del trabajo asociativo entre emprendedores y empresarios turísticos** que forman parte de los productos turísticos náuticos y no náuticos identificados. El programa tiene una acción central, la que es el apoyar con capacitaciones la inclusión de minorías étnicas como operadores turísticos en Futrono en general y de Puerto Las Rosas en particular. La meta de esta acción es capacitar de forma adecuada a habitantes locales perteneciente a minorías étnicas.

El 4.1.2., es un **Programa de Desarrollo de la empatía con el habitante local, visitante, inversionista o generador de contenidos**. Las acciones de este programa son dos: (i) implementación de actividades itinerantes expositivas de difusión ciudadana en relación al proyecto Plan Maestro Puerto Las Rosas; y (ii) Proponer un calendario de actividades sociales y comunitarias en sector Puerto Las Rosas e incentivar su realización. Las metas propuestas para estos programas, son la realización de una muestra fotográfica y material promocional como videos que recorran colegios, redes sociales, mostrando el proyecto Puerto Las Rosas e incentivar su uso; y consolidar un conjunto de actividades que refuercen el sentido de pertenencia y apropiación del espacio por parte del habitante local.

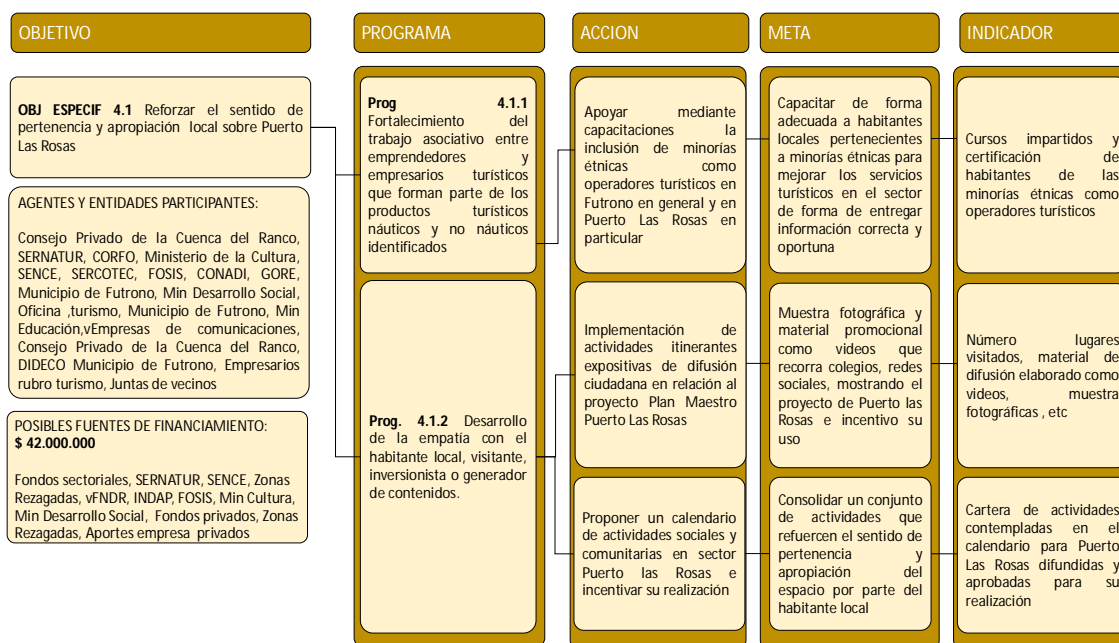


DIAGRAMA 24 EJE 4 DETALLE OBJETIVO ESPECÍFICO 4.1

Fuente: Elaboración propia

## OBJETIVO ESPECÍFICO 4.2

El segundo objetivo específico del cuarto eje, se centra en enriquecer las visiones del desarrollo local a partir de la promoción y gestión del turismo lacustre (Diag. 25). Este objetivo se levanta sobre dos programas y cuatro acciones.

El 4.2.1., es un Programa de Perfeccionamiento de los actores públicos locales en turismo lacustre y de intereses especiales. Este programa se activa a partir de al menos dos acciones: (i) generación de un encuentro bianual tipo seminario en la comuna de Futrono sobre turismo, donde se inviten a expertos y se presenten experiencias replicables; y (ii) creación, administración y difusión del uso de una plataforma digital donde se cuente con información turística local, vigente y actualizada.

El 4.2.2., es un Programa de Perfeccionamiento para actores privados y operadores locales en turismo lacustre y de intereses especiales. Este programa proyecta dos acciones clave: (i) realización de cursos de capacitación en prestación de servicios de turismo náutico a actores y operadores privados locales; y (ii) promover viajes a destinos de turismo lacustre y náutico, que permitan un acercamiento a casos exitosos y a innovadoras estrategias de “saber hacer”. Las metas de estas acciones son básicamente dos; lograr capacitar de forma adecuada a habitantes locales para el mejoramiento de los servicios de turismo náutico; armar grupos de actores y operadores de turismo, y visitar rutas y destinos interesantes de turismo lacustre y náutico, esto podría establecerse como un plan trianual.

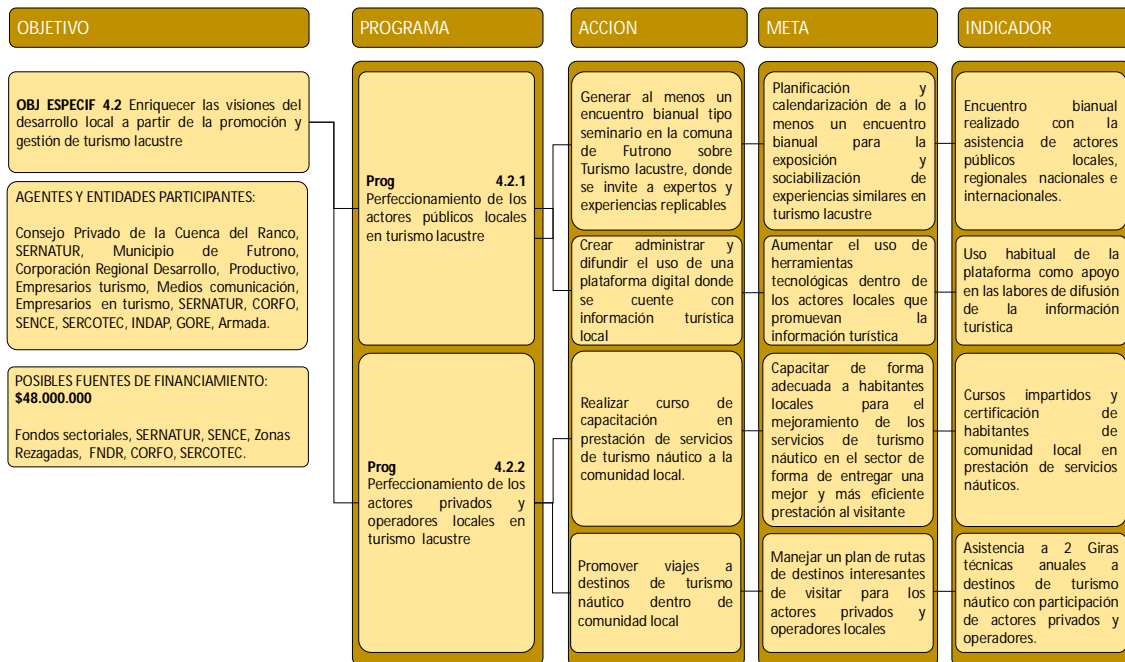


DIAGRAMA 25 EJE 4 DETALLE OBJETIVO ESPECÍFICO 4.2  
 Fuente: Elaboración propia

### OBJETIVO ESPECÍFICO 4.3

El tercer objetivo del cuarto eje se propone consolidar a Puerto Las Rosas como nodo de la comunidad local donde educar y entrenar en deportes náuticos (Diag. 26). Este objetivo se estructura con dos programas y seis acciones.

El 4.3.1., es un **Programa de Fortalecimiento del capital humano local, con miras a formar instructores de deportes náuticos y promover actividades en Puerto Las Rosas**. Las acciones del programa son dos: (i) realización de cursos y talleres demostrativos sobre deportes náuticos; y (ii) promover la participación de la comunidad local en eventos y competencias de deportes náuticos. Las metas son, contar con un staff de instructores en el área de los deportes y actividades náuticas; y lograr la participación de la comunidad local en eventos y competencias de turismo, con patrocinadores y auspiciadores estables.

El 4.3.2., es un **Programa de educación a la comunidad en general y a la escolar en particular en deportes y cultura náutica**. Y las acciones del programa son: (i) elaboración de un

plan escolar de uso de la infraestructura náutico-deportiva de Puerto Las Rosas; (ii) producir alianzas institucionales con universidades y clubes deportivos, para impartir en Puerto Las Rosas, talleres de deportes náuticos; (iii) impartir cursos de entrenamiento de actividades náuticas para escolares, jóvenes y adultos mayores; y (iv) realizar ferias demostrativas de equipamientos náuticos, talleres de capacitación en mantención y reparación de equipamiento náutico. Las metas de estas acciones son, en el mismo orden de prelación: (i) generar e implementar un plan de visitas guiadas a Puerto Las Rosas para todas las instituciones de educación de la Cuenca del Ranco; (ii) establecer alianzas con instituciones de educación superior y clubes náuticos que oferten de cursos y talleres de deportes náuticos; (iii) contar con un listado de cursos sobre deportes náuticos factibles de ofertar y personal capacitado para ello; (iv) agendar y realizar al menos 1 evento náutico de alto estándar al año en Futrono, teniendo como base a Puerto Las Rosas.

