



Informe Final

REGIÓN DE MAGALLANES Y DE LA ANTÁRTICA CHILENA

"ANÁLISIS REQUERIMIENTOS DE INFRAESTRUCTURA
MOP DE APOYO AL TURISMO"

Diciembre 2016



INECON S.A.

PRESENTACIÓN MINISTERIAL DEL ESTUDIO

El resultado de este estudio es producto de un proceso de trabajo conjunto entre el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Economía Fomento y Turismo, a través de la Dirección de Planeamiento y la Subsecretaría de Turismo, respectivamente, desarrollado mediante una consultoría con Ingenieros y Economistas Consultores S.A.

Como antecedente, podemos afirmar que uno de los sectores económicos que actualmente promueve el desarrollo económico local y entrega oportunidades de empleo y mejores ingresos a la población, chilena o inmigrante, que habita el territorio nacional, es el Turismo.

Es por ello que en el año 2015 la Dirección de Planeamiento firmó un Convenio de Cooperación con la Subsecretaría de Turismo del Ministerio de Economía Fomento y Turismo con el objetivo que dicha Subsecretaría informara al Ministerio de Obras Públicas los requerimientos del sector en materia de infraestructura. Frente a ello se acordó dimensionar la problemática elaborando el presente estudio para poder elaborar un Plan Especial en cada región de Infraestructura de apoyo al Turismo, con un diseño participativo elaborado desde los territorios y focalizándose en los 83 destinos turísticos priorizados por la Subsecretaría de Turismo, la cual integró y aportó de manera relevante como contraparte técnica del presente estudio.

Este proceso fue innovador, dado que posibilitó al Ministerio de Obras Públicas comprender de mejor manera la temática del turismo, a través de identificar con mayor precisión las obras que se requieren en los destinos turísticos consolidados, potenciales y emergentes, a partir de lo señalado por los actores participantes en los talleres realizados en los diferentes territorios y del trabajo colaborativo con la Subsecretaría de Turismo, cuyas propuestas fueron recogidas en el presente estudio. Por otra parte, la Subsecretaría de Turismo ha conocido con mayor profundidad las diferentes tipologías de infraestructura que provee el MOP y la complejidad del ciclo de vida de los proyectos para que estos se hagan realidad, aportando enfoques que permitan incrementar la contribución de la infraestructura al turismo sustentable.

Todo lo anterior ha implicado el desarrollo de un conjunto de aprendizajes en las formas de trabajo, que analizados y sistematizados, podrán ser incorporados en nuevos ciclos de planificación. De igual manera lo que se refiere a las etapas correspondientes a la implementación del plan. Ya que se ha hecho converger los requerimientos levantados por los representantes de actores relevantes directamente relacionados con las actividades turísticas, como asociaciones empresariales, organizaciones comunitarias, la academia, autoridades regionales y locales, entre otros, integrándola con la oferta existente y potencial del MOP, a fin de apoyar a este sector.

Como producto del estudio se cuenta con una propuesta de plan de inversiones en infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable, de corto, mediano y largo plazo, en un horizonte al año 2030, cuya cartera, en parte ya en ejecución, podrá ser

actualizada, en el marco de la definición de un modelo de gobernanza amplio, dónde las Direcciones MOP junto a otros actores del sector público, gobiernos regionales, comunidad y el mundo empresarial, de los diversos territorios del país y sus destinos turísticos priorizados, cuenten con un espacio común para definir una agenda de trabajo que priorice las inversiones, incorpore el monitoreo y actualización periódica del plan, entre otros temas de interés y proyección.

Índice
Análisis Requerimientos de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo
Informe Final

REGIÓN DE MAGALLANES Y DE LA ANTÁRTICA CHILENA

	Pág.
PRESENTACIÓN.....	1
1 INTRODUCCIÓN	3
2 EL TURISMO EN LA REGIÓN	10
2.1 Antecedentes generales de la región	10
2.1.1 Antecedentes geográficos.	10
2.1.2 Antecedentes demográficos y socioculturales	11
2.1.3 Antecedentes administrativos.	12
2.1.4 Conectividad	13
2.1.5 Antecedentes climáticos.	15
2.2 Catastro de Atractivos Turísticos de la Región de Magallanes.....	16
2.3 Caracterización de los Destinos.	16
2.4 Situación Actual de la Zonas de Interés Turístico en la región.	17
2.5 Áreas de Desarrollo Indígena.....	18
2.6 Situación de las Áreas Silvestres Protegidas del Estado.	20
2.7 Caracterización económica	23
2.7.1 Caracterización Económica de la región.	23
2.7.2 Catastro de Prestadores de Servicios Turísticos en la Región de Magallanes y Antártica Chilena.	23
2.8 Caracterización Demanda actual.....	24
3 RECOPIACIÓN Y REVISIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN	29
3.1 Instrumentos Regionales	29
3.1.1 Estrategia Regional de Desarrollo (ERD).....	29
3.1.2 Política Regional de Turismo	30
3.1.3 Plan de Acción Sector Turismo	30
3.1.4 Plan Regional de Ordenamiento Territorial de Magallanes.	30
3.1.5 Plan Regional de Desarrollo Urbano.....	30
3.1.6 Plan Especial de Desarrollo de Zonas Extremas (PEDZE).....	31
3.1.7 Planes de Ordenamiento Territorial Turístico y Zonas de Interés Turístico	32
3.1.8 Zonificación del Borde Costero (ZBC).....	32
3.2 Instrumentos de Planificación Local	34
3.2.1 Planes de Desarrollo Turístico Comunales	34
3.2.2 Planes de Desarrollo Comunal	35
3.2.3 Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas (ASP).....	43
3.3 Planes de infraestructura MOP	48
3.3.1 Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico (PRIGRH) al 2021 Región de Magallanes.....	48
3.3.2 Plan Director de Infraestructura al 2025 del Ministerio de Obras Públicas (PDI).	49
3.3.3 Otros Planes MOP Validados y Vigentes.	54
3.3.4 Plan Chile 30/30 Infraestructura y Agua para el Desarrollo.....	59
3.4 Conclusiones Instrumentos de Planificación Regional Magallanes	61
4 INFRAESTRUCTURA MOP SITUACIÓN BASE.....	64
4.1 Infraestructura de conectividad vial interurbana y urbana.	64
4.2 Infraestructura aeroportuaria.....	65
4.2.1 Infraestructura aeroportuaria de propiedad pública.	65
4.2.2 Infraestructura aeroportuaria de propiedad privada.	66
4.3 Infraestructura Portuaria de Conectividad.	66
4.4 Infraestructura de Conectividad Intrarregional y Portuaria Pesquera Artesanal.	67
4.5 Infraestructura de Riego.	68

4.6	Infraestructura de Defensas Fluviales y Ribereñas.....	68
4.7	Infraestructura de Control Aluvional.....	70
4.8	Edificación pública y patrimonial.....	70
4.9	Cobertura de Agua Potable Rural y Saneamiento Rural.....	76
4.10	Infraestructura Pública Concesionada.....	76
5	PLAN BASE DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO – REGIÓN DE MAGALLANES Y ANTÁRTICA CHILENA.....	77
5.1	Antecedentes para la construcción del Plan Base.....	77
5.2	Construcción del Plan Base.....	78
5.3	Listado de Proyectos del Plan Base Región de Magallanes y Antártica Chilena.....	81
5.4	Elaboración de la Cartografía del Plan Base de Infraestructura.....	83
6	IMAGEN OBJETIVO DE LA INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO.....	84
6.1	Situación actual.....	84
6.2	Visión propuesta.....	88
6.3	Identificación de Déficits.....	91
7	PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....	93
7.1	Metodología propuesta para el desarrollo de los Talleres de Inicio regionales.....	93
7.1.1	Definición de actores invitados.....	93
7.1.2	Contenido de los Talleres de Inicio.....	93
7.1.3	Registro de Ideas de proyectos identificados.....	95
7.2	Resumen ejecutivo Taller de Inicio en Capital Regional.....	95
7.2.1	Participantes.....	95
7.2.2	Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región.....	96
7.2.3	Ideas de proyectos identificadas.....	96
7.2.4	Puntos críticos y oportunidades que se presentaron:.....	98
7.3	Resumen ejecutivo Taller de Inicio Puerto Natales.....	98
7.3.1	Participantes.....	98
7.3.2	Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región.....	99
7.3.3	Ideas de proyectos identificadas.....	99
7.3.4	Puntos críticos y oportunidades que se presentaron:.....	100
7.4	Resumen Ejecutivo Taller de Validación en Capital Regional.....	100
7.4.1	Participantes.....	100
7.4.2	Presentación propuesta de plan de infraestructura.....	101
7.4.3	Preguntas y observaciones.....	101
8	PROPUESTA DE PLAN DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE.....	102
8.1	Aspectos metodológicos para la elaboración del plan preliminar.....	102
8.1.1	Antecedentes para la construcción de la Propuesta de Plan.....	102
8.1.2	Identificación de Proyectos Nuevos.....	103
8.1.3	Priorización de Proyectos Nuevos.....	104
8.1.4	Criterios para la priorización de Unidades de Desarrollo de Atractivos.....	106
8.1.5	Criterios para la priorización de los proyectos al Interior de las UDA.....	108
8.1.6	Tipologías de Infraestructura.....	115
8.1.7	Estimación de Costos de Inversión.....	117
8.2	Listado de Proyectos Nuevos: Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo.....	121
8.3	Archivo Excel de la Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo.....	123
9	SINTESIS Y CARTERA PROPUESTA.....	125
9.1	Síntesis de la Propuesta del Plan Regional.....	125
9.2	Principales Conclusiones de la Propuesta de Plan de Infraestructura.....	126
9.3	Cartera del plan.....	127

PRESENTACIÓN

El presente estudio, denominado “Análisis de Requerimientos de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo”, tiene como objetivo general identificar y priorizar una cartera de proyectos de inversión en infraestructura, del ámbito de competencia del Ministerio de Obras Públicas, de apoyo para el desarrollo turístico, a distintas escalas territoriales, pero con foco en los Destinos Turísticos definidos por la Subsecretaría de Turismo en conjunto con SERNATUR, elaborando así una propuesta de plan con horizonte a los años 2021 y 2030.

Su realización surge a partir del lanzamiento de la Agenda de Productividad, Innovación y Crecimiento (2014-2018), impulsada por el Ministerio de Economía, Fomento y Turismo el año 2014, donde se destaca que el turismo es un sector productivo prioritario para el país. A partir de este hecho, el año 2015 se plantea el “Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable”, que definió 83 destinos turísticos prioritarios, para los cuales establece líneas de acción relacionadas con el mejoramiento de la competitividad turística, mediante la elaboración de planes y programas de infraestructura.

De esta forma, el estudio, a diferencia de los procesos de planificación tradicionales, se abordó a partir de una estrategia participativa, que involucró la realización de vastos talleres y entrevistas con actores claves públicos y privados, dirigentes políticos, representantes de comunidades indígenas, representantes de organizaciones sociales, entre otros, que permitieron levantar las necesidades de la comunidad respecto de infraestructura de apoyo al turismo. Lo anterior fue complementado con el análisis de diferentes instrumentos de planificación vigentes, tanto del Ministerio de Obras Públicas como del Gobierno Regional, la Subsecretaría de Turismo y de los Municipios relacionados con los destinos turísticos de la región. Se identificaron de esta manera, los déficits de infraestructura relacionados con el desarrollo de la actividad turística en los distintos territorios de la región.

En la región de Magallanes y Antártica Chilena se desarrollaron tres talleres de participación. Dos en la primera fase del estudio, donde se identificaron, en conjunto con la comunidad, las necesidades de infraestructura de apoyo al turismo, y que se llevaron a cabo en las ciudades de Punta Arenas y Puerto Natales. En tanto, durante la segunda fase, se ejecutó un taller de cierre en la capital regional, cuyo objetivo fue presentar a la comunidad aquellas iniciativas incluidas en la Propuesta de Plan de Infraestructura y recoger las sugerencias que permitieran ajustar dicha propuesta.

Cabe señalar que para la elaboración de esta propuesta de **PLAN REGIONAL DE INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE DE LA REGIÓN DE MAGALLANES Y ANTÁRTICA CHILENA**, se utilizó un método de priorización de iniciativas basado en la aplicación de una matriz multicriterio, que permitió establecer un cronograma de acciones, donde en primer lugar se priorizaron las iniciativas al interior de cada una de las zonas turísticas identificadas en la región. Las variables elegidas para efectuar la priorización, se relacionaron con los criterios de

sustentabilidad, inclusión y equidad territorial; principios establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable.

La propuesta de plan entregada también se plasmó en un sistema de información geográfica, con el fin de incorporar estos antecedentes a los sistemas de representación geoespacial que maneja el Ministerio de Obras Públicas y la Subsecretaría de Turismo.

Es preciso mencionar que producto del trabajo realizado se proponen nuevas tipologías de obras públicas, las que deberán ser posteriormente reexaminadas en conjunto con las diferentes Direcciones del Ministerio de Obras Públicas, a objeto de analizar la viabilidad de abordarlas a través de nuevos programas de inversión. También se identificaron y recogieron otras iniciativas de inversión que, si bien se encuentran fuera del ámbito del MOP, es importante que queden documentadas en los registros del estudio, a objeto de que estén disponibles para ser consultadas por otras instituciones relacionadas con el turismo.

Por último es necesario indicar que el resultado de este documento será un insumo relevante para el Plan 30/30: Infraestructura y Agua para el Desarrollo que actualmente está llevando a cabo el Ministerio de Obras Públicas.

AJUSTE INTERNO

Una vez entregado el informe final del estudio, se estimó necesario abordar una etapa de ajuste interno de la propuesta de plan de inversiones, como producto final del estudio. En el marco de la sustentabilidad del instrumento de planificación propuesto, su implementación y condiciones de gobernanza a futuro, se definió relevar la importancia de hacer converger el proceso participativo desarrollado en el estudio y la participación de los actores institucionales que constituyen las unidades técnicas que serían las titulares de las iniciativas que constituyen la cartera del plan.

Este proceso consistió básicamente en una revisión con los Servicios, de las iniciativas correspondientes, sus etapas, las tipologías de inversión asociadas y el horizonte de realización previsto, entre otros datos relevantes. Información con la cual se hizo un ajuste respecto a procesos ministeriales fundamentales, como la ejecución presupuestaria y la preparación del proyecto de presupuesto de inversiones ministeriales.

Finalmente esto generó una cartera del plan ajustada al primer semestre 2017 en el instrumento que se propone y se presenta a continuación.

1 INTRODUCCIÓN

El “Índice de Competitividad Turística de los Viajes y el Turismo”, corresponde a un informe independiente realizado, a nivel global, por el Foro Económico Mundial¹ (World Economic Forum).

Este Foro, con sede en Ginebra, anualmente realiza y publica el índice de Competitividad Turística, informe que analiza el posicionamiento estratégico de 141 países, donde se abordan los siguientes temas:

- Condiciones del entorno
- Políticas y condiciones sectoriales
- Infraestructura
- Condiciones de los recursos culturales y naturales

La construcción del índice se realiza en base a un algoritmo de datos estadísticos de acceso público, informes de instituciones y organismos internacionales, opiniones de expertos sectoriales y encuestas internacionales, incluyendo un relevante informe que da cuenta de las ventajas y desventajas competitivas a nivel de regiones y países.

El año 2015 el ranking fue encabezado por España, seguido de Francia, Alemania y Estados Unidos, siendo Brasil el primer país de América Latina, en la posición 28 del ranking mundial, seguido por México en la 30, Panamá en la 34 y Costa Rica en la 42. Ahora bien, al analizar la competitividad a nivel americano, el ranking está liderado por Estados Unidos y en el Top 5 le acompañan Canadá, Brasil, México y Panamá. Chile sólo aparece en el lugar 51 a nivel mundial, siendo el octavo país a nivel americano y el segundo a nivel sudamericano.

El estudio destaca que el turismo adquiere un importante rol en todo el continente americano, donde es percibido como un motor de desarrollo para la región. La variada reunión de recursos naturales y culturales lo hace un lugar ideal para viajar.

Como se mencionó, Chile se encuentra en el lugar 51 con una puntuación de 4.04 sobre 7.0 a nivel global, indicador que se construye en base a los siguientes sub índices:

Cuadro 1-1
Posición de Chile en ranking de Competitividad Turística de los Viajes y el Turismo

Sub Índice	Ranking	Puntuación
Condiciones de Entorno	50	5.1
Políticas y condiciones sectoriales	11	4.6
Infraestructura	58	3.8
Recursos Naturales y culturales	49	2.7

Fuente: Elaboración propia, a partir de <http://reports.weforum.org/>

¹ <http://www.weforum.org/world-economic-forum>.

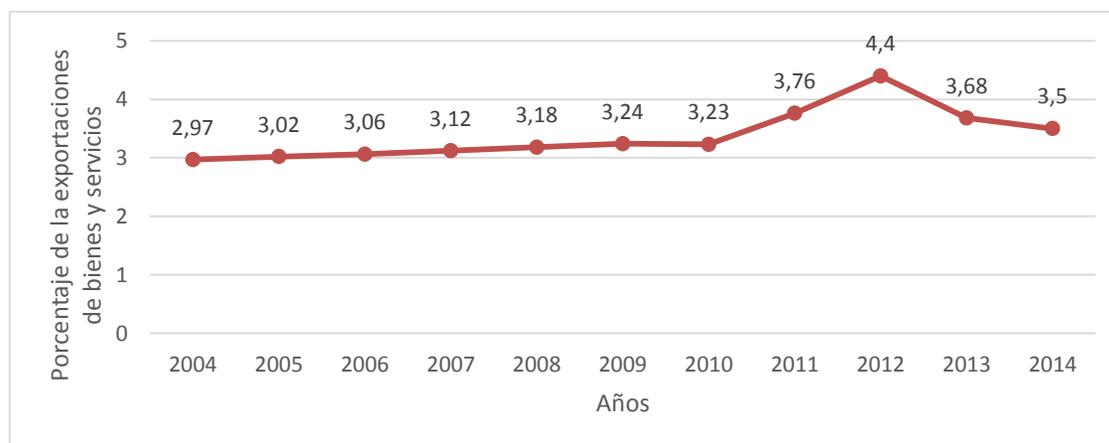
El análisis de los subíndices muestra a Chile en el lugar 58 en materia de infraestructura, siendo el peor valor alcanzado en términos del ranking para nuestro país. En esta materia en particular nuestra competencia más cercana se encuentra en los siguientes países²: Jamaica (3.9), Omán (3.9), México (3.8), China (3.7) y Lituania (3.7), entre otros.

Un análisis más acabado de esta crítica situación en materia de la relación entre infraestructura y competitividad turística, es posible realizarlo al descomponer el subíndice en sus variables de análisis estructurales y compararlas con el resto de variables para la situación de Chile, estas son infraestructura de servicios turísticos (4.8), infraestructura portuaria y terrestre (3.6) e infraestructura de aeropuertos (2.8).

Al respecto, se puede señalar que para el indicador de competitividad la situación de condiciones de conectividad en relación a la densidad de aeropuertos (77) y número de aerolíneas que operan en el país (75) son altamente incidentes en esta crítica situación, a esto se suma la baja puntuación asignada a la calidad de la infraestructura ferroviaria (72) y desde la perspectiva privada, a la escasa oferta de habitaciones de hotel a nivel nacional (66) y a la baja operación de tarjetas de crédito en la red de cajeros automáticos (57).

Por otra parte, Chile como un actor en el contexto mundial, aporta, de acuerdo a cifras de la OMT, un 0,3% de las llegadas internacionales y un 0,2% del gasto internacional en turismo, transformándose éste, en uno de los principales sectores productivos, aportando divisas cercanas a los 2.500 millones de dólares aproximadamente cada año, sólo por concepto de turismo receptivo³ (Figura 1-1⁴).

Figura 1-1
Cambio temporal en el porcentaje del sector turismo en relación a total de Exportaciones de Bienes y Turismo del país entre los años 2004 y 2014



Fuente: Elaboración propia con datos de Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR), 2014

² <http://reports.weforum.org/>

³ SERNATUR, 2014. Informe Cuenta Pública.

⁴ Servicio Nacional de Turismo. Documentos de Informe Turístico Anuales 2007 a 2014. <http://www.sernatur.cl/documentos/?category=28>

La figura muestra que el aporte del turismo ha sido siempre bajo (menor al 5%) en relación a total de Exportaciones de Bienes y Turismo del país entre los años 2004 y 2014, pero cuya importancia porcentual aumentó de forma tenue, incluso, observándose un importante crecimiento de su porcentaje entre 2010 y 2012, llegando a su valor más alto el año 2012, para luego retornar bajo el 4% como aporte, disminuyendo su porcentaje hasta el año 2014. Esto habla que el sector turismo, a nivel país, tiene un grado de importancia menor que otros sectores económicos tales como la minería, el sector frutícola, vitivinícola, entre otros.

Solo el año 2013 se estimó que el turismo representó en forma directa un 3,2% tanto del PIB como del empleo.⁵ De forma análoga a lo ocurrido a escala mundial, ambas cifras también aumentan si se consideran los efectos indirectos del turismo: llegando el PIB a un 8,6% y la contribución al empleo a un 8,2%⁶.

Si a esto se suma el gasto realizado por chilenos y chilenas que viajan cada año por el país –cercano a los 4.700 millones de dólares–, es posible afirmar que el sector genera una cifra superior a los 7.200 millones de dólares anuales. De hecho, se calcula que entre los años 2001 y 2014, el aumento de llegadas de turistas internacionales al país se incrementó prácticamente en un 100%⁷.

Así, junto con ser un sector cuya importancia económica se ha consolidado en el tiempo, el turismo presenta una serie de características favorables que hacen de su fomento un objetivo de alto interés para Chile. Por un lado, contribuye a modificar la matriz económica del país y ayuda a la protección del medioambiente, al ser un sector que reúne industrias no extractivas. Por otro lado, genera trabajo, pues es intensivo en mano de obra, especialmente de mujeres y jóvenes, e incentiva el emprendimiento y la innovación. Asimismo, contribuye a fortalecer la identidad nacional y local, favorecer la integración regional y fomentar la protección del patrimonio natural y cultural.

Es importante recalcar que Chile destaca por tener un patrimonio natural y cultural con gran potencial de desarrollo, entre ellos, siete sitios⁸ como lo son la Oficina Salitre de Humberstone, el Parque Nacional Rapanui, el Barrio Histórico de la ciudad de Valparaíso, el Campamento Sewell, las Iglesias de la Isla de Chiloé, el Sistema Vial Andino (Qhapaq Ñan) y una manifestación cultural (bailes chinos⁹) declarados Patrimonio de la Humanidad. Además, el país se caracteriza por tener normas y reglamentos propicios para el desarrollo del sector de viajes y turismo, una economía abierta a la inversión extranjera y a los acuerdos bilaterales de servicios aéreos y requerimientos de visados con escasas restricciones.

⁵ www.wttc.org Travel and Tourism Impact, 2014. Chile

⁶ World Economic Forum, 2013. The travel & tourism competitiveness report 2013.

⁷ Ministerio de Economía, Subsecretaría de Turismo, 2014. Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable.

⁸ DIBAM. Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos: <http://www.monumentos.cl/consejo/606/w3-article-11160.html>

⁹ Patrimonio inmaterial de la humanidad. Danzas practicadas en ceremonias religiosas populares en el norte de Chile.

No obstante lo anterior, se presenta como problema la pérdida de competitividad de Chile como destino turístico, entendida como la baja estadía y gasto promedio de los turistas. Esto se explica por la existencia de múltiples déficits detectados a partir de diagnósticos que comprenden: La Estrategia Nacional de Innovación y Competitividad 2010 – 2020 y la Estrategia Nacional de Turismo 2012-2020, déficits que se agrupan en los siguientes ámbitos:

1. Posicionamiento / Promoción.
2. Diversificación de la Oferta / Desarrollo de Productos Turísticos.
3. Infraestructura pública y puesta en valor de áreas con alto potencial turístico.
4. Capital Humano / Calidad.

Al respecto, cabe señalar que estos déficits están siendo abordados a través de múltiples instancias. A modo de ejemplo, se destaca la implementación del Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable, el cual tiene por objetivo dar un impulso sustantivo al sector, con el fin de posicionar a Chile como destino turístico de jerarquía mundial, generar las condiciones para producir mejores experiencias para los turistas tanto nacionales como internacionales y facilitar su reconocimiento interno como sector económico relevante.

A pesar de que todo el territorio nacional puede reunir condiciones especiales para atraer visitantes, el plan establece un criterio de focalización que considera territorios regionales que cumplen la condición de destino turístico, es decir se trata de un espacio geográfico donde se realiza la mayor parte de las actividades de producción y consumo turístico, producto de la existencia de una demanda atraída por una oferta de atractivos y servicios existentes, ello con el fin de maximizar el impacto con los recursos. Dicha focalización determinó 83 destinos turísticos (41 Consolidados; 11 potenciales y 31 emergentes), por medio del desarrollo de un índice de intensidad turística comunal con 23 indicadores y un trabajo de delimitación y clasificación del estado de desarrollo de estos destinos.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, es que la Subsecretaría de Turismo inició en octubre del año 2014 un trabajo colaborativo con el Ministerio de Obras Públicas para identificar y priorizar una cartera de proyectos al 2021 referentes a obras de **infraestructura pública del ámbito del Ministerio con impacto en el desarrollo turístico sustentable**, principalmente focalizado en destinos turísticos¹⁰. Desde ese trabajo colaborativo surgió la necesidad de contar como producto una cartera de proyectos de infraestructura MOP, similar a los Planes Regionales de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 del MOP, pero en este caso desarrollado específicamente para el sector turismo en destinos priorizados, coherente además con la visión y propuesta de desarrollo regional surgida de procesos de ordenamiento territorial de los Gobiernos Regionales otros servicios públicos relacionados. Por ello y en atención a la mirada de largo plazo se agrega el horizonte 2030 al análisis.

¹⁰ Ministerio de Economía, Subsecretaría de Turismo, 2014. Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable.

Esta necesidad de generar una cartera de proyectos de infraestructura MOP de apoyo al sector turismo ha tomado cuerpo en el presente estudio, denominado "**ANÁLISIS REQUERIMIENTOS DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO**", cuyo objetivo central es identificar y priorizar una cartera de proyectos de inversión en infraestructura MOP de apoyo para el desarrollo turístico a distintas escalas territoriales, pero con foco en destinos turísticos, con el propósito de contar con información objetiva y representativa que permita contribuir a los ejes estratégicos del MOP, la Subsecretaría de Turismo y la imagen objetivo de cada región a los escenarios 2021 y 2030. Se trata por tanto de elaborar una cartera integral de proyectos (plan de proyectos) ex/ante para apoyar el desarrollo del turismo, cada uno de los cuales en una etapa posterior deberá ser evaluado socialmente para recomendar su ejecución (si corresponde).

La Región de Magallanes y Antártica Chilena es la región más extensa del país, además tiene un carácter bicontinental. Cabe señalar que aproximadamente el 53% de su superficie corresponde a áreas silvestres protegidas, estratificadas en reservas, monumentos naturales y parques nacionales. La posición geográfica de la región le otorga una importante gravitación en el cono Sur del continente, ejerciendo control sobre los pasos marítimos que unen los océanos Pacífico y Atlántico, y constituyendo un punto de apoyo decisivo para acceder a la Antártica.¹¹

La región se encuentra localizada a gran distancia de los mercados globales, lo que se ha transformado de manera simultánea tanto en una barrera como en una oportunidad, ya que debido a dicha situación se han potenciado los distintos sectores de la economía regional. Por otra parte, su lejanía de los mercados proveedores de bienes y servicios, así como de los mercados de destino final de los bienes y servicios producidos, conlleva el aumento de los costos de transporte.

Por otra parte, esta condición geográfica constituye una oportunidad, en relación a su competitividad desde la perspectiva de la diferenciación. Es aquí donde se encuentran las ventajas competitivas de la región, las cuales han sido potenciadas a través de políticas pertinentes; lo cual permite mantener un dinamismo constante en la economía regional; obteniendo así tasas de crecimiento convergentes con los objetivos de desarrollo.

Desde la perspectiva del potencial turístico regional, en la actualidad de acuerdo al estudio de focalización de destinos, desarrollado por la Subsecretaría de Turismo, es posible identificar dentro de la Región de Magallanes y Antártica Chilena seis destinos, a saber: Puerto Edén, Parque Nacional Torres del Paine, Estrecho de Magallanes, Tierra del Fuego, Cabo de Hornos, Antártica – Isla Rey Jorge.

Puerto Edén es un destino definido como emergente, corresponde a la expresión de un territorio con gran potencial, sobre todo para el turismo asociado a la navegación por los canales patagónicos, con acceso a los principales Glaciares de Campo de Hielo Sur

¹¹ Fuente: Estrategia Regional de Desarrollo, Magallanes 2020.

y la presencia de grupos originarios de canoeros (kawésqar) en la localidad de Puerto Edén, ubicada en la isla Wellington, frente al canal Messier.

El Parque Nacional Torres del Paine es el gran destino consolidado de la región y uno de los más relevantes del país. La presencia del parque nacional y la reserva de la biósfera del mismo nombre dan sentido a un área bajo protección con alta intensidad de uso turístico en sus zonas de acceso y principalmente una serie de rutas de *trekking* de categoría mundial, como son el circuito al Macizo de las Torres conocida como la “O” y el acceso a las bases de las cumbres y los glaciares conocido como la “W”. En la actualidad no más de un 30% de las visitas al parque realiza estas modalidades de turismo activo, el mayor porcentaje lo visita en actividades “Full Day”, reconociendo sólo sus atractivos más relevantes desde una perspectiva macro. El destino también incluye la ciudad de Puerto Natales y el territorio entre ambos puntos, considerando la localidad de Cerro Castillo. Otro de los productos estrella del destino está asociado a la navegación por el Seno de Ultima Esperanza y la visita a los Glaciares Balmaceda y Serrano, en el Parque Nacional Bernardo O’ Higgins.

Estrecho de Magallanes, Corresponde a un destino consolidado, asociado a la ciudad de Punta Arenas como principal centro de estadía y distribución y sus principales atractivos urbanos y periféricos, entre los que destacan el Fuerte Bulnes y el Parque Histórico Rey Don Felipe a 62 km al Sur de la ciudad; la ruta hacia los senos de Otway y Skyring, al norponiente de la ciudad de Punta Arenas y las pingüineras de Isla Magdalena al nororiente en el estrecho de Magallanes. La ciudad concentra alrededor del 80% de la población regional, además cuenta con las mejores condiciones logísticas, por lo que permite el acceso a la región y la movilidad dentro de la misma en forma terrestre, marítima y aérea. Los activos patrimoniales de la ciudad son reconocidos, el auge del estrecho y la ganadería ovina dejaron gran cantidad de edificios de valiosa arquitectura, y referentes de una forma de habitar la Patagonia muy característica, que muestra la impronta de los inmigrantes, principalmente europeos, que prosperaron en estas australes latitudes.

Tierra del Fuego, destino identificado como potencial, tiene como núcleo de distribución e incipiente estadía a Porvenir, la principal ciudad de la isla Grande de Tierra del Fuego; y desde ahí se propone el desarrollo de las costas hacia el Sur y el acceso hasta seno Almirantazgo y sus glaciares ubicados en la cara Norte de la Cordillera de Darwin.

Cabo de Hornos, este destino emergente incluye principalmente la Isla Navarino, en la cual se encuentra como núcleo de distribución la localidad de Puerto Williams, con conexión exclusivamente aérea y marítima con el resto del territorio nacional. Esta isla posee importantes atractivos naturales, donde destaca la Ruta de los Dientes de Navarino, cuya biodiversidad la transforman en un *hotspot* donde es posible realizar *trekking* extremo a nivel mundial, de echo es la ruta más austral existente. Adicionalmente los recursos naturales y culturales presentes en la isla son muy relevantes, permitiendo el desarrollo de productos de Turismo de Intereses Especiales (TIE), desarrollado a partir de la investigación científica del micro bosque (musgos y

líquenes) sistematizada por la Fundación Omora, lo que ha sido un gran aporte del destino a la innovación turística nacional y mundial.

El destino Antártica – Isla Rey Jorge, al cual se puede acceder por vía acuática y aérea, ha sido declarado como el segundo destino turístico más codiciado del mundo por la revista especializada *Travel + Leisure*.

Villa Las Estrellas es un incipiente centro urbano civil que posee la Base Presidente Eduardo Frei Montalva, ubicada en la península Fildes de la isla Rey Jorge en el archipiélago de las Shetland del Sur; otorga a los visitantes servicios básicos en medio de la soledad de estos fríos parajes. La accesibilidad es sin duda, el principal desafío de infraestructura (aérea y marítima) a resolver para hacer realidad el turismo antártico; esto implica el sistema de traslados desde el continente (Punta Arenas-Puerto Williams) hasta el territorio antártico, así como la infraestructura de “abordaje” (rampas-muelles, aeródromo) que deben desarrollarse bajo el concepto de la mínima intervención posible para evitar los impactos ambientales innecesarios, lo que obliga a pensar que los viajes a este continente deben ser lo más autónomos posibles.

Por último, al analizar el conjunto de sectores productivos regionales, es posible concluir que los requerimientos de crecimiento de la región implican el impulso de aquellas actividades que efectivamente tiene impacto en la generación del PIB Regional. Estos sectores han estado presentes de manera permanente en las distintas iniciativas formuladas en la región y recientemente definidas en el Plan Magallanes; dichos sectores son: Minero/Energético, **Turismo**, Pesca y Acuicultura, Servicios Marítimos y Portuarios, así como el sector Ganadero/Forestal/Hortícola.

2 EL TURISMO EN LA REGIÓN

En los siguientes apartados, se describe y analiza de manera general la situación del turismo en la región, con sus variables que la caracterizan¹².

2.1 Antecedentes generales de la región

2.1.1 Antecedentes geográficos.

La Región de Magallanes y Antártica Chilena presenta características geográficas muy particulares que dan como resultado singulares relieves, muchos de los cuales llegan a constituir atractivos turísticos de categoría mundial. Sus costas recortadas forman un gran número de islas, archipiélagos, penínsulas, canales y fiordos, conformando una situación topográfica irregular que corre en torno a un eje en dirección Norte–Sureste con un ancho variable, alcanzando su máxima expresión entre Punta Dungenes en el extremo Oriental del Estrecho de Magallanes y el grupo islotes Evangelistas en el Pacífico.

La única macro-forma del relieve chileno que se mantiene es la Cordillera de los Andes. Además, aparece la planicie patagónica (al Oriente de Los Andes) como relieve distintivo de la región. Las unidades de relieve son, de Oriente a Poniente: Patagonia Oriental o Transandina, Cordillera de los Andes Patagónicos; Cordillera Occidental Archipiélica.

La Patagonia Oriental se extiende al Oriente de la Cordillera Patagónica, hasta el límite con Argentina. Se le denomina también Meseta Oriental Transandina y Estepa fría Magallánica. Su topografía es plana o semiplana con una altura promedio de 500 m, mejorando, de esta manera, las condiciones naturales para el asentamiento humano. También es posible encontrar diversos ríos como el Serrano, Penitentes, Grande, Munizaga y otros que drenan hacia el océano Atlántico. Desde su límite Norte, la Patagonia Chilena se extiende desde la Cordillera Dorotea, interrumpida en su parte central por el Estrecho de Magallanes y continuando en Isla Grande de Tierra del Fuego, donde es posible encontrar una serie de bahías como Inútil, Felipe y Lomas; hasta el seno Almirantazgo en el contacto con la Cordillera de Darwin.

Desde el Campo de Hielo Sur hasta la Cordillera Darwin, se ubica la Cordillera de Los Andes Patagónicos. Con alturas superiores a 2.000 m, donde destacan las cumbres más altas de la región: Monte Fitz Roy de 3.340 m en el límite Norte; la Cordillera del Paine cuyas torres alcanzan alturas de 3.000 m; Cerro Bolador de 2.940 m; y Cerro Cervantes de 2.380 m. En su parte Norte se localiza el Campo de Hielo Sur de 30 km de ancho, cubierto de hielos permanentes de donde se desprenden ventisqueros colgantes y otras formas de gran atractivo paisajístico.

Con respecto a su relieve, las alturas máximas alcanzadas sobre los 2.000 m.s.n.m, que se dan al Sur del Estrecho de Magallanes, se encuentra la Cordillera de Darwin;

¹² Fuente: SERNATUR. Plan de Acción Región de Magallanes. Sector Turismo 2014 -2018.

destacando de él, sus cerros Sarmiento de Gamboa de 2.300 m.s.n.m; Italia de 2.350 m.s.n.m y Darwin con 2.438 m.s.n.m. La mencionada unidad de relieve, termina desapareciendo en los canales Ballenero y Beagle, siendo las últimas unidades las islas Hoste y Navarino.

La zona Cordillerana Occidental Archipiélica se presenta muy fragmentada por la acción permanente del hielo, formada por numerosos archipiélagos e islas de baja altura (inferiores a 1.000 m). La zona Archipelágica se extiende desde el límite Norte de la región hasta la isla del Cabo de Hornos, separándola del continente los canales Paso del Indio, Paso Ancho, Sarmiento, Estrecho de Magallanes y canales Cockburn, Ballenero y Beagle.

2.1.2 Antecedentes demográficos y socioculturales

a). Demografía

Según cifras del Censo de Población y Vivienda 2002, la región registró 150.826 habitantes, lo que corresponde al 0.99% de la población total del país. Su densidad es una de las más bajas del país (0,11 habitante por km²), debido a la relación existente entre una baja cantidad de habitantes y una extensa superficie (incluso sin considerar el territorio antártico).

De las 11 comunas que conforman la Región de Magallanes y Antártica Chilena, la comuna de Punta Arenas, registra la mayor concentración poblacional a nivel regional, con 119.496 personas, le sigue la comuna de Natales con 16.978 habitantes. Las dos comunas representan el 90,5% de la población regional (Censo 2002).

