



Gobierno  
de Chile

Ministerio de  
Obras Públicas

Ministerio de  
Economía,  
Fomento y  
Turismo

Gobierno de Chile

Gobierno de Chile

## Informe Final

### REGIÓN DE ANTOFAGASTA

# "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 ANTOFAGASTA**

<b>PRESENTACIÓN.....</b>	<b>1</b>
<b>1 INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>3</b>
<b>2 EL TURISMO EN LA REGIÓN .....</b>	<b>9</b>
<b>2.1 Antecedentes generales de la Región de Antofagasta.....</b>	<b>9</b>
2.1.1 <i>Antecedentes geográficos</i> .....	9
2.1.2 <i>Antecedentes demográficos y socioculturales</i> .....	10
2.1.3 <i>Antecedentes administrativos.</i> .....	11
2.1.4 <i>Conectividad</i> .....	12
2.1.5 <i>Antecedentes climáticos</i> .....	13
<b>2.2 Turismo .....</b>	<b>14</b>
<b>2.3 Caracterización de los destinos.....</b>	<b>14</b>
<b>2.4 Situación de las Áreas Protegidas.....</b>	<b>18</b>
<b>2.5 Áreas de Desarrollo Indígena .....</b>	<b>22</b>
<b>2.6 Caracterización económica.....</b>	<b>24</b>
2.6.1 <i>Catastro de Prestadores de Servicios Turísticos en la región</i> .....	24
2.6.2 <i>Pasajeros provenientes de programas Sociales</i> .....	25
<b>2.7 Caracterización Demanda actual .....</b>	<b>25</b>
<b>3 RECOPIACIÓN Y REVISIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN.....</b>	<b>28</b>
<b>3.1 Instrumentos Regionales.....</b>	<b>28</b>
3.1.1 <i>Estrategia Regional de Desarrollo</i> .....	28
3.1.2 <i>Política Regional de Turismo</i> .....	29
3.1.3 <i>Plan de Acción Sector Turismo</i> .....	29
3.1.4 <i>Plan Regional de Ordenamiento Territorial de la Antofagasta</i> .....	31
3.1.5 <i>Plan Regional de Desarrollo Urbano</i> .....	31
3.1.6 <i>Planes de Ordenamiento Territorial Turístico y Zonas de Interés Turístico</i> .....	34
3.1.7 <i>Zonificación del Borde Costero</i> .....	34
3.1.8 <i>Plan Regional de Gobierno</i> .....	34
<b>3.2 Instrumentos de Planificación Local.....</b>	<b>36</b>
3.2.1 <i>Planes de Desarrollo Turístico Comunes</i> .....	36
3.2.2 <i>Planes de Desarrollo Comunal</i> .....	37
3.2.3 <i>Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas (ASP)</i> .....	43
3.2.4 <i>Plan Calama 2011</i> .....	48
<b>3.3 Planes de Infraestructura MOP.....</b>	<b>49</b>
3.3.1 <i>Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021</i> .....	49
3.3.2 <i>Plan Director de Infraestructura al 2025 del Ministerio de Obras Públicas</i> .....	51
3.3.3 <i>Otros Planes MOP Validados y Vigentes</i> .....	52
3.3.4 <i>Convenios de Programación</i> .....	57
<b>3.4 Conclusiones instrumentos de planificación regional .....</b>	<b>58</b>
<b>4 INFRAESTRUCTURA MOP SITUACIÓN BASE.....</b>	<b>59</b>
<b>4.1 Infraestructura de conectividad vial interurbana y urbana.....</b>	<b>59</b>
<b>4.2 Infraestructura de conectividad aeroportuaria.....</b>	<b>61</b>