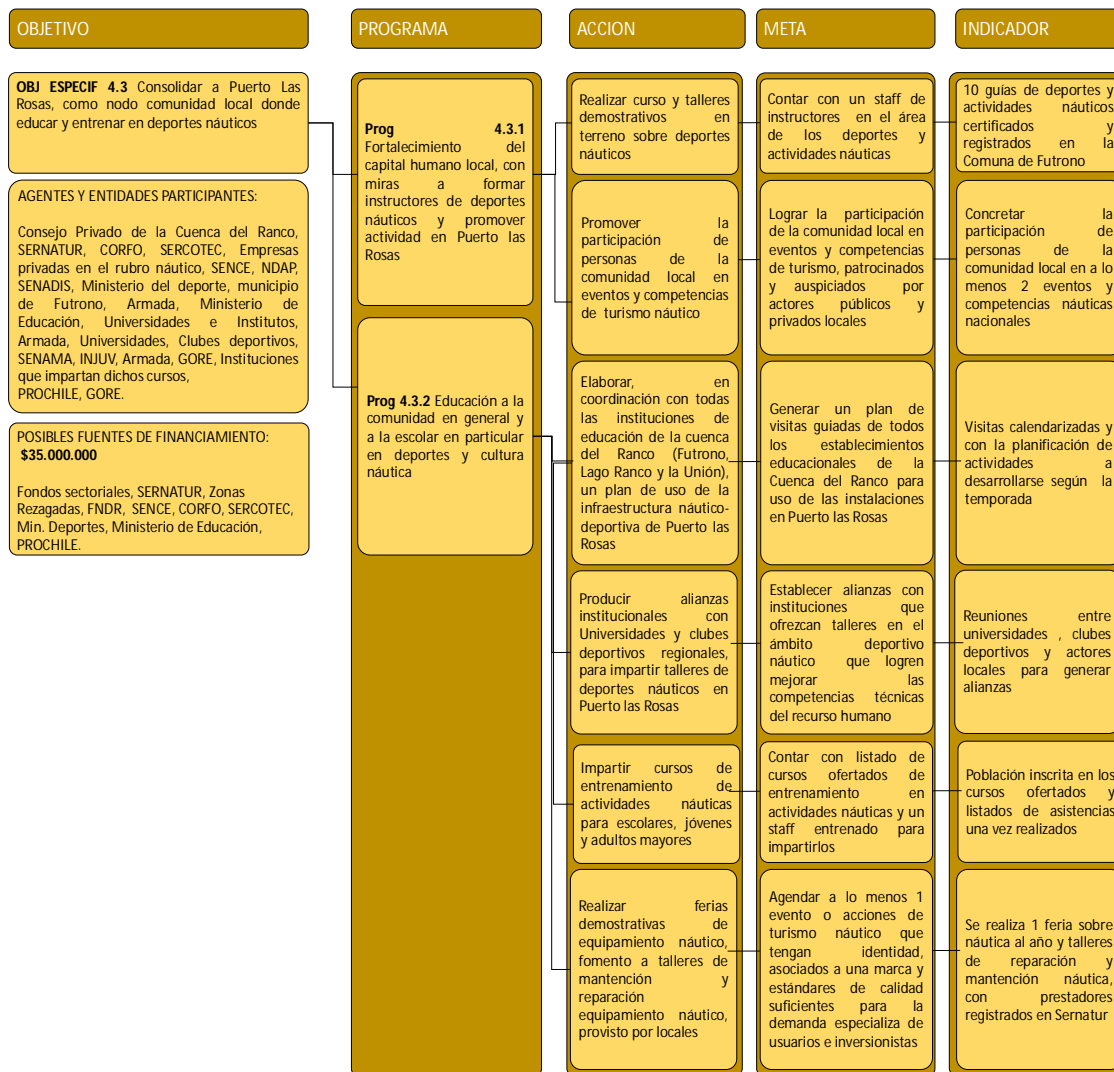


DIAGRAMA 26 EJE 4 DETALLE OBJETIVO ESPECÍFICO 4.3  
 Fuente: Elaboración propia

## 8.4 Planes de acción para el Plan Maestro en Puerto Las Rosas

El Plan Maestro completo, y el desarrollo de las Plataformas Náuticas con sus respectivos proyectos, se planifican en función de cuatro fases de implementación. Esto marca la

proyección temporal estructurante del Plan Maestro, un orden lógico ya planteado de la planificación de las fases son: Pre-inicio, Inicio, Desarrollo y Madurez. (Diag. 27).

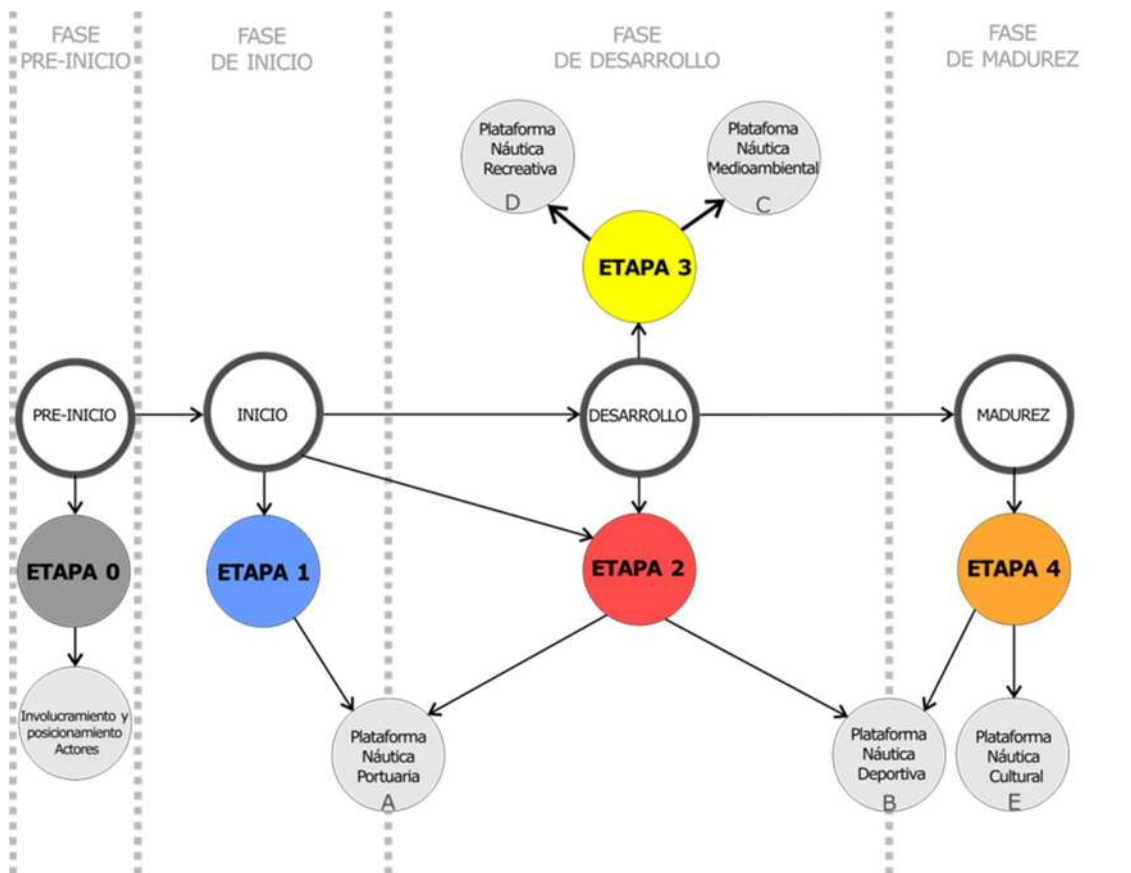


DIAGRAMA 27 ESQUEMA MODELO PLANIFICACIÓN PLAN MAESTRO PUERTO LAS ROSAS

Fuente: Elaboración propia

Dentro de estas fases de implementación, se desarrollan las plataformas náuticas en cuatro etapas (mas una de Preinicio llamada Etapa 0 que corresponde al involucramiento y posicionamiento de actores) que se ordenan desde la fase de Inicio del plan., así mismo como se desarrolla el Plan de gestión social y la Estrategia de marketing y posicionamiento.

El orden de las etapas se ha fundamentado en la priorización que los actores plasmaron en el proceso de aplicación del cuestionario y trabajo grupal, así como en las instancias de trabajo realizadas en conjunto con la contraparte técnica del proyecto.

Las fases del Plan Maestro serán las que guiarán las etapas de desarrollo de la Estrategia de marketing y posicionamiento, con sus

consiguientes acciones e inversiones público privadas, así esta adecuará sus programas y acciones al momento y en función del desarrollo que cada fase vaya teniendo., es por esto que debiera darse una estrecha relación

de temporalidad entre las etapas de implementación de los proyecto .del Plan Maestro y las acciones delineadas para la Estrategia de marketing que se definieron para potenciar el uso de las instalaciones (Diag. 28).