La composición por sexo se describe a través del Índice de Masculinidad que se interpreta como el número de varones por cada cien mujeres. La región se caracteriza por tener un índice de masculinidad de 109,72 hombres por cada 100 mujeres. En términos de volumen de población, ésta se divide en 78.907 hombres (52,3%) y 71.919 mujeres (47,7%) – Censo 2002 -.

b). Pueblos originarios

Kawésqar

Los kawésqar se localizan en Puerto Edén y la ciudad de Punta Arenas, algunos de los últimos representantes de este pueblo habitaban también el Seno de Skyring. Estos lugares pertenecen a las comunas de Puerto Natales y Punta Arenas de la Región de Magallanes y Antártica Chilena.¹³

La población que se reconoce Kawésqar de acuerdo al censo de 2002, alcanza a 2.622 personas (1.423 hombres y 1.199 mujeres). Esta población representa el 0,4

¹³ Guía de Antecedentes Territoriales y Culturales de los Pueblos Indígenas de Chile – MOP.
<http://www.mop.cl/asuntosindigenas/Documents/TerritorialCultural.pdf>

% de la población del país. En la zona de asentamiento tradicional, la Región de Magallanes, el censo indica que existen 569 personas reconocidas kawésqar y el resto se distribuye en otras regiones del país. Se debe advertir que los miembros de este pueblo son un número muy reducido, pues en 1992 había 60 kawésqar viviendo en Puerto Edén y otros en Punta Arenas. En el año 2000, se estimaba que solo quedaban 17 kawésqar puros, por lo que se ha temido su desaparición como pueblo. En 2003, muere Jérawr Asáwer, rebautizada como Fresia Alessandri Baker, y en 2008, falleció Alberto Achacaz Walakial, de aproximadamente 79 años, el más anciano de los kawésqar sobrevivientes.

Los Kawésqar en la actualidad ocupan bahía Jetarkte, cercana a Puerto Edén, donde estuvieron las instalaciones de la FACH y de la Armada. Allí, tienen sus viviendas, botes y aperos de pesca. Los demás miembros viven en la ciudad de Punta Arenas.

Yámanas o Yaganes

Los Yámanes habitaron desde la entrada del Canal Beagle por el Norte; hasta Bahía Aguirre por el Este; la península de Brecknock por el Oeste; y el Cabo de Hornos, por el Sur. Sectores como el canal Murray e islas como Hoste, Navarino, Picton y Wollaston fueron lugares habituales de asentamiento. Actualmente, los Yámana habitan Villa Ukika, cerca de Puerto Williams, y demandan las tierras de Bahía de Mejillones, en la Comuna de Puerto Williams, Región de Magallanes y Antártica Chilena.

El censo de 2002, establece que la población que se reconoce Yámana o Yágan, alcanza a 1.685 personas (876 hombres y 809 mujeres). Esta población representa el 0,2 % de la población indígena del país. Un 11,3% declara vivir en la Región de Magallanes, es decir 190 personas. El 88,7% dice vivir en el resto de las regiones. Es necesario precisar, que las personas Yámanas originarias y adscritas a las comunidades indígenas Yámanas, no sobrepasarían las 100 personas.

Los Yámana o Yagán, tuvieron un territorio marítimo y de asentamientos de borde mar, conocidos con los nombres de Wakimaala, Utamaala, Inalumaala, Yeskumaala, y Ilalumaala. La ocupación se hacía a través de una organización conformada por pequeños grupos, con desplazamiento nómada, que en ocasiones se juntaban para celebrar las ceremonias. En la zona del Canal Beagle e Isla Navarino, territorio de los Yámana se constituyó el Área de Desarrollo Indígena "Cabo de Hornos".

2.1.3 Antecedentes administrativos.

Administrativamente, el territorio de la región se divide en cuatro provincias: Última Esperanza, Magallanes, Tierra del Fuego y Antártica Chilena. Posee la mayor superficie a nivel nacional. Sin embargo, registra la segunda más baja densidad poblacional del país con 0,11 habitantes por km². Punta Arenas concentra el 79.22% de la población de la región, que totaliza 150.826 habitantes (Censo, 2002).

Presenta siete comunas que no tienen población urbana: Torres del Paine, Río Verde, Laguna Blanca, San Gregorio, Primavera, Timaukel y Antártica. La división política – administrativa se constituye de la siguiente forma:

Cuadro 2-1
División político-administrativa Región de Magallanes y Antártica Chilena

Provincia	Capital Provincial	Comunas	Superficie (km ²)	Población (habitantes)
Magallanes	Punta Arenas	Punta Arenas	17846	119.496
		Laguna Blanca	3.695,6	663
		Río Verde	9.975,2	358
		San Gregorio	6.883,7	1.158
Antártica Chilena	Puerto Williams	Cabo de Hornos	15.853,7	2.262
		Antártica	1.250.000,0	130
Tierra del Fuego	Porvenir	Porvenir	6.982,6	5.465
		Primavera	4.614,2	1.016
		Timaukel	10.995,9	423
Última Esperanza	Puerto Natales	Natales	48.974,2	19.116
		Torres del Paine	6.469,7	739

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas. Censo, 2002.

2.1.4 Conectividad

Frente a la conectividad, la situación de la región es la siguiente:

a) Punta Arenas

Vía Aérea: se accede a Punta Arenas desde las ciudades de Santiago, Puerto Montt y Balmaceda; aterrizando en el Aeropuerto Internacional Presidente Carlos Ibáñez del Campo, ubicado a 20 km al Norte de la capital regional. Desde el aeropuerto al centro de la ciudad se llega por la carretera Norte, Ruta 9, en un tiempo estimado de 25 a 30 minutos.

Desde el mismo aeropuerto salen todos los días buses, minibuses y taxis de concesionarios que llevan pasajeros a la ciudad o a otras localidades, si así se solicita. También hay vuelos regulares regionales desde las ciudades de Porvenir y Puerto Williams. Además existen conexiones con las ciudades argentinas desde Calafate, Río Grande y Ushuaia.

Vía Terrestre: la mayoría de los vehículos procedentes de otras regiones de Chile y de Argentina ingresan utilizando la Ruta 255-CH, Monte Aymond–Punta Arenas, luego de transitar por territorio argentino.

Vía Marítima: Punta Arenas cuenta con dos terminales navieras, los cuales son Arturo Prat y José de los Santos Mardones. La primera, principalmente para embarcaciones de turismo y científicas; mientras que la segunda para embarcaciones de carga en contenedores.

b) Puerto Natales

Vía Terrestre: el principal acceso por vía terrestre se realiza utilizando la Ruta 9 Norte, Punta Arenas-Puerto Natales. Las otras alternativas de ingreso vía terrestre son por intermedio de los pasos fronterizos (con Argentina) de Casas Viejas, Dorotea y Río Don Guillermo.

Vía Aérea: a partir del año 2016, se ha incorporado como nuevo destino aéreo nacional la ciudad de Puerto Natales. Por ello, a contar del 6 de diciembre se puede acceder a la ciudad a través de vuelos directos procedentes de la capital del país, Santiago de Chile. Dado esto, por el aumento de la demanda de viajes a Puerto Natales que es la ciudad más próxima al Parque Nacional Torres de Paine.

Vía Marítima: a través de un Transbordador, especialmente acondicionado para el transporte de pasajeros, vehículos y carga, es posible acceder a Puerto Natales desde Puerto Montt. El trayecto dura cuatro días y tres noches. Se agrega además, a partir del año 2016, un servicio subsidiado de transporte de carga y pasajeros entre la ciudad de Puerto Natales – Puerto Edén – Caleta Tortel – Yungay y viceversa.

c) Porvenir

Vía Aérea: para llegar a la capital de la provincia Tierra del Fuego existen vuelos diarios (excepto los domingos) desde Punta Arenas a Porvenir, que tienen una duración de 15 minutos aproximadamente.

Vía Marítima: para llegar a Porvenir es necesario cruzar el Estrecho de Magallanes a Tierra del Fuego, existiendo dos alternativas:

- Embarcar en el ferry que diariamente (excepto lunes) zarpa desde Tres Puentes en la ciudad de Punta Arenas, después de un trayecto que dura 2 horas y media aproximadamente llega a Bahía Chilota en Tierra del Fuego, distante a 5 km de la ciudad de Porvenir.
- Una segunda opción para cruzar vía marítima a Tierra del Fuego, es embarcar en un ferry (con una frecuencia de cada 30 minutos), que tiene acomodaciones tanto para pasajeros como para vehículos; zarpa desde Primera Angostura, distante 170 km de Punta Arenas y realiza una travesía de una duración de 20 minutos aprox. para llegar a Bahía Azul en Tierra del Fuego, distante a 135 km aproximadamente de la ciudad de Porvenir.

e) Puerto Williams

Vía Aérea: para llegar a Puerto Williams -capital de la provincia Antártica Chilena-, existen vuelos diarios (excepto los domingos) desde Punta Arenas.

Vía Marítima: desde Punta Arenas sale una embarcación con destino a Puerto Williams los días jueves y de regreso los días sábados. La nave tiene capacidad para transportar carga y pasajeros. El viaje tiene una duración de 30 horas aproximadamente.

f) Puerto Edén

Aquí se accede por mar mediante el transbordador de la empresa NAVIMAG; desde Puerto Montt (Norte a Sur) el viaje por los canales dura 2 días hasta alcanzar esta localidad y desde Puerto Natales (Sur a Norte) demora 1 día. Como se señaló para el caso de Puerto Natales, se suma un servicio subsidiado de transporte de carga y pasajeros hacia/desde Puerto Natales y también hacia/desde Caleta Tortel – Yungay ambas localidades pertenecientes a la región de Aysén.

2.1.5 Antecedentes climáticos.

La Región de Magallanes y Antártica Chilena tiene un desarrollo turístico importante a pesar de sus condiciones climáticas extremas, lo que a su vez, se convierte en un factor favorable para el desarrollo del turismo de intereses especiales o de naturaleza.

La región se encuentra próxima a la latitud 60°, zona en la que se ubica el cinturón de bajas presiones o ciclones subpolares, donde confluyen masas de aire subtropical y polar y es continuamente afectada por vientos del Oeste y el paso de frecuentes sistemas frontales.

Hacen variar el clima la presencia de lagos, valles cordilleranos, ventisqueros y ríos, permitiendo la existencia de microclimas con mayores temperaturas. En la vertiente Oriental más abrigada de los vientos, las precipitaciones son mucho menores, porque prácticamente toda la humedad es captada por las laderas Cordilleranas.

Las últimas demostraciones de la Cordillera de los Andes en la parte central de la región, que define características climáticas diferentes en ambas vertientes, la altura de las cumbres del Campo de Hielo Sur, algunas características de los suelos y el ancho de 500 km de la región, son los factores que definen sus tipos climáticos existentes.

En la Zona Occidental Archipiélica el clima se presenta frío, húmedo y lluvioso, con precipitaciones de 3.500 mm anuales. Sus temperaturas son bajas y los vientos fuertes se presentan durante todo el año. En general las precipitaciones disminuyen de Occidente a Oriente y las temperaturas aumentan en la misma dirección.

El clima frío de altura se registra en la zona Cordillerana de los Andes Patagónicos, presentando temperaturas bajo cero grados todo el año, sus precipitaciones son preferentemente sólidas y caen alrededor de 2.000 mm anuales.

2.2 Catastro de Atractivos Turísticos de la Región de Magallanes

Los siguientes son los atractivos que se contemplan en la planificación de la región:

Cuadro 2-2
Categoría de los Atractivos Turísticos 2014

Categoría	Total	Porcentaje
Sitios Naturales	73	68
Museos y Manifestaciones culturales	25	23
Folklore	1	1
Realizaciones técnicas, científicas o artísticas contemporáneas	6	6
Acontecimientos Programados	0	0
Centros o lugares de esparcimiento	2	2
Total	107	100%

Fuente: SERNATUR, 2014

Cuadro 2-3
Jerarquía de los Atractivos Turísticos 2014

Jerarquía	Total	Porcentaje
Jerarquía Local	9	8
Jerarquía Regional	41	38
Jerarquía Nacional	52	49
Jerarquía Internacional	5	1
Total	107	100%

Fuente: SERNATUR 2014.

2.3 Caracterización de los Destinos.

En el siguiente cuadro se presentan los diversos territorios que componen los destinos de la región, definidos por la Subsecretaría de Turismo en su Focalización Territorial, en donde se exponen los principales Circuitos Turísticos y actividades que los componen.

Cuadro 2-4
Caracterización de los Destinos Priorizados 2014-2018

Destinos	Comunas	Vocación Turística	Circuitos Turísticos
Puerto Edén	Puerto Natales	Potencial	Glaciar Pio XI
Torres del Paine	Puerto Natales	Consolidado	Glaciar Serrano Cueva Milodón
PN Torres del Paine	Torres del Paine	Consolidado	Circuitos de caminatas en el Parque Torres del Paine Glaciar Serrano Cueva Milodón
Estrecho de Magallanes	Punta Arenas	Consolidado	City Tour Pingüíneras Caminata Cabo Froward

Destinos	Comunas	Vocación Turística	Circuitos Turísticos
Tierra del Fuego	Primavera Porvenir Timaukel	Potencial	-Humedales Bahía Lomas -City Tour y Circuito del oro -Pesca en ríos y lagos
Cabo de Hornos	Cabo de Hornos	Emergentes	-Caminata Dientes de Navarino - Navegación a glaciares e isla Hornos
Antártica	Antártica	Emergente	-Excursión Isla Rey Jorge - Navegación Islas de la península Antártica

Fuente: SERNATUR, 2015.

De acuerdo al cuadro anterior se puede determinar que la mayoría de los territorios que componen los destinos de la región aún se encuentran en proceso de consolidación, por lo que es necesario el desarrollo de la diversificación de oferta turística que permita posicionar a estos destinos con respecto a las áreas ya consolidadas.

Los siguientes son los programas asociados al turismo:

Cuadro 2-5
Destinos / Programas

Destinos	Vacaciones 3 era Edad	Giras de Estudio	Vacaciones Familiares	Programas Intra- regionales
Puerto Edén			No definido	
Torres del Paine	X	x	No definido	x
Estrecho de Magallanes	X		No definido	x
Tierra del Fuego			No definido	x
Cabo de Hornos			No definido	
Antártica Isla Rey Jorge			No definido	

Fuente: Subdirección de Desarrollo, SERNATUR, diciembre 2014.

2.4 Situación Actual de la Zonas de Interés Turístico en la región.

A nivel regional no existen casos de declaratoria ZOIT, sin embargo, se identifican dos casos que están avanzando en diversos estados en conjunto con la Dirección Regional de SERNATUR. Estos son en la comuna de Torres del Paine y en la comuna de Cabo de Hornos. En el siguiente cuadro se expone la caracterización de cada uno de estos territorios y el estado de su declaratoria.

Cuadro 2-6
Caracterización ZOIT

ZOIT	Comunas	Vocación Turística	Estado de declaratoria
Torres del Paine	Torres del Paine	Consolidada	En elaboración
Cabo de Hornos	Cabo de Hornos	Emergente	En elaboración

Fuente: Dirección Regional de SERNATUR Magallanes y Antártica Chilena, 2014

Se debe tener en cuenta que desde el año 2014 se ha estado en conversaciones y capacitaciones sobre los alcances de esta herramienta con la Asociación de Hoteles y

Servicios Turísticos de Torres del Paine, quienes tienen dentro de sus planes de acción trabajar en el desarrollo de esta declaratoria en conjunto con la Municipalidad de Torres del Paine.

En el caso de Cabo de Hornos, la iniciativa se está desarrollando por medio del Municipio de Cabo de Hornos, el cual está en proceso de levantamiento de toda la información requerida por medio del levantamiento de su nuevo Plan de Desarrollo Turístico Comunal.

2.5 Áreas de Desarrollo Indígena

La Región de Magallanes, es una de las regiones que posee Áreas de Desarrollo Indígena (ADI) establecidas por la Corporación Nacional de Desarrollo Indígena (CONADI), las cuales se definen como espacios territoriales determinados en los cuales los órganos de la Administración del Estado, deben focalizar su acción para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas de origen indígena que habitan en dichos territorios, bajo la Ley 19.253¹⁴. Se busca la acción preferente del Estado y de la sociedad toda, en territorios geográficos delimitados para incentivar y potenciar las capacidades propias y autogestionarias de los indígenas, para el uso racional de sus propios recursos naturales, humanos, económicos y culturales y dotarse así de procesos sustentables conducentes a un desarrollo con identidad tal como lo definan las propias comunidades involucradas.

La CONADI posee objetivos específicos, los cuales son:

- Respetar, proteger y promover el desarrollo de los indígenas, sus culturas, familias y comunidades.
- Proteger las tierras indígenas, velar por la adecuada explotación de estas tierras.
- Velar por el equilibrio ecológico de estas tierras.

A causa de todo esto, el Estado ha fijado los siguientes criterios para la existencia de dichos territorios:

- Espacios territoriales en que han vivido ancestralmente las etnias indígenas;
- Alta densidad de población indígena;
- Existencia de tierras de comunidades o individuos indígenas;
- Homogeneidad ecológica;
- Dependencia de recursos naturales para el equilibrio de estos territorios, tales como manejo de cuencas, ríos, riberas, flora y fauna.

¹⁴ CONADI: Áreas de Desarrollo Indígena – Ministerio de Desarrollo Social.
<http://www.conadi.gob.cl/index.php/nuestra-institucion/areas-de-desarrollo-indigena>

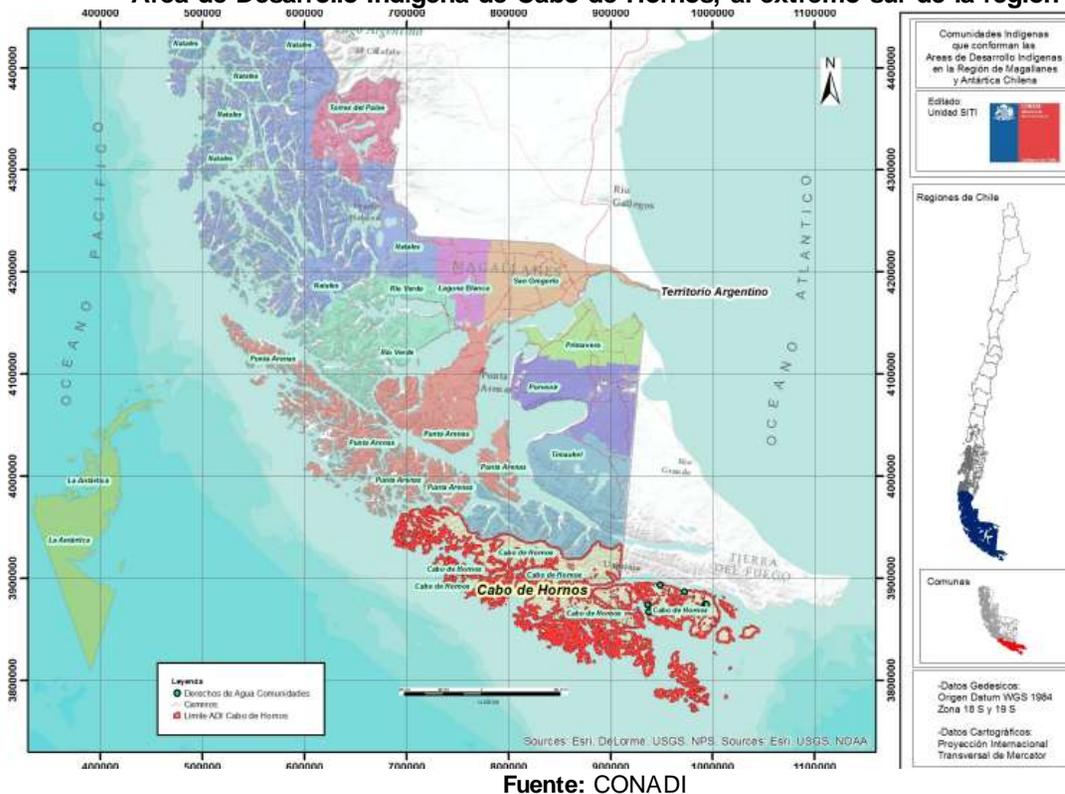
Con respecto a la situación regional de Magallanes, este posee un solo ADI llamada Cabo de Hornos¹⁵. Este se localiza en el extremo sur de la región, el cual abarca el archipiélago Cabo de Hornos y varios grupos de archipiélagos más (Figura 2-1).

La localización del ADI, se complementa territorialmente con algunos destinos turísticos, como por ejemplo, el de Isla Navarino, en Punta Arenas o Porvenir, los cuales están conectados entre ellos, a través de la red de canales australes. Esto, hace que toda la zona al Sur de la ciudad de Punta Arenas tenga un gran potencial turístico cultural, además de natural.

De acuerdo a la ubicación del ADI de la Región de Magallanes y Antártica Chilena, esté no cubre el área en que se emplaza la población Kawésqar, ya que principalmente se localizan más al norte, en los territorios correspondiente a Bahía Jetarkte (Puerto Edén), la ciudad de Punta Arenas y el Seno de Skyring. Cabe recordar que la población Kawésqar llega a las 2.622 personas (Censo 2002).

Caso contrario al anterior ocurre con los Yámanes o Yaganes, los cuales se localizan dentro de los territorios que abarca la ADI, debido a que algunos de ellos tienen presencia en Cabo de Hornos e Isla Navarino, entre otros lugares. Según el Censo del 2002, los Yámanes llegan a una población total de 1.685 habitantes.

Figura 2-1
Área de Desarrollo Indígena de Cabo de Hornos, al extremo sur de la región



¹⁵ Proyecto n° 050317-044: Grupos étnicos y minería en pequeña escala (MPE) en América Latina y el Caribe, Análisis de Experiencia en Chile. Instituto de Estudios Indígenas – Universidad de la Frontera 2005

2.6 Situación de las Áreas Silvestres Protegidas del Estado.

El Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE) corresponde a aquellos ambientes naturales, terrestres o acuáticos que el Estado protege y maneja para lograr su conservación. El sistema está integrado por las categorías de manejo que se indican como Parque Nacional, Reserva Nacional, y Monumento Natural. La región cuenta con seis parques nacionales (Torres del Paine; Pali Aike; Cabo de Hornos; Bernardo O'Higgins, Alberto D'Agostini y Yendegaia); tres reservas nacionales (Alacalufes; Magallanes y Laguna Parrillar) y tres monumentos naturales (Cueva del Milodón; Lagunas de los Cisnes y Los Pingüinos).

Junto a los sistemas señalados, en la región existen además otras dos zonas que contienen particularidades propias que las hacen adquirir un valor especial:

Área Marina Costera Protegida Francisco Coloane: Esta área marítima costera protegida se encuentra ubicada a 180 km al Sur de la ciudad de Punta Arenas y fue creada mediante decreto supremo N° 276 en agosto de 2003 y cuenta con una superficie aproximada de 67.197 ha. El Área Marina Francisco Coloane es una zona heterogénea y biológicamente única ubicada en el corazón del Estrecho de Magallanes, en la convergencia de las aguas sub-antárticas del Pacífico Sur y del océano Atlántico.

Su particular condición geográfica, oceanográfica y climática la convierte en un sitio privilegiado para el desarrollo de la biodiversidad.

Sitios Ramsar- Humedales Insertos en Áreas Silvestres Protegidas: Los aspectos biológicos relevantes de estos ecosistemas en áreas silvestres protegidas de Magallanes, se relaciona con que las lagunas priorizadas por la región, tienen una alta abundancia y riqueza de especies acuáticas, mucho más alta que la existente en humedales no priorizados, así como también la presencia del chorlo de Magallanes, ave endémica de la Patagonia, con poblaciones reducidas, esta especie se encuentra sólo en extremo austral de Argentina y Chile.

Avistamientos de especies como flamenco chileno, y pato corriente, entre otros. El humedal más representativo en la región corresponde al que se encuentra ubicado en Bahía Lomas, provincia de Tierra del Fuego.

Cuadro 2-7
Caracterización Áreas Silvestres Protegidas del Estado (ASPE)

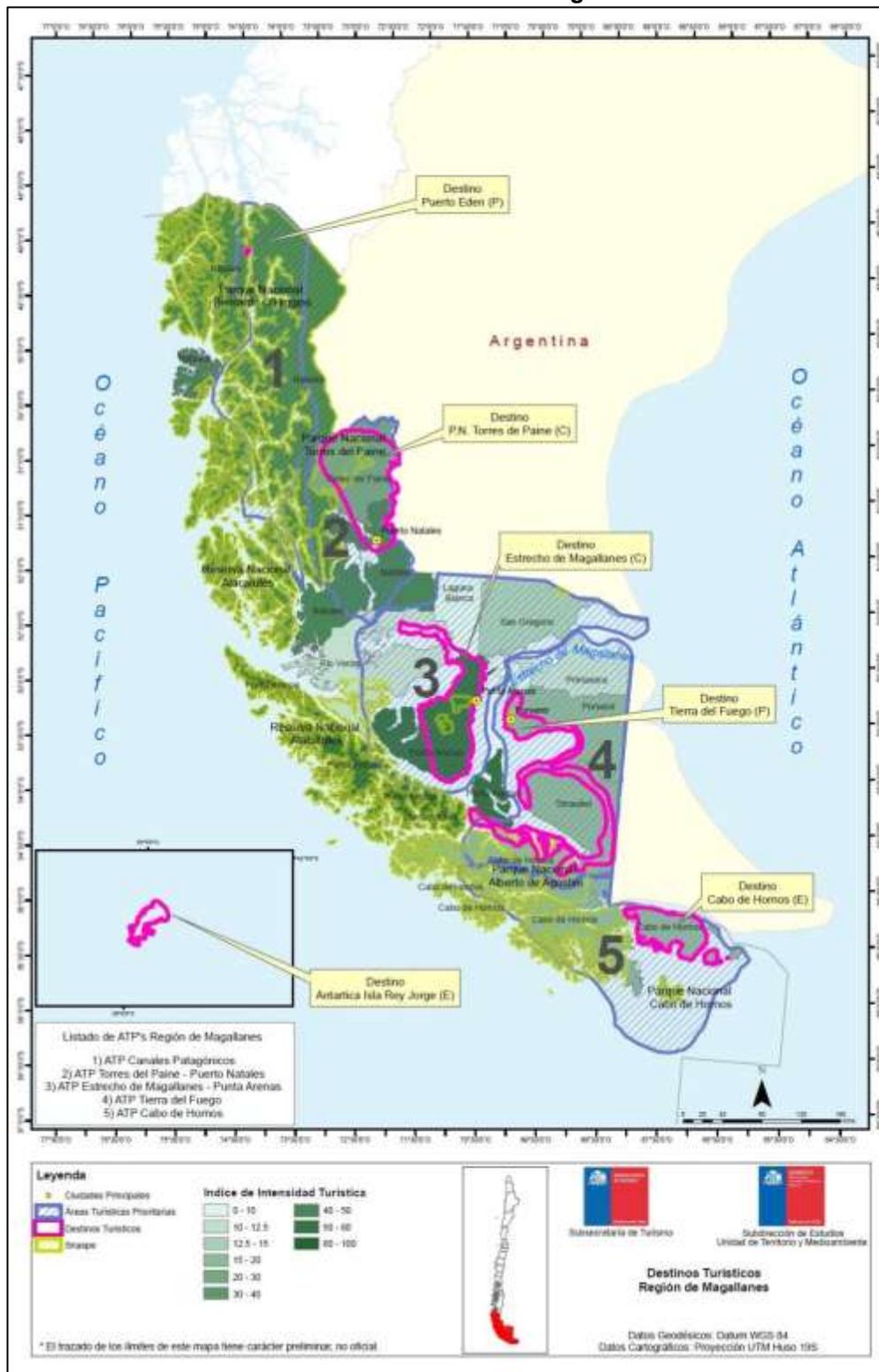
ASPE	Comunas	Principales atractivos	Visitación 2014
P.N. Torres del Paine	Torres del Paine	Torres del Paine	197.503
P.N. Bernardo O'Higgins	Puerto Natales	Glaciar Pio XI Isla Madre de Dios Puerto Edén	28.316
P.N. Pali Aike	San Gregorio	Escoriales, Cráteres, Corrales de Piedra, Pinturas Rupestres	1.936
R.N. Magallanes	Punta Arenas	Monte Fenton	10.306

ASPE	Comunas	Principales atractivos	Visitación 2014
R.N. Laguna Parrillar	Punta Arenas	Laguna Parrillar	7.540
M.N. Cueva de Milodón	Puerto Natales	Cueva del Milodón	101.817
M.N. Los Pingüinos	Punta Arenas	Colonia de Pingüinos	28.917
R.N. Alacalufes	Punta Arenas	Fiordos	1.237
P.N. Cabo de Hornos	Cabo de Hornos	Isla Hornos	8.946
P.N. D'Agostini	Timaukel	Cordillera de Darwin, Glaciares, Elefantes Marinos, Focas Leopardo	Sin información (no cuenta con guardaparques)
P.N. Yendegaia	Timaukel – Cabo de Hornos	Tundra, glaciares y ecosistemas dulceacuícolas, huillín, Canquén colorado	Sin información (no cuenta con guarda parques)
Total			386.518

Fuente: Corporación Nacional Forestal (CONAF) Magallanes y Antártica Chilena, 2014

Como se puede observar, en el cuadro anterior el Parque Nacional Torres del Paine presenta la mayor cantidad de visitación (más del 50% del total de las visitas en la región). De acuerdo a lo anterior, es necesario seguir trabajando en la puesta en valor de las otras Áreas Silvestres Protegidas con la finalidad de diversificar y equilibrar la visitación de los atractivos naturales de la región.

Figura 2-2
Destinos turísticos de la región



Fuente: Subsecretaría de Turismo, 2014.

2.7 Caracterización económica

A continuación se describen los principales rasgos de la estructura productiva que inciden en la infraestructura de turismo, dando un énfasis en esta misma actividad.

2.7.1 Caracterización Económica de la región.

La minería constituye uno de los principales recursos económicos en la región, destacándose la explotación de hidrocarburos, tales como el petróleo y el gas y por otra parte el carbón. Gran importancia adquiere en el sector industrial la planta de metanol, a pesar de su paulatina baja en la producción. La energía sigue siendo la principal actividad económica, a pesar del progresivo agotamiento de las fuentes, sin embargo, cabe señalar que en los últimos años ha existido un repunte de la actividad debido a la incorporación de nueva tecnología de extracción como es el fracking o fracturación hidráulica. En Magallanes están ubicadas las mayores compañías productoras: la Empresa Nacional del Petróleo, ENAP, que también es la primera proveedora de gas, METHANEX Chile, que produce metanol, y la empresa Mina Invierno productora de carbón, entre otras.

Otra fuente importante de recursos es el desarrollo de la ganadería, a partir de las vastas extensiones de praderas naturales, suelos y climas aptos, capacidad técnica local y existencia de diversas especies y razas. Según el último Censo Agropecuario, Magallanes tiene el 52,1% de las cabezas de ganado bovino del país.

La estructura exportadora es liderada por los productos químicos, seguidos por la industria pesquera y agrícola. La actividad forestal es muy importante, sobre todo en la explotación de la lenga. Esta industria predomina en la parte sur de Tierra del Fuego al igual que en el sector sur poniente de la provincia de Última Esperanza.

Además, existe un alto potencial en los sectores de la pesca y acuicultura, lo que unido al turismo le dan perspectivas de mayor crecimiento a la región. En Magallanes el turismo -aún sin haber alcanzado el desarrollo que tiene en los otros destinos turísticos internacionales tales como los que hay en Brasil y Argentina-, ocupa de igual modo un lugar relevante en la economía.

2.7.2 Catastro de Prestadores de Servicios Turísticos en la Región de Magallanes y Antártica Chilena.

En el siguiente cuadro se determina la cantidad total de servicios y alojamientos turísticos registrados hasta el mes de enero de 2015 por cada unidad comunal de la región. El proceso de registros actualiza de forma mensual.

Cuadro 2-8
Prestadores de Servicios Turísticos, registrados en SERNATUR, según comunas

Comunas	Servicios															
	Agencias de Viaje y Touroperadores	Alojamiento Turístico	Arriendo de Vehículo	Artesanía	Guías de Turismo	Restaurantes y Similares	Servicios Culturales	Servicios de Esparcimiento	Servicios Deportivos	Taxis y Buses de Turismo	Transporte de Pasajeros al Aeropuerto	Transporte de Pasajeros por Carretera Interurbana	Transporte de Pasajeros por Vía Aérea	Transporte de Pasajeros por Vía Marítima	Turismo Aventura	Total General
Cabo De Hornos	6	11			4	2								1	6	30
Laguna Blanca		1														1
Natales	41	131	5		82	9				5	1	6		1	54	335
Porvenir	1	43			1	3						1			3	52
Primavera		5				4										9
Punta Arenas	41	107	10	7	48	12	2	1	4	12	1	4	2	5	22	278
Rio Verde				1			1	1								3
San Gregorio		5														5
Timaukel		5														5
Torres Del Paine	1	35			7	3						1			6	53
Total General	90	343	15	8	142	33	3	2	4	17	2	12	2	7	91	771

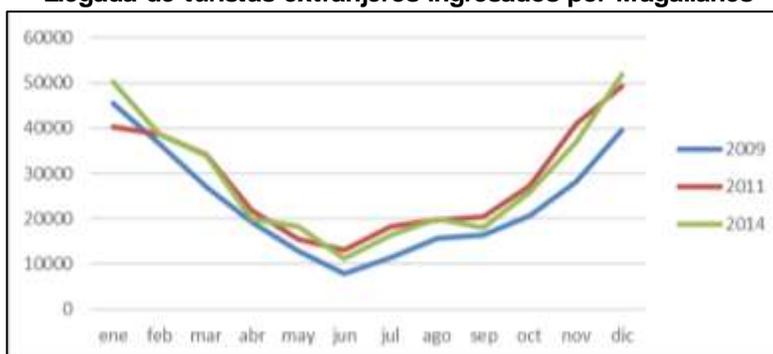
Fuente: SERNATUR

2.8 Caracterización Demanda actual

Las siguientes figuras exponen las tendencias de la demanda de los turistas en términos de su composición, si son extranjeros, si han ingresado a las Áreas silvestres protegidas y sus pernотaciones.

Llegada turistas extranjeros ingresados por Magallanes

Figura 2-3
Llegada de turistas extranjeros ingresados por Magallanes



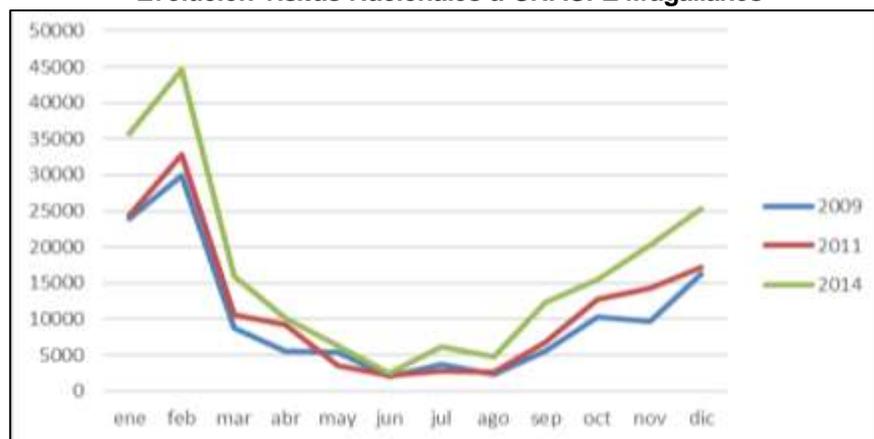
Fuente: PICH

De acuerdo al gráfico (Figura 2-3), se puede visualizar la tendencia de la llegada de turistas extranjeros ingresados por Magallanes, durante los años 2009, 2011 y 2014, y se deduce que existe una variación similar en los distintos años, presentando las mayores bajas de visitantes extranjeros durante los meses de junio, aunque en el mes de julio, se observa que la llegada de turistas comienza a repuntar paulatinamente, presentando su máxima estacionalidad durante los meses de diciembre y enero. Luego, al pasar al mes de febrero comienza a decaer lentamente la llegada de turistas extranjeros ingresados por Magallanes.

Cabe destacar que la diferencia existente entre la mayor y menor estacionalidad de turistas extranjeros ingresados por Magallanes, es alrededor de los 40.000 turistas en el año 2014, puesto que en junio bordea solo los 10.000 turistas, mientras que en el mes de diciembre sobrepasa los 50.000 turistas.

Llegadas a SNASPE

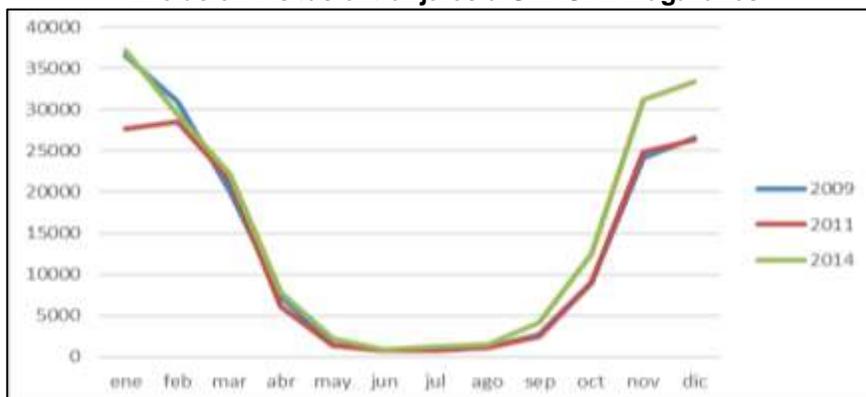
Figura 2-4
Evolución visitas Nacionales a SNASPE Magallanes



Fuente: CONAF

En la Figura 2-4, sobre evolución de visitas nacionales a las áreas del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas por el Estado (SNASPE), se visualiza un claro aumento de visitantes entre el año 2009 y 2014, pasando de 30.000 visitas a 45.000 en el mes de febrero, es decir ha tenido un aumento del 50%. Por otra parte, el análisis de las curvas de los tres años estudiados (2009, 2011 y 2014), muestra que se comportan de manera similar, presentando su máxima de visitantes en el mes de febrero, mientras que el mes que tuvo menos visitas fue junio.

Figura 2-5
Evolución visitas extranjeros a SNASPE Magallanes

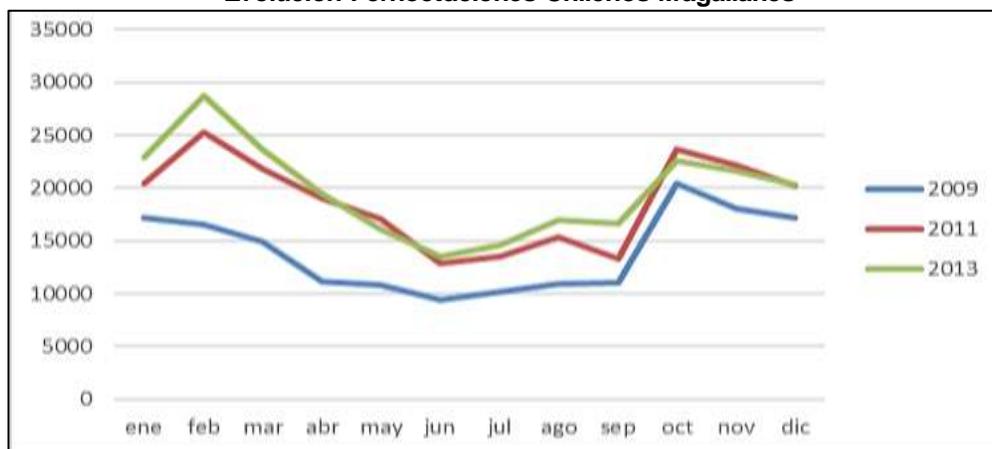


Fuente: CONAF

En el caso de las visitas de extranjeros a las áreas del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas por el Estado (SNASPE) de la Región de Magallanes y Antártica Chilena, éstas presentan una similitud en sus variaciones en los tres años estudiados (2009, 2011 y 2014), representando una figura cóncava invertida; en donde se denota una clara diferencia con los visitantes nacionales, ya que la estacionalidad más baja no tiene un periodo punta, sino que abarca cuatro meses, de mayo a agosto. Después del último mes mencionado, comienzan a repuntar nuevamente las visitas de extranjeros, llegando a su máximo entre los meses de noviembre a febrero.