4.3	<b>Infraestructura de conectividad marítima y productiva asociada a la Infraestructura Portuaria Pesquera Artesanal.....</b>	<b>64</b>
4.4	<b>Infraestructura de riego. ....</b>	<b>67</b>
4.4.1	<i>Embalses</i>	67
4.4.2	<i>Canales</i>	67
4.5	<b>Infraestructura de control aluvional .....</b>	<b>68</b>
4.6	<b>Edificación pública y patrimonial .....</b>	<b>68</b>
4.7	<b>Cobertura de Agua Potable Rural y Saneamiento Rural. ....</b>	<b>72</b>
4.8	<b>Infraestructura Pública Concesionada. ....</b>	<b>72</b>
5	<b>PLAN BASE DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO – REGIÓN DE ANTOFAGASTA. ....</b>	<b>75</b>
5.1	<b>Antecedentes para la construcción del Plan Base.....</b>	<b>75</b>
5.2	<b>Construcción del Plan Base .....</b>	<b>76</b>
5.3	<b>Listado de Proyectos del Plan Base Región de Antofagasta .....</b>	<b>79</b>
5.4	<b>Mapa Cartera de Proyectos del Plan Base de Infraestructura .....</b>	<b>80</b>
6	<b>IMAGEN OBJETIVO DE LOS DESTINOS .....</b>	<b>81</b>
6.1	<b>Situación actual.....</b>	<b>81</b>
6.2	<b>Visión propuesta .....</b>	<b>86</b>
6.3	<b>Identificación de déficits.....</b>	<b>90</b>
7	<b>PARTICIPACIÓN CIUDADANA .....</b>	<b>93</b>
7.1	<b>Descripción de los Talleres de Inicio regionales .....</b>	<b>93</b>
7.1.1	<i>Definición de actores invitados</i>	93
7.1.2	<i>Contenido de los Talleres de Inicio</i>	93
7.1.3	<i>Registro de Ideas de proyectos identificados</i>	94
7.2	<b>Resumen Ejecutivo Taller de Inicio en Capital Regional .....</b>	<b>95</b>
7.2.1	<i>Participantes</i>	95
7.2.2	<i>Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región</i>	96
7.2.3	<i>Ideas de proyectos identificadas</i>	96
7.2.4	<i>Puntos críticos y oportunidades que se presentaron</i>	98
7.3	<b>Resumen Ejecutivo Taller de San Pedro de Atacama .....</b>	<b>98</b>
7.3.1	<i>Participantes</i>	98
7.3.2	<i>Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región</i>	99
7.3.3	<i>Ideas de proyectos identificadas</i>	100
7.3.4	<i>Puntos críticos y oportunidades que se presentaron</i>	101
7.4	<b>Resumen Ejecutivo Taller de Validación en Capital Regional .....</b>	<b>102</b>
7.4.1	<i>Participantes</i>	102
7.4.2	<i>Presentación propuesta de plan de infraestructura</i>	102
7.4.3	<i>Preguntas y observaciones</i>	102
8	<b>PROPUESTA DE PLAN DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE .....</b>	<b>104</b>
8.1	<b>Aspectos metodológicos para la elaboración de la propuesta de plan de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable. ....</b>	<b>104</b>
8.1.1	<i>Antecedentes para la construcción de la Propuesta de Plan</i>	104
8.1.2	<i>Identificación de Proyectos Nuevos.</i>	105
8.1.3	<i>Priorización de Proyectos Nuevos</i>	106
8.1.4	<i>Criterios para la priorización de Unidades de Desarrollo de Atractivos.</i>	108
8.1.5	<i>Criterios para la priorización de los proyectos al interior de las Unidades de Desarrollo de Atractivos (UDA)</i>	111
8.1.6	<i>Tipologías de Infraestructura</i>	130
8.1.7	<i>Estimación de Costos de Inversión</i>	132

8.2	Listado de Proyectos Nuevos: Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo .....	136
8.3	Archivo Excel del Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo	140
9	SINTESIS Y CARTERA PROPUESTA .....	141
9.1	Síntesis de la Propuesta del Plan Regional. ....	141
9.2	Principales Aspectos de la Propuesta de Plan de Infraestructura .....	142
9.3	Cartera del Plan:.....	144

## 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 Antofagasta 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 Antofagasta y San Pedro de Atacama. 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 ANTOFAGASTA**, 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 geográfico, 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.

Además, 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.

Es necesario indicar que el resultado de este documento será un insumo relevante para el Plan Chile 30/30: Infraestructura y Agua para el Desarrollo, que actualmente se está elaborando en 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 Mundial<sup>1</sup> (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/>

<sup>1</sup> <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 países<sup>2</sup>: 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 receptivo<sup>3</sup> (Figura 1-1<sup>4</sup>).

**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

<sup>2</sup> <http://reports.weforum.org/>

<sup>3</sup> SERNATUR, 2014. Informe Cuenta Pública.

<sup>4</sup> 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 *peak* 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.<sup>5</sup> 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%<sup>6</sup>.

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%<sup>7</sup>.

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 sitios<sup>8</sup> 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 chinos<sup>9</sup>) 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.