### ESTRATEGIA DE MARKETING Y POSICIONAMIENTO PARA PUERTO LAS ROSAS

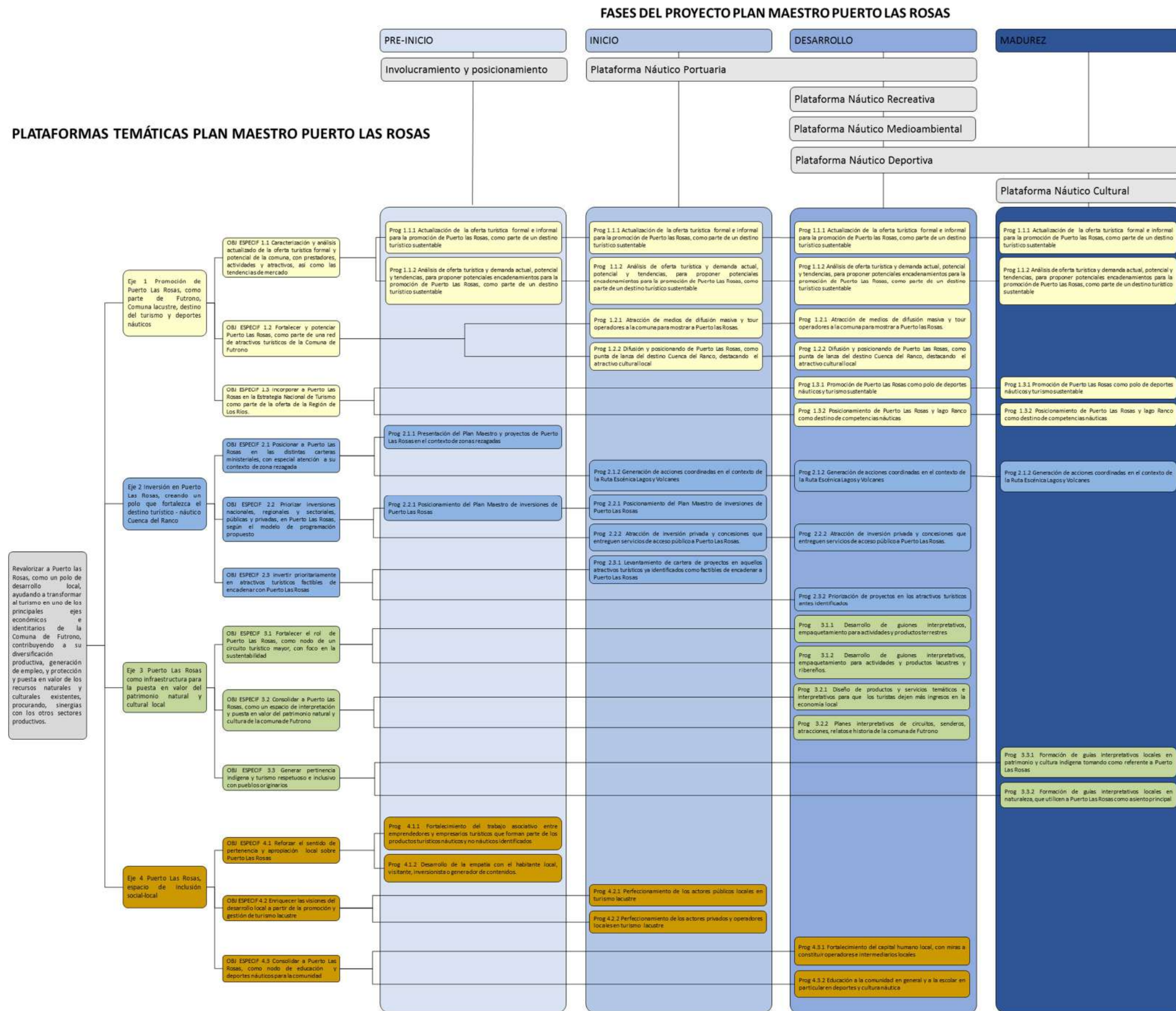


DIAGRAMA 28 PLAN DE MARKETING SEGÚN FASES DEL PROYECTO PLAN MAESTRO PUERTO LAS ROSAS  
Fuente: Elaboración propia





A continuación se describen las fases del Plan Maestro con las acciones a realizar en cada

ámbito, ejes y el público objetivo al cual van dirigidas.

### 8.4.1 Fase de pre inicio

Es la fase de posicionamiento e involucramiento de los actores, principalmente públicos, enfocándose en los tomadores de decisiones y políticos. Con el fin de consensuar miradas e inversión, muchas veces sectoriales y desagregadas, con una mirada de conjunto. Esto se puede lograr generando mecanismos e institucionalidad adecuadas para ello. En el ámbito del Plan de gestión en esta fase se produce la conformación de la Gobernanza, donde se posicionan e involucran los actores, que tiene por finalidad concertar miradas de inversión de manera conjunta y sinérgica que permiten generar mecanismos de institucionalidad apropiados para la futura gestión del Plan Maestro. Aun no hay desarrollo propiamente tal de las etapas y proyectos del Plan Maestro pero si se plantea lograr un avance en los trámites de expropiación de los terrenos para la futura construcción.

En el ámbito del Plan de Marketing las acciones se concentran en los ejes de: Promoción, generando planes de levantamiento de la oferta turística, diseñando planes de incentivos a la formalización de operadores, promoviendo asociaciones estratégicas entre instituciones de educación superior y los municipios de la Cuenca del Ranco, privilegiando el diseño de

nuevos productos turísticos asociativos; en el eje de la Inversión, ingresando los proyectos del Plan Maestro al banco integrado de proyectos, diseñando diversas campañas de difusión ya sea entre los actores de nivel local así como también en los tomadores de decisión para comunicar los beneficios de la inversión en Puerto Las Rosas, y por último en el eje de la Inclusión social, capacitando a la población locales en diversas áreas del turismo, promoviendo actividades itinerantes expositivas en diferentes lugares para mostrar Puerto Las Rosas y también desarrollando una cartera y calendario de actividades sociales y comunitarias que dé a conocer y masifique el uso de la infraestructura y equipamiento en Puerto Las Rosas.

Con respecto al público objetivo beneficiado en esta fase podemos mencionar en primer lugar a los empresarios y operadores turísticos de la zona, instituciones públicas, la comunidad local en general y a las minorías étnicas en particular y las organizaciones territoriales como juntas de vecinos.

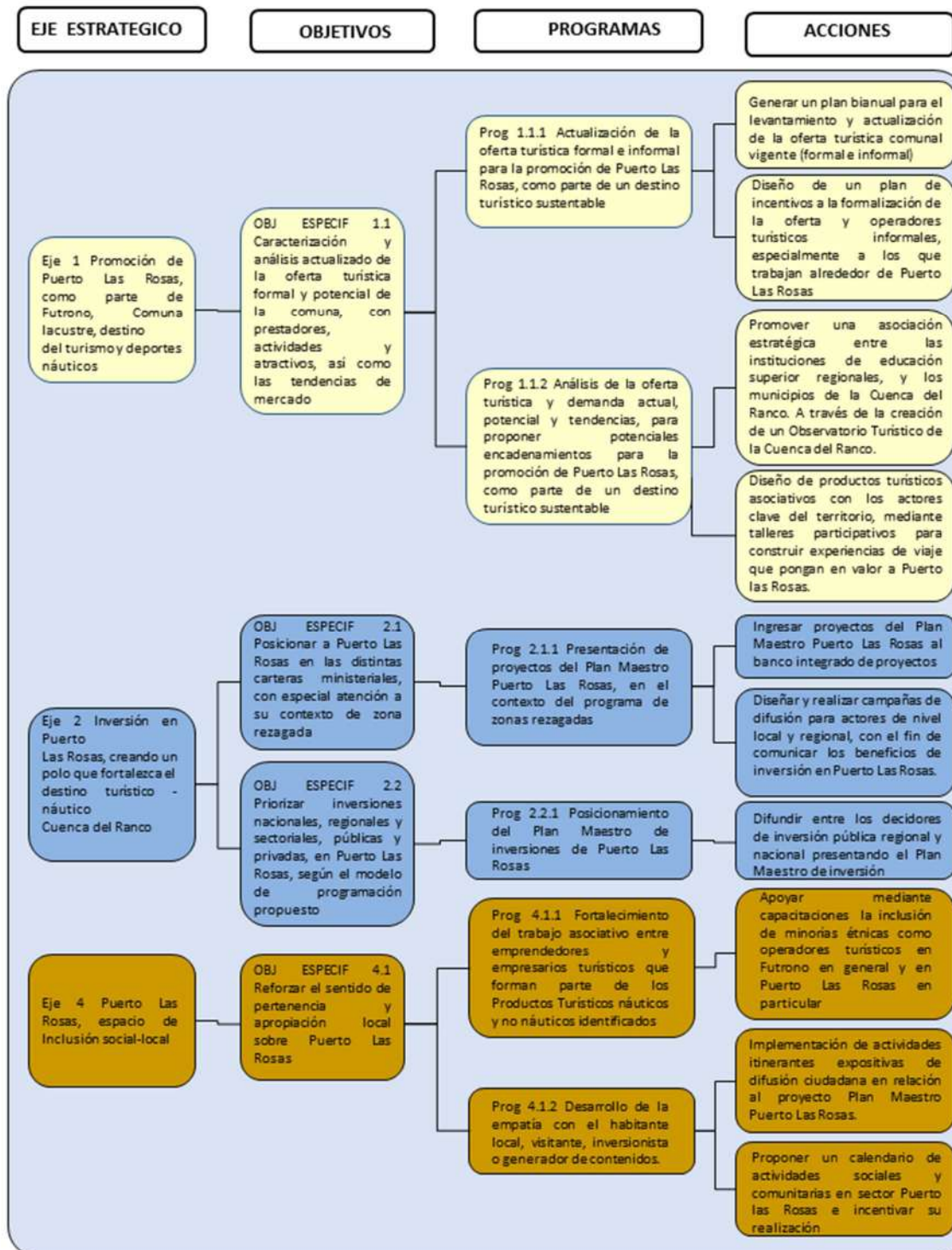


DIAGRAMA 29 ACCIONES A EJECUTAR EN LA FASE DE PREINICIO SEGÚN EJE ESTRATÉGICO, OBJETIVOS Y PROGRAMAS  
 Fuente: Elaboración propia

## 8.4.2 Fase de inicio

Es el inicio de la inversión en Puerto Las Rosas, que se concentra en la etapa 1 y posterior administración; vinculada a los proyectos de reposición de la rampa pública existente y el mejoramiento de la calle de acceso, donde además el Plan Maestro, plantea la primera parte de la construcción de la Plataforma Portuaria, que incluye un edificio que contenga la Capitanía de Puerto y un Terminal de pasajeros.

En el ámbito del plan de gestión en esta fase se busca la generación de fuentes de financiamiento para la construcción e instalación de infraestructura y equipamiento para el sector Puerto Las Rosas de acuerdo a la priorización realizada desde la lógica de proyectos detonantes. La estructura de gobernanza comienza a relacionarse con la gestión concreta de los proyectos del plan.

En el ámbito de la Estrategia de marketing las acciones se concentran en los ejes de promoción, generando planes de levantamiento de la oferta turística, diseñando planes de incentivos a la formalización de operadores, promoviendo asociaciones estratégicas entre instituciones de educación superior y los municipios de la Cuenca del Ranco, privilegiando el diseño de nuevos productos turísticos asociativos, además de atraer a los medios de comunicación, planificando tour de prensa e invirtiendo fuertemente en el ámbito de la publicidad, creando una nueva plataforma y sitio Web sobre turismo náutico y diseñando

una nueva imagen para Puerto Las Rosas que será difundida a través de campañas que logren el uso temprano de las instalaciones.