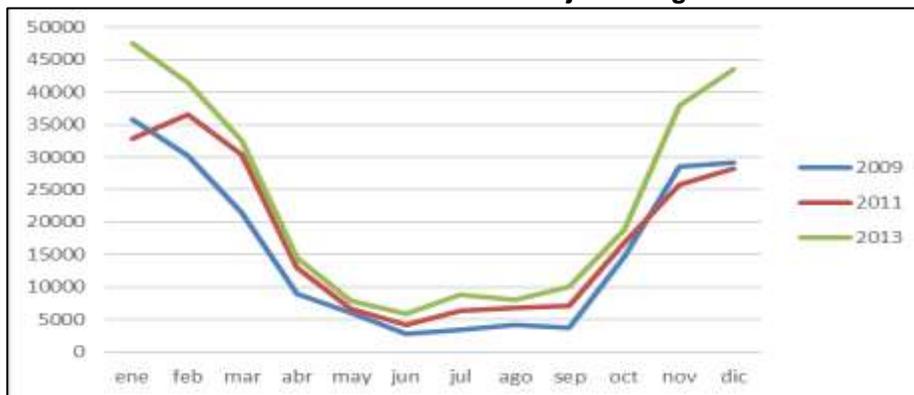
Las siguientes figuras muestran la variación de las pernoctaciones tanto de turistas nacionales como extranjeros:

Figura 2-6
Evolución Pernoctaciones Chilenos Magallanes



Fuente: INE

Figura 2-7
Evolución Pernoctaciones Extranjeros Magallanes



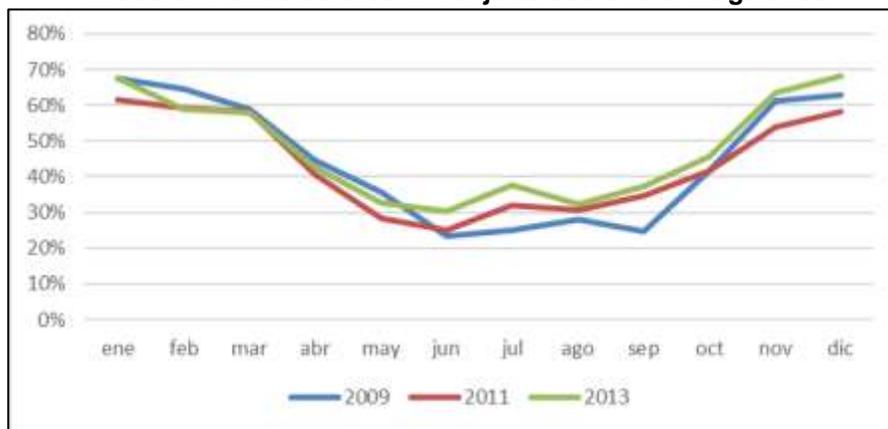
Fuente: INE

Con respecto a la pernoctación, entre la figura 2-6 y 2-7, se visualiza una clara diferencia entre la estadía de los turistas nacionales y extranjeros, donde los primeros tienen una distribución más homogénea durante el año a diferencia del flujo de extranjeros donde es más marcada la estacionalidad.

De acuerdo a las gráficas, lo que sí comparten tanto los turistas nacionales y extranjeros, es el aumento de la pernoctación de ellos en los tres años estudiados. En el caso de los visitantes nacionales, aumentando en el mes de febrero casi en un 50% (2009 – 2014), mientras que los extranjeros en el mes de enero presentandoun aumento de 35% en el mismo periodo estudiado.

De acuerdo a la figura 2-8, la pernoctación total de extranjeros en la región bordea, en la estacionalidad alta, entre el 60% al 70% de las visitas totales, por lo tanto el resto es representado por los turistas nacionales. En la estacionalidad baja, el porcentaje de turistas extranjeros varían entre el 20% y 40%.

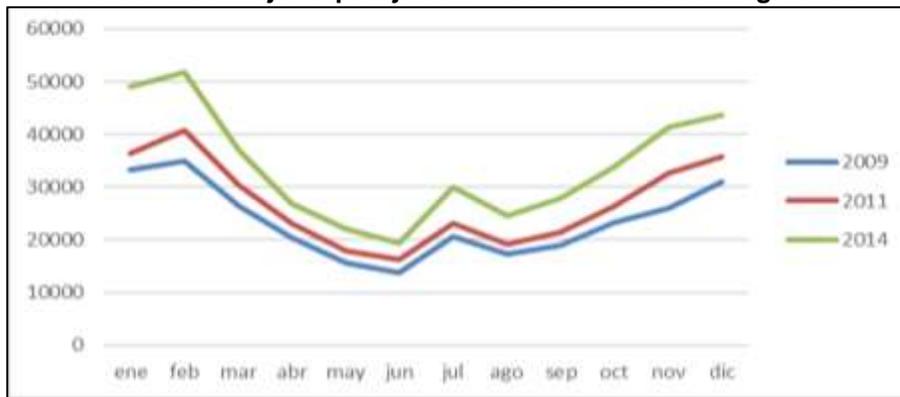
Figura 2-8
Evolución Pernoctaciones Extranjeros sobre total Magallanes



Fuente: INE

Llegadas de pasajeros en vuelos domésticos

Figura 2-9
Evolución del flujo de pasajeros vuelos domésticos a Magallanes



Fuente: INE

En la figura 2-9, se visualiza en los tres años estudiados (2009, 2011 y 2014), un comportamiento anual similar, teniendo su máximo flujo desde noviembre a febrero, mientras que el menor flujo es de abril a septiembre, aunque durante estos meses se presenta un quiebre en el mes de julio, lo que coincide con las vacaciones de invierno.

3 RECOPIACIÓN Y REVISIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

En este capítulo se revisará toda la documentación referente a instrumentos de planificación regional y local, relacionada con infraestructura y turismo. A partir de este proceso de revisión, se logrará recoger, por una parte, aquellos aspectos estratégicos relacionados con la misión y visión de la región y sus territorios, así como también, aspectos más específicos relacionados con proyectos que nacen de estas planificaciones. Esta última información servirá de base de referencia para aquellos proyectos nuevos que surjan en los talleres participativos, otorgándoles un mayor peso específico, por el hecho de haber sido ya considerados en algún instrumento de planificación.

Entre los documentos revisados en cada región, cuando están disponibles, es posible destacar:

Instrumentos Regionales

- Estrategia Regional de Desarrollo
- Estrategia Regional de Turismo
- Plan Regionales de Ordenamiento Territorial
- Planes de Ordenamiento Territorial Turístico y Zonas de Interés Turístico
- Política Regional de Turismo
- Zonificación del Borde Costero
- Planes Regionales de Desarrollo Urbano

Instrumentos Locales

- Planes de Desarrollo Turísticos Comunales
- Planes de Desarrollo Comunales
- Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas (ASP)

3.1 Instrumentos Regionales

3.1.1 Estrategia Regional de Desarrollo (ERD)

La **Estrategia Regional de Desarrollo de Magallanes 2012-2020** es un instrumento director del desarrollo centrado en las condiciones actuales y en las potencialidades de territorio que fue elaborado bajo una política de trabajo descentralizado. Con este instrumento se busca que la Región de Magallanes y Antártica Chilena al 2020, haya logrado un crecimiento y desarrollo económico sostenido y sustentable, contará con un sistema de Leyes e incentivos especiales que articulará una visión integrada de desarrollo, lo que habrá permitido superar la pobreza, respetando la diversidad sociocultural, con empoderamiento ciudadano y una valoración del patrimonio natural y cultural, que otorgará un sello multicultural de la Patagonia Chilena. Ello redundará en una alta integración territorial, con una conexión expedita con el territorio nacional,

permitiendo que la región sea una puerta de entrada nacional e internacional a la Antártica, insertando así a Magallanes en el ámbito científico y tecnológico mundial.

3.1.2 Política Regional de Turismo

La **Política Regional de Turismo de Magallanes 2010** realiza un análisis y estudio de las líneas bases de recursos y actividades turísticas, identificando las oportunidades de desarrollo, la certera identificación de oferta de servicios, la infraestructura de apoyo básica, las características de la demanda, los perfiles generales de mercados, la institucionalidad regional, la situación actual de los recursos humanos y escenarios de desarrollo turístico y principalmente los déficits existentes en el sector productivo el turismo de la región.

3.1.3 Plan de Acción Sector Turismo

El Plan de Acción Sector Turismo de la Región de Magallanes 2014-2019 tiene por objeto reunir todas aquellas iniciativas de inversión, acciones y/o acuerdos que permitan abordar los déficits y desarrollar el potencial turístico que presenta la región y sus destinos. Se identifica el conjunto de iniciativas con las que se espera contribuir al logro de los objetivos estratégicos y visión planteados, las cuales se agrupan en cinco ejes o ámbitos: i) promoción (nacional e internacional); ii) diversificación de experiencias; iii) desarrollo de destinos; iv) calidad y capital humano; y v) otros.

3.1.4 Plan Regional de Ordenamiento Territorial de Magallanes.

El **Plan Regional de Ordenamiento Territorial 2013** se constituye en un instrumento relevante en materia de ordenamiento territorial, para apoyar la administración de la región y en particular al gobierno regional, en el cumplimiento de velar por la compatibilidad territorial de los proyectos de inversión y se entenderá como un complemento a la ERD. Sus objetivos apuntan aportar en los componentes del borde costero, sistema Urbano y rural, riesgos naturales y cuencas hidrográficas.

El Plan se encuentra en proceso de Evaluación Ambiental Estratégica, dependiente del Ministerio de Medioambiente, desde febrero de 2014.

Los antecedentes registrados, corresponde a los datos extraídos del Informe Ambiental del Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT), de enero de 2014. No se encuentra disponible una versión más actualizada.

3.1.5 Plan Regional de Desarrollo Urbano

De acuerdo al Ministerio de Vivienda y Urbanismo, los Planes Regionales de Desarrollo Urbano según estado de situación son los siguientes:

Cuadro 3-1
Estado de Planes Regionales de Desarrollo Urbano

Región	Estado	Fecha de Publicación
Arica y Parinacota	Vigente	14/02/2014
Tarapacá	En Formulación	
Antofagasta	Vigente	10/06/2005
Atacama	En Formulación	
Coquimbo	Vigente	19/12/2006
Valparaíso	En Formulación	
Libertador General Bernardo O´ Higgins	Vigente	12/07/2012
Maule	En Formulación	
Biobío	En Formulación	
La Araucanía	En Formulación	
Los Ríos	Sin PRDU	
Los Lagos	En Formulación	
Magallanes y Antártica Chilena	En Formulación	
Metropolitana	Sin PRDU	

Fuente: Ministerio de Vivienda y Urbanismo (<http://observatorios.MINVU.cl/esplanurba>)

El **Plan Regional de Desarrollo Urbano de la Región de Magallanes** corresponde a una actualización del instrumento vigente, realizada en el año **2003**. Entre sus objetivos se destaca el establecimiento de un marco de referencia para la toma de decisiones sobre la evolución de los centros urbanos existentes y la creación de nuevos asentamientos, buscando la integración de la población y mejorando los mecanismos de gestión del desarrollo urbano y territorial en consonancia con los fines de la Estrategia de Desarrollo Regional para el fomento de desarrollo territorial de la región.

3.1.6 Plan Especial de Desarrollo de Zonas Extremas (PEDZE)

Este Plan es una iniciativa del actual gobierno, elaborado el año 2014, que compromete la realización de inversiones, para responder a antiguas demandas de la población regional para favorecer el desarrollo, el poblamiento y el bienestar de las personas de este territorio. El Plan tiene seis ejes primordiales:

- a) Desarrollar ciencia, investigación aplicada e innovación en cambio climático, estudios antárticos, subantárticos, glaciológicos y biomédicos. Teniendo como objetivo "transformar a Punta Arenas en una ciudad con vocación universitaria y científica y al país en un referente de la investigación en los ámbitos subantártico y polar, además de una efectiva puerta de acceso a la Antártica.". Y según ello, se espera indirectamente entre otras cosas lograr un aumento del turismo científico, académico y recreacional.
- b) Integrar territorios estratégicos aislados al desarrollo productivo y turístico de la región, con una visión geopolítica.
- c) Mejorar las condiciones, calidad de vida y desarrollo humano de sus habitantes, quienes hacen patria y soberanía en la región más austral del mundo.

- d) Diversificar la matriz energética de la región para su desarrollo sustentable logrando estabilidad a través de la incorporación gradual de energías renovables no convencionales, de las que dispone el territorio regional.
- e) Poner en valor del patrimonio histórico tangible, intangible, escrito, arquitectónico y de derechos humanos.
- f) Generar con participación local los instrumentos de política pública que favorezcan el desarrollo económico regional y el bienestar de sus habitantes, potenciando actividades productivas que aporten empleo y riqueza.

3.1.7 Planes de Ordenamiento Territorial Turístico y Zonas de Interés Turístico

No se encuentran disponibles en la Región de Magallanes y Antártica Chilena, según lo indicado por SERNATUR Región de Magallanes. No existen en la región Zonas de Interés Turístico declaradas.

3.1.8 Zonificación del Borde Costero (ZBC)

La Zonificación de los usos del borde costero se ajusta a las normas establecidas en la Política Nacional de Uso del Borde Costero de 1994. Su objetivo es “establecer las compatibilidades de usos entre las actividades humanas y el activo ambiental en el Borde Costero, de acuerdo a los intereses y prioridades regionales”, considerando que durante las últimas décadas se ha observado un aumento significativo del uso del Borde Costero, producto de las transformaciones en actividades relacionadas a los sectores productivos y turísticos.

El objetivo general de la **Zonificación del Borde Costero de Magallanes, el año 2011**, es establecer las compatibilidades de usos entre las actividades humanas y el activo ambiental en el Borde Costero, de acuerdo a los intereses y prioridades regionales.

Para la Región de Magallanes, el trabajo realizado para dar cumplimiento a la Política y que permitió la generación de instrumentos de ordenamiento territorial en cada una de las provincias de la región: Magallanes, Tierra del Fuego y Antártica Chilena y, por último, Última Esperanza.

La **Propuesta de la ZBC de Magallanes** se encuentra en proceso de Evaluación Ambiental Estratégica en el Ministerio de Medioambiente, desde enero de 2014. La propuesta reconoce la existencia de 5 zonas turísticas en Seno Skyring, Seno Otway, Isla Desolación y Golfo Xaultegua, Isla Capitán Aracena y el Estrecho de Magallanes Occidental y aguas adyacentes. En estas zonas se presentan una superposición de usos, por lo cual el plan establece las siguientes prioridades: Seno Skyring: Se releva la importancia de zona de fiordos al noroeste de Seno Skyring (Canal Gajardo, Seno Témpano, etc), potencial turístico del sector. Existencia de ruta turística y de operador.

A continuación, se detallan los requerimientos en infraestructura identificados en la Propuesta de la ZBC de Magallanes:

Cuadro 3-2
Infraestructura Turística Requerida según la Propuesta de Zonificación del Borde Costero de la Provincia de Magallanes

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
n/a	General	Otros	Se debe generar un Criterio que resguarde el recambio de agua por el Canal Gajardo.	Seno Skyring y Canal Fitz Roy
n/a	General	Otros	Protección de sitios arqueológicos	Seno Skyring y Canal Fitz Roy
n/a	General	Otros	Impacto Visual de otros usos	Seno Skyring y Canal Fitz Roy
n/a	General	Otros	Distancia de las rutas de navegación para evitar contaminación visual (áreas de resguardo)	Seno Skyring y Canal Fitz Roy
n/a	General	Construcción Vialidad	Resguardar que el trazado del camino a Río Pérez no genere un impacto paisajístico	Seno Skyring y Canal Fitz Roy
n/a	General	Otros	Se requiere manejo de residuos provenientes de diferentes actividades	Seno Skyring y Canal Fitz Roy
n/a	General	Otros	Criterio para disminuir el impacto visual de infraestructuras.	Seno Skyring sector Oeste

Fuente: Elaboración propia a partir de información de la Propuesta de ZBC de la Provincia de Magallanes, 2011.

La **Propuesta de ZBC de Última Esperanza** reconoce el desarrollo de la actividad turística en: Puerto Edén, Seno Falcon, Seno Peel y adyacentes, Isla Diego de Almagro y Guarello, Canal de las Montañas, Seno de Última Esperanza, Norte Golfo Almirante Montt, Península Barros Arana, Seno Obstrucción, Parque Nacional Bernardo O´ Higgins.

Las Zonas de uso preferente turismo son:

- Puerto Edén: Zona con gran riqueza cultural, natural y paisajística, aledaña al Parque Nacional Bernardo O´ Higgins, a Campos de Hielo Sur y cercana a relevantes atractivos turísticos. Actualmente es destino de cruceros turísticos. Se considera al turismo como oportunidad de desarrollo para la localidad, sin interferir con la pesca artesanal que es la principal actividad productiva.
- Canal las Montañas: Es un producto turístico, con acceso terrestre y marítimo, éste último con rutas establecidas y autorizadas por la Armada. Existencia de operadores turístico con actividad en el área. Existencia de diversos atractivos turísticos, Zona de interés científico.
- Seno Última Esperanza: Zona de alto interés turístico, existencia de productos turísticos y atractivos turísticos de relevancia. Prioridad turística desde la visión

de desarrollo comunal. Existencia de proyectos y estudios que respaldan el desarrollo turístico.

- Golfo Almirante Montt – Península Barros Arana: Sector importante para la ciudad de Puerto Natales desde la perspectiva del turismo, ruta de navegación turística a Seno Obstrucción, Reserva Alacalufe, Isla Carlos III. Se considera al Golfo Almirante Montt y a la Península Barros Arana como un solo sector.
- Seno Obstrucción: Sector importante para la ciudad de Puerto Natales desde la perspectiva del turismo, ruta de navegación turística con relevantes atractivos turísticos

La **Propuesta de ZBC de Tierra del Fuego y la Antártica Chilena** reconoce el desarrollo de la actividad turística en: Bahía Lomas, Bahía Inútil, Canal Whiteside, Canal Cockburn, Seno Martínez, Canal Beagle, Estrecho de Magallanes Occidental y aguas adyacentes, Reserva de la Biósfera Cabo de Hornos.

La zonificación identifica usos preferente turismo en las siguientes áreas:

- Bahía Porvenir: Puerta de entrada para el turismo en Tierra del Fuego, importante para embarcaciones turísticas reflejado en las proyecciones de la actual Barcaza. Se reconoce presencia de especies importantes tales como colonia estable de delfines en la Bahía, colonias de flamencos, variedad de aves acuáticas (30-40 especies) y bancos de ostiones.
- Canal Gabriel: Alto potencial turístico, de acceso para la navegación a importantes sectores de atractivos turísticos, como glaciares colgantes, entre otros

3.2 Instrumentos de Planificación Local

3.2.1 Planes de Desarrollo Turístico Comunales

Los Planes de Desarrollo Turístico Comunales (PLADETUR) son instrumentos que determinan el proceso de planificación de la actividad turística a nivel local. Según lo informado por SERNATUR Regional, se encuentra vigente el PLADETUR de Cabo de Hornos (2015-2020).

El PLADETUR aspira a desarrollar turísticamente la comuna de Cabo de Hornos sobre la base de la competitividad y la sustentabilidad en los aspectos naturales, ambientales, económicos y sociales, logrando incorporar a la comunidad en una participación activa y permanente en la oferta de servicios turísticos.

3.2.2 Planes de Desarrollo Comunal

El Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) es un instrumento de carácter indicativo que orienta el desarrollo de la comuna a través de estrategias y políticas, orientando la gestión de la Administración Municipal.

En lo que respecta a la **Región de Magallanes**, se revisaron los Planes de Desarrollo Comunal de Natales, Torres del Paine, Punta Arenas, Cabo de Hornos, Río Verde, Primavera, Laguna Blanca y Porvenir.

El **PLADECO de Puerto Natales 2011-2015** fue elaborado por un equipo gestor municipal con amplia participación ciudadana, que reconoce como imagen objetivo de la comuna a "Natales: Comuna que emprende". La comuna se identifica como un destino para emprender actividades, sociales, culturales, comerciales y deportivas, apoyadas por una conectividad e infraestructura moderna. Posee innumerables bellezas paisajísticas para que disfruten sus habitantes y visitantes. La hospitalidad y vocación de servicio es su sello de calidad que es reconocido como destino turístico de alto nivel en el mercado nacional e internacional.

El PLADECO reconoce que la comuna se posiciona como un destino de clase mundial, incorporando una imagen "sello". Además, se cuenta con una oferta programática en todo el año, que se desarrolla en espacios de esparcimiento acorde a los requerimientos del turista. El fomento al emprendimiento es significativo mediante iniciativas municipales a través del Departamento de Turismo.

Las líneas de acción estratégicas vinculadas al turismo son las siguientes:

Cuadro 3-3
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Puerto Natales.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Sub-tipo	Nombre	Ubicación
Rescate y puesta en valor del patrimonio cultural de Puerto Natales	Turística y Local	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Creación de Centro Multicultural de Natales (Casa de la Cultura Natalina)	Puerto Natales
Generación de mayor conectividad vial, marítima y aérea hacia y desde la comuna	Turística y Local	Otros	Gestión de proyectos de mejoramiento de infraestructura y señalética zonas aledañas	Puerto Natales
Conectividad a rutas turísticas terrestres, marítimas y aéreas	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento de condiciones de diversas vías de transporte hacia y desde Natales	Puerto Natales
Conectividad a rutas turísticas terrestres, marítimas y aéreas	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mantenición y reposición de carreteras y caminos principales y secundarios de la comuna	Puerto Natales
Diseño de una identidad turística Natalina	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Remodelación y equipamiento Museo Comunal	Puerto Natales

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Puerto Natales, 2011-2015.

El **PLADECO de Torres del Paine 2013-2017** fue elaborado con amplia participación de las localidades de Cerro Castillo, Cerro Guido y Villa Río Serrano. Establece como imagen objetivo que la comuna será la capital del turismo en la Región de Magallanes y Antártica Chilena, siendo la puerta de entrada a un territorio sustentablemente desarrollado, que se destaca por sus altos índices de calidad de vida; y donde el turismo de intereses especiales integra de manera armónica los paisajes y la identidad local campesina como sus más importantes actividades económicas.

Cuadro 3-4
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Torres del Paine

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Fortalecimiento y promoción de las manifestaciones culturales, la identidad local y el desarrollo integral de los habitantes de la comuna. Ordenamiento Territorial e Infraestructura. Estrategia de Desarrollo Productivo	Turística	Edificios MOP y Gubernamentales	Remodelación Oficina de Turismo	Torres del Paine
Fortalecimiento y promoción de las manifestaciones culturales, la identidad local y el desarrollo integral de los habitantes de la comuna. Ordenamiento Territorial e Infraestructura. Estrategia de Desarrollo Productivo	Turística y Local	Otros	Construcción Centro Cívico Cerro Guido	Cerro Guido
Fortalecimiento y promoción de las manifestaciones culturales, la identidad local y el desarrollo integral de los habitantes de la comuna. Ordenamiento Territorial e Infraestructura. Estrategia de Desarrollo Productivo	Turística y Local	Otros	Mejoramiento campo jinetada	Torres del Paine
Fortalecimiento y promoción de las manifestaciones culturales, la identidad local y el desarrollo integral de los habitantes de la comuna. Ordenamiento Territorial e Infraestructura.	Turística y Local	Otros	Media Luna	Torres del Paine

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Estrategia de Desarrollo Productivo				
Ordenamiento Territorial e Infraestructura.	Turística y Local	Otros	Habilitar o construir un espacio destinado para que emprendedores y microempresarios ofrezcan sus productos y servicios a los visitantes y comunidad en general en Villa Cerro Castillo.	Cerro Castillo
Ordenamiento Territorial e Infraestructura.	Turística y Local	Otros	Participar del diseño y ejecución del paso fronterizo Río Don Guillermo, así como también de los sectores aledaños.	Río Don Guillermo
Ordenamiento Territorial e Infraestructura.	Turística y Local	Otros	Gestionar las acciones necesarias, en las etapas que se requiera, para la materialización de los proyectos relativos a la pavimentación de los caminos interiores del Parque Nacional, Ruta 9 y Ruta Internacional Cancha Carrera.	Torres del Paine
Estrategia de Desarrollo Productivo	Turística	Otros	Fortalecer y promover el eje de circulación Cerro Castillo – Calafate	Cerro Castillo - Calafate

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Torres del Paine 2013-2017.

El **PLADECO de Punta Arenas 2002-2006** reconoce en su imagen objetivo de largo plazo ser la ciudad puerto más importante de la macrozona, y facilitar la integración de las regiones económicas del Asia, Europa, Canadá y América. Sumado a ello en el ámbito turístico, busca ser una comuna turística consolidada, que cuenta con una estructura económica sólida, competitiva y globalizada a nivel mundial, basada en la explotación y transformación sustentable de los recursos naturales, manteniendo un equilibrio entre el ecosistema y el desarrollo económico, social y humano.

Cuadro 3-5
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Punta Arenas

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Comuna Turística Consolidada: Tenemos equipamiento e infraestructura como apoyo al esparcimiento natural.	Turística y Local	Construcción Vialidad	Señalética urbana y rural.	Punta Arenas
Comuna Turística Consolidada: Tenemos equipamiento e infraestructura como apoyo al esparcimiento natural.	Turística y Local	Otros	Implementación de Terminales de Consulta.	Punta Arenas
Comuna Turística Consolidada: Tenemos equipamiento e infraestructura como apoyo al esparcimiento natural.	General	Construcción Vialidad	Moderno Rodoviario.	Punta Arenas
Comuna Turística Consolidada: Tenemos equipamiento e infraestructura como apoyo al esparcimiento natural.	Turística y Local	Otros	Áreas Verdes.	Punta Arenas
Proveemos los mejores servicios y condiciones que la Flota de naves de Turismo que opera en la Macrozona requiere para tener una excelente disponibilidad.	Turística	Otros	Estudio del mercado objetivo y de su comportamiento.	Punta Arenas
Ciudad Puerto más importante de la Macrozona: Proveemos los mejores servicios y condiciones que la Flota de naves e Turismo que opera en la Macrozona requiere para tener una excelente disponibilidad.	Turística	Otros	Estudio de puertos competitivos.	Punta Arenas
Ciudad Puerto más importante de la Macrozona: Proveemos los mejores servicios y condiciones que la Flota de naves e Turismo que opera en la Macrozona requiere para tener una excelente disponibilidad.	Turística	Otros	Actualización tecnológica permanente de los servicios brindados.	Punta Arenas
Ciudad Puerto más importante de la Macrozona: Proveemos los mejores servicios y condiciones que la Flota de naves de Turismo que opera en la Macrozona requiere para tener una excelente disponibilidad.	Turística	Otros	Desarrollar un eficiente sistema de gestión técnica y comercial.	Punta Arenas

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Punta Arenas 2002-2006.

El **PLADECO de Cabo de Hornos 2012-2017** corresponde a una actualización del instrumento. En este se plantea como imagen objetivo de mediano plazo lograr ser una comuna participativa, integrada, con una orientación a la gestión de alta calidad, con autoridades comprometidas; respetuosa de su patrimonio cultural y ancestral, también de su entorno natural, que se desarrolle equitativamente en lo social y en lo económico; reconocida como una comuna saludable, segura y atractiva al turismo con un fuerte énfasis en el desarrollo sustentable.

Cuadro 3-6
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Cabo de Hornos

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida				Observaciones
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación	
Medioambiente	Turística	Construcción vialidad	Señalética para Visitantes en las Zonas de Protección Medioambiental de la Comuna.	Cabo de Hornos	Lineamiento de acción: Difundir los cuidados específicos de las zonas patrimoniales de la comuna.
Transporte y Comunicaciones	General	Otros	Estudio de Factibilidad de Transporte Público Alternativo	Cabo de Hornos	Lineamiento de acción: Evaluar medios y vías de transporte alternativos a los existentes en la comuna.
Infraestructura	General	Otros	Diseño de Arquitectura y Especialidades: Proyecto Construcción de Plazas Recreativas Comunales	Cabo de Hornos	Lineamiento de acción: Aumentar y mejorar los espacios de uso público de la comuna.
Infraestructura	General	Otros	Proyecto de arquitectura y especialidades: Construcción de tres plazas en los sectores* * * (de acuerdo al diseño de arquitectura y especialidades)	Cabo de Hornos	Lineamiento de acción: Aumentar y mejorar los espacios de uso público de la comuna.
Gestión Municipal	Turística	Otros	Elaboración de PLADETUR	Cabo de Hornos	

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Cabo de Hornos 2012-2017.

El **PLADECO de Río Verde 2014-2017** plantea como imagen objetivo de mediano plazo ser una comuna de múltiples oportunidades, que considera la puesta en valor de su patrimonio natural y cultural, promoviendo el desarrollo social y empresarial sustentable; considerando su ubicación estratégica y el rol productivo de la comuna abierto al país y al mundo, que apuesta por la implementación de una plataforma de servicios para la atracción de capital humano, por medio de la articulación de entidades públicas y privadas destinadas a disponer de una gestión institucional eficaz y eficiente para la mejora de la calidad de vida de sus habitantes.

Los requerimientos de infraestructura pública vinculada al turismo se encuentran en los siguientes ejes estratégicos del PLADECO:

Cuadro 3-7
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Río Verde.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Fortalecimiento del Patrimonio Natural y Cultural Comunal (Cultura Patagónica, su historia, tradiciones)	Turística	Otros	Habilitar el museo (equipamiento, servicios sanitarios, personal propio)	Río Verde
Fortalecimiento del Patrimonio Natural y Cultural Comunal (Cultura Patagónica, su historia, tradiciones)	General	Otros	Construcción de plazoleta en el terreno de la antigua municipalidad	Río Verde
Gestionar la mejora de conectividad con Isla Riesco, mediante la implementación de infraestructura portuaria acorde, así como dotar a la infraestructura disponible en materia de conectividad y servicios, tales como la parada de buses en V. Ponsomby.	General	Otros	Habilitación del terminal de pasajeros: señalización, calendarización y programa de implementación afín para el uso de la comunidad: ej. Telecentro.	Punta Arenas
Gestionar la mejora de conectividad con Isla Riesco, mediante la implementación de infraestructura portuaria acorde, así como dotar a la infraestructura disponible en materia de conectividad y servicios, tales como la parada de buses en V. Ponsomby.	General	Otros	Habilitación a largo plazo terminal de buses en V. Ponsomby	V. Ponsomby
Gestionar la mejora de conectividad con Isla Riesco, mediante la implementación de infraestructura portuaria acorde, así como dotar a la infraestructura disponible en materia de conectividad y servicios, tales como la parada de buses en V. Ponsomby.	General	Otros Obras Portuarias	Gestión para habilitación de espacio portuario que mejore la conectividad con la Isla Riesco en la comuna	Isla Riesco

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Río Verde 2014-2017.

El **PLADECO de Primavera 2014-2018** busca que la comuna sea la puerta de entrada y eje de conectividad de toda Tierra del Fuego, con servicios de alto estándar y reconocido internacionalmente como centro de desarrollo patrimonial.

En el documento se menciona el lineamiento estratégico de turismo y servicio, no obstante, no existe mayor detalle de acciones vinculadas a infraestructura turística.

Cuadro 3-8
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Primavera

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Fortalecimiento de los conocimientos, difusión y acceso al patrimonio cultural y natural	General	Construcción vialidad	Construcción de hitos de acceso a la comuna	Primavera
Fortalecimiento de los conocimientos, difusión y acceso al patrimonio cultural y natural	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Recuperación Centro Cívico de Cerro Sombrero	Cerro Sombrero
Fortalecimiento de los conocimientos, difusión y acceso al patrimonio cultural y natural	Turística y Local	Construcción vialidad	Habilitación de accesos públicos a hitos turísticos	Primavera
Instalar conocimiento, difusión y acceso al patrimonio natural	General	Otros	Fortalecimiento del Centro Bahía Lomas	Bahía Lomas
Instalar conocimiento, difusión y acceso al patrimonio natural	General	Otros	Habilitar acceso público a Humedal Bahía Lomas	Bahía Lomas
Instalar conocimiento, difusión y acceso al patrimonio natural	General	Otros	Fortalecer acceso a Cabo Espiritu Santo	Cabo Espiritu Santo
Instalar conocimiento, difusión y acceso al patrimonio natural	Turística	Otros	Formación de circuito de atractivos naturales	Primavera
Avanzar en estrategias que permitan la mejora de conectividad terrestre, aérea y marítima en la comuna y provincia.	General	Construcción vialidad	Gestionar plan de mejora, mantenimiento y creación de caminos en la comuna	Primavera
Avanzar en estrategias que permitan la mejora de conectividad terrestre, aérea y marítima en la comuna y provincia.	General	Aeropuertos	Mejora de conectividad mediante uso de aeródromo para emergencias	Primavera

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Primavera 2014-20018.

El **PLADECO de Laguna Blanca 2009** señala que la comuna diversificar la base económica, siendo actualmente monoprodutora en ganadería. A este respecto, también indica que el turismo es la actividad que más crece en la región; pero en la comuna el agroturismo no se ha logrado desarrollar. En este sentido se estima que el desarrollo turístico pasa por la integración con la oferta actual de otros territorios, con la incorporación a programas de las empresas distribuidoras y por la generación de productos propios, que prescindan de los atractivos naturales.

Cuadro 3-9
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Laguna Blanca.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Sub-tipo	Nombre	Ubicación
Estrategia de fortalecimiento y desarrollo a la micro y pequeña empresa.	Turística y Local	Otros	Construcción aldea fomento productivo V. Tehuelches L. Blanca	Villa Tehuelches - Laguna Blanca
Estrategia de fortalecimiento y desarrollo a la micro y pequeña empresa.	Turística y Local	Otros	Construcción módulo de comercio sector medialuna V. Tehuelches	Villa Tehuelches
Estrategia de desarrollo social.	Turístico	Otros	Plan específico para acondicionar a Villa Tehuelches como un centro turístico (imagen turística; infraestructura; productos turísticos, entre otros)	Villa Tehuelches
Estrategia de desarrollo de la cultura y el turismo	Turístico	Otros	Programa mejoramiento de infraestructura turística.	Laguna Blanca
Estrategia de desarrollo de la cultura y el turismo	Turístico	Otros	Creación de productos turísticos (día de la comuna; ruta del tehuelche; nuevos circuitos camineros).	Laguna Blanca
Estrategia de desarrollo de la cultura y el turismo	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Proyecto de estudio de restauración de fachadas	Laguna Blanca
Estrategia de desarrollo de la cultura y el turismo	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Proyecto catastro de edificaciones y lugares con valor patrimonial	Laguna Blanca
Estrategia de impulso al desarrollo urbano.	General	Otros	Proyecto construcción parques, plazas y áreas verdes.	Laguna Blanca
Estrategia de impulso al desarrollo urbano.	Turística y Local	Otros	Instalación Letrero Informativo, Villa Tehuelches.	Villa Tehuelches

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECOS Laguna Blanca 2009.

El **PLADECOS de Porvenir 2014-2017** corresponde a una actualización y redefinición del Plan, que se orienta a establecer nuevos desafíos y proyecciones acordes con la realidad de la comuna, considerando la incorporación del sector público, privado y comunidad en la definición de objetivos estratégicos, planes y programas actualizados. En el mediano plazo la visión de Porvenir es ser un referente en la Región de Magallanes y Antártica Chilena por su capacidad de innovación, solidaridad, amigable, con desarrollo urbano integrado, turística, entretenida, digital, pensarán en Porvenir como una comuna de encuentro y sabrán que llegaremos a estos logros con la participación de nuestra gente.

Cuadro 3-10
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Porvenir

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Sub-tipo	Nombre	Ubicación
Fortalecimiento del patrimonio natural y cultural comunal (cultura patagónica, su historia, tradiciones)	General	Construcción vialidad	Definir hitos comunales de acceso al patrimonio existente	Porvenir

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Sub-tipo	Nombre	Ubicación
Fortalecimiento del patrimonio natural y cultural comunal (cultura patagónica, su historia, tradiciones)	Turística y Local	Otros	Incorporación gradual de elementos y espacios públicos asociados a la cultura Selk'nam en la comuna	Porvenir
Fortalecimiento del patrimonio natural y cultural comunal (cultura patagónica, su historia, tradiciones)	General	Otros	Consolidar la oferta cultural comunal, para desarrollar servicios culturales y artísticos	Porvenir
Fomento en el desarrollo de cultura turística en los ciudadanos y visitantes, que permita cuidar y valorar la comuna.	General	Otros	Programa de diseño, cuidado y fomento de uso compartido de espacios entre comunidad y municipio	Porvenir
Ampliación de la conectividad comunal.	General	Otros	Modernización de equipamiento y hermoseamiento de Plaza de Armas	Porvenir
Ampliación de la conectividad comunal.	General	Otros	Implementación de programa de difusión de plaza Selk'nam (señalética)	Plaza Selk'nam
Generar condiciones de institucionalidad de soporte y apoyo al desarrollo productivo comunal.	General	Otros	Gestionar la normalización de un espacio permanente para la comercialización	Porvenir

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Porvenir 2014-2017.

3.2.3 Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas (ASP)

En la **Región de Magallanes**, existen doce Áreas Silvestre Protegidas vigentes, que corresponden a:

- Parque Nacional Torres del Paine
- Parque Nacional Pali Aike
- Parque Nacional Cabo de Hornos¹⁶
- Parque Nacional Bernardo O'Higgins
- Parque Nacional Alberto de Agostini
- Parque Nacional Yendegaia
- Reserva Nacional Magallanes
- Reserva Nacional Laguna Parrillar
- Reserva Nacional Alacalufes
- Monumento Natural Los Pingüinos
- Monumento Natural Laguna de los Cisnes
- Monumento Natural Cueva del Milodón

El Plan de **Manejo del P. N. Torres del Paine 2007** corresponde a la cuarta versión y se distingue por incorporar en su elaboración el componente de participación

¹⁶ El Parque Nacional cabo de Hornos no posee Plan de Manejo vigente, publicado por CONAF.

ciudadana, lo que le otorga validación con las comunidades locales. La vigencia de este plan no tiene un plazo determinado, puesto que considera una planificación continua que se complementa con las actividades establecidas para el Parque.