---

<sup>5</sup> [www.wttc.org](http://www.wttc.org) Travel and Tourism Impact, 2014. Chile

<sup>6</sup> World Economic Forum, 2013. The travel & tourism competitiveness report 2013.

<sup>7</sup> Ministerio de Economía, Subsecretaría de Turismo, 2014. Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable.

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

<sup>9</sup> Patrimonio inmaterial de la humanidad. Danza practicada en ceremonias católicas populares en Chile con casi 350 años de existencia.

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, los 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 estas déficits están siendo abordadas 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 referente a obras de **infraestructura pública del ámbito del Ministerio con impacto en el desarrollo turístico sustentable**, principalmente focalizado en destinos turísticos<sup>10</sup>. Desde ese trabajo colaborativo surgió la necesidad de contar como producto una cartera de proyectos de infraestructura del Ministerio de Obras Públicas (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.

---

<sup>10</sup> 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).

A nivel regional, el informe de focalización territorial turístico elaborado por la Subsecretaría de Turismo, ha definido para la Región de Antofagasta, dos destinos consolidados (Antofagasta y San Pedro de Atacama) y uno emergente (Calama – Alto El Loa). Definición que revela los desequilibrios enunciados, pero que al mismo tiempo abren una ventana donde este estudio puede realizar un aporte territorial y de planificación sustantivo para el desarrollo de un turismo sustentable en la región.

Por otra parte, se debe tener en cuenta que la Estrategia Regional de Desarrollo 2009 - 2020, considera un lineamiento vinculado a infraestructura regional, que busca transformar a la región en un centro de convergencia internacional que integre los corredores bioceánicos y las zonas fronterizas, constituyéndose en un eje dinamizador del desarrollo regional.

No obstante, la preponderancia del sector minero en la Región, las Estrategias Regionales de Desarrollo anteriores han apostado por el desarrollo de otros sectores como pesca, silvoagropecuario y turismo, postura que se enmarca en iniciativas regionales por la diversificación productiva.

La Región de Antofagasta se ha propuesto fortalecer el desarrollo económico de cada uno de sus territorios mediante la utilización de sus recursos endógenos. Esto implica no sólo fomento productivo sino también coordinación institucional, ordenamiento y planificación del territorio y asociativismo público-privado para captar nuevos mercados.<sup>11</sup>

Desde esta perspectiva se busca: por una parte, la complementariedad de la estructura productiva a partir de las potencialidades del cluster minero y el fortalecimiento de la pequeña minería, y por otra, la diversificación que ofrecen las actividades del borde costero, el turismo, las energías y la agricultura en zonas áridas, teniendo como eje transversal la innovación y la búsqueda de la competitividad territorial.

---

<sup>11</sup> Fuente: Estrategia Regional de Desarrollo, Región de Antofagasta, 2009-2020.

Específicamente, se busca potenciar y planificar el desarrollo de nuevos polos turísticos en la Región, incorporando alternativas innovadoras como el etnoturismo, el turismo cultural, científico, gastronómico y astronómico, entre otros.

La Región de Antofagasta<sup>12</sup> se ubica en medio del desierto de Atacama, que se extiende desde el límite con el Perú hasta aproximadamente el río Elqui; y es en ésta donde se presentan las condiciones más extremas del que es considerado uno de los desiertos más áridos del mundo.

El río Loa es el único de la región que nace en los Andes (aproximadamente a los pies del volcán Miño en el extremo nororiental de la región) y llega hasta el océano Pacífico, configurando la hoya hidrográfica más grande del país con una superficie de 33.570 km<sup>2</sup> y a la vez, el más largo con 440 km de longitud; no obstante su cauce propiamente tal, es escaso, debido a que es utilizado intensivamente para las diversas necesidades hídricas (urbanas, agrícolas, mineras, etc.) que tiene la región, donde una de las mayores demandas provienen de la gran minería del cobre.

Su planicie litoral es estrecha, ensanchándose en escasos sectores que es aprovechado para el emplazamiento de sus centros urbanos, los cuales tienen invariablemente una función primordial como puertos; la única excepción es el sector de Mejillones, donde la amplitud de la planicie costera ha sido aprovechada para el desarrollo de un complejo portuario industrial, que se propone a futuro como un “puerto pivote”, el más importante de la macrozona Norte, lo que ha implicado sacrificar extensas zonas de playa protegidas de arena clara, muy escasas en el país.