En el eje de la Inversión, las acciones irán dirigidas a la realización de talleres y cursos de capacitación para desarrollar el capital humano y emprendimiento local, además de promocionar a Puerto Las Rosas como un polo de inversión entre microempresarios del área de la gastronomía y actividades náuticas, identificación de incentivos tributarios aplicables para estimular la inversión y la elaboración de un catastro de los proyectos de desarrollo turísticos factibles de encadenar.

Por último en el eje de la Inclusión Social. Se apostará por generar al menos un encuentro bianual sobre turismo lacustre con la participación de expertos en el tema, se pretende difundir el uso de la plataforma digital creada y la realización de cursos de capacitación en prestación de servicios de turismo náutico a la comunidad local.

Con respecto al público objetivo al cual apunta la fase de inicio podemos mencionar principalmente a los empresarios y operadores turísticos de la zona, actores públicos locales y regionales, la comunidad local en general y los medios de prensa tanto escrita, radial como también digital.

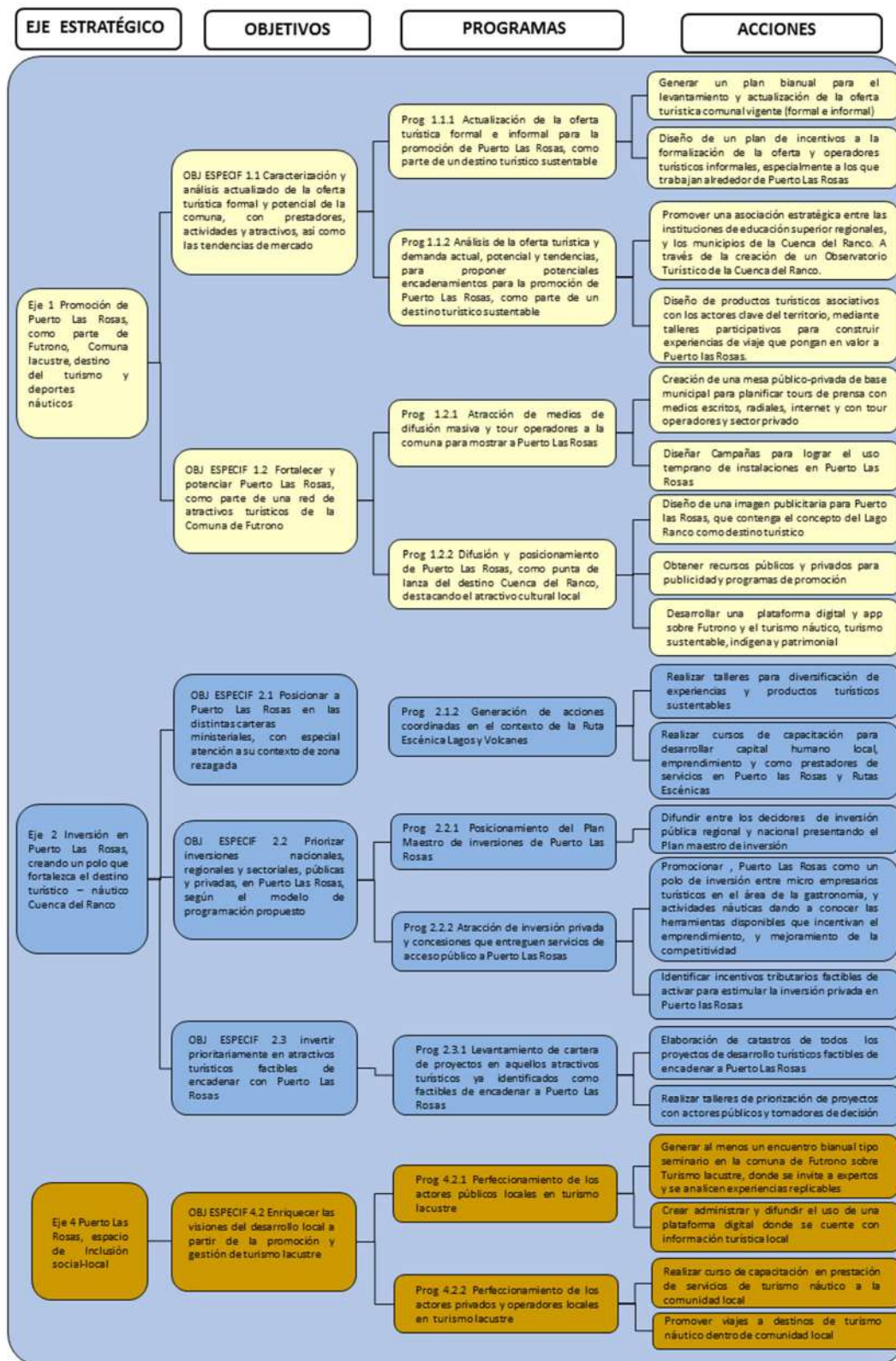


DIAGRAMA 30 ACCIONES A EJECUTAR EN LA FASE DE INICIO SEGÚN EJE ESTRATÉGICO, OBJETIVOS Y PROGRAMAS  
Fuente: Elaboración propia

### 8.4.3 Fase de desarrollo

Es la fase de más larga duración ya que se produce la consolidación de equipamientos e infraestructura para el desarrollo de Puerto Las Rosas. En este sentido, la Plataforma Portuaria se completa con la construcción del Hangar Portuario, para el guardado y reparación de embarcaciones, a su vez se inicia la primera parte de la construcción de la Plataforma Deportiva con la construcción del Hangar de Remo, destinada a la actividad náutico-deportiva, también en esta fase se deberían desarrollar las Plataformas Recreativa y Medioambiental que corresponden a la ejecución del pabellón recreativo, la piscina de lago y la adecuación de un sector como playa, en el caso de la primera y la construcción del Centro interpretativo, la torre y muelle mirador y un sendero interpretativo, en el caso de la segunda.

En el ámbito del plan de gestión, en esta fase junto a la consolidación de los equipamientos e infraestructura se busca la promoción de la actividad náutico-deportiva, así como su desarrollo. En esta fase, la estructura de Gobernanza cuenta con una funcionalidad articulación y gestión técnica del Plan Maestro.

En el ámbito de la Estrategia de marketing las acciones que se concentran en el eje de la promoción, incluyen seguir desarrollando las acciones identificadas y ya realizadas en la fase de inicio, pero además contempla la creación del Sport Nautic Futrono Bureau para la atracción y promoción de eventos náuticos, que también permita contar con una cartera más o menos permanente de eventos, patrocinios y auspicios para su desarrollo y promocionarlos también en las diferentes oficinas de información turística.

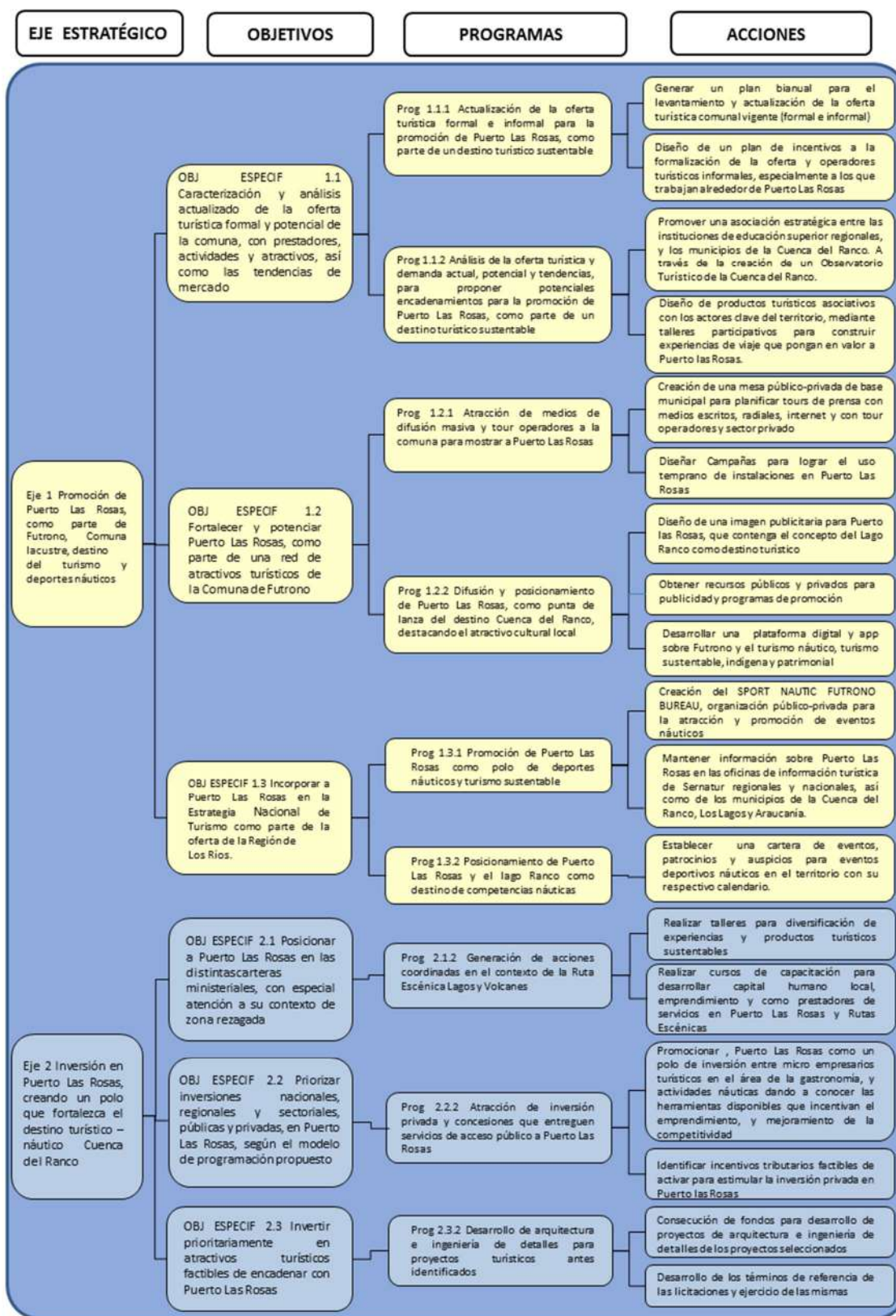
En el eje de la inversión se pretende continuar con la realización de talleres y cursos de capacitación para desarrollar el capital humano y emprendimiento local, además de promocionar a Puerto Las Rosas como un polo de inversión entre microempresarios del área de la gastronomía y actividades náuticas, y la identificación de incentivos tributarios aplicables para estimular la inversión, pero también se busca poder conseguir los fondos para el desarrollo de los proyectos de arquitectura e ingeniería de detalles de los proyectos turísticos identificados.