Dentro de los objetivos de manejo de la Unidad destacan el satisfacer la demanda de los usuarios del parque, respecto de la calidad y cantidad de servicios entregados y el prevenir y mitigar el deterioro del medio natural y cultural del parque.

En relación a la zonificación del Parque, para la Zona Primitiva, las actividades de educación ambiental y recreación son permitidas únicamente en senderos interpretativos y de excursión, así como mediante campamentos y refugios rústicos.

Las instalaciones para la realización de actividades de interpretación ambiental y recreación deben efectuarse en lugares donde no exista peligro de alteraciones al medio ambiente.

Los senderos de excursión deben contar con señalización e información adecuada que garantice la seguridad de los usuarios. Las construcciones rústicas para la recreación deben ser aprobadas por la administración de la unidad, minimizando el impacto del entorno.

En la Zona de Uso Público que abarcará las guarderías y refugios de montaña sin acceso vehicular, se permite el desarrollo de actividades de merienda y campismo en lugares definidos por la administración del Parque.

Las construcciones al interior del Parque deben asegurar una mínima intervención del paisaje.

El posible cambio de carpeta y las construcciones de alojamiento y alimentación deben ser sometidos al SEIA.

El **Plan de Manejo del Parque Nacional Pali Aike 1997-2001** tiene como objetivo esencial disponer de pautas de manejo para las diferentes actividades que se pueden llevar a cabo, teniendo presente que se trata de un área silvestre protegida y por tanto sus objetivos específicos son la protección y conservación de los diferentes ambientes y recursos presentes en la unidad.

El Parque Nacional ha tenido un uso preferentemente destinado a la protección de los recursos y a la conservación, no obstante, ha ido incorporando gradualmente el uso recreativo, en el marco del uso público permitido. Particularmente se ha dado gran importancia a la educación ambiental e interpretación de la naturaleza, para lo cual cuenta con dos senderos auto guiados. A futuro se espera la habilitación de dos áreas de meriendas con 3 sitios cada uno, un área de campismo y senderos interpretativos y excursionismo.

En relación a la zonificación, se permite el uso recreacional en la Zona de Uso Primitivo, adscribiéndose sólo a los senderos definidos para la realización de

caminatas o recorridos en bicicleta y las actividades de educación ambiental se podrán ejecutar mediante paneles, folletos y otros medios que no causen impactos en la zona.

En la Zona de Uso Extensivo, se permite el uso público recreativo y administrativo solo en áreas permitidas y que cuenten con infraestructura básica (mesa, banca, basurero y panelería).

El **Plan de Manejo del Parque Nacional Bernardo O'Higgins 2000** corresponde al instrumento guía del uso y manejo del Parque Nacional. El Parque Nacional posee escasa infraestructura, la que se centra en una guardería de madera y un embarcadero. El desarrollo de la actividad turística es incipiente. A inicios del año 2000 se entregó en concesión el diseño y uso de senderos de interpretación.

En relación a la zonificación de Parque, la Zona de Uso Primitivo, permite el desarrollo de actividades recreativas, en número reducido y restringido de público con fines de caminar, observar y, en algunos casos, acampar en condiciones rústicas, para lo cual se debe solicitar la autorización respectiva. Sólo se puede transitar a pie o en canoas livianas.

El Plan incluye un Programa de Turismo de Naturaleza, cuyo objetivo es "crear la capacidad institucional en el Parque para desarrollar el turismo atraído por la naturaleza". Este programa orienta las acciones del fomento del turismo y establece normas respecto de un uso respetable con el medioambiente, acorde a la capacidad de carga del medio. No se indican requerimientos específicos en cuanto a infraestructura turística, salvo que se indica que toda construcción debe ser acorde con el paisaje y contar con autorización de CONAF.

En relación al Parque Nacional Alberto D'Agostini el documento publicado en CONAF, corresponde a un Catastro y Evaluación de Recursos Parque Nacional Hernando de Magallanes, Parque Nacional Alberto D'Agostini y Reserva Forestal Holanda, publicado en 1982. Este documento no corresponde al formato de Planes de Manejo. Endicho instrumento no se indica requerimientos de infraestructura turística.

Cabe señalar que durante los últimos años se creó el Parque Nacional Yendegaia, entre las Provincias de Tierra del Fuego y Antártica Chilena. Esta área protegida es un atractivo turístico incipiente, pues actualmente se está ejecutando una conexión terrestre entre las dos provincias.

Plan de Manejo Reserva Nacional Magallanes que se encuentra vigente desde **1996**, establece las directrices que norman la administración y uso de la Reserva Nacional, en razón de realizar un aprovechamiento óptimo de sus recursos.

Debido al objeto del Instrumento y a la antigüedad del mismo, no se enumeran grandes requerimientos de infraestructura para el turismo, salvo la necesidad de construcción de caminos de acceso a las áreas recreativas y de un Centro de Información Ambiental y anexos en la Zona de Uso Intensivo, pero se rescatan las

zonas definidas como áreas destinadas al turismo. En este sentido, se permite el desarrollo de actividades turísticas en las zonas:

- Zona C De Recuperación: Corresponde a la cuenca hidrográfica del río Minas, que abastece de agua a la ciudad de Punta Arenas, y que en estos sectores se encuentra fuertemente impactado. Se permite el uso público de carácter extensivo por senderos que favorezcan actividades de tipo educacional y contemplativo.
- Zona D De Uso Especial: Esta zona considera el sector donde se emplaza la infraestructura destinada a la administración de la Unidad, por lo que en ella se presenta la guardería Las Minas, Bocatoma, Río Grande, Andino y Leñadura. Se especifica en el plan de manejo que toda construcción debe armonizar con el medioambiente.
- Zona E De Uso Intensivo. Corresponde al circuito vehicular Parque Río Las Minas y al área recreativa Chorrillo El Cable, que se encuentra a 500 m al Noreste de la laguna Lynch. Se permite el uso recreativo y la educación ambiental. Toda nueva infraestructura debe tener un diseño armónico con el paisaje y medidas de protección de los recursos naturales y de los visitantes

La Reserva Nacional Laguna Parrillar se distingue en el SNASPE de Magallanes, puesto que su objeto de protección es la cuenca hidrográfica de la laguna, como una potencial fuente abastecedora de agua potable para la ciudad de Punta Arenas. Desde su creación en el año 1977 esta unidad ha sido manejada con un sentido conservacionista que le ha imprimido una condición de área no intervenida. **El Plan de Manejo de la Reserva Nacional Laguna Parrillar se encuentra vigente desde 1989.**

La Reserva cuenta con un área recreativa de 15 sitios para la merienda, que se encuentran en un área reducida cercana a la desembocadura del río Chorrillo Hermoso.

En relación a la Zonificación establecida por el Plan de Manejo, en la Zona Primitiva, es permitido el desarrollo de actividades recreativas de tipo extensivo, tales como caminatas, excursionismo, montanismo y otras, que se desarrollen en los senderos habilitados. Sumado a ello, solo se permite el desarrollo de infraestructura de apoyo a las actividades establecidas.

En la Zona de Uso Intensivo, se permite el ingreso de automóviles a zonas autorizadas y el desarrollo de actividades de merienda al aire libre, fotografía, observación de valores escénicos, caminatas y otros, que no alteren significativamente las condiciones naturales de la zona.

En la Zona de Manejo de Recursos se permite el desarrollo de pesca recreativa y se permite la instalación de infraestructura para el uso de la laguna (barreras drenes, canales, caminos, bodegas, turbinas, entre otros).

Cuadro 3-11
Infraestructura requerida en el Plan de Manejo del R.N. Laguna Parrillar

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Zonificación de la Unidad	Turística	Otros	Instalación de señalética según el SNASPE. Zona de Uso Intensivo.	R.N. Laguna Parrillar
Zonificación de la Unidad	Turística	Otros	Instalación de paneles informativos con fines educativos. Zona de Uso Intensivo.	R.N. Laguna Parrillar
Zonificación de la Unidad	Turística	Otros	Construcción de casetas sanitarias	R.N. Laguna Parrillar
Zonificación de la Unidad	General	Manejo de cauces, defensas fluviales y control aluvional	Instalación de infraestructura para el uso de la laguna. Zona de Uso Intensivo.	R.N. Laguna Parrillar

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Manejo de la R.N. Laguna Parrillar, 1989.

En relación a la **Reserva Nacional Alacalufes**, el documento publicado en CONAF, corresponde a un **Catastro y Evaluación de las Reservas Forestales Alacalufes e Isla Riesco de 1982**; que no corresponden al formato de Planes de Manejo. No especifica infraestructura turística para el área de la Reserva.

El Parque Nacional Torres del Paine es reconocido internacionalmente tanto por ser parte de numerosas investigaciones científicas, como por su declaratoria de Reserva Mundial de la Biosfera y por sus visitados destinos turísticos de nivel mundial.

En el **Plan de Manejo del Monumento Natural Los Pingüinos de 1994** se señala que la relevancia del Monumento Natural obedece a la protección de la especie del pingüino de Magallanes y a la biodiversidad local. Junto con ello, también orienta el manejo de las actividades recreacionales que se desarrollan en el área silvestre. Con este instrumento se busca contribuir positivamente a la conservación del hábitat y los procesos biológicos que allí ocurren. En relación a la Zonificación del Monumento Natural, en la Zona Primitiva es posible el uso científico, educación ambiental y el recreativo en forma primitiva.

El **Plan de Manejo del Monumento Natural Laguna de Los Cisnes de 2014** señala que La importancia de la Unidad es asegurar la protección de un hábitat de más de 50 especies de aves que se encuentran en la laguna Los Cisnes, que nidifica en los islotes y en las orillas de la laguna. En el instrumento no se detallan requerimientos de infraestructura turística.

Con el **Plan de Manejo del Monumento Natural Cueva del Milodón de 1998-2007** se busca proteger un área de relevancia histórica cultural, que además por sus atractivos turísticos, atrae un importante flujo turístico. Junto con ello, el Plan busca aportar al incremento de la educación ambiental focalizada hacia estudiantes de la ciudad de Puerto Natales.

La Zonificación de la unidad establece que en la Zona Primitiva es posible el desarrollo del turismo y la educación ambiental, con bajo impacto. Estas actividades solo pueden llevar a cabo en senderos habilitados para ello y bajo autorización de CONAF. Los senderos de excursión deben contar con señalización e información adecuada, que garantice la seguridad de los visitantes y en lugares donde no exista peligro que los usuarios ocasionen alteraciones al medioambiente.

La Zona de Uso Especial corresponde a un área reducida, destinada a la administración, obras públicas y otras actividades que no concuerdan con los objetivos del área. Agrupan al Centro de Visitantes, Guardería y Estacionamiento. También a la cafetería e instalaciones administrativas.

La Zona de Uso Intensivo incluya las áreas destinadas a un camino vehicular interno. Toda construcción debe ajustarse a normas de diseño que armonicen con el paisaje y provoquen un mínimo impacto sobre el medio, regulando la corta de vegetación y remoción de suelo.

3.3 Planes de infraestructura MOP

3.3.1 Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico (PRIGRH) al 2021 Región de Magallanes.

El principal objetivo del Plan es contribuir a través de la provisión de un sistema integrado de servicios de infraestructura y una gestión eficiente del recurso hídrico al desarrollo sustentable de los sectores productivos relevantes en la región, con énfasis en el turismo de intereses especiales, asegurando la conservación del patrimonio ambiental, apoyando al desarrollo de un polo científico antártico y al avance en la integración territorial binacional y con el resto del país, mejorando la calidad de vida de los habitantes de la región. Un aspecto esencial consiste en aplicar a la generación de infraestructura en la región los más altos estándares en zonas caracterizadas como vulnerables en términos de sostenibilidad, persiguiendo, entre otros, la máxima integración de las infraestructuras a las condiciones ambientales y geográficas del territorio.

Objetivos Específicos PRIGRH al 2021 Región de Magallanes y Antártica Chilena.

Los objetivos definidos para el desarrollo del Plan, son:

1. Contribuir a través de la provisión de servicios de infraestructura de conectividad regional, para posicionar a nivel internacional el turismo de intereses especiales, con énfasis patagónico y antártico, relevando las riquezas naturales, escénicas y considerando la conservación del patrimonio ambiental de la región.
2. Contribuir mediante la provisión de servicios de infraestructura de conectividad terrestre, marítima y aérea a potenciar un polo científico antártico, posicionando a Punta Arenas como puerta de entrada a la Antártica.

3. Contribuir, a través de infraestructura pública de apoyo, a potenciar la apertura de los mercados nacionales e internacionales a los sectores productivos relevantes.
4. Contribuir a las acciones para obtener una eficaz conectividad y accesibilidad hacia los puertos junto al desarrollo de una vialidad urbana de tuición MOP.
5. Mejorar los estándares existentes en la infraestructura pública y en nuevas vías de comunicación hacia los territorios insulares de la región, con una gestión eficiente y sustentable.
6. Promover la recuperación de bordes costeros urbanos para lograr un desarrollo integrado, aprovechando sus potencialidades y considerando sus vulnerabilidades.
7. Mejorar la red vial, portuaria y aeroportuaria para la integración inter e intrarregional y con la República Argentina.
8. Contribuir a resolver el problema de la disposición final de las aguas servidas para mejorar la calidad de vida de la población rural.
9. Mejorar y modernizar la habitabilidad de la edificación pública para hacerla más eficiente y funcional.
10. Rescatar, conservar y poner en valor el patrimonio cultural de la región.
11. Mejorar la gestión y administración del recurso hídrico
12. Fomentar el mejoramiento sustancial del modelo de gestión ambiental del Ministerio de Obras Públicas, acorde a los desafíos de contexto regional.

3.3.2 Plan Director de Infraestructura al 2025 del Ministerio de Obras Públicas (PDI).

De la revisión y estudio del Plan Director de Infraestructura finalizado el año 2009, se consideran las oportunidades y restricciones que son apreciadas en cada región, así también la Visión del desarrollo regional que se establece. Además, se hace estudio de los proyectos de infraestructura de enfoque turístico propuestos en el Plan.

Oportunidades Región de Magallanes y Antártica Chilena.

- Región con potencialidades turísticas excepcionales y de nivel mundial, lo que augura un desarrollo importante de este sector si este se profesionaliza y los recursos turísticos son habilitados y administrados sustentablemente.
- Cuatro hitos geográficos reconocidos mundialmente:
 - Torres del Paine.
 - Estrecho de Magallanes.

- Tierra del Fuego.
- Cabo de Hornos.
- Tierra del Fuego surge como la última frontera para el turismo de intereses especiales a nivel mundial y como puerta a la Antártica.
- Abundancia de yacimientos de carbón, que aunque de bajo poder calórico, en un contexto favorable puede resultar un importante recurso energético.
- Importancia del Estrecho de Magallanes para la navegación mundial, específicamente para las naves de mayor tamaño (Postpanamax).¹⁷
- SNASPE¹⁸ como recurso natural para el desarrollo del turismo regional.

Restricciones Región de Magallanes y Antártica Chilena.

- Tres cuartas partes de su territorio no es ocupable por actividad humana alguna, ya sea por razones geográficas y/o climáticas o bien por estar bajo algún régimen de protección.
- Ubicación y accidentes geográficos dan a la región un carácter insular, de donde surge la problemática del transporte regional, por cuanto debe existir una infraestructura adecuada para cubrir las necesidades de transporte marítimo, terrestre y aéreo.
- Ocupación humana sólo es posible en un sector relativamente reducido de la región y que corresponde a las estepas Orientales, ventosas y abiertas, con pocas fuentes productivas.
- A lo anterior se suma la casi imposibilidad de una conectividad terrestre con el resto del territorio nacional.
- Ausencia de praderas y clima benigno impide autoabastecimiento alimentario, específicamente de productos hortofrutícolas.
- Desconfianza regional para la generación de acuerdos comerciales y de inversión con sectores público y privado argentinos, lo que impide generar desarrollos conjuntos de mutua conveniencia.
- Altos cobros del Estado de Chile por navegación en costas chilenas y baja capacidad de puertos-ciudades para ofrecer servicios adecuados impide el crecimiento del mercado de cruceros.
- Las ASPE, considerando que los factores de producción clásicos son capital, trabajo y suelo, estas áreas protegidas constituyen una restricción a la explotación por cualquier actividad económica, salvo para usos turísticos aún carentes de infraestructura habilitante, aunque en forma muy limitada y con permiso de su administrador legal (CONAF).

Visión del desarrollo regional del PDI Región de Magallanes y Antártica Chilena.

¹⁷ Esta afirmación debe ser moderada por la ampliación actual del Canal de Panamá. Aunque por ese canal se mueve solamente el 4% de la carga marítima mundial, es la competencia directa con la vía del Estrecho. Por otra parte, y debido al calentamiento global, los hielos del Ártico están retrocediendo, y se anticipa se abrirá en años venideros una nueva ruta de navegación mundial por esa zona, mucho más conveniente al hemisferio Norte.

¹⁸ El Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE), fue creado mediante la Ley N° 18.362 de 1984. Corresponde a aquellos ambientes y/o territorios naturales, terrestres o acuáticos que el Estado protege y maneja para lograr su conservación.

- Por ser zona extrema, el Estado de Chile brinda apoyo con políticas y programas de inversión pública, e incentivos a la inversión y a las inmigraciones estables y persistentes.
- Razones de orden geopolítico llevan al Estado a crear subsidios e incentivos permanentes.
- La región se desarrollará sobre la base del turismo, el cual será la industria que reviva la economía y el empleo regional. Será el sector que más generará oportunidades de empleos calificados y bien remunerados; promoviendo el desarrollo de las pymes y los encadenamientos productivos.
- Polo de nivel mundial para el turismo de intereses especiales: exploración y contacto con la naturaleza, navegación en lugares remotos y de gran belleza paisajística. Se desarrolló una industria de gran capacidad profesional, enfocada a este nicho turístico exclusivo y de consumo de alto gasto por persona. Gran relevancia de Tierra del Fuego, aprovechando nuevos espacios accesibles por infraestructura del MOP.
- Desarrollo de centros de *skí* como un importante destino turístico, complementarios a aquellos existentes en Argentina en la misma zona (Ushuaia y Río Turbio).
- Territorio para la expansión de la producción de la industria del salmón. Se aprovechará positivamente la experiencia negativa de la Región de Los Lagos y ordenará espacialmente la producción para hacerla sustentable y para que no interfiera con el turismo y su demanda de paisajes prístinos.
- Autoabastecimiento energético para la industria y la vivienda sobre la base de producción gasífera regional.¹⁹
- La ganadería ovina si bien pierde importancia relativa en la economía seguirá siendo una actividad que sustenta una importante cantidad del empleo regional. Se desarrollan los sistemas productivos agroalimentarios, suministrando productos pecuarios como carne, insumos genéticos, ganado y lana ovina, aprovechando su rica y fructífera tradición ovina.
- Desarrollo y expansión de horticultura y fruticultura en invernaderos, temperados por sistemas que aprovechan las energías del gas y solar, permitiendo el autoabastecimiento de la población regional en esta área.
- Nuevas tecnologías de aviación, más rápidas que las actuales, relativizarán el aislamiento de la región, permitiendo vuelos en tiempos muy menores a los actuales.
- Conectividad terrestre sólo posible por Argentina seguirá siendo un hecho, a pesar de la implementación de nuevas y mejores rutas.
- Integración de la industria turística de la región con la del Sur de Argentina, formando una sola industria o un Clúster Turístico de la Patagonia.²⁰
- Se desarrolla, con fuerte apoyo inicial e incentivos públicos un sistema (infraestructura, operación y gestión) de transporte multimodal, moderno, eficiente y confiable, cubriendo todos los centros poblados y territorios

¹⁹ Los grandes mantos carboníferos de Magallanes, cuyo carbón es de bajo poder calorífico (la mitad del de Coronel, aunque fácil de extraer) pueden ser una fuente de riqueza en el futuro si la economía mundial vuelve a carboniferarse (dado los altos precios de los hidrocarburos).

²⁰ Chile tiene el mayor capital natural y paisajístico, Argentina el know how para explotarlo. Lo racional es lograr la integración que permita generar las sinergias contenidas.

ocupados de la región, y mejorando la competitividad de los sectores productivos prioritarios, la integración territorial, desarrollo urbano y los servicios públicos.

- La Evaluación Ambiental Estratégica, aplicada en esta región de gran valor natural, permite alcanzar niveles de desarrollo sustentables, estableciendo un modelo de repercusión nacional e internacional.
- Gracias a la infraestructura y servicios de transporte para cubrir por vía marítima el trayecto Punta Arenas – Porvenir, a esta última ciudad se le abre la posibilidad de convertirse en una alternativa importante de acceso turístico a Tierra del Fuego.

Lineamientos que se derivan del PDI Región de Magallanes y Antártica Chilena.

- Desarrollo de servicios de infraestructura para la logística y distribución de bienes, transporte de personas, desarrollo urbano, servicios públicos, promoviendo cultura de servicios.
- Generación de un eje bimodal (marítimo / terrestre) – Oeste que vincule Punta Arenas con Río Grande (Argentina, 55.000 hab.).
- Prolongar Ruta 9 hacia Aysén por un eje binacional con Argentina. Sería uno que integraría las rutas longitudinales 9 y 7, permitiendo una conectividad más directa que la actual, y por territorio argentino, entre estas dos regiones.⁹ La ruta conectaría Cerro Castillo con Villa O'Higgins (Región de Aysén), pasando por las cercanías de El Calafate (Argentina). El tránsito por Argentina se realizaría por la Ruta 40.
- Generar un Plan de Desarrollo Turístico de carácter interinstitucional para el extremo austral de Tierra del Fuego. Debe elaborarse un Plan de Ordenamiento Territorial y un Plan de Gestión y Manejo Integral para fomentar alianzas público-privadas e incentivar y encauzar las inversiones, idealmente dentro de la figura jurídica de un Parque Nacional, con modernos conceptos de explotación turístico-ecológicas. Se vislumbran potencialidades para el desarrollo del *skí*, deportes acuáticos, montañismo, *trekking*, entre otros, requiere un centro urbano de apoyo.
- Considerando el desarrollo productivo y turístico que se espera en los próximos años es necesario modificar el emplazamiento de la infraestructura portuaria en las ciudades de Puerto Natales, Porvenir y Puerto Williams.
- Por ser Isla Tierra del Fuego el nuevo foco para el desarrollo del turismo se debe desarrollar la infraestructura caminera y aeroportuaria que permita el desarrollo de sus atractivos turísticos. Se debe “alargar Chile” a través de las sendas de penetración, desde el Lago Fagnano hasta las orillas del Canal Beagle en Yendegaia.
- De esta forma la Tierra del Fuego Chilena concretará un eje longitudinal estructurante que unirá Bahía Azul en la Primera Angostura, Cerro Sombrero en el centro de la isla, Timaukel, Pampa Guanaco, Lago Fagnano, y Caleta 2 de Mayo en Yendegaia. Este eje acercará a los chilenos y chilenas de la isla de Tierra del Fuego y de la isla de Navarino con el continente.

- Desde el punto de vista de la conectividad aérea se debe consolidar la red de pequeños aeródromos, que contempla a los aeródromos de Puerto Williams, Yendegaia, Caleta María, Pampa Guanaco, San Sebastián y Cerro Sombrero.
- La conectividad marítima estará enfocada en el desarrollo de infraestructura portuaria en los sectores de Caleta María, Lago Fagnano, Yendegaia, Puerto Navarino y Puerto Williams. Desarrollo de la conectividad de la Provincia de Última Esperanza para incorporar nuevos destinos.
- Construcción de infraestructura básica en caletas que carezcan de ella para el desarrollo de cultivos acuícolas.
- Dar 100% de conectividad a localidades más apartadas (según Mapa de Vulnerabilidad de Mideplan). Esto incluye caminos e infraestructura portuaria (rampas, atracaderos y muelles) formulada por este estudio.
- Construir infraestructura en caletas pesqueras definidas como tales y sobre las que exista demanda efectiva: o Equipamiento. o Conectividad a red vial básica. o Infraestructura sanitaria. Dar conectividad vial, con estándar al menos de pavimento básico, al 100% de los destinos y atractivos turísticos regionales definidos como tal por este estudio.
- Construir solución vial para flujos de paso en el 100% de los casos que este estudio haya definido (*by-pass*, circunvalación, variante, entre otros).

Proyectos regionales resultantes del análisis de turismo del PDI Región de Magallanes y Antártica Chilena.

El Plan Director de Infraestructura propone una serie de proyectos enfocados al desarrollo de circuitos turísticos formulados en el Plan. A continuación, se presenta el listado de proyectos.

Cuadro 3-12
Proyectos del PDI enfocados al desarrollo de circuitos turísticos

Proyecto	Longitud (km)
Cruce Ruta 9 - Río La Caleta (Seno Otway)	58
Ruta 9: Agua Fresca - Fuerte Bulnes (Península de Brunswick)	23
Ruta 9: Fuerte Bulnes - Cabo Froward (Península de Brunswick)	43
Ruta Y-50: Cruce Ruta 9 – Río Verde (Balseo Isla Riesco)	40
Y-560 (* conectividad) Sector sur Isla Riesco	56
Y-85: Onaissin – Cameron (Sector sur de Tierra del Fuego)	48
Balseo Isla Riesco (Villa Ponsomby) - Río Verde	4
Ruta Y-50: Río Verde – Río Pérez	37
Puerto Natales - Y-340 Río Primero	39
Construcción Ruta Y-50: Conexión con Ruta Y-340 (* el costo total fue incluido como proyecto modelado en situación base) Actualmente se encuentra en ejecución	74
Y-85: Cameron - Yendegaia (* conectividad) Actualmente se encuentra en desarrollo	184
Ruta 9: Cerro Castillo - Cruce Y-150 (Provincia de Última Esperanza)	34
Y-290: Cruce Ruta 9 - Cruce Y-200 (Provincia de Última Esperanza)	84
Y-200: Cruce Ruta 9 - Cruce Y-150 (Provincia de Última Esperanza)	36
Y-150: Cruce Y-200 - Ruta 9 (Provincia de Última Esperanza)	30
Cruce 257 CH: Manantiales - Porvenir (* el costo total fue incluido como proyecto modelado en situación base) Actualmente se encuentra en ejecución.	10
TOTAL	899

3.3.3 Otros Planes MOP Validados y Vigentes.

a) **Chile 2020: Obras Públicas Para el Desarrollo.**

El documento Chile 2020: Obras Públicas para el Desarrollo, corresponde a una sistematización de los aspectos más relevantes surgidos de diversas reuniones y talleres de trabajo realizados entre los años 2008 y 2009, tanto a nivel nacional como regional, que tuvieron la finalidad de dilucidar con diversos actores del sector público y del sector privados, vinculados con el desarrollo económico, social y político del país, acerca de la visión que se quiere tener de este para el año 2020, en forma tal de dar un sentido estratégico a las decisiones de inversión en servicios de infraestructura y a la gestión de recursos hídricos que permitan orientar la acción de futuras autoridades²¹.

i) Imagen Objetivo.

La región ha formulado la siguiente visión:

“Desarrollarse aprovechando su vocación turística, tradición ganadera ovina, recursos marinos y su condición de puerta de entrada a la Antártica; a través de la internacionalización de sus paisajes y del desarrollo biotecnológico; servicios de apoyo a las actividades marítimas y portuarias, la sustentabilidad de sus sistemas productivos agroalimentarios y de productos del mar; asentando sus actividades productivas en un territorio ordenado en sus marcos regulatorios, con respeto del medio ambiente, el perfeccionamiento continuo de su capital humano y participación de empresas de distinto tamaño, vinculadas en cadenas productivas competitivas e innovadoras, creciendo con equidad”.

ii) Objetivos Estratégicos.

Conforme esta visión, la región ha definido los siguientes objetivos estratégicos para alcanzar sus metas de desarrollo:

1. Lograr posicionamiento internacional potenciando, la actividad e identidad regional. Son importantes como contenido para este posicionamiento, los objetivos orientados a desarrollar turismo de intereses especiales con énfasis patagónico y antártico y proveer servicios logísticos portuarios con foco en polo científico antártico, expediciones antárticas y cruceros de turismo y en los restantes sectores productivos.

2. Desarrollar el turismo con énfasis patagónico y antártico es la vocación que surge con más claridad en la región, en que Punta Arenas, capital de la región es la puerta de entrada a la Antártica, siendo la plataforma logística para 17 de las 20 comisiones científicas internacionales que operan en el territorio antártico. Confluyen en esta

²¹ DIRPLAN: Región de Coquimbo 2020 Obras Públicas para el Desarrollo.
<http://www.dirplan.cl/planes/regionales/Documents/IV/MOP%20SEPARATA%20COQUIMBO%2018-12.pdf>

región cuatro hitos geográficos reconocidos internacionalmente: las Torres del Paine, el Estrecho de Magallanes, la Tierra del Fuego y el Cabo de Hornos.

3. Proveer carne, genética, ganado y lana ovina desarrollando las habilidades y capacidades para nuevos mercados, apoyo en la transformación y actualización de instituciones de investigación y mecanismos de transferencia tecnológica.

4. Abastecer productos y servicios acuícolas, esta actividad es creciente. La estrategia considera que es necesario desarrollar la institucionalidad para la competencia global, siendo necesario mejorar la transparencia y solidez en decisiones de uso del territorio y fortalecer la regulación para evitar externalidades negativas para el resto de la industria, y asegurar un uso responsable de los recursos hidrológicos marinos y continentales.

5. Proveer centolla y productos pesqueros del mar magallánico, mejorar el proceso de comercialización de los productos pesqueros y definir el plan regulador del borde costero que asigne espacios definidos a la pesca artesanal y al sector industrial.

6. Proveer energía del gas, carbón y otras fuentes en forma sustentable, diversificando la actual dependencia del gas hacia otras fuentes de energía renovables (biocombustibles) logrando seguridad, costo competitivo y eficiencia.

7. Producir madera y productos forestales con consolidación de una oferta de calidad sostenible en el tiempo, y aprovechamiento de residuos forestales que se puedan utilizar en energía y en la industria de muebles.

8. Abastecer de productos hortofrutícolas. En este sector existen requerimientos de competitividad técnico-productiva, comercial, financiera, de capital humano y de canales de comercialización.

9. Cuidar el medio ambiente para lo cual se contempla el control normativo y ambiental, evitando impactos negativos irreversibles, sin que ello implique desincentivar la inversión privada.

10. Desarrollar servicios de infraestructura para mejorar la competitividad de sectores productivos prioritarios, la integración territorial, desarrollo urbano y servicios públicos, promoviendo cultura de calidad de servicios.

11. Acrecentar la capacidad para lograr e implementar acuerdos colaborativos y mejoras institucionales, con énfasis en procesos participativos público-privados, territoriales e integrales.

12. Generar oportunidades de empleos calificados y bien remunerados; promover el desarrollo de la pyme y del encadenamiento productivo.

iii) Principales Proyectos Visión 2020. Región de Magallanes y Antártica Chilena.

- Desarrollo de infraestructura portuaria en Punta Arenas, Puerto Natales, Porvenir y Puerto Williams.
 - Mejoramiento y ampliación del aeródromo de Puerto Natales.
 - Desarrollo de infraestructura caminera y aeroportuaria en Tierra del Fuego.
 - Mejoramiento de la ruta internacional CH 257 (Paso San Sebastián).
 - Mejoramiento de la ruta Y-65 desde Porvenir hasta Manantiales.
 - Mejoramiento de la ruta Y-905 Puerto Navarino - Caleta Eugenia - Puerto Toro en Isla Navarino
 - Construcción Costanera entre Villa Ukika y el aeropuerto en Puerto Williams.
 - Continuación de la senda desde Bahía Talcahuano al fiordo Staines.
 - Continuación de la senda de Seno Obstrucción hasta Río Pérez.
 - Habilitación del Paso Kirke para grandes cruceros y embarcaciones asociadas al desarrollo minero.
 - Construcción de la Costanera Ciudadana en Puerto Natales y mejoramiento de la entrada a la ciudad.
 - Construcción de nueva planta de tratamiento de aguas servidas en sector Sur de Punta Arenas.
- iv) Infraestructura para fortalecimiento del turismo. Región de Magallanes y Antártica Chilena.

En el ámbito del sector turístico, es necesario potenciar el desarrollo portuario, adoptando decisiones administrativas que permitan hacer más operativas las acciones en cuanto a la prestación de servicios a los buques que recalen en los puertos de la región. Junto a lo anterior, es relevante analizar el emplazamiento de la infraestructura portuaria en las ciudades de Punta Arenas, Puerto Natales, Porvenir y Puerto Williams, considerando su crecimiento productivo y turístico proyectado.

- En Punta Arenas, algunos problemas de diseño de ingeniería en el muelle Mardones, así como la presencia de los vientos predominantes, encarecen el atraque y permanencia y dificultan la competitividad del puerto por el uso de remolcadores. Estas dificultades se solucionarían en forma definitiva con la construcción de una dársena, aspecto que actualmente se encuentra en estudio. Aparte de la ampliación de Mardones y de la habilitación de una zona logística, para Punta Arenas se plantea el mejoramiento y la ampliación del muelle Prat para cruceros.
- En Puerto Natales existe una potencial crisis respecto de su desarrollo portuario. Si bien hay una demanda por el uso del borde costero para fines portuarios, ello entra en conflicto con la visión de una costanera ciudadana y con el impacto vial que producen los camiones en el turismo; por lo cual, se plantea analizar el traslado del terminal marítimo hacia otro lugar.
- La isla Tierra del Fuego está llamada a ser un nuevo foco para el desarrollo del turismo, ya que en su sector sur se encuentran lugares de excepcional belleza (cordillera Darwin), tal como existen en el mundialmente conocido parque

nacional Torres del Paine. En vista de esto se debe desarrollar la infraestructura caminera y aeroportuaria que permita el desarrollo de sus atractivos turísticos. Respecto de las principales obras viales, se puede señalar la pavimentación entre las capitales comunales de esta provincia y su prolongación hasta el sector de Pampa Guanaco. Otra obra vial de alto impacto en la isla es el proyecto de mejoramiento de la ruta internacional CH 257 (paso San Sebastián), que facilita el flujo de carga y de pasajeros hacia las ciudades de Río Grande y Ushuaia, en Argentina. La toma de decisión sobre el desarrollo de estas obras debe considerar que el principal eje vial de la isla correspondiente a Chile se produce en su centro oriental, constituyéndose así en la columna vertebral para optimizar la conectividad y, en consecuencia, su desarrollo productivo y turístico. Cabe señalar que hoy en día, a través del Plan de Zonas Extremas se está invirtiendo en potenciar el sector centro poniente de la Isla a través de las pavimentaciones de las rutas Y-65 (Porvenir- Manantiales) e Y-71 (Porvenir –Onaissin), empalmando esta última con la ruta pavimentada 257 CH hasta San Sebastián. Por lo anterior resulta fundamental el desafío de alargar Chile a través de las sendas de penetración, desde el lago Fagnano hasta las orillas del canal Beagle, en Yendegaia.. De esta forma, la Tierra del Fuego chilena concretará un eje longitudinal estructurante que unirá Bahía Azul en la Primera Angostura, Cerro Sombrero en el centro-Norte de la isla, Timaukel, Pampa Guanaco, lago Fagnano y caleta 2 de Mayo en Yendegaia, en el sector sur de la Isla.

Junto a lo anterior, se debe sumar el eje multimodal entre las ciudades argentinas de Ushuaia-Río Grande y Porvenir-Punta Arenas, a través del servicio marítimo entre Bahía Chilota y Bahía Catalina. Este eje acercará a los chilenos y chilenas de la isla de Tierra del Fuego y de la isla de Navarino al continente. Por otra parte, se debe mejorar el estándar de la ruta Y-65 desde Porvenir hasta Manantiales (cuya pavimentación ya se encuentra en ejecución en los primeros 30 Kilómetros).

- En isla Navarino se mejorará la ruta Y-905 desde puerto Navarino hasta Caleta Eugenia, siendo necesaria su extensión con la construcción del tramo desde Caleta Eugenia hasta Puerto Toro, bordeando el lago Navarino. Asimismo, Puerto Williams desarrollará su borde costero con la construcción de la costanera entre villa Ukika y el aeropuerto, considerando un parque costanero y la correspondiente pavimentación y generación de espacios públicos. De esta forma, Puerto Williams se transformará en una puerta de acceso real y de apoyo logístico hacia el parque nacional Cabo de Hornos y hacia la Antártica.
- Desde el punto de vista de la conectividad aérea, se debe consolidar la red de pequeños aeródromos, que contempla a los de Puerto Williams, Yendegaia, Caleta María, Pampa Guanaco, San Sebastián y Cerro Sombrero. Adicionalmente se señala la necesidad de estudiar la factibilidad de utilizar los helicópteros como medio de transporte de apoyo, por lo que en dicha eventualidad se deberían habilitar helipuertos. Ello incluso para el turismo, y podría considerar las islas Picton, Lenox y Nueva. La red de aeródromos que se plantea permitirá entregar mayor seguridad a las operaciones aéreas de la

región, mejorar la conectividad multimodal y superar el aislamiento. Punto relevante es también la optimización del aeródromo Teniente Marsh de la Antártica Chilena, para responder a intereses científicos y de soberanía nacional, entre otros. Igualmente, mediante un programa permanente de conservación de la infraestructura se podrán mejorar los índices de servicialidad para las operaciones aéreas.

- La conectividad marítima estará enfocada en el desarrollo de infraestructura portuaria en los sectores de Bahía Chilota, Caleta María, lago Fagnano, Yendegaia, Puerto Navarino y Puerto Williams. Para Puerto Williams se plantea que la infraestructura portuaria (muelle) debiera tener a lo menos 300 m si se piensa entregar servicios a naves turísticas, en especial si se quiere solucionar el problema de buques de turistas a la gira y potenciar la competencia con Ushuaia.
- Respecto del desarrollo de la conectividad turística de la provincia de Última Esperanza, puede señalarse que con la consolidación de la red vial hacia el parque nacional Torres del Paine y el reemplazo de los antiguos puentes por renovadas infraestructuras, esta provincia ha emprendido el desarrollo de nuevos destinos, como el parque nacional Bernardo O'Higgins, la reserva Alacalufes y toda la zona de Campos de Hielos Sur. El reinicio de la senda de penetración hasta el fiordo Staines, desde bahía Talcahuano en la península de Antonio Varas, permitirá la llegada al sector del canal de las Montañas y a los innumerables canales y ventisqueros de Campos de Hielo Sur. Esta senda acercará el sueño de unir a esta región con el resto del país. El desarrollo vial al interior de los parques debe ser sustentable en términos ecológicos.
- El avance de la senda desde seno Obstrucción hasta río Pérez entregará una nueva ruta costera desde Punta Arenas hasta Puerto Natales, abriendo nuevos territorios para el turismo y para la actividad agropecuaria y forestal, hoy inexplorados.