La Cordillera de los Andes al igual que las regiones de Arica y Parinacota, y Tarapacá, se divide en dos cordones cordilleranos, el oriental se presenta alto, macizo y con un activo volcanismo, donde sobresalen las cumbres de los volcanes Miño (5.661 m.s.n.m.), Ollagüe (5.868 m.s.n.m.), San Pedro (6.145 m.s.n.m.), San Pablo (6.092 m.s.n.m.), Licancabur (5.920 m.s.n.m.), Lullllaillaco (6.739 m.s.n.m.) y Socompa (6.041 m.s.n.m.).

---

<sup>12</sup> Descripción basada en información obtenida del Sistema Integrado de Información Territorial de la Biblioteca del Congreso Nacional.

## 2 EL TURISMO EN LA REGIÓN

En el siguiente informe se expondrá, de manera general elementos del contexto físico-espacial como demográfico-económico y estratégico en el que se desenvuelve la actividad turística en la Región de Antofagasta<sup>13</sup>.

### 2.1 Antecedentes generales de la Región de Antofagasta

Los siguientes son los antecedentes generales de la Región de Antofagasta que se desglosan en antecedentes geográficos demográficos, administrativos, conectividad, y antecedentes climáticos:

#### 2.1.1 Antecedentes geográficos

La Región de Antofagasta, limita al Norte con la Región de Tarapacá, al Noreste con Bolivia, al Sureste con Argentina (en el hito tripartito de Zapaleri), al Sur con la Región de Atacama y al Oeste con el océano Pacífico. Posee una superficie de 126.049 km<sup>2</sup>. Ocupa un rango latitudinal que va desde los 20°56' a los 26°05' de latitud Sur, y longitudinalmente, desde los 67°00' de longitud Oeste hasta el océano Pacífico. El trópico de Capricornio atraviesa la región a la altura del Aeropuerto Andrés Sabella Gálvez, unos kilómetros al Norte de Antofagasta.

El relieve de la región comparte muchas similitudes con las de su vecina del Norte, Tarapacá. Las planicies litorales son más amplias y se extienden especialmente en la zona de la Península de Mejillones, posteriormente se ven interrumpidas por las altas serranías de la Cordillera de la Costa. En esta zona alcanza alturas superiores a los 2.000 metros y se ubica el Cerro Vicuña Mackenna (3.114 m.s.n.m), el de mayor altura de toda la cordillera, y el Cerro Paranal, donde se encuentra instalado uno de los mayores telescopios del mundo, el Observatorio Paranal que es administrado por el Observatorio Europeo Austral (ESO).

Su hidrografía presenta un fuerte contraste entre la escasez de escurrimientos debido al predominio del clima árido, y la existencia del río Loa, el más largo de Chile y el que posee la mayor extensión, es el único que cruza las áridas llanuras atacameñas con una longitud de 440 kilómetros. Este nace en la cordillera de los Andes y logra desembocar en el mar. Sus aguas son intensamente aprovechadas para el regadío, minería y agua potable. Por la naturaleza desértica de la región, existen numerosas cuencas cerradas o endorreicas, sobresaliendo la del Salar de Atacama, hacia donde drena el río San Pedro, el que da origen al oasis de San Pedro de Atacama.

Entre la cordillera de Domeyko y la de los Andes se forma el altiplano donde se destacan la formación de la Cordillera de la Sal, una pequeña rama de la cordillera de Domeyko, el Salar de Atacama y el nacimiento del río Loa.

---

<sup>13</sup> Plan de Acción Región de Antofagasta. Sector Turismo 2014 -2018, SERNATUR

## 2.1.2 Antecedentes demográficos y socioculturales

### a) Demografía

La población actual de la región proviene en su gran mayoría de la inmigración nacional proveniente del Norte Chico y la Zona Central, fenómeno que en los últimos años ha evolucionado atrayendo gran cantidad de inmigrantes desde Colombia y otros países latinoamericanos, en el último censo, la región ocupó el 2° lugar con la mayor población de inmigrantes extranjeros, alcanzando aproximadamente a 17.000 personas, después de la capital nacional (Santiago).