En esta fase, que es más bien de consolidación, aparece un nuevo eje rector, el de Puerto Las Rosas como infraestructura para la puesta en valor del patrimonio natural y cultural, en él, las acciones a ejecutar se enmarcan en el ámbito del desarrollo de talleres y recorridos de turismo, levantando catastros con circuitos temáticos que integren oferta de servicios, productos y actividades y se difundan tanto a través de la distribución de catálogos como también en la plataforma digital disponible, y por último la implementación de señalética interpretativa en los recorridos antes mencionados y validados.

En el eje de la inclusión social en esta fase se busca incluir a instituciones de educación superior como universidades e institutos, así como también a clubes deportivos para generar alianzas que permitan el uso de las instalaciones y el desarrollo de talleres de deportes náuticos para su comunidad. Junto a esto se busca promover la participación de personas de la comunidad local en eventos y competencias de turismo náutico y también la realización de ferias demostrativas de equipamiento náutico en la zona.

Con respecto al público objetivo al que apunta esta fase podemos mencionar a casi toda la comunidad, incluyendo la población local, niños, adultos, adultos mayores, comunidades escolares tanto locales como regionales, clubes

deportivos, instituciones de educación superior, pero también a empresarios del rubro turístico, organizaciones locales y al visitante en general, que podrá hacer uso de un equipamiento en Puerto Las Rosas ya bastante consolidado.



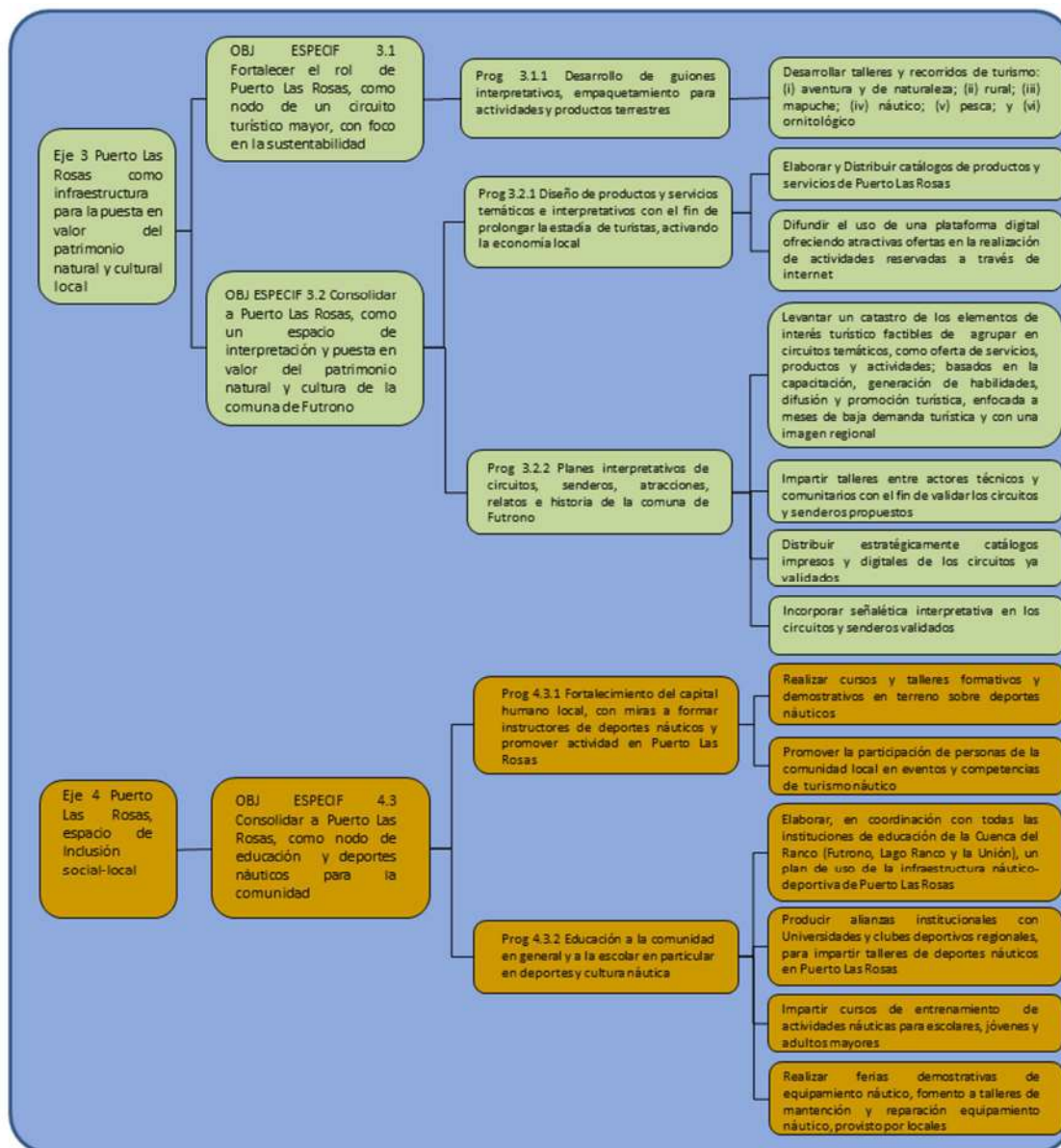


DIAGRAMA 31 ACCIONES A EJECUTAR EN LA FASE DE DESARROLLO SEGÚN EJE ESTRATÉGICO, OBJETIVOS Y PROGRAMAS

Fuente: Elaboración propia



#### 8.4.4 Fase de madurez

Corresponde a la fase posterior del conjunto de proyectos y programas en Puerto Las Rosas.

En cuanto al diseño, se efectúa la ejecución de dos Plataformas, por un lado el segundo edificio de la plataforma Náutica Deportiva, el Polideportivo Náutico, y por otro lado la Plataforma Cultural, correspondiente al Recinto Ferial y su edificio complementario.

En el ámbito del plan de gestión corresponde a la administración del Plan Maestro y de sus proyectos asociados, donde la estructura de Gobernanza cumple el rol de gestionar el funcionamiento y desarrollo del plan.

En el ámbito de la Estrategia de marketing las acciones se concentran en los ejes de promoción, generando planes de levantamiento de la oferta turística, diseñando planes de incentivos a la formalización de operadores, promoviendo asociaciones estratégicas entre instituciones de educación superior y los municipios de la Cuenca del Ranco, privilegiando el diseño de nuevos productos turísticos asociativos, se materializa la creación del Sport Nautic Futrono Bureau para la atracción y promoción de eventos náuticos, y también la cartera de eventos, patrocinios, y auspicios que se desarrollarán en Puerto Las Rosas.

En el eje de la inversión se continúan realizando talleres para mejorar y alcanzar nuevos y

mejores servicios y productos en el sector turístico y capacitaciones para desarrollar el capital humano y potenciar los emprendimientos locales.

En lo referido al eje del patrimonio natural y cultural se busca la formación de guías interpretativos por medio de capacitaciones en cultura mapuche Huilliche y también en áreas silvestres y ciencias, pero además se busca que el diseño y la construcción de los proyectos de equipamiento e infraestructura cumplan con criterios de eficiencia energética y regular mediante una normativa el impacto visual, paisajístico y medioambiental.

El público objetivo en esta fase está constituido en primer lugar por la comunidad local, como los grandes beneficiarios de todas las acciones concretadas durante el desarrollo de las distintas fases, también podemos mencionar a los empresarios turísticos de la zona que se han visto favorecidos con la realización de talleres y capacitaciones ya sea para mejorar o iniciar sus emprendimientos, la población escolar que tiene un nuevo espacio donde poder desarrollar sus actividades y fomentar la práctica de destrezas que luego los lleven a participar en eventos y competencias tanto regionales como nacionales y por último el visitante que podrá disfrutar de un lugar único en belleza escénica, vivir nuevas experiencias, deleitarse de un lugar natural, tranquilo y seguro, con instalaciones de calidad y precios accesibles durante todo el año.