Es necesario el desarrollo portuario de Puerto Natales para el cumplimiento de los objetivos de la habilitación del paso Kirke a los grandes cruceros y embarcaciones asociadas a la actividad minera y que puedan salir desde Puerto Natales. Además, en la región se enfatiza la importancia de avanzar en la conectividad multimodal entre caleta Tortel (Región de Aysén) y Puerto Natales. Otras importantes obras de conectividad marítima o lacustre se plantean para fiordo Staines, lagos de la zona de Torres del Paine y Puerto Edén. El incremento de la actividad turística en Puerto Natales contrasta con lo que ocurre en Punta Arenas. Se plantea la necesidad de promover la complementariedad de oferta de sus atractivos turísticos. En este contexto se considera el desarrollo de un proyecto de centro de esquí invernal en Tres Morros, al Sur de Punta Arenas. Además, se menciona que existe potencial turístico en la comuna de San Gregorio.

3.3.4 Plan Chile 30/30 Infraestructura y Agua para el Desarrollo

En el marco de la Agenda 30/30 y del proceso de elaboración del Plan Chile 30/30 Infraestructura y Agua para el Desarrollo, se han relevado diversos objetivos relacionados con la equidad territorial e inclusión social en la inversión de responsabilidad del MOP. Estos enfoques han sido incorporados desde el inicio en el proceso de elaboración de los Planes Regionales de Infraestructura y Agua de apoyo al Turismo, producto del estudio básico “Análisis requerimientos Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo” de la Dirección de Planeamiento.

El objetivo general de dichos planes regionales ha sido identificar y priorizar una cartera de proyectos de inversión MOP en infraestructura y agua de apoyo al turismo a distintas escalas territoriales, con foco en destinos y circuitos turísticos, aplicando el enfoque territorial y la participación de los actores relevantes de regiones y provincias. En este contexto se hace necesario que el Plan Chile 30/30 cuente con una cartera nacional estratégica de priorización regional de iniciativas de inversión de apoyo al turismo, que respondan a los objetivos que persigue el proceso de elaboración del Plan Chile 30/30 para cada región.

A continuación se presentan lineamientos de la Agenda 30/30 que son parte del proceso de elaboración del Plan Chile 30/30, de carácter nacional, adaptándolos al nivel regional como apoyo para la priorización de las iniciativas estratégicas de los Planes Regionales de apoyo al Turismo Sustentable, considerando una visión integrada regional del desarrollo e identificando el aporte que realiza el turismo a dicho desarrollo, como sector potenciador de territorios y de la calidad de vida de la población, considerando las situaciones de frontera con otros países y/o regiones.

Estos lineamientos señalan que la iniciativa de inversión en Infraestructura y Agua de Apoyo al Turismo priorizada cumple con:

- Contribuir al desarrollo de la vocación territorial productiva diversificada de la región/provincia/comuna/localidad.
- Colaborar con un desarrollo equilibrado a nivel regional, entre provincias y comunas, contribuyendo, desde la provisión de infraestructura, a otorgar mayores oportunidades de desarrollo a los territorios de zonas que presentan condiciones desmejoradas o rezagadas.
- Incentivar el mejoramiento de la calidad de vida de las y los habitantes y su cultura, a través de infraestructura pública sustentable en los diversos territorios.
- Promover y revitalizar la alianza público– privada para incrementar cualitativamente la inversión requerida en infraestructura y agua.

En cuanto a la visión sectorial de la infraestructura a nivel nacional, se destacan tres grandes dimensiones.

- Conectividad:
 - Pavimentos básicos (mejorar carpeta de red vial)
 - Conectividad Multimodal (conectividad terrestre; integración con países vecinos; grandes proyectos de infraestructura vial; conectividad marítima, fluvial y lacustre; conectividad aérea).
- Turismo: desarrollo de la recuperación y conservación del patrimonio arquitectónico nacional como una prioridad relevante de la Agenda. Poner en valor el patrimonio existente, genera focos de atracción y soporte para la generación de actividades que impulsen el desarrollo social, cultural y económico de las localidades en las que se encuentran.
- Ciudades, restauración patrimonial y arte en espacios públicos: El patrimonio arquitectónico de la nación constituye un bien invaluable para la sociedad, es memoria del pasado y un aporte para el desarrollo futuro.

Por lo tanto, esta agenda se resume en un gran conjunto coordinado de planes de infraestructura, tales como:

- Planes Regionales de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 (PRIGRH).
- Plan Zona Extrema: Región de Arica y Parinacota.
- Plan Zona Extrema: Patagonia Verde (Provincia de Palena y Comuna de Cochamó, Región de Los Lagos).
- Plan Especial de Desarrollo de Zonas Extremas: Provincia de Palena de la Región Los Lagos, Región de Aysén y Región de Magallanes y Antártica Chilena.
- Plan de Conectividad Austral.
- Plan Chiloé.
- Plan Rapa Nui.
- Plan de Comunidades Indígenas en territorios rurales.
- Plan Arauco.
- Plan Red Interlagos.

a) Planes Territoriales de Infraestructura Dirección de Obras Portuarias MOP

Estos planes de inversión buscan:

- Responder a la vocación del territorio.
- Potenciar las actividades que se desarrollan en el territorio, permitiendo el desarrollo económico local, relacionado con el turismo, la pesca y los deportes náuticos.
- Recuperar el uso y disfrute de los espacios costeros (llevar la ciudadanía al mar, ríos y lagos).

Mejoramiento del borde costero, turismo y protección costera: Contribuir al desarrollo social, de recreación y turismo, a través de la provisión de servicios de infraestructura en el borde costero, fluvial y lacustre.

Infraestructura Portuaria Pesquera Artesanal: Mejorar las condiciones de productividad, operación, seguridad, higiene y turismo asociado a la actividad pesquera artesanal.

Infraestructura Portuaria de Conectividad: Proveer servicios integrales de infraestructura para el transporte marítimo, fluvial y lacustre, tanto de pasajeros como de carga, con mejor calidad de servicio

Conservación de la infraestructura Portuaria y Costera: Mantener los estándares de operatividad de las obras de infraestructura construidas por la Dirección de Obras Portuarias (DOP), a través de la aplicación de planes de conservación de obras.

Distintos Usos del Borde Costero

- Turismo y esparcimiento
- Conectividad Bimodal del territorio
- Actividades económicas industriales y artesanales
- Cabotaje y comercio internacional

Cuadro 3.13
Planes Territoriales de Infraestructura 2014-2022

Planes Territoriales de Infraestructura	N° de Proyectos	Inversión Estimada (MM\$)	Metros (m)
Plan Borde Costero Arica	7	57.000	6.400
Plan Borde Costero Antofagasta	19	60.000	11.000
Coquimbo	16	20.000	-
O´ Higgins	9	17.000	3.500
Maule	12	22.000	8.900
Biobío	19	22.000	10.500
Río Bueno	16	10.000	-
Llanquihue	12	35.000	9.900
Chiloé	20	40.000	6.000
Quellón	5	25.000	-
Los Ríos	19	74.000	19.000

Fuente: Planes Territoriales de Infraestructura. Dirección de Obras Portuarias. Ministerio de Obras Públicas. Julio 2016

3.4 Conclusiones Instrumentos de Planificación Regional Magallanes

El análisis del conjunto de instrumentos de planificación vigentes en la Región de Magallanes, permite reforzar el rol de la **Estrategia Regional de Desarrollo de Magallanes 2012-2020 (ERD)** como instrumento director del desarrollo en busca de un crecimiento y desarrollo económico, sostenido y sustentable. Es muy relevante destacar que ya desde este instrumento se reconoce la condición extrema de la región y la necesidad de contar con un sistema de Leyes e incentivos especiales para su

desarrollo. Orientando al resto de instrumentos en la necesidad de superar la pobreza, respetar la diversidad sociocultural, favorecer el empoderamiento ciudadano y dar valor al patrimonio natural y cultural, todo ello en un sello multicultural de la Patagonia Chilena.

Un elemento singular en esta región es su búsqueda de integración territorial, permitiendo que la región sea una puerta de entrada nacional e internacional a la Antártica, insertando así a Magallanes al ámbito científico y tecnológico mundial. Para esto, por ejemplo, la consolidación de un sistema portuario que pueda acoger al turismo, el mejoramiento de la conectividad vial y el aumento de la oferta de oportunidades para el tráfico aéreo local e internacional, son condiciones expresadas sistemáticamente.

Por su parte el **Plan Especial de Desarrollo de Zonas Extremas**, adicionalmente a lo contenido en la ERD se propone transformar a Punta Arenas en una ciudad con vocación universitaria y científica, considerando los ámbitos subantártico y polar, reiterando la condición de puerta de acceso a la Antártica, estos objetivos indirectamente contribuyen al desarrollo del turismo científico, académico y recreacional.

La propuesta de infraestructura regional se explica a través del **Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico**, que también presenta coherencia con la ERD, sin embargo en articular define su capacidad para aportar al desarrollo sustentable de los sectores productivos relevantes de la región, sectores también identificados en la ERD, entre los que se considera con énfasis el turismo de intereses especiales, relevando en particular el compromiso con las riquezas naturales y escénicas, poniendo énfasis en la conservación del patrimonio ambiental de la región. Esta proyección a su vez presenta absoluta coherencia con el Plan Nacional de Turismo Sustentable.

Por otro lado, la **Zonificación del Borde Costero de Magallanes** establece las compatibilidades de usos de este recurso, también considerando los intereses y prioridades regionales. Si bien las propuestas son de alcance provincial, ésta identifica diversas zonas costeras de prioridad turística. Es de gran relevancia considerar que dentro de las indicaciones se establece la protección del territorio costero, frente a otros usos y sus efectos desde el ámbito ambiental e incluso visual, de la gestión de residuos y otros efectos que ponen en riesgo el desarrollo de la actividad turística.

Desde la perspectiva turística, la región posee una **Política Regional de Turismo**, la que si bien en sus generalidades puede coincidir con la ERD, no es absolutamente sincrónica con ésta, ya que fue realizada con anterioridad y responde a visiones diferentes del desarrollo turístico regional. Sin perjuicio de esto, parte de su cartera de proyectos puede ser considerada como aporte a la visión planteada por la ERD.

Finalmente el Plan de Acción Sector Turismo, construido en base a la ERD y el Plan Nacional de Turismo Sustentable, refuerza las iniciativas emblemáticas en la región como la Ruta de Navegación el Kirke y pone énfasis en soluciones costeras, áreas protegidas y el fortalecimiento de destinos, de acuerdo a la focalización.

4 INFRAESTRUCTURA MOP SITUACIÓN BASE

El presente capítulo muestra una caracterización de la región, en términos de la infraestructura MOP existente, lo que, sumado a los proyectos en marcha del mismo Ministerio, cuya ejecución está programada para finalizar el año 2016, constituirá la Situación Base. La comparación entre la Imagen Objetivo para la infraestructura de la región y esta Situación Base, permitirá visualizar los déficits de infraestructura, que serán contrastadas con los resultados obtenidos en los Talleres de Inicio.

4.1 Infraestructura de conectividad vial interurbana y urbana.

De acuerdo al documento Red Vial Nacional, Dimensionamiento y Características preparado por el Departamento de Gestión Vial de la Subdirección de Desarrollo de la Dirección de Vialidad, en diciembre de 2014, se presenta la siguiente información de infraestructura vial regional.

La red vial de caminos públicos del país se estructura de la manera presentada en el siguiente cuadro.

Cuadro 4-1
Clasificación de caminos públicos según el DFL 850 - MOP

DFL 850	Ordenamiento interno			Red
Nacional	Nacional	Nacional	A	Básica
Regional	Regional	Primario	B	
		Secundario	C	
	Comunal	Primario	D	Primaria
		Secundario	E	Secundaria

Fuente: Dirección de Vialidad, Normativas.

Longitud de caminos Red Vial Regional, según tipo de carpeta.

El cuadro resume la longitud de la Red Vial Regional de acuerdo a los diversos tipos de carpeta considerados, cuyas longitudes son expresadas en km.

Cuadro 4-2
Red vial regional

Red Vial Pavimentada				Soluciones Básicas		Red Vial No Pavimentada		Total
Asfalto	Hormigón	Asf./Horm	Caminos Básicos Intermedios	Capa Protección	Granular Estabilizado	Ripio	Tierra	
7,88	598,99	0,00	0,00	196,57	134,73	2.129,86	278,55	3.346,58

Fuente: Red Vial Nacional, Dimensionamiento y Características, diciembre 2016.

De acuerdo a la estructura de la red regional se pueden distinguir tres tramos significativos; el primero, entre la ciudad de Puerto Natales y Punta Arenas que tiene como eje principal la Ruta 9. El segundo, corresponde a la ruta 255-CH a partir de Gobernador Phillipi hasta Monte Aymond, que comunica hacia la República de

Argentina y la boca Oriental del Estrecho de Magallanes. El último tramo es el correspondiente a la ruta 257-CH, desde el cruce en Punta Delgada hasta el paso internacional de San Sebastián, atravesando el centro norte de la Isla Grande de Tierra del Fuego, por Cerro Sombrero y Porvenir. Actualmente se encuentra en ejecución la pavimentación de los últimos 43km.

La región posee 5 pasos fronterizos de carácter permanente y uno estacional que funciona en época estival, de acuerdo al siguiente detalle:

Cuadro 4-3
Pasos Fronterizos

Paso	Altura (m.s.n.m)	Localidad más cercana		Tipo de camino
		Chile	Argentina	
Integración Austral	164	San Gregorio	Río Gallegos	Pavimento
Laurita-Casas Viejas	240	Puerto Natales	28 de Noviembre	Ripio - Pavimento
Río Don Guillermo	260	Cerro Castillo	Calafate	Ripio -
San Sebastián	10	Porvenir	Río Grande	Ripio
Dorotea	605	Puerto Natales	Río Turbio	Pavimento
Río Bellavista	111	Pampa Guanaco	Río Grande	Ripio

Fuente: www.difrol.cl Pasos Fronterizos

4.2 Infraestructura aeroportuaria.

La principal oferta de transporte aéreo está conformada por un aeropuerto de carácter internacional, el de Punta Arenas y aeródromos tales como los ubicados en Puerto Natales, Porvenir, Puerto Williams e isla Rey Jorge (Teniente Marsh). Existe además una red de pequeños aeródromos que permiten mantener un servicio efectivo de menor tiempo para acceder a zonas apartadas. Estas infraestructuras aeroportuarias corresponden a:

4.2.1 Infraestructura aeroportuaria de propiedad pública.

- Aeródromo Capitán Fuentes Martínez: Terminal aéreo ubicado en la ciudad de Porvenir.
- Aeródromo Guardiamarina Zañartu: Ubicado en la isla Navarino a 1 km de Puerto Williams (Cabo de Hornos). Es un aeródromo público administrado por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Aeródromo Pampa Guanaco: Terminal aéreo ubicado a 12,5 km de Lago Blanco, a través de la ruta Y-85, próximo a Paso Bellavista..
- Aeropuerto Internacional Presidente Carlos Ibáñez del Campo: Ubicado en la comuna de Punta Arenas. Es el principal aeropuerto de la Región de Magallanes y Antártica Chilena. Este aeropuerto es de carácter público y opera bajo régimen de concesiones.
- Aeródromo San Sebastián: Terminal aéreo ubicado junto al Paso San Sebastián, Provincia de Tierra del Fuego.

- Aeródromo Teniente Julio Gallardo: Es el principal aeródromo de la Provincia de Última Esperanza. Se ubica a 7 km al noroeste de la ciudad de Puerto Natales.
- Aeródromo Teniente Rodolfo Marsh Martin: Es el más septentrional de los aeródromos de la Antártida. Se encuentra ubicado en la península Fildes de la isla Rey Jorge en las Shetland del Sur. Sirve a la Base Presidente Eduardo Frei Montalva, que incluye el núcleo poblacional de Villa Las Estrellas, pero también a otras bases situadas en la isla y en la región cercana.
- Aeródromo Franco Bianco: Terminal aéreo ubicado al Noroeste de la localidad de Cerro Sombrero

4.2.2 Infraestructura aeroportuaria de propiedad privada.

- Aeródromo Bahía Posesión: Terminal aéreo ubicado junto a la Bahía Posesión, junto a la aldea de Punta Delgada en la comuna de San Gregorio.
- Aeródromo Cerro Castillo: Terminal aéreo ubicado junto a la localidad de Villa Cerro Castillo.
- Aeródromo Iván Martínez: Terminal aéreo de la Primavera, Provincia de Tierra del Fuego.
- Aeródromo Marco Davison Bascur: Terminal aéreo ubicado en la Isla Isabel, cercana a la ciudad de Punta Arenas.
- Aeródromo Punta Catalina: Terminal aéreo ubicado se encuentra ubicado en Tierra del Fuego (Primera Angostura).
- Aeródromo Russfin: Terminal aéreo ubicado cerca de Timaukel, en la Provincia de Tierra del Fuego.

4.3 **Infraestructura Portuaria de Conectividad.**

En la Región el movimiento vía marítima de carga y pasajeros utiliza como infraestructura portuaria los terminales Arturo Prat y José de los Santos Mardones, ambos ubicados en el borde costero del radio urbano de la ciudad de Punta Arenas, como también el terminal de transbordadores de Puerto Natales, distante a 250 km al norte de la capital regional. Los tres terminales existentes son administrados por la Empresa Portuaria Austral (EPA).

Terminal Arturo Prat: Se encuentra emplazado en el sector costero centro de la ciudad de Punta Arenas y su movimiento radica en la atención de cruceros de turismo y naves científicas. Está constituido por un muelle de penetración sobre pilotes con 18 m de ancho y de 373 m de longitud perpendicular a la costa, cuenta con 4,4 hectáreas de terrenos de respaldo.

Terminal José de los Santos Mardones: Emplazado en el sector Norte de la ciudad de Punta Arenas, y su atención se encuentra dedicada a la transferencia de carga en portacontenedores, almacenaje y servicios anexos. Su construcción se inició el año 1995 y entró en operaciones en 1997. Consiste en un muelle de penetración tipo “L” sobre pilotes con una losa de 20 m de ancho por 150 m de longitud y cuenta con 24 hectáreas de terreno de respaldo.

Terminal de Transbordadores: Muelle ubicado en el borde costero de la ciudad de Puerto Natales, y su mercado de interés apunta básicamente a la atención de naves tipo Roll On Roll Off que efectúan transporte de carga/pasajeros entre la región y el terminal marítimo de la ciudad de Puerto Montt. Está conformado por un muelle tipo “L” de 33 m de largo, cuenta además con una plataforma de 10 m de ancho y un puente de acceso de piedraplén de 100 m de largo.

4.4 Infraestructura de Conectividad Intrarregional y Portuaria Pesquera Artesanal.

La infraestructura portuaria de conectividad intrarregional básicamente se encuentra destinada para atender la demanda por transporte de carga y pasajeros entre la ciudad de Punta Arenas y las comunas de Porvenir, Primavera, Timaukel y Cabo de Hornos. Para estos servicios marítimos, la infraestructura corresponde a rampas de hormigón y terminales de pasajeros.

Por otra parte, la infraestructura Portuaria Pesquera Artesanal Caleta Barranco Amarillo de Punta Arenas: su construcción data del año 2004 y para la operación y administración de esta infraestructura se firmó un Convenio de Uso Provisorio con la “Corporación de Pescadores Artesanales y Armadores Barranco Amarillo”. Las instalaciones consisten en un muelle de 260 m de longitud y un dique sumergido de 140 m que tiene la finalidad evitar el arrastre de sedimentos hacia la poza de abrigo. El acceso hacia la caleta es mediante un camino de acceso costero de 800 m de largo, un muro de tablestacas de acero del mismo largo para contención y protección de las estructuras en toda la extensión del camino. Como obras anexas cuenta con oficinas, servicios sanitarios, boxes, casino y bodegas para los pescadores. Posee además un Travel Lift para el levante de embarcaciones y dos grúas de 3 toneladas cada una para las operaciones de carga y descarga.

Caleta de Puerto Natales: El muelle pesquero artesanal fue entregado al sector para su operación en el mes de julio del año 2006 y actualmente cuenta con una infraestructura adecuada de apoyo terrestre que les permite, de forma integral, una operación óptima de sus faenas. Las instalaciones actualmente consisten en:

- Edificio para la Administración de la caleta con sala de reuniones, baños, sala de radio, bodega, calefacción.
- Boxes con una superficie total de 543 m².
- Pavimentación explanada de 1.560 m² y otra de carpeta granular de 1.990 m².
- Muro de gaviones de 100 m para contener la explanada.

El desembarque promedio en esta caleta alcanza las 17.000 t/año y las embarcaciones potenciales que operan en esta infraestructura alcanza la cifra de 626 naves y las que se encuentran inscritas en Puerto Natales son 362 embarcaciones.

Caleta de Porvenir: La construcción del actual muelle finalizó el año 2007 y permitió dar solución a los problemas de longitud y carencia de instalaciones complementarias (iluminación, agua potable, gas y petróleo) que impedían realizar adecuadamente las

labores de embarque y desembarque. El muelle actualmente posee las siguientes características:

- Un muelle (opaco) de 65 m de atraque con 2 chazas y pescante para 1 tonelada.
- Instalación de iluminación, electricidad y agua en el muelle.
- Edificio para Administración de 169 m² que considera: pañoles, galpón de trabajo, servicios básicos (luz, agua, baños), sala de radio, casino, secretaria, administración y sala de reuniones.
- Explanada para maniobras de descarga de productos y materiales, 380 m² de carpeta granular y 100 m² pavimentados.
- Mejora del sistema de varado.
- Dragado en cabezo del muelle.

4.5 Infraestructura de Riego.

La región posee solo una localidad con sistema de infraestructura para riego. Esta se ubica colindante a la ciudad de Puerto Natales, en el sector de Huertos Familiares. La red de distribución tiene una longitud de 23.280 metros.

Las instalaciones con que cuenta el Sistema de Agua Potable están compuestas por una fuente de captación superficial (bocatoma), ubicada en el Estero Natales al norte de dicha ciudad, a unos 8 km, aproximadamente, además se cuenta con un sistema de regulación compuesto por dos estanques semienterrados de 30 m³ de capacidad cada uno y dos piscinas techadas de decantación de 12 m³ cada una, lo cual significa un total de 84 m³, disponibles para el abastecimiento.

4.6 Infraestructura de Defensas Fluviales y Ribereñas.

La ciudad de Punta Arenas posee diversos cauces naturales que dependiendo de la temporada de lluvias provocan serios trastornos ante crecidas de caudal. Estos problemas han sido solucionados, pero aún persisten algunas situaciones que permanentemente son monitoreadas y que se encuentran en búsqueda de soluciones. Los cauces urbanos existentes son: el Estero La Mano el cual presenta un tramo de cauce natural y otro de acueducto. El río de Las Minas constituye el curso más importante que atraviesa la ciudad de Punta Arenas, con una cuenca aportante hasta su desembocadura en el Estrecho de Magallanes de 60,3 km. Tiene una longitud de 20 km, de los cuales 4,2 km se desarrollan dentro del límite urbano.

El estero D'Agostini es un afluente al estero Llau-Llau y tiene un área tributaria de 5,1 km² hasta la confluencia de ambos esteros. La longitud del cauce alcanza los 7,1 km de los cuales 3,9 km se ubican desde el límite urbano hasta su desembocadura en el estero Llau-Llau. El estero Llau-Llau tiene un área tributaria total de 25,6 km² hasta su desembocadura en el Estrecho de Magallanes. En esta área se incluye la subcuenca del estero Pitet o D'Agostini afluente a éste. La longitud del cauce alcanza 14,5 km

de los cuales 7,6 km se ubican entre el límite urbano y la desembocadura en el Estrecho de Magallanes.

El estero Bitsch drena una cuenca de 30,5 km² que delimita con las hoyas de los esteros Llau-Llau y Chabunco. Se ubica hacia el extremo Norte de la ciudad de Punta Arenas, desembocando al Estrecho de Magallanes, frente al sector del Barrio Industrial.

Además, existe el Estero Magdalena que cruza el sector sur poniente de la ciudad de Punta Arenas, abasteciendo a la laguna del Parque María Behety. Actualmente existe un esfuerzo en canalizar este cauce debido a la urbanización del sector.

Para el caso de la ciudad de Puerto Natales, esta posee solo un cauce que la atraviesa, denominado Estero Natales. En la actualidad no se ha detectado que este cauce genere problemas de desborde e inundación en el sector urbano de Puerto Natales, sin embargo, la Dirección de Obras Hidráulicas realiza periódicamente trabajos de limpieza y mantención en este estero con el objetivo de evitar los desbordes en las épocas de mayores precipitaciones y deshielos.

En la localidad de Puerto Williams, el sistema de drenaje que se presenta en la isla Navarino en su vertiente Norte es profuso, desembocando hacia el Canal Beagle algo más de veinte cursos de agua, los mayores con un máximo de 12 km de desarrollo. En general se trata de ríos de poca extensión, con caudales irregulares y muchas pequeñas lagunas. Como drenes importantes se pueden señalar los ríos Lum, Guerrico, Ukika, Laguna Rojas y Río Róbalo. Particularmente, el río Ukika tiene una longitud aproximada de 8.5 km y nace en el lago homónima una altura de 711 msnm, ubicado en el cordón montañoso del que forman parte los Dientes del Navarino, descargando al Canal Beagle en la Punta Lagunilla, a un costado de la Villa Ukika, a 1 km al este de Puerto Williams

- Red primaria de Aguas Lluvias.

Sólo en la ciudad de Punta Arenas se cuenta con una red de colectores primarios que dieron solución en su momento a los problemas de anegamiento por lluvia. El último colector que se concluyó fue el LM-2 que permitió reducir las zonas de anegamiento en el sector poniente, al norte del río de Las Minas. Actualmente se encuentra en desarrollo el estudio “Actualización del Plan Maestro de Aguas Lluvias de la ciudad de Punta Arenas”.

4.7 Infraestructura de Control Aluvional.

En la región no existen obras de infraestructura de control aluvional, sin embargo, el año 2008 se entregó el Estudio “Mejoramiento integral y prevención de riesgo aluvional Río de Las Minas” de la ciudad de Punta Arenas, el cual recomienda diseñar y poner en marcha un programa preliminar de monitoreo de los sectores críticos de la ladera norte del río homónimo en la parte media y superior de la cuenca, destinado a generar una alerta temprana ante la ocurrencia de derrumbes importantes.

Continuando con lo anterior, en el año 2014, se llevó a cabo el “Estudio de prefactibilidad para el mejoramiento integral Río de Las Minas”. A consecuencia de ello, en marzo del año 2016, se concretó el mejoramiento integral del mencionado cauce, con el fin de evitar que vuelvan a ocurrir fenómenos que afecten a la población, como lo ocurrido con los aluviones de los años 1995 y 2012.

4.8 Edificación pública y patrimonial

a) Patrimonio Cultural

La Dirección de Arquitectura en conjunto con el Gobierno Regional de Magallanes y Antártica Chilena han confeccionado una Cartera Plurianual de Inversión en Patrimonio cuyo objetivo es contar con un listado de ideas de proyecto que se puedan ir ejecutando a corto y mediano plazo, de acuerdo a la priorización que disponga la región. La Cartera Plurianual de Inversión en Patrimonio contiene un total de 48 iniciativas susceptibles de ser abordadas a mediano y largo plazo, ya sea bajo la línea de financiamiento del Programa de Puesta en Valor del Patrimonio u otro tradicional como el FNDR.

En cuanto a las iniciativas más relevantes en términos de inversión e impacto territorial, se encuentran la restauración del Archivo y Biblioteca Regional.

La Región de Magallanes cuenta con un universo de 43 Monumentos Nacionales, de acuerdo a los registros del Consejo de Monumentos Nacionales, de los cuales debe determinarse cuales pueden ser intervenidos para efectos de su protección. A continuación, se adjunta el listado:

Cuadro 4-4
Monumentos Nacionales

Provincia	Comuna	Categoría de Monumento Nacional (Monumento Histórico / Zona Típica / Santuario de la Naturaleza)	Denominación oficial	Año de declaratoria
Antártica Chilena	Antártica	MH	Base militar Antártica Capitán General Bernardo O'Higgins Riquelme y a los bienes que indica	2012
	Antártica	MH	Base militar Antártica Capitán General Bernardo O'Higgins Riquelme y a los bienes que indica	2012
	Antártica	MH	Base militar Antártica Capitán General Bernardo O'Higgins Riquelme y a los bienes que indica	2012
	Antártica	MH	Base militar Antártica Capitán General Bernardo O'Higgins Riquelme y a los bienes que indica	2012
	Antártica	MH	Base militar Antártica Capitán General Bernardo O'Higgins Riquelme y a los bienes que indica	2012
	Antártica	MH	Base militar Antártica Capitán General Bernardo O'Higgins Riquelme y a los bienes que indica	2012
	Cabo de Hornos (Ex Navarino)	MH	Naves y restos de naves que indican: Proa del escampavía "Yelcho"	1974
	Cabo de Hornos (Ex Navarino)	MH	Cementerio de Mejillones	1976
	Cabo de Hornos (Ex Navarino)	MH	Colecciones de todos los museos dependientes de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos	1987
	Cabo de Hornos (Ex Navarino)	MH	Casa Stirling	2003

Provincia	Comuna	Categoría de Monumento Nacional (Monumento Histórico / Zona Típica / Santuario de la Naturaleza)	Denominación oficial	Año de declaratoria
	Cabo de Hornos (Ex Navarino)	MH	Ex Comandancia del Distrito Naval Beagle	2011
	Cabo de Hornos (Ex Navarino)	MH	Casa Naval N° 1	2011
Magallanes	Laguna Blanca	MH	Cueva de la Leona	1968
	Laguna Blanca	MH	Morro Chico	1968
	Punta Arenas	MH	Fuerte Bulnes y toda la península denominada Punta Santa Ana	1968
	Punta Arenas	MH	Ruinas de la ciudad del Rey Don Felipe (Puerto del hambre)	1968
	Punta Arenas	MH	Casa que fue del Señor Mauricio Braun	1974
	Punta Arenas	MH	Naves y restos de naves que indican: Proa y restos del casco del velero "Lonsdale" ex "Ville du Havre"	1974
	Punta Arenas	MH	Faro Magdalena	1976
	Punta Arenas	MH	Inmueble denominado Palacio Sara Braun	1981
	Punta Arenas	MH	Colecciones de todos los museos dependientes de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos	1987
	Punta Arenas	ZT	Plaza Muñoz Gamero y edificios que la acotan.	1991
	Punta Arenas	MH	Colección de Bienes Muebles pertenecientes al Liceo Polivalente Sara Braun	2007
	Punta Arenas	MH	Faro San Isidro	2009
Punta Arenas	MH	Faro Bahía Félix	2009	

Provincia	Comuna	Categoría de Monumento Nacional (Monumento Histórico / Zona Típica / Santuario de la Naturaleza)	Denominación oficial	Año de declaratoria
	Punta Arenas	MH	Edificio de la Dirección Regional de Gendarmería de Punta Arenas	2009
	Punta Arenas	MH	Prefectura de Carabineros de Punta Arenas	2009
	Punta Arenas	MH	Penitenciaría local de Punta Arenas	2009
	Punta Arenas	MH	Campo de prisioneros en Río Chico, la capilla de San Rafael, la chimenea y antiguos hornos del aserradero de Puerto Harris en isla Dawson	2010
	Punta Arenas	MH	Campo de prisioneros en Río Chico, la capilla de San Rafael, la chimenea y antiguos hornos del aserradero de Puerto Harris en isla Dawson	2010
	Punta Arenas	MH	Campo de prisioneros en Río Chico, la capilla de San Rafael, la chimenea y antiguos hornos del aserradero de Puerto Harris en isla Dawson	2010
	Punta Arenas	MH	Campo de prisioneros en Río Chico, la capilla de San Rafael, la chimenea y antiguos hornos del aserradero de Puerto Harris en isla Dawson	2010
	Punta Arenas	MH	Cementerio Municipal de Punta Arenas Sara Braun	2012
	Punta Arenas	MH	Casa de los Derechos Humanos - Residencia Beaulier	2016
	Punta Arenas	MH	Cementerio de Kon-Aikén	1976
	Punta Arenas	MH	Cementerio de Puerto Harris	1976
	San Gregorio	MH	Cueva de Pali-Aike	1969
	San	MH	Naves y restos de naves que	1974

Provincia	Comuna	Categoría de Monumento Nacional (Monumento Histórico / Zona Típica / Santuario de la Naturaleza)	Denominación oficial	Año de declaratoria
	Gregorio		indican: Restos de la barca "Ambassador"	
	San Gregorio	MH	Cementerio de Oazy Harbour	1976
	San Gregorio	MH	Cementerio de Posesión	1976
	San Gregorio	MH	Faro Posesión	1976
	San Gregorio	ZT	Estancia San Gregorio	2000
	San Gregorio	MH	Faro Dungeness	2009
	San Gregorio	MH	Faro Punta Delgada	2009
	San Gregorio	MH	Buque a vapor "Amadeo"	2015
Tierra del Fuego	Porvenir	MH	Valle del río Chico	1969
	Primavera	MH	Pozo de Petróleo N°1	1976
	Primavera	ZT	Campamento Cerro Sombrero	2014
	Primavera	MH	Equipamiento de Cerro Sombrero: Centro Cívico	2014
	Primavera	MH	Equipamiento de Cerro Sombrero: Centro Cívico	2014
	Primavera	MH	Equipamiento de Cerro Sombrero: Centro Cívico	2014
	Primavera	MH	Equipamiento de Cerro Sombrero: Centro Cívico	2014
	Primavera	MH	Equipamiento de Cerro Sombrero: Centro Cívico	2014
	Primavera	MH	Equipamiento de Cerro Sombrero: Centro Cívico	2014
	Primavera	MH	Equipamiento de Cerro Sombrero: Centro Cívico	2014
	Primavera	MH	Equipamiento de Cerro Sombrero: Surtidor de Gasolina	2014
	Porvenir	MH	Cementerio de Onaisén	1976
	Porvenir	MH	Cementerio de San Sebastián	1976

Provincia	Comuna	Categoría de Monumento Nacional (Monumento Histórico / Zona Típica / Santuario de la Naturaleza)	Denominación oficial	Año de declaratoria
	Timaukel	MH	Draga aurífera existente en Russfin	1976
Última Esperanza	Puerto Natales	MH	Cueva del Milodón (cueva grande y cueva chica) y el conjunto rocoso denominado Silla del Diablo	1968
	Puerto Natales	MH	Conjunto de edificaciones del ex Frigorífico Bories	1996
	Puerto Natales	MH	Faro Evangelistas	2009
	Torres del Paine	MH	Cementerio de Cerro Castillo	1976

Fuente: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos (DIBAM) 2016²²

b) Edificación Pública.

La infraestructura que ejecuta el MOP incluye las diversas manifestaciones de edificación pública tales como: estadios, complejos deportivos, complejos fronterizos, hospitales, escuelas y liceos, museos y centros culturales, además de otras obras asociadas a la Arquitectura Pública que van conformando la calidad de vida en nuestras ciudades. En los últimos años la habilitación de centros cívicos y la revitalización de los cascos históricos de las ciudades se han configurado gracias a edificaciones de servicios públicos, generando con ello el rediseño urbano con la inversión pública. A partir del año 2008, se desarrolló la ejecución del Programa de Puesta en Valor del Patrimonio que vino a reforzar el trabajo realizado hasta la fecha por la Dirección Regional de Arquitectura en la conservación de inmuebles de alto valor patrimonial.

El año 2008 se desarrolló la prefactibilidad para la “Habilitación Centro Cívico, ex Cárcel Pública, Punta Arenas” en el año 2009 se desarrollaron los diseños para el “Mejoramiento exterior del Palacio Braun Menéndez, Punta Arenas” y la “Restauración y obras anexas faro Isla Magdalena”, como también las obras destinadas al “Mejoramiento y conservación Fuerte Bulnes y Parque Histórico Rey Don Felipe”. En el año 2010 la ejecución de las obras para la “Normalización y reparación Casa de los Intendentes, Punta Arenas”, entre los años 2011 al 2012 se han desarrollado las obras civiles para el “Mejoramiento del Palacio Braun Menéndez, Punta Arenas” y el

²² Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos (dibam). Consejo de Monumentos Nacionales de Chile (CMN) 2016 <http://www.monumentos.cl/catalogo/625/w3-channel.html>

diseño para la “Restauración y puesta en valor Iglesia San Francisco de Sales, Porvenir”.

4.9 Cobertura de Agua Potable Rural y Saneamiento Rural

En la siguiente tabla se muestran los sistemas concentrados de Agua Potable Rural que existen en la región:

Cuadro 4-5
Sistemas de APR

Provincia	Comuna	N° de Localidades abastecidas	N° de Arranques	N° de Beneficiarios/as Estimados
Antártica Chilena	Cabo De Hornos	1	24	96
Magallanes	Laguna Blanca	1	54	216
	San Gregorio	1	81	324
Tierra Del Fuego	Primavera	1	246	984
	Timaukel	1	20	80
Última Esperanza	Natales	4	368	1.472
	Torres Del Paine	1	30	120
Total general		10	823	3.292

Fuente: Dirección Regional de Obras Hidráulicas de Magallanes 2016.

4.10 Infraestructura Pública Concesionada.

En la región existe sólo una infraestructura pública concesionada y que corresponde al terminal del Aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas, perteneciente a la red primaria de infraestructura aeroportuaria. El aeropuerto se encuentra ubicado a 20 km al norte de la ciudad de Punta Arenas, al poniente de la Ruta 9, que une Punta Arenas con Puerto Natales, y su operación es mixta (civil y militar).

A contar del 13 de enero de 2010, comenzó a regir el plazo del nuevo contrato de concesión con una duración de 15 años. La constitución de la sociedad se efectuó con fecha 21 de enero mediante escritura pública denominándose: Consorcio Aeroportuario de Magallanes S.A. Sociedad Concesionaria.

En este contrato de concesión se construirán nuevas obras y se efectuarán ampliaciones y modificaciones a la infraestructura existente, entre ellas: nueva torre de control; intervención al camino de acceso; instalación de un control de acceso con barrera en zona de estacionamientos; asfaltado de dos caminos de acceso para el servicio de extinción de incendios (SEI); proyecto de paisajismo esencialmente para zona land side; remplazo de torres de iluminación para plataforma; ampliación y remodelación del edificio terminal de pasajeros incluyendo componentes para elevar el estándar del aeropuerto; reposición de cercos perimetrales; construcción de una pasarela para embarque y desembarque remoto de pasajeros; construcción de una nueva planta de tratamiento de aguas servidas; entre otras.