La región, de acuerdo al último censo, está poblada por un total de 493.984 habitantes<sup>14</sup>. La densidad poblacional alcanza los 3,9 habitantes por kilómetro cuadrado. De la población regional total, 256.165 habitantes son hombres (60,8%) y 237.819 son mujeres (38,1%) y un 97,6% de la población habita en zonas urbanas, equivalentes a 482.546 habitantes, las que se concentran principalmente en las ciudades de Antofagasta (285.255 habitantes), Calama (126.135) y Tocopilla (23.352 habitantes).

Otras localidades importantes son Taltal (12.100 hab.); Mejillones (10.042 hab.) y María Elena (7.530 hab.). La comuna de San Pedro de Atacama (4.969 hab.), que es el segundo destino turístico más importante del país, representa la comuna rural más poblada de la región.

### b) Pueblos originarios

#### **Quechuas**

En la Región de Antofagasta, existen pueblos indígenas reconocidos por el Estado. Los quechuas son un pueblo que se ubica en esta región, además de la Región de Tarapacá. Existen dos comunidades Quechuas en la provincia del Loa, Región de Antofagasta: La Comunidad Quechua de Ollagüe que ocupa las cuencas de los Salares de Carcote y Ascotán, con sus vegas, aguadas y campos de pastoreo asociados, en la comuna de Ollagüe. Y la Comunidad Quechua Estación San Pedro, que ocupó la cuenca del río San Pedro o Inacaliri, afluente del río Loa en la comuna de Calama, lugar que debieron abandonar debido a la extracción de las aguas para la minería<sup>15</sup>. Actualmente las comunidades quechuas, se localizan en las comunas de Ollagüe y Calama, asociadas, por cierto, al Área de Desarrollo Indígena (ADI), Alto El Loa.

La población que se reconoce como perteneciente a la etnia quechua de acuerdo al censo de 2002, alcanza a 6.175 personas, (3.037 hombres y 3.138 mujeres). Un 33,4% de esta población se encuentra en la Región de Antofagasta, siendo una mayoría relativa en comparación a los porcentajes de distribución del resto de las

<sup>14</sup> Fuente: INE. Censo 2002.

<sup>15</sup> Guía de Antecedentes Territoriales y Culturales de los Pueblos Indígenas de Chile – MOP.  
<http://www.mop.cl/asuntosindigenas/Documents/TerritorialCultural.pdf>

comunidades quechuas en las otras regiones. La población Quechua representa al 0,9 % de la población indígena del país.

La ocupación territorial de la Comunidad Quechua de Ollagüe está basada en la ganadería y en la agricultura, así como en la recolección. Los espacios de ocupación agrícola se localizan en las quebradas de Puquios, Cohasa, Del Inca, Caichape y Amincha, donde se localizan cultivos de papa y alfalfa, en canchones y terrazas, aprovechando los microclimas.

### Atacameños

Los Atacameños y sus comunidades, se localizan en la cuenca del Salar de Atacama y en el curso alto del río Loa, y su afluente, el río Salado, lugares correspondientes a las comunas de Calama y San Pedro de Atacama, ambas de la provincia del Loa, Región de Antofagasta.

**Cuadro 2-1**  
**Pueblos y comunidades atacameñas según comuna. Región de Antofagasta**

Comuna	Pueblos y comunidades Atacameñas
Calama	Conchi Viejo, Taira, Toconce, Caspana, Cupo, Ayquina, Lasana, Chiu Chiu
San Pedro de Atacama	Río Grande, Machuca, Catarpe, Quitar, San Pedro de Atacama, Coyo, Sequitor, Larache, Yaye, Solor, Toconao, Talabre, Camar, Socaire y Peine