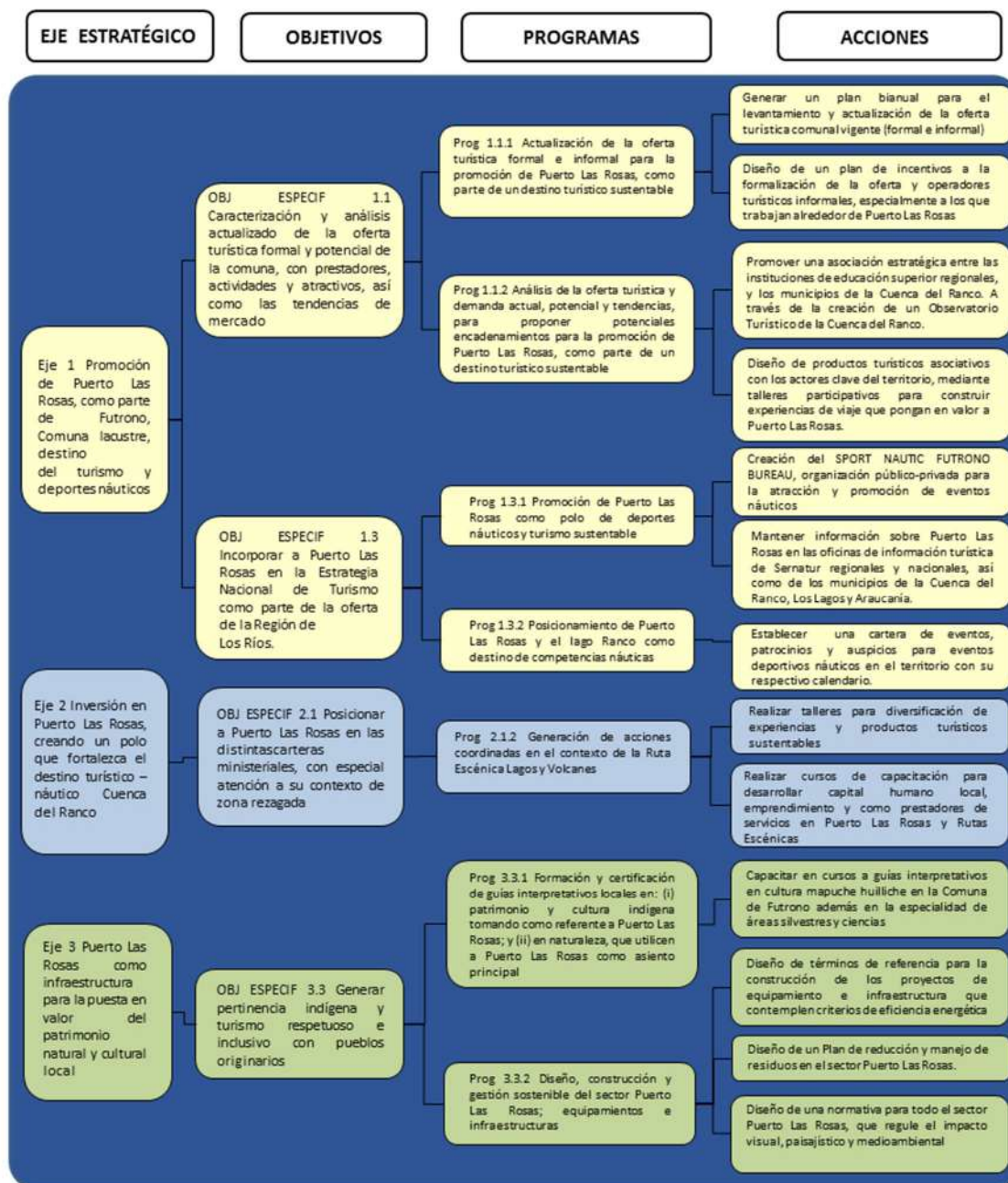


DIAGRAMA 32 ACCIONES A EJECUTAR EN LA FASE DE MADUREZ SEGÚN EJE ESTRATÉGICO, OBJETIVOS Y PROGRAMAS  
 Fuente: Elaboración propia

## CONCLUSIONES

*Mandatados por la Corporación Regional de Desarrollo Productivo de la Región de Los Ríos, se desarrolló el “Estudio de caracterización y Fomento del Desarrollo Náutico de la Región de Los Ríos”, estudio que arrojó una Estrategia Regional de Desarrollo Náutico para la Región de Los Ríos. Estrategia que planteó cinco líneas de trabajo; i) Turismo náutico; ii) Industria y servicios náuticos; iii) Deportes náuticos; iv) Cultura náutica; y v) Medioambiente náutico. A partir de ello se propuso una serie de nodos o áreas preferenciales, prioritarias tanto por su convergencia de atractivos y potenciales, como por su distribución territorial. Así fue identificado el nodo Corral, Las Ánimas, Puerto Las Rosas, Panguipulli, Coñaripe, y Marina Estancilla.*

*En este segundo proyecto, y teniendo como antecedente el antes realizado, se determinó desarrollar el Nodo Puerto Las Rosas, en la comuna de Futrono, proyecto que se identificó con el título “Plan Maestro de Desarrollo del Borde Lacustre en sector Puerto Las Rosas”, cuyo objetivo general fue diseñar un Plan Maestro del sector Puerto Las Rosas, comuna de Futrono, con definición de áreas y usos preferentes para el desarrollo del borde lago, que permitiese poner en valor la vocación turística y náutica del sector, proponiendo una ordenación de usos, desarrollo de espacios públicos, infraestructura, equipamientos y mejoras de acceso y estructuración vial.*

*Teniendo en cuenta lo anterior, y según constó en los términos de referencia de la propuesta, esta se estructuró en tres etapas:*

*i) Línea Base. Informe que expuso una revisión de la información secundaria y análisis de instrumentos de planificación comunal, regional y nacional; se levantó información en terreno que complementase la información secundaria; análisis, tanto del marco regulatorio en general, como del Benchmarking, en particular.*

*ii) Análisis de potencialidades y restricciones del territorio. Documento que compendió el análisis de los aspectos físicos, medioambientales, de flora y fauna, topográficos, batimétricos y de riesgos, del sector específico de Puerto Las Rosas.*

iii) *Diseño Plan Maestro de ordenación.* Este último informe (que aquí nos convoca), es un informe eminentemente técnico que contempló, independiente del orden, los siguientes contenidos; a) proyecto paisajístico de espacios públicos, b) proyecto de iluminación arquitectónica, c) propuesta de lineamientos arquitectónicos e imagen objetivo de proyecto detonante, infraestructura habilitante y equipamientos de frente de agua, d) plano emplazamiento de la infraestructura, e) anteproyecto arquitectura, proyecto detonante, f) Plan de inversión público-privado y ficha de proyectos, g) Plan de gestión comunitario e integración social del proyecto, h) propuesta de estrategia de marketing y posicionamiento, y i) desarrollo de propuesta proyecto detonante.

De este modo es como se ha llegado a este último informe, “Diseño Plan Maestro de Ordenación”, informe eminentemente técnico, y compuesto por un importante legajo de planos a distintas escalas y contenidos, los que juntos a los planes y estrategias, proponen una carta de navegación, la que sin ser normativa ni dogmática, pretende dar una guía al camino de la inversión, los emprendimientos, las estrategias de marketing y gobernanza.

Recordando el primer estudio que originó este segundo proyecto, el Plan Maestro de Puerto Las Rosas, comuna de Futrono, debía contener y recoger las restricciones y potencialidades del territorio, recogiendo en su propuesta programática, cada una de las líneas previamente identificadas, dando complejidad y complementariedad a la propuesta. Entonces la propuesta involucró: i) turismo náutico, destinando áreas para una marina pública y sector de atracadero para operadores turísticos menores, más un sector recreativo popular; ii) Industria y servicios náuticos, con espacios para mantención y reparación de embarcaciones menores, una rampa pública y espacios habilitados para espera; iii) deportes náuticos, con programas arquitectónicos como un polideportivo náutico y escuelas de remo y kayak, entre otras; iv) cultura náutica, con espacios para ferias itinerantes; y v) medioambiente náutico, con un Centro de interpretación de la cultura indígena local, y su relación con el agua.

Uno de los desafíos más relevantes del proyecto, era construir una propuesta coherente que hilará de manera consistentes tanto las condiciones que entregaba el territorio inmediato, con el mediato, mediante una imagen objetivo que otorgará sustancia y orden a la propuesta programática. Para ello, y contemplando especialmente las condiciones topográficas, se propuso la siguiente imagen

*objetivo “Plataformas náuticas de Puerto Las Rosas”, 5 Plataformas temáticas, supeditadas a las oportunidades y restricciones que provee el territorio, y al programa urbano arquitectónico determinado por la comunidad de Futrono. Plataformas: i) portuaria; ii) náutico-deportiva; iii) recreativa; iv) cultural; y v) medioambiental.*

*En ellas se distribuyeron los proyectos priorizados por el equipo técnico y por la comunidad y actores clave, los que según orden de prelación debía contener al menos: a) rampa pública; b) costanera pública y mirador; c) mejoramiento y pavimentación de acceso; d) polideportivo náutico; e) parque acuático; f) pista de aguas quietas no profesional; g) marina deportiva; h) centro de interpretación del territorio.*

*Uno de los problemas que se afrontaron en el proyecto en general y en esta etapa en particular, fue pasar de una mirada multidisciplinar a una interdisciplinar, imbricando las distintas disciplinas necesarias para dar el sentido integral que la propuesta exigía, es decir, no solo se trató de un plan de ordenación y desarrollo urbano-paisajístico y arquitectónico, sino también de un plan de inversión, un plan de gestión comunitaria y una estrategia de marketing y posicionamiento. Sin duda este tinglado reviste complejidad en el propio mérito de cada uno, pero aún más cuando estos no solo deben responder a sí mismos, sino también a cada una de las demás iniciativas.*

*Parte de la complejidad antes expuesta, hizo necesario dar cuenta de la naturaleza de cada plan y su ordenación en relación al resto de los otros planes, de modo que su simplificación no resulto fácil. De este modo, y hecha la advertencia, se debe reconocer que las plataformas náuticas, imagen objetivo del Plan Maestro, son una propuesta de orden espacial que buscó dar una estructura de distribución a los programas urbano-paisajísticos y arquitectónicos del proyecto, según las propias potencialidades y restricciones del lugar. Las etapas del proyecto por su parte, son unidades de medida temporal, relacionada con la ejecución del proyecto, pudiendo involucrar una plataforma completa, parte de una o más de una. Finalmente están las fases, las que se relacionan con los dispositivos y mecanismos de gobernanza que se proponen para la implementación, gestión y administración del proyecto.*

*Pese a la dificultad que revistió, especialmente al equipo del plan de gestión e integración comunitaria y al equipo de la estrategia de marketing y posicionamiento, trabajar sobre una abstracta, cuya*

*única cuestión segura, es que esta va a cambiar en el tiempo, lograron afrontar de una manera óptima, pero siempre perfectible, los objetivos de cada una y entronizarlos con los tiempos de ejecución propuesto para materializar el proyecto.*

*En resumen, se aspiró a lograr un proyecto lo más integral posible dentro del marco establecido en los términos de referencia, entendiendo que cada acápite, sección, plan y estrategia, necesariamente se pondrán en tensión y cambiarán cuando llegue el momento de su implementación real, no obstante aquello, lo aquí entregado, es una buena aproximación y permite establecer una carta de navegación, que da cuenta del destino, más deja abierta la puerta para ir cambiando la ruta, con tal de llegar de la mejor forma al destino trazado.*