5 PLAN BASE DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO – REGIÓN DE MAGALLANES Y ANTÁRTICA CHILENA.

Para el presente estudio se entiende el Plan Base de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable como el conjunto de proyectos de infraestructura MOP de apoyo al turismo en cada región, que forma parte del principal instrumento de planificación del Ministerio de Obras Públicas: los Planes Regionales de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico (PRIGRH), para ser ejecutados en el corto y mediano plazo (hasta el año 2021).

La construcción del “**Plan Base de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable**”, se elabora a partir de un criterio de focalización territorial, cuyo origen se sustenta en el informe “Focalización Territorial Turística”, elaborado por la Subsecretaría de Turismo y SERNATUR, el cual delimita territorios de actividad turística en un área acotada en las distintas regiones del país²³.

Además se agrega un aspecto territorial relacionado con las conexiones entre destinos. Estos conectores están compuestos por la red vial, que en muchos casos presentan importantes atractivos en sus márgenes y que a su vez, al conectar destinos, tienen la oportunidad de transformarse en un elemento de apoyo al fomento de la actividad turística.

Para la elaboración del Plan Base, se ha tenido en cuenta las siguientes consideraciones metodológicas:

5.1 Antecedentes para la construcción del Plan Base

- El Plan Base se elaboró esencialmente a partir del PRIGRH (versión entregada el 09/02/2016 por la Unidad de Análisis Territorial UAT DIRPLAN de Nivel Nacional).
- Para su elaboración se definió un espacio o **Territorio Prioritario de Intervención**, correspondiente a la focalización territorial entregada por la Subsecretaría de Turismo. Es decir, se identificó proyectos asociados a Destinos Turísticos, Zonas de Interés Turístico (ZOIT), Atractivos Turísticos, Circuitos Turísticos de Rutas Chile, además de Áreas Silvestres Protegidas por el Estado (ASPE), dentro de cada región. Se incluye dentro de este espacio las vías necesarias para conectar las unidades focalizadas, denominadas **conectores**, considerando un buffer de 5 km a partir de su eje.
- En casos en que fue necesario, se propuso algunas áreas de ampliación a estas superficies, identificados como territorios propuestos.

²³ Dicha focalización es explicitada en el capítulo 1 del presente informe.

Figura 5-1
Componentes del Territorio Prioritario de Intervención



Fuente: Elaboración propia

5.2 Construcción del Plan Base

Para la construcción del Plan Base se seleccionaron los proyectos del Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico (PRIGRH) que se encuentran al interior del territorio prioritario de intervención y que tuvieron relación con turismo, incluyendo aquellos que servían de **conectores** entre destinos turísticos definidos en la focalización.

Se excluyó de la base de datos aquellos proyectos relacionados con conservación de caminos. Sólo se reinsertaron aquellos que fueron solicitados en forma expresa por la comunidad en los talleres o los que, a juicio del consultor, eran necesarios, los que fueron debidamente identificados por tramo asociado al plan.

Se revisó los Programas de Inversión Regionales (PROPIR) 2016 y se identificó aquellos proyectos del PRIGRH que se encontraban programados para la fase de ejecución para 2016. Estos proyectos fueron excluidos del Plan Base, pero mantenidos como parte de una **Situación Base**, que incluye la infraestructura existente y proyectos recientemente ejecutados.

Se mantuvieron en el Plan Base, aquellos proyectos del PRIGRH programados para desarrollar su etapa de prefactibilidad o diseño a partir de 2016, los que se espera sean ejecutados a partir del año 2017 en adelante.

Luego de definidos los proyectos del Plan Base, se representaron en un mapa, siendo éstos georreferenciados.

El análisis implicó la revisión exhaustiva, uno a uno, de los proyectos del PRIGRH, visualizando a la vez su ubicación geográfica y cómo se relaciona esta con el destino o atractivo turístico o un conjunto de éstos. Así, es posible que un proyecto atienda a más de un atractivo turístico o incluso a más de un destino, lo mismo que un destino o atractivo puede ser soportado por uno o más proyectos.

La identificación que se presenta a continuación consiste en las obras de infraestructura de diversas direcciones del MOP, como son la Dirección de Arquitectura, Dirección de Aeropuertos, Dirección de Vialidad, Dirección de Obras Portuarias, Dirección de Obras Hidráulicas y el Programa de Agua Potable Rural.

El cuadro 5-1, presenta el listado del Plan Base de Infraestructura, donde algunos proyectos, se presentan en distintas etapas con fechas de inicio y término establecidas por el MOP, mediante un cronograma. También, se presenta un glosario de términos para la aclaración de las columnas del cuadro.

Glosario de términos

- Nombre del proyecto: Nombre propio del proyecto otorgado por el MOP.
- Código BIP: Código único perteneciente al Banco Integrado de Proyectos.
- Financiamiento: Entidad que financia económicamente el proyecto. En caso que fuese una entidad que no corresponda al MOP, se le colocó Extra MOP.
- Servicio MOP: División dentro del MOP, que está a cargo del proyecto.
- SNASPE: Son áreas pertenecientes al Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado, para potenciar el desarrollo turístico en áreas protegidas, se está trabajando en la puesta en valor de su patrimonio natural y cultural. SERNATUR ha colaborado activamente en proyectos de infraestructura habilitante y puesta en valor en conjunto con la Subsecretaría de Turismo y CONAF, como también en la incorporación de acciones de emprendimiento a las comunidades locales aledañas contribuyendo a mejorar los servicios del sector privado²⁴.
- Unidad de Desarrollo de Atractivos (UDA): corresponde a una unidad de estudio, construida en base a la existencia de Atractivos Turísticos cercanos, en función de su jerarquía o concentración. Generalmente forman parte de alguna de las unidades focalizadas y en torno a las cuales se podría generar un conjunto de proyectos, con el fin de potenciar su condición turística. Este concepto fue desarrollado por el consultor para fines exclusivos del presente estudio con el objeto de aplicar el concepto de focalización turística a los Planes Preliminares de Infraestructura, como se verá más adelante.

²⁴ SERNATUR: Desarrollo de Destinos Turísticos. <http://www.sernatur.cl/desarrollo-de-destinos-turisticos/>

Las siguientes definiciones corresponden a SERNATUR²⁵

- Destino: Un destino turístico local es un espacio físico en el que un visitante pasa al menos una noche. Incluye productos turísticos tales como servicios de apoyo y atractivos y recursos turísticos en un radio que permite ir y volver en un día. Tiene unos límites físicos y administrativos que definen su gestión e imágenes y percepciones que determinan su competitividad en el mercado. Los destinos locales incorporan a diversos grupos, entre los que se cuenta a menudo la comunidad anfitriona, y pueden establecer lazos y redes entre sí para constituir destinos mayores.
- ZOIT: Área de características esencialmente rural, amplia en extensión, donde junto a recursos turísticos relevantes coexisten otros usos o actividades con una compatibilidad básica con estos. Los atractivos turísticos que ofrece, corresponden a una gama variada y contribuyen a conformar circuitos y/o áreas turísticas generalmente no explotadas, de carácter potencial, siendo conveniente velar por la preservación y puesta en valor de los recursos turísticos que posee, debiendo contar para ello con un plan de Ordenamiento Territorial de carácter extensivo que resguarde y encauce adecuadamente su desarrollo turístico.

²⁵ Glosario de Turismo, 2008 – SERNATUR. http://www.fedetur.org/otros_estudios_y_publicaciones/Glosario-de-Turismo-2008-SERNATUR.pdf

5.3 Listado de Proyectos del Plan Base Región de Magallanes y Antártica Chilena

Cuadro 5-1
Proyectos del Plan Base de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo - Región de Magallanes y Antártica Chilena

NÚMERO	NOMBRE DEL PROYECTO	SERVICIO MOP	DESTINO	UDA	PLAZO	Corto Plazo		Mediano Plazo			
						2017	2018	2019	2020	2021	2022
7	Mejoramiento Ruta Y-160, cruce Y-150, Laguna Azul, Comuna de Torres del Payne.	Dirección de Vialidad	Parque Nacional Torres del Paine	Laguna Azul	Corto Plazo		Prefactibilidad			Diseño	Diseño / Ejecución
8	Mejoramiento Integral Caminos Interiores P.N. Torres del Paine	Dirección de Vialidad	Parque Nacional Torres del Paine	Laguna Azul	Corto Plazo		Ejecución				
14	Mejoramiento Integral Caminos Interiores P.N. Torres del Paine	Dirección de Vialidad	Parque Nacional Torres del Paine	Río Serrano	Corto Plazo		Ejecución				
15	Construcción Camino de Penetración Río Serrano - Glaciar Tyndall - C de Las Montañas	Dirección de Vialidad	Parque Nacional Torres del Paine	Río Serrano	Corto Plazo	Diseño		Ejecución			
16	Construcción Camino de Penetración Estero Worsley -Fiordo Staines (45-55km)	Dirección de Vialidad	Parque Nacional Torres del Paine	Canal de las Montaña	Corto Plazo	Prefactibilidad					
18	Mejoramiento ruta Y-50, cruce Ruta 9- Río Verde	Dirección de Vialidad	Estrecho de Magallanes	Río Verde - Isla Riesco	Mediano Plazo				Ejecución		
25	Construcción Refuerzo Río de La Mano, Punta Arenas	Dirección De Aeropuertos	Estrecho de Magallanes	Punta Arenas	Corto Plazo		Ejecución				
26	Restauración Palacio José Menéndez	Dirección de Arquitectura	Estrecho de Magallanes	Punta Arenas	Corto Plazo	Ejecución					
27	Habilitación Centro de Creación Punta Arenas	Dirección de Arquitectura	Estrecho de Magallanes	Punta Arenas	Corto Plazo	Ejecución					
28	Mejoramiento Colector EM-25, Pta. Arenas	Dirección de Obras Hidráulicas	Estrecho de Magallanes	Punta Arenas	Corto Plazo	Diseño / Ejecución		Ejecución			
29	Construcción Facilidades Portuarias para Naves Menores en Punta Arenas	Dirección de Obras Portuarias	Estrecho de Magallanes	Punta Arenas	Corto Plazo		Diseño		Ejecución		
30	Construcción Sistema APR Sector Laguna Los Patos, Prolongación Gral. del Canto, Pta. Arenas	Agua Potable Rural	Estrecho de Magallanes	Punta Arenas	Corto Plazo		Ejecución				
31	Construcción Sistema APR Sector Rincón Chileno, Camino A Laguna Lynch, Pta. Arenas	Agua Potable Rural	Estrecho de Magallanes	Punta Arenas	Corto Plazo		Diseño	Ejecución			
34	Construcción camino de Penetración Circuito Ruta Y - 530, Tres Morros, Y - 620	Dirección de Obras Portuarias	Estrecho de Magallanes	Punta Arenas		Prefactibilidad					
42	Construcción Infraestructura Portuaria Lago Errázuriz, Comuna de Cabo de Hornos	Dirección de Obras Portuarias	Fuera de Destino	Yendegaia	Mediano Plazo				Prefactibilidad		
43	Construcción Pequeño Aeródromo de Yendegaia, Comuna de Cabo de Hornos	Dirección de Aeropuertos	Fuera de Destino	Yendegaia	Corto Plazo	Ejecución					
46	Construcción Infraestructura Portuaria Puerto Navarino	Dirección de Obras Portuarias	Cabo de Hornos	Puerto Navarino	Corto Plazo	Ejecución					
47	Construcción Marina Pública en Pto. Williams	Dirección de Obras Portuarias	Cabo de Hornos	Puerto Navarino	Corto Plazo	Diseño					
50	Construcción Infraestructura Portuaria Multipropósito Puerto Williams	Dirección de Obras Portuarias	Cabo de Hornos	Cabo de Hornos	Corto Plazo	Ejecución					
55	Construcción Infraestructura Portuaria en Bahía El Águila, Magallanes	Dirección de Obras Portuarias	Estrecho de Magallanes	Sin UDA	Corto Plazo	Diseño	Diseño / Ejecución	Ejecución			
56	Construcción Facilidades Portuarias Menores para paso Timbales, comuna de Cabo de Hornos	Dirección de Obras Portuarias	Fuera de Destino	Sin UDA	Mediano Plazo				Ejecución		
57	Construcción Infraestructura Portuaria en Fiordo Staines, Comuna de Natales	Dirección de Obras Portuarias	Fuera de Destino	Sin UDA	Corto Plazo	Diseño			Ejecución		
58	Regulación y Tratamiento Agua Potable Rural Punta Delgada, Comuna de San Gregorio	Agua Potable Rural	Fuera de Destino	Sin UDA	Corto Plazo	Ejecución					
59	Restauración y Puesta en Valor Cruz de Los Mares y Obras Anexas, Comuna de Pta. Arenas	Dirección de Arquitectura	Estrecho de Magallanes	Sin UDA	Corto Plazo	Ejecución					
60	Construcción Facilidades Portuaria Menores en Puerto Yartou, Timaukel	Dirección de Obras Portuarias	Tierra del Fuego	Sin UDA	Corto Plazo		Diseño	Ejecución			
61	Construcción Acceso a la Ciudad de Puerto Natales, sector Ruta 9. Avenida Última Esperanza	Dirección de Vialidad	Parque Nacional Torres del Paine	Sin UDA	Corto Plazo	Ejecución					
62	Mejoramiento Borde Costero Bahía Chilota - Porvenir	Dirección de Obras Portuarias	Tierra del Fuego	Sin UDA	Corto Plazo	Diseño	Diseño / Ejecución	Ejecución			
63	Construcción Infraestructura Portuaria Pto. Arturo, Comuna de Timaukel	Dirección de Obras Portuarias	Tierra del Fuego	Sin UDA	Corto Plazo		Diseño		Ejecución		
64	Camino Acceso Punta Delgada (O' Higgins). Comuna de San Gregorio	Dirección de Vialidad	Fuera de Destino	Sin UDA	Mediano Plazo				Ejecución		
65	Construcción Camino de Penetración Fiordo Staines - Estero Peel	Dirección de	Fuera de Destino	Sin UDA	Corto Plazo	Prefactibilidad					

NÚMERO	NOMBRE DEL PROYECTO	SERVICIO MOP	DESTINO	UDA	PLAZO	Corto Plazo		Mediano Plazo			
						2017	2018	2019	2020	2021	2022
		Vialidad									
66	Construcción Camino de Penetración Calafate-Russfin	Dirección de Vialidad	Tierra del Fuego	Sin UDA	Corto Plazo		Ejecución				
67	Construcción Senda de Penetración Sector Valle Las Chinas, Prov. Última Esperanza	Dirección de Vialidad	Parque Nacional Torres del Paine	Sin UDA	Corto Plazo	Diseño		Ejecución			
68	Construcción Camino río Hollemberg - río Pérez (PEZDE)	Dirección de Vialidad	Estrecho de Magallanes	Sin UDA	Corto Plazo	Ejecución					
69	Mejoramiento Ruta Y-65, Porvenir - Manantiales Ejecución 2 (45 km)	Dirección de Vialidad	Tierra del Fuego	Sin UDA	Corto Plazo	Ejecución					
69	Mejoramiento Ruta Y-65, Porvenir - Manantiales Ejecución 3 (45 km)	Dirección de Vialidad	Tierra del Fuego	Sin UDA	Mediano Plazo			Ejecución			
70	Mejoramiento Ruta Y-71 Porvenir - Onaissin (PEZDE)	Dirección de Vialidad	Tierra del Fuego	Sin UDA	Corto Plazo	Diseño / Ejecución	Ejecución				
71	Mejoramiento Ruta 257 CH, Cerro Sombrero - Onaissin	Dirección de Vialidad	Fuera de Destino	Sin UDA	Corto Plazo	Ejecución					
72	Construcción camino Vicuña Yendegaia, Sector río Betbeder - río Toledo y Caleta María	Dirección de Vialidad	Fuera de Destino	Sin UDA	Corto Plazo	Ejecución					
73	Construcción camino Vicuña Yendegaia, Sector río Betbeder - río Toledo y Caleta María	Dirección de Vialidad	Fuera de Destino	Sin UDA	Corto Plazo	Ejecución					
74	Construcción camino Vicuña Yendegaia, sector afluente río Toledo - río Cóndor	Dirección de Vialidad	Fuera de Destino	Sin UDA	Corto Plazo	Ejecución					
75	Construcción Vicuña Yendegaia Sector: Caleta 2 de Mayo - Cordillera Darwin	Dirección de Vialidad	Fuera de Destino	Sin UDA	Corto Plazo	Ejecución					

5.4 Elaboración de la Cartografía del Plan Base de Infraestructura

Se ha elaborado un mapa que comprende los proyectos del Plan Base, así como también las nuevas iniciativas, identificadas en los talleres, consultas online y por el consultor, que han surgido producto de este estudio. Dicho mapa se presenta en el Anexo 1 del presente informe.

Junto con la entrega de los Anexos del informe, se incluye la entrega de los archivos digitales SIG (Sistema de Información Geográfica), para ser incorporados a los sistemas de representación geoespacial que maneja el Ministerio de Obras Públicas y la Subsecretaría de Turismo.

6 IMAGEN OBJETIVO DE LA INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO

6.1 Situación actual

Si bien es cierto, la región posee sólo un destino actual posicionado a nivel mundial, ícono del turismo nacional como es Parque Nacional Torres del Paine, todos los demás destinos de la región poseen méritos suficientes como para alcanzar desarrollos tanto o más importantes que el alcanzado por éste. No obstante, por sus condiciones de excepcional singularidad como íconos geográficos a nivel mundial, sumado a la potencial mejoras en las condiciones de accesibilidad, los destinos que debieran alcanzar primero un desarrollo que los ubique en los circuitos internacionales como productos de alta gama son: Cabo de Hornos y Antártica – Isla Rey Jorge.

Dos ciudades son las que dan soporte a los destinos actualmente “consolidados”, concentrando la mayor parte de los servicios y el equipamiento existente en este territorio: Puerto Natales y Punta Arenas respectivamente. Estos centros urbanos sirven así como buen punto de partida para hacer base y centro de operaciones para recorrer estos y los demás destinos y atractivos puesto en uso turístico. A nivel regional hay sí una clara predominancia de Punta Arenas para estos efectos dado su cercano aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo y su mejor disponibilidad de servicios y equipamiento. Recientemente finalizaron las obras de ampliación del terminal y pista del aeródromo Teniente Gallardo de la ciudad de Natales. , obra emprendida por la DAP/MOP, financiada con recursos sectoriales y FNDR

Para esta región la Subsecretaría de Turismo en su focalización territorial turística ha definido y delimitado seis destinos turísticos de los 83 a nivel nacional (círculos color café en figura siguiente), dos consolidados (P.N. Torres del Paine y Estrecho de Magallanes), dos emergentes (Cabo de Hornos y Antártica – Isla Rey Jorge) y dos potenciales (Puerto Edén y Tierra del Fuego). Además, un circuito denominado “Ruta del fin del Mundo” (en color café en figura siguiente), consistente en la conexión a través de Ruta 9 entre Punta Arenas y Puerto Natales y la de Punta Arenas con Paso Integración Austral por Ruta 255-CH.

Al superponer a la infraestructura existente y a los destinos y circuitos definidos por la Subsecretaría la localización de los principales destinos y atractivos turísticos de la región (círculos amarillos en figura siguiente), incluyendo las áreas protegidas (SNASPE, en color verde) que constituyen más de la mitad de la superficie de la región, queda en evidencia la poca posibilidad de generar circuitos turísticos, tal vez con la sola excepción de Tierra del Fuego, en donde se puede partir desde Punta Arenas en vehículo, acceder en trasbordador por Primera Angostura y luego retornar por vía marítima (ferry) desde Porvenir. El resto de la región en general se puede recorrer sólo en viajes bidireccionales.

Ciudades menores como Porvenir en Tierra del Fuego y Puerto Williams en la isla de Navarino no están aún preparadas para el turismo, y su localización y tamaño no les permiten ser verdaderamente competitivas. Sus aeródromos no les es posible recibir

aeronaves mayores²⁶, aunque en materia de transporte marítimo ambas han mejorado su capacidad para recibir pasajeros, especialmente Puerto Williams con la próxima construcción de un muelle multipropósito para el abastecimiento de naves mayores con destino antártico. Carecen en todo caso de una adecuada concentración de hotelería, locales de gastronomía y de entrenamiento que atraiga a los turistas a la permanencia prolongada en ellas. Sí poseen servicios básicos como comercio, combustible, comunicaciones, salud, seguridad, sucursales bancarias, entre otros, que les permiten operar como núcleos de distribución.

Las vecinas ciudades de Río Turbio y Río Gallegos en Argentina tienen gran relación con este territorio y sus habitantes, especialmente la primera permite el abastecimiento de una serie de productos básicos y combustible a Puerto Natales con precios muy convenientes dado el tipo de cambio y las políticas de subsidio del gobierno argentino. Asimismo, muchos trabajadores de la minería del carbón en esa zona argentina han sido chilenos, que una vez jubilados cobran allá sus pensiones y obtienen otros beneficios sociales, lo que lleva a un constante tránsito entre ambos países por el paso Dorotea. No obstante, al reducir el nivel de subsidio la administración del Pdte. Macri ha generado que los precios se igualen con los del mercado nacional chileno provocando una reducción en el tránsito de Chile hacia Argentina con el fin del abastecimiento.

Los principales puntos de acceso a la región son el aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo en Punta Arenas, la Ruta 40 Argentina, por los pasos Río Don Guillermo, Dorotea, Integración Austral, San Sebastián y, sólo para los turistas, el puerto de Punta Arenas cuando arriban en cruceros. Esta última vía está vedada para cruceros de calado mayor hacia Puerto Natales, al ser la navegación por los canales impedida en el paso Kirke, antes de llegar al golfo Almirante Montt.

Una condición singular de la región es que no existe la conexión terrestre directa con el resto del territorio nacional, para lo cual se deben usar caminos por territorio argentino para acceder por vía terrestre a las regiones ubicadas al Norte de ésta.

De los pasos fronterizos de Puerto Natales (Río Don Guillermo, Dorotea y Casas Viejas) ha existido por años una discusión permanente, de autoridades y operadores, sobre cuál de ellos priorizar para el turismo, y si se hace necesario abrir otros. El gran tema aquí es beneficiarse de los flujos turísticos hacia el destino Torres de Paine en Chile y a la ciudad turística de Calafate, en el lago Argentino en Argentina. La autoridad local tradicionalmente ha buscado no dejar fuera de estos flujos a Puerto Natales, que en rigor no es una ciudad concebida para el turismo, como si lo es ahora Calafate. Así, se piensa que el paso Dorotea sirve mejor a esta causa pues incita a quienes provienen de Argentina a visitar esta ciudad y eventualmente pernoctar en ella. Por otra parte, el paso Río Don Guillermo permite a esos flujos operar desde Argentina retornado a ese país dentro del día y entregando así poca rentabilidad para el lado chileno. Los operadores chilenos además tienen restricciones para operar en

²⁶ El aeródromo Guardiamarina Zañartu perdió esa facultad luego del accidente del avión BAE-146 de Lan Chile en febrero de 1991.

Argentina, no así los argentinos en nuestro país, producto de la insuficiente fiscalización sobre las actividades de turismo remuneradas sin visa de trabajo. Es por ello que incluso estos últimos promueven más pasos al Norte de Torres del Paine, quedando en situación inmejorable para combinar desde Calafate viajes a ese destino y al Glaciar Perito Moreno.

En Tierra del Fuego se produce una situación similar. La turística ciudad de Ushuaia queda muy cerca, siendo el paso Bellavista el más próximo a esta ciudad, aunque solo funciona en temporada estival y es usado principalmente por pescadores deportivos. No obstante, por el lado de las autoridades chilenas se ha buscado privilegiar a Porvenir, ciudad con poco desarrollo actual para el turismo, mediante el paso San Sebastián localizado más al Este y en línea recta con esa capital provincial.

Ambos casos podrían resolverse si Chile como país desarrollara en el mediano y largo plazo a Puerto Natales y Porvenir como verdaderos centros para el turismo, algo que en el primer caso parece más factible. Al menos su municipio ha hecho esfuerzos notables por mejorar el espacio público. Así, hoy luce una bella costanera que permite disfrutar del espectacular paisaje del seno Última Esperanza. Su hotelería también ha mejorado significativamente, destacándose la restauración y reciclaje como hotel del antiguo Frigorífico Bories.

La región ha realizado un notable esfuerzo por mejorar los pavimentos de sus principales vías. La Ruta 9 entre Punta Arenas y Puerto Natales y la Ruta 255-CH hacia el paso Integración Austral lucen hoy en día –en su mayor parte- una espléndida carpeta de hormigón. En Tierra del Fuego, el camino entre Cerro Sombrero y Onaissin y al paso San Sebastián (Ruta 257-CH) al presente está siendo pavimentada con igual estándar.²⁷ Pese a esto, el turismo se beneficiaría enormemente si se pavimentase algunos caminos que permitieran realizar viajes en forma de circuitos explorando y visitando atractivos excepcionales y alternativos a los hoy disponibles. Hoy, la mayor parte de los viajes de este tipo en la región suelen ser de ida y vuelta por el mismo camino.

En Tierra del Fuego el Ministerio de Obras Públicas, a través del Cuerpo Militar del Trabajo del Ejército (CMT), realiza desde hace unos años una titánica apertura de camino hacia el canal Beagle, el que una vez finalizado unirá Estancia Vicuña en Pampa Guanaco con Bahía Yendegaia y –por el curso del río Azopardo- Caleta María en el seno del Almirantazgo. Esta vía –conocida como “Senda de penetración Vicuña – Yendegaia” - más allá de su belleza escénica y posibilidades de actividades en el territorio de la isla, abrirá una serie de conexiones bimodales tierra-mar de alto valor turístico entre Punta Arenas, Porvenir, Puerto Williams, Cabo de Hornos y Antártica.

Continuando con lo anterior, el territorio de Tierra del Fuego tiene una característica muy particular; que es la existencia de tres lagos binacionales (Deseado, Fagnano y Errázuriz). Lo que hace referencia, que se encuentra tanto en el territorio chileno como

²⁷ Esta obra beneficia mayormente al transporte argentino que se dirige a Río Grande y Ushuaia y equiparan en cierta medida inversiones de Argentina que favorecen al tránsito chileno por caminos de las provincias de Santa Cruz, Chubut y Río Negro.

argentino, lo cual es un beneficio; puesto que permitiría potenciar desde la perspectiva turística la integración de ambas naciones.

En lo que al transporte marítimo se refiere la industria del turismo cifra expectativas en una eventual habilitación de un muelle en las cercanías a Cabo Froward, península Brunswick, que le permitiría operar naves tanto hacia los canales magallánicos, como a Cabo de Hornos vía Canal Beagle y Canal Murray y también en un futuro hacia Caleta María como acceso a Tierra del Fuego y a Canal Beagle. Dicho muelle requiere también la construcción del camino de penetración hacia Cabo Froward.

Puerto Edén, localizado en la isla Wellington, al Norte de la región, sobre la ribera occidental del paso del Indio, posee accesibilidad a innumerables atractivos para el turismo de navegación, siendo lo más destacado un acceso relativamente fácil al glaciar Pío XI, ubicado dentro del P.N. Bernardo O' Higgins en el seno Eyre. Su operación desde Puerto Edén daría oportunidad de emprendimientos a este remoto poblado kawesqar. Sin embargo, hoy sólo está disponible para naves mayores que navegan entre Magallanes y el Golfo de Penas hacia el Norte. Puerto Edén no dispone de suficientes facilidades para el atraque de naves que permitirían servir a este propósito. Complementariamente, y es una idea que se plantea en la región, podría retornar el servicio regular de hidroaviones, como se emplearon allí en la década de los '40.

Figura 6-1

Accesibilidad turística con infraestructura existente en la Región de Magallanes y Antártica Chilena



Fuente: Elaboración propia, en base a la cartografía de vialidad del Ministerio de Obras Públicas.

6.2 Visión propuesta

La visión propuesta, es planteada según lo visto en el informe y, en especial, lo expuesto en los instrumentos de planificación regional y local y en los planes de infraestructura, haciendo énfasis en los planes que tuvieron relación con la dimensión turística o con otra focalización relacionada. Con esto, la visión propuesta se hace en base al diagnóstico levantado que hay, en cuanto a la planificación del Estado.

Una visión de largo plazo en el desarrollo de la infraestructura para potenciar el turismo en la región y que podría implementarse por etapas, consiste en reforzar la misma en los nodos con vocación de centros de operación (Punta Arenas y Puerto Natales) y constituir o potenciar aquellos que aún no poseen esta cualidad (Porvenir y Puerto Williams). Para ello se debe estructurar mejor las conexiones entre estos centros urbanos, entre estos y los atractivos y entre los atractivos mismos, formando en lo posible un sistema de circuitos.²⁸ Ello aumentaría el valor de los destinos al posibilitar distintas opciones de recorridos. Como todo sistema, un sistema de redes turísticas entre atractivos hace que cada uno de estos valga más que el mismo en forma aislado. La red potencia a sus componentes.

Punta Arenas, por su peso relativo como centro urbano principal, seguirá reforzando su condición de centro de operación y base para iniciar la estadía en esta región. La ciudad posee una urbanidad heredada de su pujante pasado, inspirada en los patrones de la Europa del siglo XIX que trajeron los inmigrantes que la poblaron y que dejaron numerosos ejemplos de arquitectura palaciega neoclásica y cuidadas avenidas, parques, plazas y jardines, de reconocible gusto por el paisajismo afrancesado. El índice de calidad de vida urbana (ICVU) del 2014 ubica a esta ciudad en el 7° lugar – primera si la comparamos con las demás áreas urbanas fuera de la Región Metropolitana – lo que permite asegurar que estamos ante un centro urbano con gran potencial para transformarse el principal centro turístico de estadía y distribución de la Patagonia. En este ámbito, Punta Arenas es una de las pocas, sino la única, ciudad de Chile bien preparada para el frío austral, gracias a su red de gas natural, la que debe seguir siendo mejorada y ampliada para mantener este factor diferenciador clave para la acogida del habitante local y del visitante.

Se debe continuar invirtiendo en espacios públicos como ha sido la costanera pues la ciudad al ofrecer atractivos de interés propio a los viajeros se les plantea la opción de pernoctar en ésta y disfrutar una estadía allí. El centro de esquí en Cerro Mirador, único lugar en el mundo en donde es posible esquiar con vista al mar, se encuentra distante a tan sólo 9 km de Punta Arenas. Otro centro por desarrollar con mejores condiciones aún y muy anhelado por la comunidad es el proyecto “Tres Morros”, el que quedaría a 39 km de distancia.

²⁸ Recordemos que la palabra “turismo” deriva de la palabra francesa *tour*, que se traduce al español como “movimiento circular”.

En lo que a viabilidad para el turismo se refiere, la conexión entre ambas ciudades principales hoy en día tiene una sola alternativa, la Ruta 9. Habiendo grandes bellezas paisajísticas en los senos de Otway, Skyring y Obstrucción, canal Fitz Roy, con posibilidad de visitar estancias, el desarrollo de una ruta alternativa por Río Verde sería de gran atractivo y permitiría generar un conveniente circuito. Este camino debiese ser tratado como ruta escénica con paradores y miradores, facilidad de estacionamiento y paneles de información al turista y puntos de comunicación en casos de emergencia. Su localización debe ser asesorada por especialistas en paisaje y turismo y así definir los puntos más apropiados. Se trata de obras que si bien planificadas tiene muy escasa repercusión en los presupuestos de obra. Esta aspiración comienza a ser realidad con el inicio del camino (Senda de penetración) Hollemberg – Río Pérez, entre Río Pérez y Río Nutria (9 km).

Por otra parte, resueltos los problemas de reciprocidad respecto de la operación turística en circuitos binacionales con la provincia de Santa Cruz, Argentina, lo que implica establecer protocolos que se hagan cargo de la legislación pertinente y vigente en ambos países, sería posible constituir algunos circuitos interesantes entre Puerto Natales y El Calafate, abriendo nuevos pasos fronterizos. Situación que obliga en transformar a Puerto Natales y sus alrededores en un auténtico centro turístico de clase mundial, con infraestructura pública urbana de primera calidad, la que deberá ir acompañada por equipamiento turístico privado pensado para diferentes segmentos de mercado, pero de alto contenido temático que permita reforzar la identidad local, de lo que encontramos buenos ejemplos en proyectos ejecutados recientemente como los hoteles “Singular”, “Remota”, “Índigo Patagonia”, entre otros.

El desarrollo de las vías marítimas y lacustres en la región, es fundamental para su conectividad tanto externa como interna, lo que le da un sello diferenciador de gran atractivo para el turismo. Lo que es potenciado aún más, por la particularidad de la región, ya que poseen lagos binacionales compartidos con Argentina, lo que permitiría tener circuitos turísticos integrados multimodales. Es por ello, que se hace primordial contar con la infraestructura adecuada, para que la región siga potenciándose turísticamente.

La construcción de muelles, rampas y atracaderos públicos, como se ha hecho para Punta Arenas en Tres Puentes y en Porvenir, es una política que debe seguir implementándose en puntos de interés turístico, especialmente en los canales y cercanías de glaciares (Seno de la Montañas, estero Peel por ejemplo), en donde se pueden construir pequeños muelles o atracaderos y algunos senderos de penetración. También hacen falta sendas de penetración hacia el Valle de Las Chinas, al Norte de Cerro Castillo en la provincia de Última Esperanza en donde es posible la observación de baguales (caballos asilvestrados).

Como se ha señalado, en esta región la superficie de áreas silvestres protegidas abarca aproximadamente la mitad de su territorio (53%). Ello, a la vez que demuestra la relevancia que tiene en el carácter de esta región los espacios naturales prístinos, ofrece la posibilidad de algunos poblados de encontrar una actividad turística rentable tal que les permita producir un desarrollo económico sustentable. Por consiguiente,

generar accesos adecuados y respetuosos con la naturaleza a esas áreas, construyendo senderos con centros de interpretación ambiental, parece fundamental. En las áreas silvestres protegidas es menester llegar a acuerdo con CONAF para la construcción de senderos para *trekking*, con facilidades para esta actividad, incluyendo señalética, paneles con información de interpretación y lugares para observar, descansar y acampar, donde existan servicios básicos para el excursionista y medidas de control estrictas para evitar el riesgo de impactos negativos sobre la biodiversidad local y desastres ambientales latentes como los incendios forestales.

En definitiva, y en un plano global para la región, se propone lo siguiente para reforzar y consolidar el turismo:

- Construcción Centro de Interpretación y Recepción de pasajeros y obras de mejoramientos en puerto Jetarkte, al oeste de Pto. Edén
- Construcción de Ruta Escénica Sierra Baguales, al norte de Cerro Guido hacia la frontera.
- Construcción Embarcadero Turístico en Cabo Froward.
- Construcción Ruta Escénica Caleta 2 de Mayo a Lago Errazuriz.
- Construcción centro Subantártico, Cabo de Hornos.
- Construcción Centro de Administración y acogida al visitante en Reserva Nacional Pali Aike.
- Construcción Embarcadero Turístico Isla Hornos, Cabo de Hornos.
- Construcción sendero de caminata y mirador en Glaciar Holanda

Figura 6-2
Situación propuesta para la Región de Magallanes y Antártica Chilena



Fuente: Elaboración propia, en base a la cartografía de vialidad del Ministerio de Obras Públicas.

6.3 Identificación de Déficits

- Escasez de caminos de calidad para el turista e integración con vías marítimas, impide realizar circuitos convenientes que permitan retornar al origen por rutas distintas por las que se accede y así poder disfrutar de otros atractivos que los visitados en la ruta de ida; con la sola excepción de Tierra del Fuego.
- Ciudades menores como Porvenir en Tierra del Fuego y Puerto Williams en la Isla de Navarino, ninguna ha desarrollado su vocación turística. Requieren de un programa de mejoramiento de espacios públicos y desarrollo de sus bordes costeros, de tal manera de incentivar la inversión privada de equipamiento turístico de primer nivel.
- Navegación de naves mayores a Puerto Natales es impedido por estrecho del canal Kirke.
- Ausencia de políticas y protocolos concreto de operación turística binacional con Argentina (y provincia de Santa Cruz) para establecer programa de desarrollo de pasos fronterizos en la provincia de Última Esperanza que sea de mutuo beneficio para las industrias turísticas de ambos países y regiones.

- Falta de programa integral de desarrollo turístico e inversión en Tierra del Fuego y Porvenir, incluyendo caminos, pasos fronterizos y desarrollo urbano.
- Necesidad de apoyo gubernamental a Puerto Natales para el mejoramiento continuo de sus espacios públicos y edificación pública.
- Falta de condiciones para el atraque de naves mayores en Puerto Edén y de rampas en fiordos y canales cercanos (ej. Glaciar Pio XI) impide a localidad explotar recursos turísticos de la zona.
- Falta de senderos turísticos que permitan desconcentrar flujos turísticos en provincia de Última Esperanza y destino Torres del Paine.

Mejorar estas conectividades terrestres, lacustres y marítimas con lo requerido por el turista en términos de transitabilidad, continuidad, servicios al viajero, señalética, desvíos estratégicos, horarios, seguridad y comunicaciones, entre otros, permitiría potenciar los destinos turísticos priorizados por la Subsecretaría de Turismo para esta región, aumentando al doble los territorios turísticos. Asimismo, generando y consolidando 4 circuitos turísticos interconectados, dos de ellos bimodales y uno internacional (Puerto Natales – Calafate). Por último, mejorar el estándar y atractividad de la Ruta del Fin del Mundo al incorporarla dentro de un circuito con la alternativa de conexión por los senos interiores entre las provincias de Magallanes y Última Esperanza.

7 PARTICIPACIÓN CIUDADANA

7.1 Metodología propuesta para el desarrollo de los Talleres de Inicio regionales

A continuación, se indican consideraciones generales de las actividades realizadas por el equipo consultor en cada una de las intervenciones que se llevaron a cabo en las distintas regiones; como así también, los talleres participativos desarrollados. Ambas actividades claves para conseguir los objetivos propuestos.

7.1.1 Definición de actores invitados

La DIRPLAN MOP regional, en conjunto con la dirección regional de SERNATUR, identificaron los actores relevantes y elaboraron una lista preliminar de invitados a los talleres, considerando las temáticas que se abordarían en cada instancia.

A fin de poder transmitir el espíritu que está implícito en esta gestión interministerial, se expuso brevemente al comienzo de cada Taller de Inicio, acerca de los principales objetivos de esta forma de gestionar la inversión territorial, cuyo origen radicó en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable, y que va en directo beneficio al desarrollo de la región.