**Fuente:** Corporación Nacional de Desarrollo Indígena (CONADI), citado de MOP

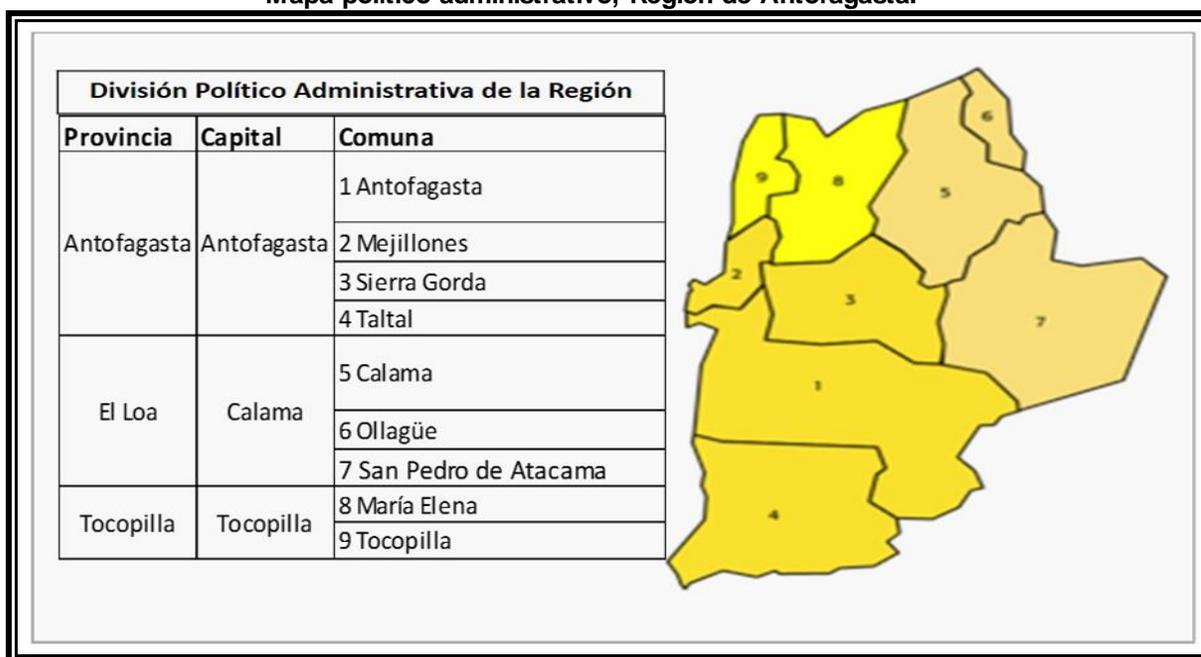
El censo de 2002, señala que pertenecen a la etnia Atacameña, un total de 21.015 personas, 10.852 hombres y 10.163 mujeres, que representan al 3% de la población indígena del país. De esta población, un 66% vive en la región. Los atacameños en la Región de Antofagasta, incluyendo la población urbana y de poblados rurales, alcanza aproximadamente a 13.800 personas.

Las comunidades atacameñas están localizadas en torno a grandes o pequeños ríos, y su territorio incluye fondos de valle o quebradas regadas, cuyas tierras se destinan a la agricultura en potreros y terrazas. Allí, junto a los cultivos, generalmente se localiza la vivienda principal. En el resto del territorio de la comunidad se practica la ganadería que aprovecha los pastos, las vegas y las vertientes. El pastoreo de los animales se efectúa en algunas comunidades bajo el sistema de invernadas y veranadas, y en otras comunidades el ganado se mantiene en los potreros.

#### 2.1.3 Antecedentes administrativos.

La Región de Antofagasta se divide en tres Provincias y nueve comunas, como se grafica en la siguiente figura:

**Figura 2-1**  
**Mapa político administrativo, Región de Antofagasta.**



**Fuente:** Biblioteca del Congreso Nacional (BCN)

#### 2.1.4 Conectividad

La Región de Antofagasta limita al Norte con la región fronteriza de Tarapacá, al Sur con la Región de Atacama, al Este con Argentina y Bolivia y al Oeste con el Océano Pacífico. Distante 1.300 km de la capital nacional, Santiago. Se conecta con el resto del país por la carretera Panamericana (Ruta 5). Las capitales comunales están comunicadas por medio de carreteras pavimentadas, con excepción de Ollagüe.

La Región de Antofagasta cuenta con cinco pasos fronterizos en la zona del altiplano: Paso Ollagüe, Paso Jama (San Pedro de Atacama a Argentina), Paso Hito Cajón (San Pedro de Atacama a Bolivia), Paso Sico y Paso Socompa (sólo ferroviario y peatonal, no está 100% habilitado).

El servicio integral del Ferrocarril FCAB abarca todo tipo de cargas y servicios logísticos. Cargas sólidas, líquidas, a granel y envasadas en caja, tambores, maxisacos, contenedores, entre otra. FCAB cuenta con transporte ferroviario, transferencias, servicios aduaneros, certificaciones de carga, transporte camionero,

servicios de embarque y desembarque en puertos, almacenamientos y manejo de carga. Con una red ferroviaria que vincula a Chile con Argentina y Bolivia, uniendo los puertos de Antofagasta y Mejillones con estos países vecinos, permitiendo una salida natural al Pacífico. Además de ser parte de los corredores bioceánicos definidos por Argentina, Bolivia, Brasil y Paraguay.