*El Plan Maestro Plataformas Náuticas Puerto Las Rosas, es una propuesta que recoge, en todas sus dimensiones, la necesidad de comprender lo imprescindible que se vuelve para la sostenibilidad del desarrollo territorial, una inversión pública que detone emprendimientos privados, una gobernanza que involucre actores públicos, pero también privados, y una estrategia de marketing que desde lo público motive a consumidores privados a un uso y disfrute de las potencialidades del territorio de forma armoniosa con el medioambiente pero también con las comunidades que en estos enclaves habitan. Todo esto de forma económicamente sostenible, ambientalmente responsable y socialmente inclusiva.*

*Así, una de las principales conclusiones es establecer que si bien, no es posible un catecismo sobre cómo se deben desarrollar los territorios, ni un dogma de cuando hacerlo, si es posible, e incluso necesario, dar cuenta de cómo y cuándo se esperaría que fuese este desarrollo, lo que más que ser una norma, son una serie de indicaciones que aúnan miradas e intereses, y permiten dar pábulo a una sincronía necesaria para que los proyectos se concreten, no solo como una forma de dar riqueza económica, sino también como una forma de reforzar la identidad al territorio y prosperidad de sus comunidades, y este fue el espíritu que guió este tercer informe, y por añadidura, todo el proyecto.*

## REFERENCIAS

- CEPAL (2005): Metodología del marco Lógico para la Planificación, el seguimiento y la evaluación de proyectos y programas. Serie manuales,
- Dalla-Torre, M. A. (2017). Gobernanza Territorial y Planes de Ordenamiento Territorial: El Caso de la Provincia Mendoza, Argentina. Bitácula 27. Universidad de Colombia, Bogotá, 47-54.
- Gobierno Regional de Los Ríos (2011): Estrategia Regional de Los Ríos 2009-2019
- Gobierno Regional de Los Ríos (2017): Bases de Licitación para “Plan maestro de desarrollo del borde lacustre en sector Puerto Las Rosas, Comuna de Futrono”, 2017
- Hernández R. Fernández C. y Sampieri P. (2006): Metodología de la Investigación. México, cuarta edición.
- ILPES- CEPAL (2009): Manual de Planificación Estratégica e Indicadores de Desempeño en el Sector Público. Serie manuales
- LEU- UBB (2015) Informe 2. Estrategia, Estudio de caracterización y fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos.
- LEU- UBB (2018) Informe De Avance N° 1 “Plan Maestro De Desarrollo Del Borde Lacustre En Sector Puerto Las Rosas, Comuna De Futrono”
- LEU- UBB (2018) Informe De Avance N° 2 “Plan Maestro De Desarrollo Del Borde Lacustre En Sector Puerto Las Rosas, Comuna De Futrono”
- Municipalidad de Futrono (2012): Plan de Desarrollo Comunal de Futrono 2012-2016
- 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.
- SUBDERE: Plan de zona de rezago
- Subsecretaría de Turismo (2017): Plan ZOIT Los Ríos
- Tylor, S y Bodgan R. (1984): Introducción a los métodos cualitativos de investigación, Barcelona, Editorial Paidós.
- 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.]
- Para mayor información sobre el Programa Estratégico Meso Regional de Ruta Escénica Lagos y Volcanes, [http://www.chilelagosyvolcanes.cl/ruta\\_escenica.php](http://www.chilelagosyvolcanes.cl/ruta_escenica.php)

Plan de Marketing Turístico Internacional años 2016-2018  
Subsecretaría de Turismo de Chile  
<https://biblioteca.digital.gob.cl/handle/123456789/857>

Plan de Marketing Turístico Nacional años 2016-2018  
Subsecretaría de Turismo de Chile  
<https://biblioteca.digital.gob.cl/handle/123456789/855>

Estrategia de Inversión y Marketing en Reserva Nacional Mocho Choshuenco y su Área de  
Influencia, Corporación De Desarrollo Productivo Región de Los Ríos  
Proyectaustral Ltda.  
Valdivia 2016

“Modelo De Gestión Innovadora, Administración Y Vinculación Plan Maestro turismo Accesible  
– Playa Chaihuín” Servicios de Consultoría Aporto Spa Informe Final



Ilustración 1 Costos Plataformas Plan Maestro Puerto Las Rosas .....	151
Ilustración 2 Asociaciones vegetales Gramínea.....	170
Ilustración 3 Tipología vegetación estrato alto: árboles nativos .....	174
Ilustración 4 Tipología vegetación estrato medio: arbustos y cubresuelo.....	175
Ilustración 5 Tipología vegetación en área de acceso.....	176
Ilustración 6 Flujos Lumínicos .....	179
Ilustración 7 Temperatura del color en luminarias.....	179
Ilustración 8 Vida útil de la lámpara .....	180
Ilustración 9 Rendimiento Luminoso .....	180
Ilustración 10 Niveles y uniformidades: Seguridad Peatonal .....	181
Ilustración 11 Control de deslumbramiento: Emisión de luz controlada.....	181
Ilustración 12 Emisión de luz molesta: Control hemisferio superior y edificios .....	181
Ilustración 13 Contaminación del habitat .....	182
Ilustración 14 Características de la luminaria.....	184
Ilustración 15 Características de la luminaria.....	185
Ilustración 16 Características de la luminaria.....	186
Ilustración 17 Características de la luminaria.....	187
Ilustración 18 Galpón ex liceo agropecuario Lipingue, Región de Los Ríos.....	191
Ilustración 19 Ex molino de Futrono Región de Los Ríos .....	191
Ilustración 20 Bodega fundo Mata de Caña paillaco Región de Los Ríos.....	192
Ilustración 21 Galpón / Llanquihue Región de Los Lagos.....	192
Ilustración 22 Galpón / Llanquihue Región de Los Lagos.....	193
Ilustración 23 Recinto Ferial / Plan Maestro Puerto Las Rosas .....	194
Ilustración 24 “Pabellón Portuario”: Capitanía de Puerto y Terminal / Puerto Las Rosas .....	194
Ilustración 25 Plan Maestro Puerto Las Rosas/Ubicación edificios Plataforma Náutico Deportiva.....	195
Ilustración 26 Vista Sureste Polideportivo Náutico .....	198
Ilustración 27 Vista Suroeste del Hangar de Remo.....	201
Ilustración 28 Plan Maestro Puerto Las Rosas/Ubicación Edificios Plataforma Cultural .....	202
Ilustración 29 Vista Sureste del Recinto Ferial junto a su plaza de acceso .....	203
Ilustración 30 Vista Sureste del Recinto Ferial durante una exposición .....	205
Ilustración 31 Plan Maestro Puerto Las Rosas/Ubicación Edificios Plataforma Recreativa .....	206
Ilustración 32 Vista Sureste del Pabellón Recreativo junto al muelle solanero.....	207
Ilustración 33 Vista Interior del Pabellón Recreativo, en primer plano los Juegos de Agua.....	209
Ilustración 34 Plan Maestro Puerto Las Rosas/Ubicación Edificios Plataforma Recreativa .....	211
Ilustración 35 Vista este del Centro de interpretación de la naturaleza y la cultura Huilliche.....	214
Ilustración 36 Vista hacia la Torre Mirador, al fondo el Lago Ranco.....	215
Ilustración 37 Vista hacia Puerto Las Rosas, desde Muelle Mirador.....	215
Ilustración 38 Plan Maestro Puerto Las Rosas/Ubicación Edificios Plataforma Portuaria .....	216
Ilustración 39 Vista desde el Lago Ranco a la Marina Pública y el Hangar Portuario.....	217
Ilustración 40 Vista desde el lago, vínculo entre plataforma rampa y edificio detonante.....	223
Ilustración 41 Vista a la fachada Norte del edificio detonante y la rampa.....	226
Ilustración 42 Vista a la cafetería desde el área de espera, al fondo los accesos a servicios .....	227
Ilustración 43 Vista del área de espera, al fondo el balcón mirador.....	227
Ilustración 44 Vista de un departamento de un dormitorio .....	228