7.1.2 Contenido de los Talleres de Inicio

En la región de Magallanes y Antártica Chilena se realizó un Taller de Inicio en la capital regional, Punta Arenas y otro en Puerto Natales, con una duración aproximada de 3 horas.

El taller realizado en la capital de la región, fue de carácter regional y con asistencia de representantes de prácticamente todas las comunas de la región.

El taller en destino turístico fue independiente, para atender la visión del destino propiamente tal, sin perjuicio que hayan podido ser nombrados otros destinos o atractivos turísticos de la región.

En el Cuadro 7-1 se presenta la distribución de las actividades del Taller de Inicio en el tiempo:

Cuadro 7-1
Contenidos y metodología a aplicar

Hora	Actividades a desarrollar
15:00-15:10	Apertura del taller.
15:10-15:40	Presentación de la consultora: <ul style="list-style-type: none"> • Presentación de las actividades a realizar en el taller y de los asistentes. • Rol de la infraestructura pública en la activación sustentable de los territorios turísticos. • Experiencias exitosas (nacionales y/o internacionales) con características similares a la región. • Visión territorial preliminar para el desarrollo de la infraestructura de apoyo al turismo en la región.
15:40-15:55	Explicación a los asistentes del trabajo de taller y conformación de grupos de trabajo.

Hora	Actividades a desarrollar
15:55-16:15	Trabajo en grupos interdisciplinarios. <ul style="list-style-type: none"> • A cada grupo se le entregó un mapa donde fueron identificados los destinos, atractivos y potenciales turísticos de la región. Se buscó conocer la visión regional del potencial turístico. • Cada grupo pudo proponer nuevos atractivos y rutas no presentes en el mapa. • El conjunto de atractivos identificados, fue ordenado en función de la importancia que le asignaron los integrantes del grupo de trabajo.
16:15-16:30	Intermedio (café).
16:30-17:30	<ul style="list-style-type: none"> • Para los principales atractivos identificados por el grupo, se definió un conjunto de iniciativas de inversión, con el objeto de cubrir el déficit de infraestructura o bien, potenciar los atractivos turísticos identificados. • Cada una de las iniciativas de inversión generadas, fue caracterizada en una "ficha de proyecto", la contenía, entre otros, los elementos que muestra la cuadro 6-2
17:30-17:55	<ul style="list-style-type: none"> • Presentación de resultados de trabajos grupales. • Todos los grupos debieron elegir un líder y un registrador de los acuerdos. El líder debió hacer la presentación final del resumen de su trabajo. El registrador entregó las fichas con las iniciativas propuestas por el grupo.
17:55-18:00	Cierre del taller.

Cuadro 7-2

Ficha de registro de propuesta de proyecto

Proyecto N°	Descripción
Nombre proyecto	
Breve descripción que permita comprender la naturaleza del proyecto	
Destino o atractivo turístico relacionado.	
Problema actual que podría ser solucionado con el proyecto.	
Tipo de infraestructura. (Puerto, camino, puente, entre otros)	
Ubicación, con el máximo detalle posible.	
Población que se beneficiaría.	
¿Cómo soluciona el problema planteado inicialmente?	
¿Lo considera una iniciativa de mediano (2021) o largo (2030) plazo?	
Relación de la iniciativa con otros proyectos indicados o existentes en listado de proyectos presentados o con iniciativas diferentes del MOP.	

7.1.3 Registro de Ideas de proyectos identificados

A partir de la identificación de los atractivos de cada zona, se les solicitó a los asistentes identificar, qué necesidades de inversión eran necesarias de ejecutar, a fin de que el atractivo por ellos señalado, pudiera ponerse en valor o generar oportunidades de desarrollo turístico en la zona.

A continuación, se presenta en un cuadro modelo, las iniciativas de inversión que se presentaron en cada uno de los grupos. Se identificaron en forma independiente, aquellas en que en su ejecución debía participar el MOP, por estar dentro de sus atribuciones, así como también aquellas en las que el principal actor debiera ser SERNATUR, a lo que se denomina “Turismo”. Se agregó, además, una tercera columna denominada “Otros apoyos” para identificar aquellos proyectos que siendo presentados por la comunidad, no corresponde su ejecución ni al MOP ni a Turismo, ejemplo CONAF, Municipio, SERVIU, MINVU, entre otros.

También existió la posibilidad que una iniciativa requiera del apoyo o participación de más de un actor y en este caso se indicó las tres opciones. Se identificó con un número 1, cada proyecto, debido a que cada cuadro forma parte de una base de datos, que permite el procesamiento de la información desde distintos puntos de vista (tipo de proyecto, responsable, región, comuna, entre otros). Ver cuadro 6-3.

Cuadro 7-3
Modelo tipo de identificación de proyectos

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Proyecto 1	1				
2	Proyecto 2	1				1
n	Proyecto n		1		1	1

7.2 Resumen ejecutivo Taller de Inicio en Capital Regional

Región de Magallanes / Punta Arenas

Fecha: 09 de diciembre de 2015

Lugar: Salón Andes de la Caja Compensación de Los Andes, Pedro Montt 870, Punta Arenas.

7.2.1 Participantes

De acuerdo a la metodología propuesta la región efectuó las invitaciones y se procedió a hacer seguimiento para confirmar su participación. La asistencia alcanzada fue de 31 personas, de los cuales 10 correspondieron a mujeres y 21 a hombres. Con relación a la naturaleza de la representación de los participantes, pública, de empresa privada o de la comunidad, de se obtuvo lo siguiente:

- 7 comunidad y empresas 22,6%

- 24 servicios públicos 77,4%

Entre los actores privados asistentes al primer taller regional, se encontraron:

- Representantes de actividades comerciales ligadas al turismo
- Representante ADI kawesqar
- Representantes de la academia

7.2.2 Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región

Se habilitó 4 grupos de trabajo a los que se les asignó una provincia. Cada grupo desarrolló los trabajos asignados en relación a la identificación de atractivos turísticos. Terminada la primera fase, se inició rotación por los otros grupos, a fin de que todos queden con la visión de la región completa. En cada grupo se mantuvo el líder quien va presentando el trabajo de su equipo. Esta metodología se aplicó en la primera y segunda fase del trabajo. Los asistentes participaron activamente, reconociendo como principales atractivos de la zona los siguientes:

- Puerto Natales
- Parque Nacional Torres del Paine
- Ventisqueros y glaciares
- Fauna y flora exclusivas de la zona dentro del país.
- Puerto Edén
- Faro Punta Delgada
- Pingüíneras de seno Otway
- Avistamiento de ballenas y delfines al sur de Cabo Froward hasta la Isla Carlos III, Parque Marino Costero Fco. Coloane.
- Fiordos y canales
- Lagos y ríos de la zona

7.2.3 Ideas de proyectos identificadas

Tras el trabajo de identificación de atractivos se generan los siguientes proyectos:

Cuadro 7-4
Ideas de proyectos identificadas en taller de Punta Arenas

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				Otros apoyos
		MOP		Turismo		
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Senda de penetración en glaciar Tyndall y Geike desde pueblo Serrano	1				
2	Habilitación infraestructura Portuaria en Cabo de Hornos, Caleta León	1				
3	Habilitación fronteriza permanente en Puerto Navarino.	1				
4	Habilitación camino hacia lago Roca (Argentina) y Lago Errázuriz (Chile)	1				
5	Habilitación paso fronterizo y camino de	1	.	1		

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
	acceso hacia Caleta 2 de Mayo					
6	Habilitación infraestructura portuaria Caleta Olla	1				
7	Mirador Paso Fagnano	1				1
8	Conservación global Pampa Guanaco Caleta María.	1				
9	Generar una senda de penetración entre sector de Serrano con Seno de Ultima Esperanza	1				1
10	Mejoramiento ruta Y-160, entre Ruta 150 y Laguna Azul.	1				
11	Habilitación senda de penetración entre Cañadón Macho y Lago Dickson	1				
12	Terminal Regional para vuelos hacia Puerto Williams en aeropuerto Presidente Ibáñez	1		1		
13	Construcción Centro Antártico Internacional en ciudad de Punta Arenas	1				1
14	Construcción facilidades portuarias cruce Río Verde e Isla Riesco	1				
15	Construcción embarcadero turístico en Punta Arenas	1				
16	Centro de visitantes, en Isla Carlos III- Bahía Mussel	1		1		1
17	Puerto y administración en Isla Carlos III- Bahía Mussel	1				
18	Habilitación tren urbano que circunde la ciudad conectando puntos estratégicos	1			1	1
19	Construcción infraestructura portuaria Cabo Froward	1				
20	Habilitación Centro Científico en Puerto Edén	1				1
21	Habilitación circuito turístico de los faros	1		1		

Imagen 7-1
Taller realizado en Punta Arenas



7.2.4 Puntos críticos y oportunidades que se presentaron:

- Puntos Críticos Detectados:
 - Dificultad de que Ministerio de Desarrollo Social (MIDESO) flexibilice los análisis de proyectos, cuando estos aún no presentan la demanda que se espera lleguen a tener con los proyectos ejecutados.
 - Mayor coordinación y comunicación entre Servicios Públicos (CONAF, MOP, SERNATUR).
 - Peligro de extinción de las pingüineras de Seno Otway
 - Se reconoce que las personas no conocen el potencial de la zona Sur de la Patagonia.

- Oportunidades:
 - Amplia participación de los organismos públicos y disposición a trabajar coordinadamente.
 - Apertura colectiva a mirar las oportunidades de desarrollo del turismo hacia áreas que aún no están siendo aprovechadas y, que se relacionan directamente con Punta Arenas.
 - Aumento de visitas hacia Villa O'Higgins (Aysén) y a la Antártica en los últimos años.
 - Fondos aprobados para el diseño de un centro de investigación antártico (más de 1.000 millones de pesos para un concurso internacional). Su ubicación se ha planteado para la costanera de Punta Arenas.
 - En el año 2017 Chile será sede del Congreso Internacional de las marinas protegidas, el que se llevara a cabo en la de Región Coquimbo, donde se contará con la asistencia de más de 100 países. En esta instancia se hablará de la zona de Francisco Coloane, lugar en que se desea proponer la construcción de un centro de visitantes, para el año 2017. Además, con respecto a materia medioambiental, se reconoce que Chile tiene 10 compromisos a nivel internacional.

7.3 **Resumen ejecutivo Taller de Inicio Puerto Natales**

Región de Magallanes / Puerto Natales

Fecha: 10 de diciembre de 2015

Lugar: Biblioteca Municipal

7.3.1 Participantes

Hubo 22 asistentes de los cuales 6 eran mujeres y 16 hombres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se observan de la siguiente manera.

- | | |
|--------------------------------|-------|
| ○ 5 comunidad y sector privado | 22,7% |
| ○ 17 servicio público | 77,3% |

Entre los actores privados asistentes al taller se encontraron representantes de actividades comerciales ligadas al turismo.

7.3.2 Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región

Se presentó el objetivo del estudio, se aplicó la metodología, se formaron 2 grupos de trabajo. Los asistentes participaron activamente, reconociendo como principales atractivos de la zona los siguientes:

- Fiordos y canales de la región.
- Cumbres no conocidas por los habituales visitantes que tendrían más potencial que la Torres del Paine.
- Ventisqueros.

7.3.3 Ideas de proyectos identificadas

Tras el trabajo de identificación de atractivos se generaron los siguientes proyectos:

Cuadro 7-5
Ideas de proyectos identificadas en taller de Puerto Natales

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				Otros apoyos
		MOP		Turismo		
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Construcción camino costero Puerto Consuelo- Río Serrano	1				
2	Ribera Este al Oeste desembocadura Río Serrano	1				
3	Construcción senda de penetración Lago Grey - Puerto Bueno, Glacial Sarmiento	1				

Imagen 7-2
Taller realizado en Puerto Natales



7.3.4 Puntos críticos y oportunidades que se presentaron:

- Puntos Críticos Detectados
 - Se requiere una mayor coordinación y comunicación entre Servicios Públicos (CONAF, MOP, SERNATUR).
 - Mayor comunicación y mejoramiento en la formulación de proyectos a MIDESO.
 - Dificultad de los turistas para desembarcar en Puerto Edén y Puerto Natales, ya que no existe equipamiento adecuado.
 - Faltan accesos marítimos y senderos adecuados en los atractivos de la zona, como por ejemplo, al glaciar Sarmiento, Canal de las Montañas, Puerto Bueno, entre otros.
 - No se dispone de un paso fronterizo en el sector nororiente de Puerto Natales.
 - Imposibilidad de desarrollar el sector de Canal de las Montañas, debido a la inexistencia de infraestructura para atender al turista.
 - Parque Nacional B. O'Higgins sólo se puede acceder por vía marítima, lo que ha limitado su puesta en valor para la actividad turística.

- Oportunidades de mejoramiento de la gestión de corto plazo
 - Existencia de variados recursos naturales que pueden ser puestos al servicio del turismo en la región.
 - Cercanía con centros poblados argentinos, abre la posibilidad de generar nuevos flujos cuando se desarrollen otros atractivos turísticos.
 - Posibilidad cierta de la habilitación de un nuevo aeropuerto para Puerto Natales generará nuevas oportunidades de desarrollo. (Actualmente ampliado tanto en la pista como en el terminal de pasajeros, sin embargo se espera incrementar aún más esta infraestructura, dando paso con ello a explorar un mecanismo de concesión por redes)
 - Mejoramiento accesos a Reserva o áreas protegidas.
 - Sistematización del modelo de gestión para habilitación de senderos por parte del MOP.

7.4 Resumen Ejecutivo Taller de Validación en Capital Regional.

Fecha: 28 de septiembre de 2016 (9:30 a 12:00 horas).

Lugar: Auditorio MOP, Región de Magallanes y Antártica Chilena.

7.4.1 Participantes

Hubo 29 asistentes de los cuales 12 eran mujeres y 17 hombres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se observan de la siguiente manera.

- | | |
|--------------------------------|-----|
| ○ 9 comunidad y sector privado | 31% |
| ○ 20 Servicios públicos | 69% |

7.4.2 Presentación propuesta de plan de infraestructura

Se realizó una presentación de la propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo en la Región de Magallanes y Antártica Chilena, indicando los principales resultados de consultoría encontrados hasta la fecha, la metodología empleada y el conjunto de proyectos identificados, haciendo uso de imágenes cartográficas de la región.

7.4.3 Preguntas y observaciones

1. Se debe realizar consultas a la comunidad local, los cuales concuerden con los lineamientos de sustentabilidad.
2. Considerar en los proyectos a la comunidad Kawesqar, ya que éstos son propietarios de terrenos particulares en Jetarkte, a los cuales regresarán desde Puerto Edén.
3. Se propone revisar la relación existente entre el Plan de Manejo del Parque Bernardo O´ Higgins y los proyectos propuestos próximos a este lugar.
4. Se debe considerar en la propuesta de los proyectos la realidad local de cada uno de los lugares. Esto, permitirá visualizar de mejor manera las necesidades locales que se requieren y junto a ello, implementar las tecnologías adecuadas para concretar dichos proyectos y así sean perdurables en el tiempo.
5. Se solicita revisar compatibilidad de proyectos con Plan de Manejo Parque Nacional Torres del Paine.
6. Se solicita la posibilidad de replantear la ruta para potenciar el desarrollo del río Las Minas.
7. Se cree que sería poco pertinente el conectar algún proyecto con la ciudad Argentina de Ushuaia, ya que esto llevaría a que los turistas no pernoctaran en Chile, trayendo como consecuencia un lento crecimiento de las empresas turísticas en Timaukel o Cabo de Hornos.

8 PROPUESTA DE PLAN DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE

8.1 Aspectos metodológicos para la elaboración del plan preliminar

Se entiende por propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable, aquel instrumento de planificación regional para el desarrollo de infraestructura de competencia del Ministerio de Obras Públicas, que es habilitante para el desarrollo de la actividad turística sustentable, y que es construido en función de proyectos propuestos por los actores locales, recopilados de otras planificaciones vigentes y propuestos por el equipo consultor, en base a una imagen objetivo de la infraestructura turística regional. La cartera de proyectos definida en esta propuesta de plan, fue priorizada a través de la aplicación de una matriz multicriterio, lo que permitió ordenar el desarrollo de los proyectos en el tiempo.

Para la elaboración de la propuesta de plan, se ha tenido en cuenta las siguientes consideraciones metodológicas:

8.1.1 Antecedentes para la construcción de la Propuesta de Plan

- Se sistematizó toda la información recogida en los Talleres de Inicio y se generó una base de datos con iniciativas de inversión propuestas por la comunidad y actores claves regionales. Se incorporó además a esta base de datos, la información recogida a través del formulario web que fue creado especialmente para ser aplicado como complemento al desarrollo de los Talleres de Inicio.
- Se analizó el contenido de otras planificaciones (Anteproyectos Regionales de Inversiones - ARI y el trabajo de la Comisión de Infraestructura de Ciudad, Vivienda y Territorio - COMICIVYT) para determinar posteriormente cuáles iniciativas del Plan aparecían en estas planificaciones. Se dejó un registro de esta condición, lo que les permitió tener una mayor calificación en el proceso de priorización de proyectos.
- En forma simultánea, se elaboró las Imágenes Objetivo de Infraestructura para la región, considerando los instrumentos estratégicos regionales y también la propia visión territorial del consultor.
- Esta propuesta de plan se confeccionó a partir del Plan Preliminar de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable. Al igual que en el caso del Plan Base, se desarrolló este Plan Preliminar al interior del Territorio Prioritario de Intervención, compuesto fundamentalmente por los destinos turísticos priorizados. Sin embargo, ante la existencia de excepciones en este sentido, se propuso las respectivas ampliaciones a este espacio, a partir del análisis territorial detallado y los aportes de los talleres locales, de tal forma de no dejar fuera de la propuesta de plan a aquellas iniciativas que no estaban dentro de los destinos.
- Posteriormente se presentó el Plan Base y Plan Preliminar a la comunidad de cada región, lo que se materializó a través de los Talleres de Validación. En ellos, se presentó la cartera de iniciativas, a través de representaciones cartográficas,

en donde se pudo localizar cada uno de éstos en el territorio de la región. Los participantes a estos talleres pudieron hacer las observaciones a la cartera de iniciativas presentada, lo que permitió posteriormente ajustar la propuesta de plan.

- Finalmente, con la incorporación de las observaciones recogidas en los Talleres de Validación, se agregaron, eliminaron y/o modificaron iniciativas, lo que dio lugar a la Propuesta de Plan definitiva.

8.1.2 Identificación de Proyectos Nuevos

Mediante reuniones de trabajo del equipo consultor (profesionales que condujeron los talleres y especialistas en territorio, infraestructura y sistemas de información geográfica), se confeccionó el Plan Preliminar de Infraestructura de la región, considerando todos los elementos anteriormente señalados.

En primera instancia, desde la perspectiva regional, se consideró la infraestructura base o existente y el Plan Base, sobre los cuales se proyectó la imagen objetivo de infraestructura, identificando los déficits que debían ser cubiertos por el Plan Preliminar, a través de las iniciativas propuestas.

Para facilitar el desarrollo del análisis de pertinencia de cada proyecto propuesto, se definió el concepto de **“Unidad de Desarrollo de Atractivo” (UDA)** que corresponde a una unidad de estudio, construida en base a la existencia de Atractivos Turísticos cercanos, en función de su jerarquía o concentración. Generalmente forman parte de alguna de las unidades focalizadas y en torno a las cuales se podría generar un conjunto de iniciativas, con el fin de potenciar su condición turística.

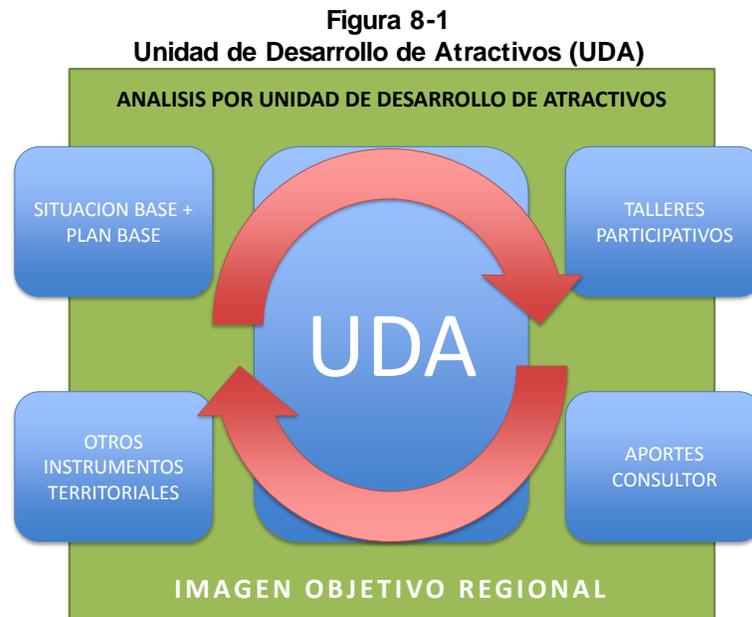
Cabe señalar que estas unidades no corresponden a unidades físicas con superficies encerradas por un polígono con límites bien definidos, sino a una unidad conceptual de apoyo al análisis territorial, que en definitiva alberga a un conjunto de proyectos de diferentes tipologías.

Cada UDA lleva el nombre del atractivo más cercano o el de mayor jerarquía, en el caso de haber varios atractivos en torno a esta unidad. Se consideró las siguientes categorías de Atractivos Turísticos para definir una UDA:

- Sitios naturales.
- Museos y manifestaciones culturales históricas.
- Folklore.
- Realizaciones técnicas contemporáneas.
- Acontecimientos programados.
- Centros o lugares de esparcimiento.

A su vez, los atractivos se clasificaron de acuerdo a su jerarquía, utilizada por la Subsecretaría de Turismo y SERNATUR: Internacional (3), Nacional (2), Regional (1) y Local (0).

- Para la identificación de iniciativas, en torno a cada UDA, se tuvo a la vista la base de datos de proyectos generada en los talleres participativos, así como otros instrumentos territoriales vinculados al turismo, a lo que se sumaron los aportes del consultor, orientados a proveer soluciones integrales desde la perspectiva de los proyectos MOP en cada una de las UDA.



- Adicionalmente, existen situaciones puntuales en relación al desarrollo de proyectos **conectores**, capaces de relacionar los distintos componentes del territorio turístico, los cuales, en algunos casos, no se encuentran dentro de las UDA o incorporan a más de una.
- A partir de este análisis, se confeccionó la lista de iniciativas del Plan Preliminar, se volvió a revisar la lista de proyectos del Plan Base, para verificar que no hubiera duplicidad de iniciativas. En caso que hubiesen existido iniciativas duplicadas, se mantuvieron los proyectos establecidos en el Plan Base.
- De igual forma, a partir del listado de iniciativas propuestas por la comunidad, se construyó una matriz de multicriterio, en función de la consideración de cada proyecto en el Plan Preliminar.

8.1.3 Priorización de Proyectos Nuevos

En primer término, es necesario precisar que la priorización de iniciativas responde a una lógica de optimización en el uso de los recursos, logrando identificar la temporalidad de la inversión en función de su impacto, en este caso al desarrollo integral del sector turismo.

Así, la aplicación de una matriz multifactorial, más allá de jerarquizar la importancia de cada proyecto, busca identificar en función de la información existente el grado de

prioridad que pudiese tener en el tiempo su ejecución, considerando la relación simbiótica que podrían llegar a tener en forma colectiva con otros proyectos, así como el aporte específico que podrían realizar al territorio por su mérito propio, en consideración tanto de las demandas turísticas, como de las condiciones de habitabilidad local.

De esta forma, es necesario destacar que no tendría sentido asignar prioridades a iniciativas de forma independiente de las Unidades de Desarrollo de Atractivos a las cuales pertenecen, porque el fin que se persigue con la creación de estas unidades, es precisamente, potenciar ese territorio con una batería de proyectos a desarrollarse de manera conjunta, generando un alto impacto en la visitación de turistas.

Si se prioriza iniciativas en una región de manera dispersa, sin tener en cuenta el concepto de UDA, se pierde el efecto detonante de mayor actividad turística que tendría la concreción del conjunto de iniciativas asociados a ese territorio.

De acuerdo a esta reflexión, se propuso un análisis escalar, que permitía definir prioridades tanto para las UDA como para las iniciativas al interior de las mismas, en consideración de las siguientes definiciones generales:

1. La priorización asignada a cada UDA, determinó un período dentro del horizonte del Plan Preliminar, de alrededor de cuatro o cinco años, en el cual las iniciativas que pertenecen a esa UDA deben ser desarrolladas. Se determinó entonces un año de inicio para ese período.
2. Cada UDA fue priorizada en función de la aplicación de una matriz multicriterio que contenía variables independientes que la caracterizaban.
3. Cada una de las variables a ser consideradas, tenía asociado un ponderador, cuyo valor fue propuesto por el consultor y acordado con la contraparte, pero con la posibilidad de ser ajustado por cada Región, en función de la importancia que le asignaban los actores claves regionales.
4. Una vez definida la priorización del desarrollo de las UDA, se estableció una priorización para las iniciativas contenidas en cada una de ellas.
5. De manera similar al caso de las UDA, se estableció una priorización de desarrollo para las iniciativas contempladas en cada una de ellas, para lo cual se utilizaron otras variables con sus respectivos ponderadores.
6. El puntaje obtenido por cada proyecto, le asignó una posición relativa al interior del período que le corresponde a la UDA a la cual pertenece.
7. Así, las iniciativas con mayor puntaje, deberían iniciarse al comienzo del período y aquellos con menor puntaje, podrán iniciarse en el segundo, tercer o cuarto año del período, sin importar si su finalización cae fuera del período determinado para esa UDA.

8.1.4 Criterios para la priorización de Unidades de Desarrollo de Atractivos

Los criterios empleados para priorizar el desarrollo de las UDA, tenían relación con algunos de los principios transversales para el desarrollo del sector turismo establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable, como son la Sustentabilidad, la Focalización territorial, la Inclusión y Equidad. De esta forma, los criterios empleados y los posibles valores de las variables asociadas, son los siguientes:

- **Sustentabilidad.**
 - a) Área Silvestre Protegida perteneciente al SNASPE²⁹: si la UDA está relacionada con una SNASPE, tiene puntaje 1; si no, 0.
- **Focalización territorial.**
 - a) Tipo de Destino: si la UDA está relacionada con un Destino Turístico Emergente o Potencial, tiene puntaje 1; si no, 0.
 - b) ZOIT³⁰: si la UDA está relacionada con una ZOIT, tiene puntaje 1; si no, 0.
- **Inclusión y equidad.**
 - a) ADI³¹: si la UDA está relacionada con una ADI, tiene puntaje 1; si no, 0.
 - b) Territorio Rezagado: si la UDA está relacionada con un Territorio Rezagado ubicado en las comunas de las regiones de Coquimbo (Provincia Limarí-Choapa), Maule (Provincia de Cauquenes y la Comuna de Empedrado), Biobío (Provincia de Arauco y Valle del Itata) y Los Ríos (Provincia del Ranco), tiene puntaje 1; si no, 0.
- **Complementariedad entre planes y programas.**
 - a) Programa Estratégico Regional de Turismo (PERT): si la UDA está relacionada con una zona de aplicación de un Programa Estratégico Regional de Turismo (PERT), tiene puntaje 1; si no, 0.
 - b) Plan Base: si existen proyectos del Plan Base asociados a la UDA, tiene puntaje 1; si no, 0.

²⁹ La riqueza natural de Chile está protegida dentro del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado, administrado por la Corporación Nacional Forestal, CONAF. El Sistema tiene en la actualidad 100 unidades, distribuidas en 36 Parques Nacionales, 49 Reservas Nacionales y 15 Monumentos Naturales. Estas unidades cubren una superficie aproximada de 14,5 millones de hectáreas, el 19,2% del territorio continental de Chile.

³⁰ De acuerdo a la Ley del Turismo (Ley 20.423 del año 2010), son Zonas de Interés Turístico (ZOIT) “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).

³¹ Las Áreas de Desarrollo Indígena (ADIs) surgen a partir de la aplicación del Art. 26° de la Ley N° 19.253 aprobada en Octubre de 1995. De acuerdo a esta normativa, son definidas como espacios territoriales determinados en los cuales los órganos de la Administración del Estado y deben focalizar su acción para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas de origen indígena que habitan en dichos territorios.

Cuadro 8-1
Matriz multicriterio aplicada a las Unidades de Desarrollo de Atractivos

	Sustentabilidad	Focalización territorial		Inclusión y Equidad		Complementariedad entre planes y programas		ΣPonderadores (siempre= 1)
	SNAS PE	Tipo Destino	ZOIT	ADI	Territorio Rezagado	Programa Estratégico Regional Turístico	Proyectos Plan Base Asociados a UDA	
Ponderador	0,2	0,3	0	0,2	0	0,1	0,2	1

UDA	Valores Posibles							Puntaje UDA	Periodo
Jetarkte	1	1	0	0	0	0	0	0,50	2
Laguna Azul	1	1	0	0	0	0	0	0,50	2
Río Serrano	1	1	0	0	0	0	1	0,70	1
Canal de las Montañas	1	1	0	0	0	0	1	0,70	1
Punta Arenas	0	1	0	0	0	0	1	0,50	2
Isla Carlos III	0	1	0	0	0	0	0	0,30	2
Yendegaia	1	1	0	1	0	1	0	0,80	1
Canal Beagle	1	1	0	1	0	0	0	0,70	1
Puerto Navarino	0	1	0	1	0	0	1	0,70	1
Cabo de Hornos	1	1	0	1	0	0	0	0,70	1
Sin UDA	0	1	0	0	0	0	0	0,30	2

$$\text{Puntaje UDA} = a*0,15 + b*0,20 + c*0,15 + d*0,10 + e*0,10 + f*0,10 + g*0,20$$

La Propuesta de Plan presenta un horizonte de 14 años, a partir del año 1 (01 de enero de 2017), que se divide en tres períodos:

- Período 1: año 1 al año 5
- Período 2: año 6 al año 9
- Período 3: año 10 al año 13

Considerando lo anterior, aquellas UDA que tengan un puntaje entre 0,643 y 1,00 serán desarrolladas en el Período 1. Es decir, los proyectos de esta UDA podrán comenzar a ser desarrollados a partir del año 1.

Aquellas UDA que obtengan un puntaje entre 0,286 y 0,643 serán desarrolladas en el Período 2. Es decir, los proyectos de esta UDA podrán comenzar a ser desarrollados a partir del año 6.

Finalmente, aquellas UDA que obtengan un puntaje entre 0,00 y 0,286 serán desarrolladas en el Período 3. Es decir, los proyectos de esta UDA podrán comenzar a ser desarrollados a partir del año 10.

8.1.5 Criterios para la priorización de los proyectos al Interior de las UDA

Una vez definida la prioridad de desarrollo de las UDA al interior de la región, se procede a establecer las prioridades de los proyectos dentro de cada UDA. Para ello se aplica los siguientes criterios de priorización:

- **Sustentabilidad**
 - a) Conserva los recursos naturales de la zona: si el proyecto conserva los recursos naturales de la zona, tiene puntaje 1; si no, 0.
 - b) Preserva el patrimonio cultural de la comunidad local: si el proyecto preserva el patrimonio cultural de la comunidad local, tiene puntaje 1; si no, 0.

- **Focalización territorial**
 - a) Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio: si el proyecto proviene de una iniciativa propuesta en los talleres de inicio, tiene puntaje 1; si no, 0.
 - b) Forma parte de un Instrumento de Planificación Regional o Local: si el proyecto forma parte de un Instrumento de Planificación Regional o Local, tiene puntaje 1; si no, 0.

- **Inclusión y Equidad**
 - a) Infraestructura beneficia a población local: si la infraestructura propuesta por el proyecto beneficia a la población local (infraestructura mixta), tiene puntaje 1; si no, 0.
 - b) Apoyo directo a emprendimientos existentes: si la infraestructura propuesta por el proyecto apoya directamente a emprendimientos existentes, tiene puntaje 1; si no, 0.

Cuadro 8-2
Matriz multicriterio aplicada a Proyectos al interior de una Unidad de Desarrollo de Atractivos (UDA)

Ponderador		Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		Σ Ponderadores (siempre= 1)	
		Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes		
		0,15	0,15	0,3	0,15	0,1	0,15		1
UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Jetarkte	Construcción Centro de Interpretación y Recepción de pasajeros y obras de mejoramientos en puerto Jetarkte	0	0,15	0,3	0	0	0	0,45	2
Jetarkte	Construcción senda no motorizada costera en Jetarkte, Puerto Edén	0,15	0	0	0	0	0	0,15	2
Jetarkte	Construcción APR sector Jetarkte	0	0	0	0	0,1	0	0,10	2
Laguna Azul	Construcción Paso fronterizo Baqueano - Zamora	0	0	0,3	0	0,1	0	0,40	2
Laguna Azul	Construcción camino básico hasta Paso Baqueano - Zamora.	0	0	0	0	0,1	0	0,10	2
Laguna Azul	Construcción de Ruta Escénica Sierra Baguales	0	0	0,3	0	0,1	0	0,40	2
Río Serrano	Construcción embarcadero turístico, senderos y miradores en glaciar Serrano	0,15	0	0,3	0	0	0	0,45	1
Río Serrano	Habilitación sendero de accesibilidad universal en Glaciar Tyndall, Geike y Serrano desde Pueblo Río Serrano	0,15	0	0,3	0	0	0	0,45	1
Río Serrano	Habilitación sendero de caminata con puntos de interpretación por ribera sur Río Serrano	0,15	0	0,3	0	0	0	0,45	1
UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Río Serrano	Construcción de Miradores y centro de interpretación en Glaciar Tyndall	0	0,15	0	0	0	0	0,15	1
Río Serrano	Construcción Ruta Escénica Turística, Pto. Consuelo - Río Serrano	0	0	0,3	0	0,1	0	0,40	1

Ponderador	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		Σ Ponderadores (siempre=1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	
	0,15	0,15	0,3	0,15	0,1	0,15	

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Canal de las Montañas	Construcción de embarcaderos turísticos básicos, senderos y miradores de interpretación e instalaciones en Glaciares: Zamudio, Bernal, Hermann y Paredes.	0,15	0	0,3	0	0	0	0,45	1
Punta Arenas	Construcción terminal de buses interurbanos conectado a Aeropuerto Presidente Ibáñez.	0	0	0,3	0	0,1	0	0,40	2
Punta Arenas	Construcción Embarcadero Turístico en Cabo Froward	0	0	0,3	0	0	0	0,30	2
Isla Carlos III	Construcción Centro de Interpretación y Administración AMCP-MU Carlos III y Fco. Coloane (isla Carlos III - Bahía Mussel)	0	0,15	0,3	0	0	0	0,45	2
Isla Carlos III	Construcción Embarcadero Turístico Isla Carlos III - Bahía Russel	0	0	0	0	0	0	0,00	2
Yendegaia	Construcción Ruta Escénica Caleta 2 de Mayo a frontera por Lapataia (Argentina)	0	0	0,3	0	0,1	0	0,40	1
Yendegaia	Construcción Embarcadero Turístico Caleta 2 de Mayo, Canal Beagle.	0	0	0	0	0	0	0,00	1
Yendegaia	Construcción Ruta Escénica desde Ruta Y-85 a Lago Errázuriz	0	0	0,3	0,15	0,1	0	0,55	1
Yendegaia	Construcción Instalaciones de Administración y Centro de Interpretación Ambiental en P.N. Yendegaia, sector Yendegaia	0	0,15	0,3	0	0	0	0,45	1
Canal Beagle	Construcción Embarcadero Turístico en Caleta Olla, Canal Beagle.	0	0	0,3	0	0	0	0,30	1
Canal Beagle	Construcción sendero de caminata y mirador en Glaciar Holanda, Canal Beagle.	0,15	0	0	0	0	0	0,15	1
Canal Beagle	Construcción y habilitación paso fronterizo Caleta 2 de	0	0	0,3	0	0,1	0	0,40	1

Ponderador		Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		Σ Ponderadores (siempre= 1)	
		Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes		
		0,15	0,15	0,3	0,15	0,1	0,15		1
UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Hornos									
Conector	Mejoramiento a Ruta Escénica Rutas: Y-85 (Lago Fagnano) / Y-893 / 257-CH / Y-635 (Porvenir), incluye mirador paso Fagnano	0	0	0,3	0,15	0,1	0	0,55	2

$$\text{Puntaje Proyecto} = a * 0,15 + b * 0,15 + c * 0,20 + d * 0,15 + e * 0,20 + f * 0,15$$

De esta forma, se ordenaron los proyectos al interior de una UDA, de mayor a menor puntaje obtenido.

Como las UDA ya fueron ordenadas según el período en que se desarrollarán, ahora los proyectos deben ser ordenados al interior de cada uno de esos períodos.

Período 1: año 1 – año 5

Período 2: año 6 – año 9

Período 3: año 10 – año 13

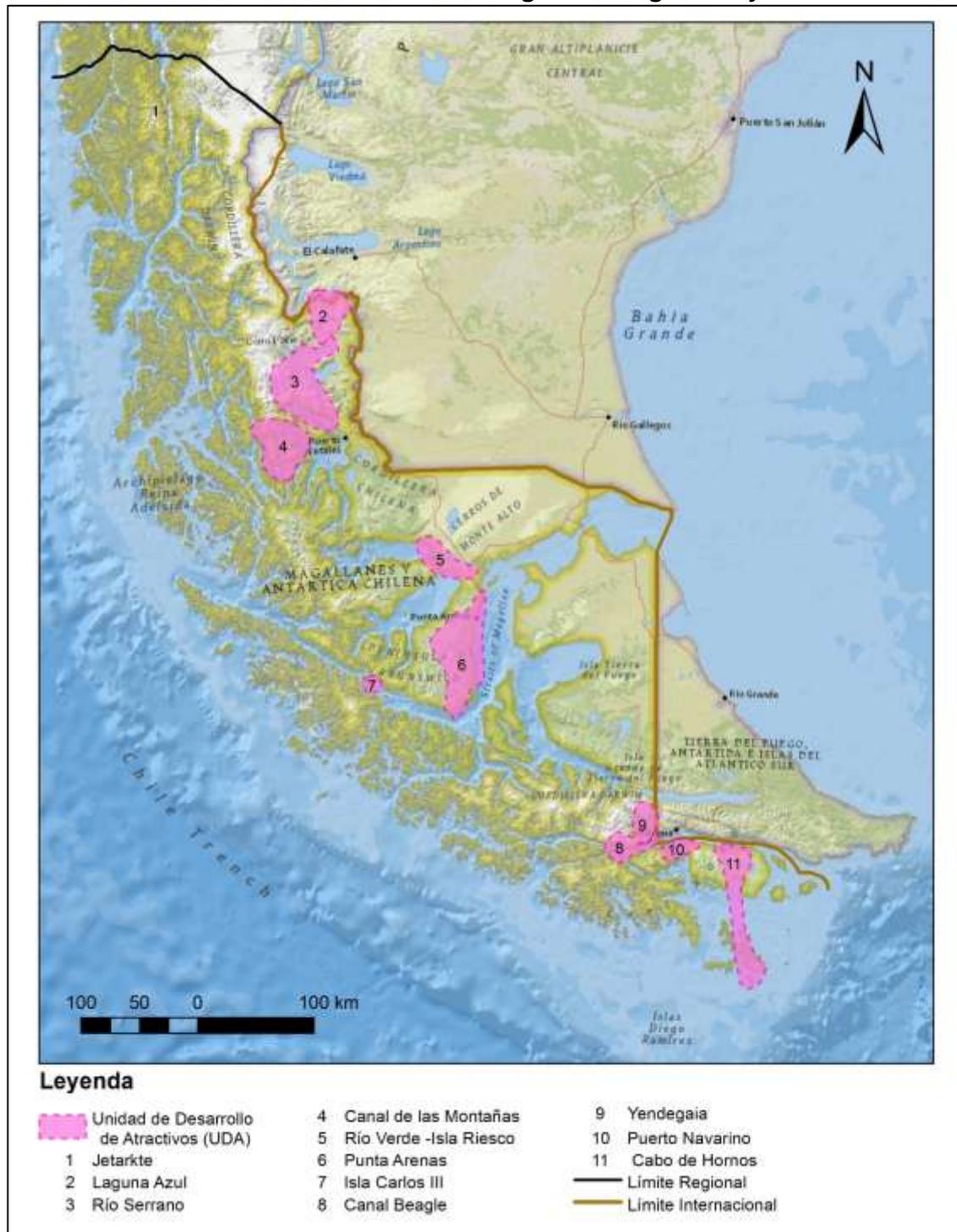
Considerando lo anterior, aquellos proyectos que obtengan un puntaje entre 0,21 y 1,00 serán desarrollados al Inicio del período que les corresponde.

Aquellos proyectos que obtengan un puntaje igual o menor a 0,20, serán desarrollados al final del período que les corresponde.

Los ajustes finos de la ubicación de cada proyecto dentro del período que le corresponde, estarán en función de la duración del proyecto y del monto asociado a la inversión. Esto último porque al sumar los costos de inversión de un año determinado de la Propuesta de Plan, podría exceder sustancialmente los montos históricos de inversión regional anual y en esos casos, se deberá desplazar los proyectos en el cronograma (adelantarlos o retrasarlos), dependiendo de los montos estimados.

Finalmente, cabe señalar que la metodología de priorización de proyectos antes expuesta, no considera la opción de descartar proyectos; sólo contempla la opción de trasladar el inicio de su ejecución en el tiempo. La opción de descarte, sólo podría recaer en las direcciones regionales de DIRPLAN del MOP.

Figura 8-2
Unidades de Desarrollo de Atractivos de la Región de Magallanes y Antártica Chilena.



Fuente: Elaboración propia.

8.1.6 Tipologías de Infraestructura

Definidos los proyectos que conforman la propuesta de **Plan de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable**, se presentó la necesidad de establecer una tipología de infraestructura que, permitiera agrupar los proyectos, a objeto de definir el ámbito desde el cual el Ministerio pudiese ejercer alguna acción concreta. La tipología resultante surge esencialmente de la naturaleza y características del proyecto propuesto.

La agrupación de proyectos en tipologías de infraestructura, permite correlacionar los proyectos con programas de inversiones del MOP ya existentes o bien, la creación de nuevos programas al interior del Ministerio.

A continuación, se presenta las tipologías de infraestructura resultantes y su definición:

Cuadro 8-3
Tipologías de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
1	Agua Potable Rural	MOP	Se asocia a proyectos de construcción y ampliación de sistemas de agua potable que atienden localidades o sectores rurales. En particular, su definición de construcción o ampliación obedece a la situación actual y demanda esperada.
2	Aguas Lluvias	MOP	Reúne acciones desarrolladas principalmente sobre áreas urbanas, destinadas a la formulación de estudios y obras necesarias para la evacuación de aguas lluvias. Tipología no relacionada directamente con la actividad turística.
3	Borde Costero	MOP	Obra pública que reúne acciones en el borde costero marítimo, lacustre y/o fluvial, cuya relación está asociada a caletas y su mejoramiento al concepto de Caleta Turística o bien está referida a la puesta en valor del borde costero marítimo y/o lacustre, a través de la construcción de costaneras, sean estas recreativas o turísticas.
4	Ciclovía - Ciclorruta	MOP	Infraestructura de carácter público emplazada sobre la faja fiscal de caminos públicos, orientada exclusivamente al tránsito y/o circulación de bicicletas, en zonas urbanas o rurales, respectivamente.
5	Conector Turístico	MOP	Camino público de comunicación terrestre destinado al libre tránsito, situado fuera de los límites urbanos y cuyas fajas son bienes nacionales de uso público, que cumple la función de conectar uno o más destinos turísticos o UDAS.
6	Edificación Pública	MOP / NO MOP (Extra MOP)	Edificación ocupada por organismos públicos, con presencia en el espacio urbano.

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
7	Infraestructura Cultural	MOP / NO MOP (Extra MOP)	Edificación (construcción y/o restauración) de carácter público, destinada a albergar, principalmente a museos o centros de difusión de la cultura y las artes. Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.
8	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	NO MOP (Extra MOP)	Obra pública destinada: <ul style="list-style-type: none"> • ofrecer información y servicios al turista, tales como centros de interpretación, paneles informativos y centros de información turística. • ofrecer servicios al turista, mediante instalaciones de apoyo para el desarrollo de actividades en el lugar (zonas de descanso, wi-fi, baños, entre otros). Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.
9	Infraestructura de Transporte Aéreo	MOP	Obra pública que considera aquellos elementos necesarios para la operación de aeronaves y atención de pasajeros, sean éstas aviones o helicópteros.
10	Infraestructura de Transporte Terrestre	NO MOP (Extra MOP)	Obra pública que considera aquellos elementos necesarios para la operación de buses interurbanos, rurales y atención de pasajeros. Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.
11	Infraestructura Fluvial	MOP	Obra pública destinada a la construcción de defensas fluviales y riberas fluviales.
12	Paso Fronterizo	NO MOP (Extra MOP)	Infraestructura necesaria para que las personas, las mercaderías transportadas y los vehículos puedan atravesar los límites de dos países, cumpliendo con los requisitos y controles impuestos por las autoridades nacionales de los mismos. Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.
13	Patrimonio	MOP / NO MOP (Extra MOP)	Obra pública destinada a rescatar todas aquellas acciones a ejecutarse sobre inmuebles o áreas de valor patrimonial. De manera singular considera la acción de restauración. Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.
14	Ruta Escénica	MOP	Vía de comunicación terrestre, o tramos de la misma, emplazados en una zona de alto valor paisajístico o turístico, que requiere un

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
			tratamiento diferenciado, destinado a preservar y proteger tales cualidades. En estas vías debe considerarse parámetros de diseño diferentes a los habituales, en aspectos como velocidad, radios de curvatura, anchos y señalética. Pueden incorporar miradores y zonas de descanso, con estacionamientos seguros para los usuarios. En algunos sectores las rutas escénicas pueden comprender o tener acceso a ciclorrutas o sendas peatonales, que se adentran en zonas prístinas y no alteradas.
15	Sendero Interpretativo	NO MOP (Extra MOP)	Sendero no motorizado cuyo trazado se desarrolla en alguna área de interés turístico, que cuenta con información asociada a su trazado, así como también con equipamiento de apoyo a quienes transitan por ellos. Estos senderos podrían estar insertos en áreas protegidas privadas o pertenecientes al Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado.

Por otra parte, para efectos de poder hacer una estimación general del costo de inversión de cada proyecto, se requiere descomponer esta clasificación de tipologías de infraestructura en tipologías de proyectos, para lo que se debe anteponer una acción a la infraestructura. Así, por ejemplo, para la tipología de infraestructura “Ruta Escénica”, existirán “Construcción de Ruta Escénica” y “Mejoramiento a Ruta Escénica” y así sucesivamente con otros tipos de infraestructura.

De esta manera se podrá establecer un costo unitario asociado, a una cierta unidad de medida, para cada tipología de proyecto, como se verá a continuación.

8.1.7 Estimación de Costos de Inversión

Para cada uno de los proyectos que forman parte de la propuesta de plan se ha realizado una estimación del costo de inversión asociado. La estimación de costos tiene relación con el nivel de información respecto de los proyectos a desarrollar. En este sentido, cabe señalar que, en la mayoría de los casos, los proyectos son desarrollados a nivel de ideas; no existiendo un perfil desarrollado para cada uno de los proyectos que componen la propuesta de plan.

De esta forma, para la estimación de los costos de inversión de los proyectos, se utilizó información existente de proyectos similares encontrados en planificaciones comparadas. En este contexto, el Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico (PRIGRH) desarrollado para cada una de las regiones del territorio nacional por el MOP, constituyó una fuente de información de referencia.

Para la estimación de costos de inversión asociados a los proyectos contemplados en cada uno de los planes regionales, se utilizó un procedimiento simplificado, el cual

consistió en la definición de tipologías de proyectos, que a diferencia de las tipologías de infraestructura, éstos incluyen una acción o verbo, según la naturaleza del proyecto (construcción, mejoramiento, ampliación, estudio, diseño), salvo algunos casos especiales en que la tipología de costos coincide con la tipología de infraestructura.

De esta forma, para cada una de estas tipologías se estimó un costo, que expresa valores referenciales, los que dependiendo de la naturaleza de la misma, corresponden a un costo unitario o a un costo global. En los estudios específicos de cada iniciativa, debería realizarse el análisis detallado de costos, los que variarían, tanto según la macrozona y la región, como también según ítem y unidades correspondientes.

Las estimaciones, que fueron realizadas en base a supuestos y a la experiencia del consultor, se muestran en el cuadro siguiente:

Cuadro 8-4
Costos unitarios de proyectos de inversión

Nº	TIPOLOGÍA PARA COSTO	TIPO	Unidad	M\$ Costo (\$ 2016)
1	Construcción Ruta Escénica	Unitario	km	766.800
2	Mejoramiento a Ruta Escénica	Unitario	km	66.800
3	Mejoramiento a Ruta Escénica Mixta	Unitario	km	83.500
4	Construcción Agua Potable Rural	Unitario	km	380.000
5	Ampliación Agua Potable Rural	Global	Gl	380.000
6	Restauración Patrimonio	Global	Gl	100.000
7	Construcción Infraestructura de Borde Costero	Unitario	km	217.000
8	Mejoramiento Infraestructura de Borde Costero	Unitario	km	130.200
9	Construcción Infraestructura Portuaria de Conexión	Global	Gl	2.369.637
10	Construcción Infraestructura Portuaria para el Turismo y Deportes Náuticos	Global	Gl	200.000
11	Construcción Infraestructura de Información Turística	Global	Gl	105.317
12	Construcción Infraestructura de Servicios Turísticos	Global	Gl	105.317
13	¿Construcción Sendero interpretativo a Suelo Natural?	Unitario	km	12.951
14	¿Construcción Sendero Interpretativo en Pasarela?	Unitario	km	16.317
15	Construcción Canales de Riego	Unitario	km	80.000
16	Construcción Aeródromo	Global	Gl	20.025.633
17	Construcción Ciclovía - Ciclorruta	Unitario	km	80.000
18	Construcción de Pasarela Peatonal	Unitario	km	400.000
19	Construcción Paso Fronterizo	Global	Gl	14.000.000
20	Mejoramiento Paso Fronterizo	Global	Gl	8.400.000
21	Construcción Red Vial	Unitario	km	700.000
22	Mejoramiento Red Vial	Unitario	km	420.000
23	Construcción Terminal de Buses (localidad pequeña)	Global	Gl	210.000
24	Construcción Terminal de Buses (Urbano Pequeño)	Global	Gl	1.500.000
25	Construcción Terminal de Buses (Urbano Mediano)	Global	Gl	3.200.000
26	Mejoramiento a Ribera Recreativa	Unitario	km	167.000

Nº	TIPOLOGÍA PARA COSTO	TIPO	Unidad	M\$ Costo (\$ 2016)
27	Estudio Prefactibilidad Ciclovía - Ciclorruta	Unitario	km	1.500
28	Construcción Embarcadero y Rampas para Lancha	Global	Gl	1.000.000
29	Construcción Embarcadero y Rampas para Transbordador	Global	Gl	4.000.000
30	Construcción Caleta Pequeña	Global	Gl	1.000.000
31	Construcción Caleta Mediana	Global	Gl	5.000.000
32	Mejoramiento Aeródromo	Global	Gl	820.000
33	Construcción Museo	Global	Gl	210.000
34	Estudio Prefactibilidad Aeródromo	Global	Gl	300.000
35	Estudio Modelo de Gestión	Global	Gl	100.000
36	Embarcadero Río	Global	Gl	200.000
37	Restauración Iglesia	Global	Gl	1.000.000
38	Estudio Prefactibilidad Museo	Global	Gl	100.000
39	Diseño Aeropuerto Internacional	Global	Gl	400.000
40	Construcción Helipuerto	Global	Gl	100.000
41	Construcción Paradero de Buses	Global	Un	15.000
42	Defensa Fluvial	Global	Gl	500.000
43	Estudio Prefactibilidad Embalse	Global	Gl	400.000
44	Construcción Cobertizo Rodados	Global	Gl	420.000

Fuente: Elaboración propia

Es conveniente señalar que el costo de construcción de la ruta escénica, se estimó considerando como unidad 1 kilómetro de vía, cuyo perfil presenta las siguientes características:

- Berma de 2 metros de ancho a ambos lados de la calzada
- Calzada de 7 metros de ancho
- Faja de separación de 1,5 metros entre la ciclorruta y vialidad para vehículos motorizados
- Ciclorruta de 2 metros de ancho
- 1 Mirador en maicillo con 10 estacionamientos, 10 mesas con capacidad para 5 personas c/u, 2 paneles informativos, estructura con techumbre para protección del clima.

Cuadro 8-5
Ítems de costo de Construcción de Ruta Escénica

ITEM	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	M\$ COSTO (\$) (dic 2016)
Vialidad	Berma de 2 metros de ancho a ambos lados de la calzada Calzada de 7 metros de ancho Faja de separación de 1,5 metros entre la ciclorruta y vialidad para vehículos motorizados (Se debe consignar que este valor es referencial y es lo mínimo que se puede presupuestar)	km	700.000

ITEM	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	M\$ COSTO (\$) (dic 2016)
Ciclorruta	2 metros de ancho	km	80.000
Mirador	Superficie de maicillo con 10 estacionamientos, 10 bancas con capacidad para 4 personas c/u, 2 paneles informativos, estructura con techumbre para protección del clima	Un	40.000
Estacionamiento con Zona de Descanso	Superficie de maicillo con 20 estacionamientos, 20 mesas con capacidad para 4 personas c/u, baños y estructura con techumbre para protección del clima.	Un	60.000

Se supone, para un caso promedio, la existencia de 1 Mirador cada 25 kilómetros y de 1 Estacionamiento con Zona de Descanso cada 50 kilómetros. De esta forma, se obtienen los factores 0,04 Mirador/km y 0,02 Estacionamiento/km.

En el caso de las ciclorrutas, se supone que, en promedio, el 80% de la extensión de las Rutas Escénicas, contará con ciclorrutas. El 20% restante se debe a que existen zonas en las cuales, por la geografía del terreno, quebradas generalmente, no resulta viable la construcción de una ciclorruta.

Así, para obtener el costo de inversión por kilómetro de Ruta Escénica, se obtienen los siguientes valores expresados en M\$:

- Ciclorruta: $\$80.000.000 \times 80\% = \$ 64.000$
- Mirador: $\$40.000.000 \times 0,04 = \$ 1.600$
- Estacionamiento: $\$60.000.000 \times 0,02 = \$ 1.200$

Por lo tanto, el costo de Construcción de una Ruta Escénica, cuando es necesario realizar la pavimentación del camino y la habilitación de bermas, es de **\$766.800(M\$)** por kilómetro. En el caso de Mejoramiento a Ruta Escénica, el costo de inversión se reduce a los tres componentes anteriormente señalados, lo que da el valor de **\$66.800(M\$)** por kilómetro de Ruta Escénica. Para efectos de esta propuesta de plan de infraestructura, y con el fin de no sobredimensionar los valores de inversión, se aplicará el valor de mejoramiento a todos los casos de Rutas Escénicas.

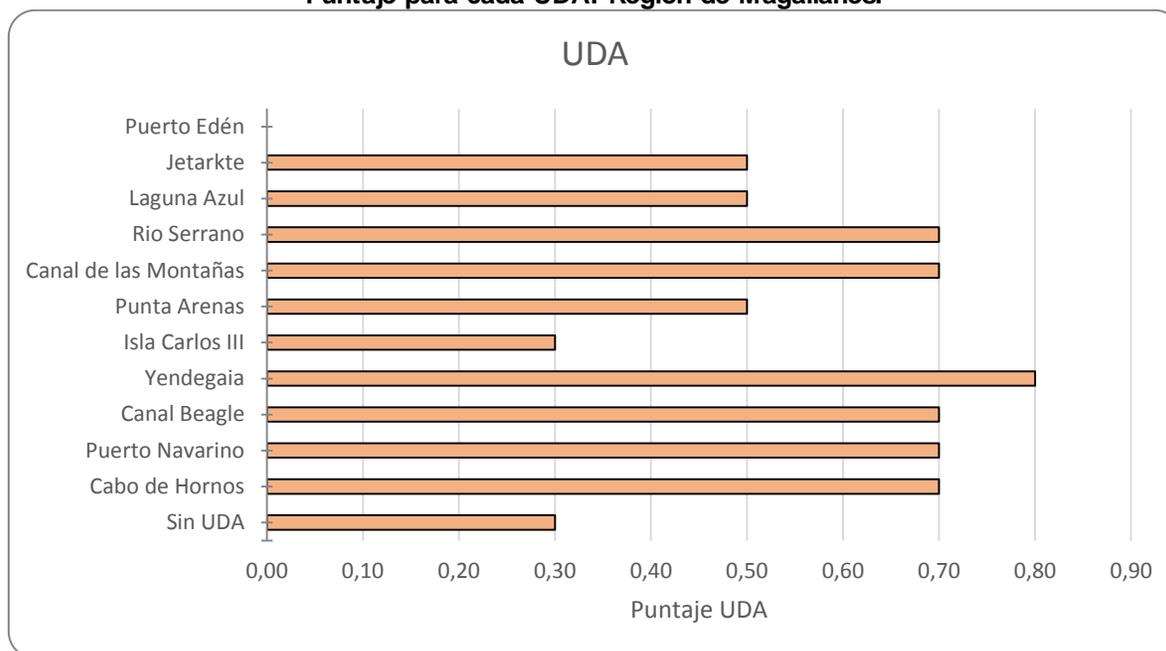
En todo caso hay que tener presente que son valores referenciales promedio y que en los estudios específicos, deberían realizar el análisis detallado de los costos, los que variarán según el territorio y características del proyecto

N° Proyecto	UDA	Nombre Proyecto	Origen	Ámbito del MOP	Costo de Inversión	5 años					5 años					4 años			
						Corto Plazo					Mediano Plazo					Largo plazo			
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
				Inversión directa MOP	74.857.306														

- Nota: Los números faltantes en el correlativo corresponde a los proyectos del Plan Base, que se presentaron en el Capítulo 5

Los puntajes asignados para las UDA se muestran en la siguiente figura:

Figura 8-3
Puntaje para cada UDA. Región de Magallanes.



Fuente: Elaboración propia

8.3 Archivo Excel de la Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo

La entrega del Informe Final del estudio va acompañada de un archivo digital con un libro Excel que contiene la Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable.

Este libro contiene las siguientes hojas:

a) Cuadro PP

Presenta los distintos proyectos con sus respectivas descripciones, relaciones y evaluaciones. La información contenida en esta hoja de cálculo permite realizar análisis de priorización entre distintas Unidades de Desarrollo de Atractivos (UDA) y de los proyectos comprendidos en cada una de ellas.

b) UDA

Presenta las distintas UDA, junto a sus respectivos puntajes asociados a la evaluación realizada en el Cuadro PP y el cuadro ponderador que asigna la relevancia atribuida a cada de las variables a ser evaluadas. En el cuadro Ponderador se pueden modificar

los valores, teniendo siempre en consideración que la suma debe ser siempre igual a 1. Al ir modificando los ponderadores se podrá apreciar numéricamente y gráficamente las variaciones, permitiendo identificar cuál UDA es más prioritaria en su desarrollo de atractivos (la relación es directamente proporcional positiva). Resultado de la clasificación de la UDA puede ser Corto Plazo= 1 (del año 2017 al 2021), Mediano Plazo= 2 (del año 2022 al 2026) y Largo Plazo= 3 (del año 2027 al 2030).

c) Sensibilización

Esta hoja de cálculo tiene por objetivo priorizar los distintos proyectos en el interior de cada UDA, es decir poder mover los proyectos en el periodo ya obtenido por cada UDA, logrando de esa manera dar prioridad a aquellos proyectos que son más urgentes en su realización. Aquí es posible realizar las variaciones en el cuadro Ponderador y apreciar el puntaje obtenido por cada proyecto, de esa manera es posible realizar modificaciones y obtener distintos periodos de inicio de los proyectos.

d) Gráficos (Cronograma)

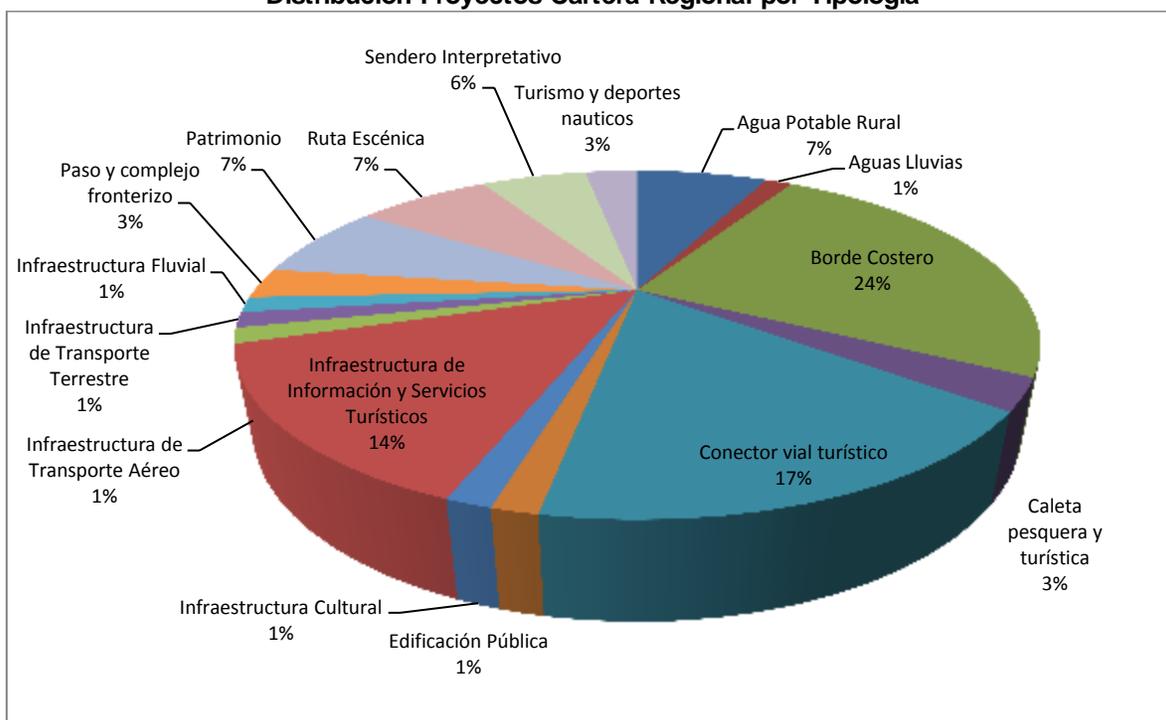
Al finalizar el proceso de priorización y sensibilización se procede a graficar cada proyecto en el periodo correspondiente (corto, mediano y largo plazo) y su priorización en el interior de la UDA con su puntaje de proyecto. Es importante mencionar que cuando un proyecto tiene un puntaje menor o igual a 0,2, este proyecto pierde su prioridad y su inicio es desplazado más adelante del periodo.

9 SINTESIS Y CARTERA PROPUESTA

9.1 Síntesis de la Propuesta del Plan Regional.

Considerando la propuesta de plan, compuesta por el conjunto de proyectos de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable en la región, tanto del plan base, como los nuevos, levantados en el estudio (capítulo 5 y 8, respectivamente) todos trabajados en talleres participativos, se plasman en una cartera regional, que se distribuye según el siguiente gráfico:

Figura 9-1
Distribución Proyectos Cartera Regional por Tipología



Fuente: elaboración propia

Del gráfico anterior, es posible observar que la concentración de proyectos se presenta principalmente en la categoría de borde costero, que concentra un cuarto del total, seguido de conectores viales y centros de información y servicios turísticos, ambos configuran casi un tercio del total.

En cuanto a la mejora en la conectividad turística, se propone el siguiente detalle en kilómetros, que aportarían algunas tipologías de obras:

	kilómetros
Ruta Escénica	446
Conector vial	566
Sendero Interpretativo	90

9.2 Principales Conclusiones de la Propuesta de Plan de Infraestructura

El territorio de intervención tiene como foco los destinos turísticos priorizados y sus atractivos. La cartera de proyectos queda reflejada en la distribución que presenta el siguiente cuadro:

Cuadro 9-1
Distribución de Proyectos por Unidad de Desarrollo de Atractivos

DESTINO TURISTICO	UNIDAD DESARROLLO ATRACTIVO	N° de Iniciativas
Cabo de Hornos	Cabo de Hornos	4
	Puerto Navarino	4
	Otro	1
Estrecho de Magallanes	Punta Arenas	15
	Otro	2
	Río Verde	3
Parque Nacional Torres del Paine	Canal de las Montaña	2
	Jetarkte	1
	Laguna Azul	4
	Río Serrano	6
Tierra del Fuego	Tierra del Fuego	5
Otro Destino	Canal Beagle	3
	Conector	1
	Isla Carlos III	2
	Jetarkte	2
	Yendegaia	6
Todos los Destinos	Otro	9
Total general		70

Fuente: elaboración propia

Según la asignación Ámbito del MOP, lo que vincula a una Unidad Técnica del Ministerio, considerando que el caso de Arquitectura, implica muchas veces obras por mandato, la distribución de proyectos es la siguiente:

Cuadro 9-2
Distribución de Proyectos por Ámbito MOP

UNIDAD TECNICA MOP	Total
Aeropuertos	1
Agua Potable Rural	5
Arquitectura	24
Obras Hidráulicas	2
Obras Portuarias	21
Vialidad	17
Total general	70

Fuente: elaboración propia

Se propone el desarrollo de 70 proyectos, 34 de los cuales provienen del plan base y 36 son nuevas iniciativas. En términos del costo total de la inversión se llega a la suma de M\$ 192.374.586, correspondiendo el 82% a inversión del MOP y el 18% a financiamiento externo al MOP. Desde el punto de vista de los plazos estimados para iniciar la ejecución de las inversiones de la cartera, el 55% del total, está en el corto plazo, como se observa en la tabla siguiente:

Cuadro 9-3
Distribución por tipo de financiamiento y plazos

FINANCIAMIENTO	Corto (2017-2021)	Mediano (2022-2026)	Total
Extrasectorial	1.643.811	32.332.872	33.976.682
Sectorial	104.742.839	53.655.065	158.397.903
Total	106.386.649	85.987.936	192.374.586

Fuente: elaboración propia

Según la estadística de visitación de CONAF, la Región de Magallanes y Antártica Chilena, resulta ser una de las regiones con mayor desarrollo de la actividad turística en Chile, principalmente gracias a la consolidación de su destino turístico principal, el Parque Nacional Torres del Paine, que constituye un destino de clase mundial, por lo cual en el año 2016 transitaron más 252 mil turistas.

Si bien la propuesta de plan que se presentó considera iniciativas de inversión en torno a este importante destino turístico, también considera un conjunto de proyectos que cubren el territorio desde Jetarkte (Puerto Edén) hasta el Cabo de Hornos, proponiendo de esta forma, lograr una mejor distribución de los flujos de turistas que llegan a la región. Destacan las iniciativas propuestas en Tierra del Fuego e Isla Navarino.

Destaca por su valor el proyecto de construcción de la ruta escénica desde Porvenir hacia Yendegaia.

9.3 Cartera del plan

De acuerdo a lo indicado, al inicio del documento en la presentación y ajuste ministerial, la siguiente tabla identifica la cartera completa del plan:

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	PLAZO
Antártica Chilena	Cabo de Hornos	Construcción camino Vicuña Yendegaia, sector afluente río Toledo - río Condor	Conector vial turístico	Vialidad	Otro Destino	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Centro Subantártico. Cabo de Hornos	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Cabo de Hornos	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción de Infraestructura de Información y Servicios Turísticos en Cabo de Hornos	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Cabo de Hornos	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	PLAZO
Antártica Chilena	Cabo de Hornos	Construcción de Infraestructura de Información y Servicios Turísticos en Puerto Navarino	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Cabo de Hornos	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Embarcadero Turístico Caleta 2 de Mayo	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción Embarcadero Turístico en Caleta Olla	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción Embarcadero Turístico en Puerto Navarino	Borde Costero	Obras Portuarias	Cabo de Hornos	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción Embarcadero Turístico Isla Hornos, Cabo de Hornos	Borde Costero	Obras Portuarias	Cabo de Hornos	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción Facilidades Portuarias Menores para paso Timbales	Borde Costero	Obras Portuarias	Otro Destino	Ejecución	Sectorial	Corto
		CONSTRUCCION INFRAEST. PORTUARIA MULTIPROPOSITO PUERTO WILLIAMS	Turismo y deportes náuticos	Obras Portuarias	Cabo de Hornos	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Infraestructura Portuaria Lago Errázuriz	Borde Costero	Obras Portuarias	Otro Destino	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción Infraestructura Portuaria Multipropósito Puerto Williams	Borde Costero	Obras Portuarias	Cabo de Hornos	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Infraestructura Portuaria Puerto Navarino	Borde Costero	Obras Portuarias	Cabo de Hornos	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Instalaciones de Administración y Centro de Interpretación Ambiental en P.N. Yendegaia ,sector Yendegaia	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Marina Pública En Pto. Williams	Turismo y deportes náuticos	Obras Portuarias	Cabo de Hornos	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Pequeño Aeródromo de Yendegaia	Infraestructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Otro Destino	Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción Ruta Escénica Caleta 2 de Mayo a frontera (sector Lapataia (ARG))	Ruta Escénica	Vialidad	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción sendero de caminata y mirador en Glaciar Holanda	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Vicuña Yendegaia Sector: Caleta 2 de Mayo - Cordillera Darwin	Conector vial turístico	Vialidad	Otro Destino	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción y habilitación paso fronterizo Caleta 2 de Mayo	Paso y complejo fronterizo	Arquitectura	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
Interprovincial	Intercomunal	CONSTRUCCION PROYECTOS NUEVOS 2018 AGUA POTABLE RURAL XII REGION	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Todos los Destinos	Ejecución	Sectorial	Corto
Magallanes	Punta Arenas	Construcción camino de Penetración Circuito Ruta Y - 530, 0, Tres Morros, Y - 620	Conector vial turístico	Vialidad	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Camino río Hollemberg - río Pérez	Conector vial turístico	Vialidad	Estrecho de Magallanes	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Centro Antártico Internacional. Punta Arenas.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Centro de interpretación ambiental asociado	Infraestructura de Información y	Arquitectura	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	PLAZO
		al pinguino, Isla Magdalena.	Servicios Turísticos					
Magallanes	Punta Arenas	Construcción Centro de Interpretación y Administración AMCP-MU Carlos III y Fco. Coloane (isla Carlos III - Bahía Mussel)	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Extraseccional	Mediano
		Construcción Centro de Visitantes Museo del recuerdo. Punta Arenas	Infraestructura Cultural	Arquitectura	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Extraseccional	Mediano
		Construcción Embarcadero Turístico en Cabo Froward	Borde Costero	Obras Portuarias	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción Embarcadero Turístico Isla Carlos III - Bahía Russel	Borde Costero	Obras Portuarias	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción Embarcadero turístico, Isla Magdalena.	Borde Costero	Obras Portuarias	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción Facilidades Portuarias Para Naves Menores en Punta Arenas	Borde Costero	Obras Portuarias	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción Habilitación Centro De Creación Punta Arenas	Edificación Pública	Arquitectura	Estrecho de Magallanes	Ejecución	Extraseccional	Corto
		Construcción Infraestructura Portuaria en Bahía El Águila, Magallanes	Borde Costero	Obras Portuarias	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción Refuerzo Río De La Mano, Punta Arenas	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Estrecho de Magallanes	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Sistema APR Sector Laguna Los Patos, Prolongación Gral. Del Canto, Pta. Arenas	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Estrecho de Magallanes	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Sistema APR Sector Rincón Chileno, Camino A Laguna Lynch, Pta. Arenas	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción Terminal de buses interurbanos conectado a Aeropuerto Presidente Ibáñez.	Infraestructura de Transporte Terrestre	Arquitectura	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Extraseccional	Mediano
		Mejoramiento / Restauración Biblioteca y Archivo Regional, Punta Arenas	Patrimonio	Arquitectura	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Extraseccional	Mediano
		Mejoramiento / Restauración Y Puesta En Valor Cruz De Los Mares Y Obras Anexas, Comuna De Pta. Arenas	Patrimonio	Arquitectura	Estrecho de Magallanes	Ejecución	Extraseccional	Corto
		Mejoramiento Colector Em-25, Pta. Arenas	Aguas Lluvias	Obras Hidráulicas	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		RESTAURACION CAPILLA DE RIO SECO PUNTA ARENAS	Patrimonio	Arquitectura	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		RESTAURACION Y PUESTA EN VALOR FARO SAN ISIDRO PUNTA ARENAS	Patrimonio	Arquitectura	Estrecho de Magallanes	Ejecución	Sectorial	Corto
	San Gregorio	Construcción Centro de Administración de Infraestructura de Información y Servicios Turísticos en Reserva Nacional Pali Aike.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Estrecho de Magallanes	Diseño y Ejecución	Extraseccional	Mediano
		Regulación Y Tratamiento Agua Potable Rural Punta Delgada	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Otro Destino	Ejecución	Sectorial	Corto
Tierra del Fuego	Porvenir	Construcción Camino De Penetración Calafate-Russfin	Conector vial turístico	Vialidad	Tierra del Fuego	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento / Restauración y Puesta en valor Iglesia San	Patrimonio	Arquitectura	Tierra del Fuego	Diseño y Ejecución	Extraseccional	Mediano

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	PLAZO
		Francisco de Sales, Porvenir.						
		Mejoramiento Borde Costero Bahía Chilota - Porvenir	Borde Costero	Obras Portuarias	Tierra del Fuego	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
	Primavera	Mejoramiento Ruta 257 CH, Cerro Sombrero - Onaissin	Conector vial turístico	Vialidad	Otro Destino	Ejecución	Sectorial	Mediano
	Timaukel	Construcción camino Vicuña Yendegaia, Sector río Betbeder - río Toledo y Caleta María	Conector vial turístico	Vialidad	Otro Destino	Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción Facilidades Portuaria Menores en Puerto Yartou, Timaukel	Borde Costero	Obras Portuarias	Tierra del Fuego	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Infraestructura Portuaria Pto. Arturo	Borde Costero	Obras Portuarias	Tierra del Fuego	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción Ruta Escénica Ruta desde Ruta Y-85 a Lago Errazuriz	Ruta Escénica	Vialidad	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Rutas Y-85 (Lago Fagnano) /Y-893/Y-895/Y-897/257-CH/Y-71/Y-635 (Porvenir), incluye mirador paso Fagnano	Ruta Escénica	Vialidad	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
Última Esperanza	Natales	Construcción APR sector Jetarkte	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción Camino de Penetración Estero Worsley-Fiordo Sataines (45-55km)	Conector vial turístico	Vialidad	Parque Nacional Torres del Paine	Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción Camino De Penetración Fiordo Staines - Estero Peel	Conector vial turístico	Vialidad	Otro Destino	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción Camino de Penetración Río Serrano - Glaciar Tyndall - C de Las Montañas	Conector vial turístico	Vialidad	Parque Nacional Torres del Paine	Prefactibilidad	Sectorial	Corto
		Construcción Centro de Información y Servicios Turísticos, obras de mejoramientos en puerto Jetarkte	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Parque Nacional Torres del Paine	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción de embarcaderos turísticos básicos, senderos y miradores de interpretación e instalaciones en Glaciares: Zamudio, Bernal, Hermann y Paredes.	Borde Costero	Obras Portuarias	Parque Nacional Torres del Paine	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción embarcadero turístico, senderos y miradores en glaciar Serrano	Borde Costero	Obras Portuarias	Parque Nacional Torres del Paine	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Infraestructura Portuaria en Fiordo Staines	Borde Costero	Obras Portuarias	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción senda no motorizada costera en Jetarkte, Puerto Edén	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
	Torres del Paine	Construcción de Miradores y centro de interpretación en Glaciar Tyndall	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Parque Nacional Torres del Paine	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción /Habilitación sendero de accesibilidad universal en Glaciar Tyndall, Geike y Serrano desde Pueblo Río Serrano	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Parque Nacional Torres del Paine	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	PLAZO
		Construcción /Habilitación sendero de caminata con puntos de interpretación por ribera sur Río Serrano	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Parque Nacional Torres del Paine	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción camino básico hasta Paso Baqueano Zamora (desde fin Ruta Y-160 hasta frontera)	Conector vial turístico	Vialidad	Parque Nacional Torres del Paine	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción de Ruta Escénica Sierra Baguales (desde fin Ruta 9 hasta frontera)	Ruta Escénica	Vialidad	Parque Nacional Torres del Paine	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción paso y complejo fronterizo Baqueano Zamora	Paso y complejo fronterizo	Arquitectura	Parque Nacional Torres del Paine	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Ruta Escénica Turística, Puerto Consuelo - Río Serrano (bordeando Seno Última Esperanza)	Ruta Escénica	Vialidad	Parque Nacional Torres del Paine	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Integral Caminos Interiores P.N. Torres Del Paine	Conector vial turístico	Vialidad	Parque Nacional Torres del Paine	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto



INECON S.A.