Ilustración 45 Vista a vuelo de pájaro de la rampa, la plataforma y el edificio detonante .....	229
Ilustración 46 Vista Sureste del proyecto detonante .....	232
Ilustración 47 Luminaria empotrable lineal en gradas acceso y rampa .....	237
Ilustración 48 Línea LED bajo pasamano .....	237
Ilustración 49 Luminarias decorativas de mimbre .....	238
Ilustración 50 Luminarias empotrables para bodegas y pañol .....	239
Ilustración 51 Luminaria suspendida para sala de reunión principal y áreas de trabajo.....	240
Ilustración 52 Luminaria Ring frame/ Downlight fijo empotrable .....	241
Ilustración 53 Plano iluminación proyecto Pabellón Portuario .....	242
Ilustración 54 Sector Puerto Las Rosas Sector Muelle y Rampa .....	245
Ilustración 55 Plano X-I-4948 SR .....	245
Ilustración 56 Predios de borde lago en sector Puerto Las Rosas, Futrono.....	246
Ilustración 57 Proyectos por etapas y plataformas del Plan Maestro Puerto Las Rosas .....	255
Ilustración 58 Etapas del proyecto Plan Maestro de Desarrollo del Borde Lacustre en sector Puerto Las Rosas, Comuna de Futrono .....	256
Ilustración 59 Etapa 1 Desarrollo de la Plataforma Portuaria y sus proyectos.....	264
Ilustración 60 Etapa 2 Desarrollo de la Plataforma Portuaria y Deportiva y sus proyectos .....	265
Ilustración 61 Etapa 3 Desarrollo de la Plataforma Recreativa y Medioambiental y sus proyectos .....	267
Ilustración 62 Etapa 4 Desarrollo de la Plataforma Cultural y Deportiva y sus proyectos.....	268
Ilustración 63 Destino Cuenca del Lago ranco y sus atractivos.....	319
Ilustración 64 Zona de interes Turístico lago ranco -Futrono.....	322
Ilustración 65 Plan de Acción de la Zona de Interés Turístico (ZOIT) Lago Ranco-Futrono.....	327
Ilustración 66 Atractivos de la zona en torno a Puerto Las Rosas que forman parte de la zona de interes turístico .....	332
Tabla 1 Priorización de proyectos para el Plan Maestro Puerto Las Rosas .....	134
Tabla 2 Síntesis de las Oportunidades identificadas .....	136
Tabla 3 Síntesis de las Restricciones identificadas.....	138
Tabla 4 Tabla de costos aproximados para la Plataforma Portuaria .....	148
Tabla 5 Tabla de costos aproximados para la Plataforma Náutica Deportiva .....	149
Tabla 6 Tabla de costos aproximados para la Plataforma Náutica Recreativa .....	149
Tabla 7 Tabla de costos aproximados para la Plataforma Medio ambiental.....	150
Tabla 8 Tabla de costos aproximados para la Plataforma Cultural .....	150
Tabla 9 Costos aproximados para proyecto Plan Maestro Puerto Las Rosas .....	154
Tabla 10 Número de Estacionamientos proyectados.....	159
Tabla 11 Normativa para cálculo de estacionamientos para personas con discapacidad.....	160
Tabla 12 Número estacionamientos según normativa del Plan Regulador .....	161
Tabla 13 Información predial para lotes en sector Puerto las Rosas .....	247
Tabla 14 Costos aproximados del suelo según áreas a expropiar .....	249
Tabla 15 Revisión de experiencias de planes de gestión comunitarios.....	292
Tabla 16 Objetivos Estratégicos Plan Maestro de Puerto Las Rosas .....	297
Tabla 17 Matriz de marco lógico Plan de gestión comunitario e integración social .....	300
Tabla 18 Plataformas náuticas de acuerdo con objetivos estratégicos.....	301
Tabla 19 Temporalidad general: Ilustración de Fases, Etapas y Plataformas .....	305
Tabla 20 Propuesta integrantes Asamblea de Socios.....	312

Tabla 21 Propuesta estructura de costos personal .....	314
Tabla 22 Propuesta estructura de costos operativos .....	315
Tabla 23 Llegadas de turista a establecimientos de alojamiento .....	322
Tabla 24 Poblacion según pobreza por ingresos en la comuna de Futrono.....	326
Tabla 25 Indice de hacinamiento y saneamiento en la comuna de Futrono.....	326
DIAGRAMA 1 Componentes Plan de Gestión Social Comunitario e Integración Social de Puerto Las Rosas .....	282
DIAGRAMA 2 Esquema proceso recolección de información .....	283
DIAGRAMA 3 Diagrama diagnóstico situacional sector Puerto Las Rosas .....	284
DIAGRAMA 4 Instituciones mencionadas en el proceso de participación de actores relevantes para la administración del Plan Maestro.....	286
DIAGRAMA 5 Actores propuestos para la participación en el desarrollo del Plan Maestro. ....	286
DIAGRAMA 6 Elementos básicos de Planificación Estratégica .....	294
DIAGRAMA 7 Esquema modelo planificación Plan Maestro puerto Las Rosas.....	303
DIAGRAMA 8 Instancias gobernanza para la administración del Plan de Gestión Social Comunitaria para el Plan Maestro Puerto Las Rosas.....	311
DIAGRAMA 9 Organigrama sugerido para la administración técnica .....	313
DIAGRAMA 10 Estructura de la estrategia de marketing y posicionamiento.....	336
DIAGRAMA 11 Objetivos y programas en el eje 1 de la promoción .....	337
DIAGRAMA 12 Eje 1 detalle objetivo específico 1.1 .....	339
DIAGRAMA 13 Eje 1 detalle objetivo específico 1.2 .....	340
DIAGRAMA 14 Eje 1 detalle objetivo específico 1.3 .....	341
DIAGRAMA 15 Objetivos y programas en el eje 2 de la inversión.....	342
DIAGRAMA 16 Eje 2 detalle objetivo específico 2.1 .....	343
DIAGRAMA 17 Eje 2 detalle objetivo específico 2.2 .....	344
DIAGRAMA 18 Eje 2 detalle objetivo específico 2.3 .....	346
DIAGRAMA 19 Objetivos y programas en el eje 3 de la puesta en valor del patrimonio.....	347
DIAGRAMA 20 Eje 3 detalle objetivo específico 3.1 .....	348
DIAGRAMA 21 Eje 3 detalle objetivo específico 3.2 .....	349
DIAGRAMA 22 eje 3 detalle objetivo específico 3.3 .....	351
DIAGRAMA 23 Objetivos y programas en el eje 4 de la inclusión social .....	352
DIAGRAMA 24 Eje 4 detalle objetivo específico 4.1 .....	353
DIAGRAMA 25 Eje 4 detalle objetivo específico 4.2 .....	354
DIAGRAMA 26 Eje 4 detalle objetivo específico 4.3 .....	356
DIAGRAMA 27 Esquema modelo planificación plan maestro Puerto Las Rosas.....	357
DIAGRAMA 28 Plan de Marketing según fases del proyecto Plan Maestro Puerto Las Rosas .....	359
DIAGRAMA 29 Acciones a ejecutar en la fase de Preinicio según eje estratégico, objetivos y programas .....	362
DIAGRAMA 30 Acciones a ejecutar en la fase de inicio según eje estratégico, objetivos y programas...	364
DIAGRAMA 31 Acciones a ejecutar en la fase de desarrollo según eje estratégico, objetivos y programas .....	368
DIAGRAMA 32 Acciones a ejecutar en la fase de madurez según eje estratégico, objetivos y programas .....	370

FIGURA 1 Oportunidades identificadas en Puerto Las Rosas .....	135
FIGURA 2 Restricciones identificadas en Puerto Las Rosas .....	137
FIGURA 3 Áreas Propuestas, Plataformas Náuticas Puerto Las Rosas.....	144
FIGURA 4 Sub Áreas Propuestas, Plataformas Náuticas Puerto Las Rosas.....	146
FIGURA 5 Definición del polígono de intervención .....	147
FIGURA 6 Plataformas Náuticas Puerto Las Rosas .....	151
FIGURA 7 Costos estimados por etapa Plataformas Náuticas Puerto Las Rosas.....	154
FIGURA 8 Programa soporte de edificios .....	155
FIGURA 9 Circulación peatonal .....	156
FIGURA 10 Circulación vehicular.....	157
FIGURA 11 Estacionamientos propuestos.....	158
FIGURA 12 Espacios Públicos.....	164
FIGURA 13 Áreas verdes.....	165
FIGURA 14 Estrategias de accesibilidad universal.....	166
FIGURA 15 Espacios potencialmente concesionables.....	167
FIGURA 16 áreas de atraque de embarcaciones.....	168
FIGURA 17 Propuesta paisajística Plan Maestro Puerto Las Rosas .....	176
FIGURA 18 Layout de luminarias en áreas de circulación .....	183
FIGURA 19 Características de la luminaria .....	183
FIGURA 20 Layout de luminarias en plataforma medioambiental y plataforma recreativa.....	184
FIGURA 21 Layout de luminarias en escaleras y rampas bajo pasamano.....	185
FIGURA 22 Layout de luminarias para áreas de acceso.....	186
FIGURA 23 Layout para iluminación de árboles escultóricos .....	187
FIGURA 24 Propuesta Iluminación Plan Maestro Puerto Las Rosas.....	188
FIGURA 25 Planta Polideportivo Náutico .....	197
FIGURA 26 Planta de Techumbre, Cortes y Elevaciones Polideportivo Náutico .....	198
FIGURA 27 Planta Hangar de Remo .....	200
FIGURA 28 Planta de Techumbre, Cortes y Elevaciones Hangar de Remo .....	201
FIGURA 29 Planta Edificio de Apoyo y Recinto Ferial.....	204
FIGURA 30 Planta de Techumbre, Cortes y Elevaciones Edificio de Apoyo y Feria .....	205
FIGURA 31 Planta Edificio Pabellón Recreativo .....	208
FIGURA 32 Planta de Techumbre, Cortes y Elevaciones Pabellón Recreativo .....	209
FIGURA 33 Planta Torre Mirador y Centro de Interpretación de la Naturaleza.....	212
FIGURA 34 Planta Sendero Interpretativo y Muelle Mirador .....	213
FIGURA 35 Planta de Techumbre, Cortes y Elevaciones Plataforma Ambiental.....	214
FIGURA 36 Planta Hangar Portuario .....	218
FIGURA 37 Planta de Techumbre, Cortes y Elevaciones Hangar Portuario .....	219
FIGURA 38 Planta Nivel 1 “Pabellón Portuario”, Área Administrativa y Terminal .....	224
FIGURA 39 Planta Nivel 2 “Pabellón Portuario”, Área habitacional Capitanía de Puerto.....	225
FIGURA 40 Planta Estructura de Plataforma .....	230
FIGURA 41 Planta de Estructura del “Pabellón Portuario” .....	230
FIGURA 42 Corte Longitudinal del “Pabellón Portuario” .....	230
FIGURA 43 Detalles de Tabiques y encuentros de esquina interiores y exteriores.....	231
FIGURA 44 Detalle de Ventanas Pabellón Portuario .....	232

FIGURA 45 Corte Constructivo transversal por oficinas y departamento.....	234
FIGURA 46 Corte Constructivo transversal por sala de espera.....	235
FIGURA 47 Layout de iluminación exterior proyecto detonante.....	237
FIGURA 48 Layout luminaria decorativa doble altura.....	238
FIGURA 49 Layout para luminarias en bodegas y pañol .....	239
FIGURA 50 Layout para luminarias en sala de reunión principal y áreas de trabajo .....	240
FIGURA 51 Layout para luminarias en áreas de pasillo y área de descanso.....	241
FIGURA 52 Playa de lago.....	244
FIGURA 53 Terreno de playa .....	245
FIGURA 54 Áreas a expropiar PMPR.....	248
FIGURA 55 Mapa Observatorio de Mercado de Suelo.....	249