En infraestructura portuaria cuenta con puertos en las ciudades de Antofagasta, Mejillones y Tocopilla cuyos movimientos están muy relacionados con las cargas de exportación de la región, junto con atender cargas originadas y destinadas a países limítrofes.

La Región de Antofagasta dispone de dos aeropuertos, uno en la ciudad de Antofagasta y otro en la ciudad de Calama, para el transporte de carga y pasajeros. Ambos administrados por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

#### 2.1.5 Antecedentes climáticos

Las características climáticas de la Región de Antofagasta son de una marcada aridez. El desierto se manifiesta plenamente hacia la zona intermedia, donde la influencia marítima, propia del relieve, pierde importancia. La situación de extrema aridez en la Depresión Intermedia y la escasa vegetación existente definen un paisaje natural conocido como Desierto de Atacama. En esta región se localizan cuatros subtipos climáticos desérticos, localizados en franjas longitudinales<sup>16</sup>.

A lo largo de la costa se localiza el clima desértico costero nuboso. Sus efectos se manifiestan hasta 20 kilómetros al interior donde la sequedad atmosférica es mayor, debido a que por causas del relieve la influencia marítima es retenida en los cerros de la Cordillera de la Costa. Las características principales de este subtipo climático se traducen en un efecto modelador de las temperaturas producido por la corriente fría de Humboldt, la presencia de abundante humedad, neblinas matinales y la ausencia de precipitaciones. Las lluvias registran un leve aumento hacia el Sur del litoral, de igual manera lo mismo ocurre hacia el interior del altiplano.

En la franja intermedia de la región se desarrolla el subtipo climático desértico interior, y corresponde al clima desértico propiamente tal, caracterizado por una aridez extrema, ausencia de humedad, gran sequedad atmosférica y una amplitud térmica entre el día y la noche. Las temperaturas diurnas extremas son de 30° C y en la noche bajan de 1 a 2° C. En las zonas intermedias de las pampas interiores, encerradas por serranías del Oriente por la precordillera andina, la región posee las características climáticas más áridas del Norte chileno. Es a esto lo que se le denomina Desierto de Atacama, las precipitaciones son muy escasas y la humedad relativa es inferior al 50%.

Entre los 2.000 y 3.500 metros sobre el nivel del mar se localiza el clima desértico marginal de altura, el cual presenta mayor cantidad de volumen de precipitaciones en

---

<sup>16</sup> Fuente: Biblioteca del Congreso Nacional.

los meses de verano, entre 20 y 60 mm anuales. Esto permite el asentamiento de poblados cordilleranos como San Pedro de Atacama, Toconao o Chiuchiu.

El clima de estepa de altura, en esta región se ubica por sobre los 3.500 metros sobre el nivel del mar, lo que corresponde a la zona altiplánica o puna. Sus principales características son las bajas temperaturas (siendo la media anual de 2° C), la amplitud térmica entre el día y la noche es muy alta (más de 20° C). Las precipitaciones se producen en los meses de verano y no sobrepasan los 100 mm anuales. A medida que se avanza hacia el Sur del altiplano de esta región, las lluvias de verano comienzan a disminuir y a mayor altura predomina una precipitación sólida.

## **2.2 Turismo**

La principal actividad económica de la Región de Antofagasta es la minería, la cual representa, en promedio un 57% de la economía regional, lo que se refuerza mayormente en el hecho que cerca del 45% del PIB minero del país se genera en la Región de Antofagasta. En un segundo orden de importancia se encuentran los sectores de construcción, transporte y comunicaciones; y servicios financieros y empresariales, entre otros. La actividad pesquera y el turismo son considerados estratégicos para la agenda regional, y se han definido como tal en la Estrategia Regional de Desarrollo vigente.

Cabe mencionar también que en los últimos años, la Dirección Regional de Turismo de la Región de Antofagasta, en conjunto con el Gobierno Regional, a través del Fondo Nacional de Desarrollo Regional, han desarrollado esfuerzos significativos por impulsar el turismo de playas (comunas de Antofagasta, Taltal, Mejillones y Tocopilla), como una alternativa real de consolidar una oferta turística mayormente diversificada en la región y con el objetivo claro de aumentar la llegada de turistas a la zona, tanto nacionales como internacionales.

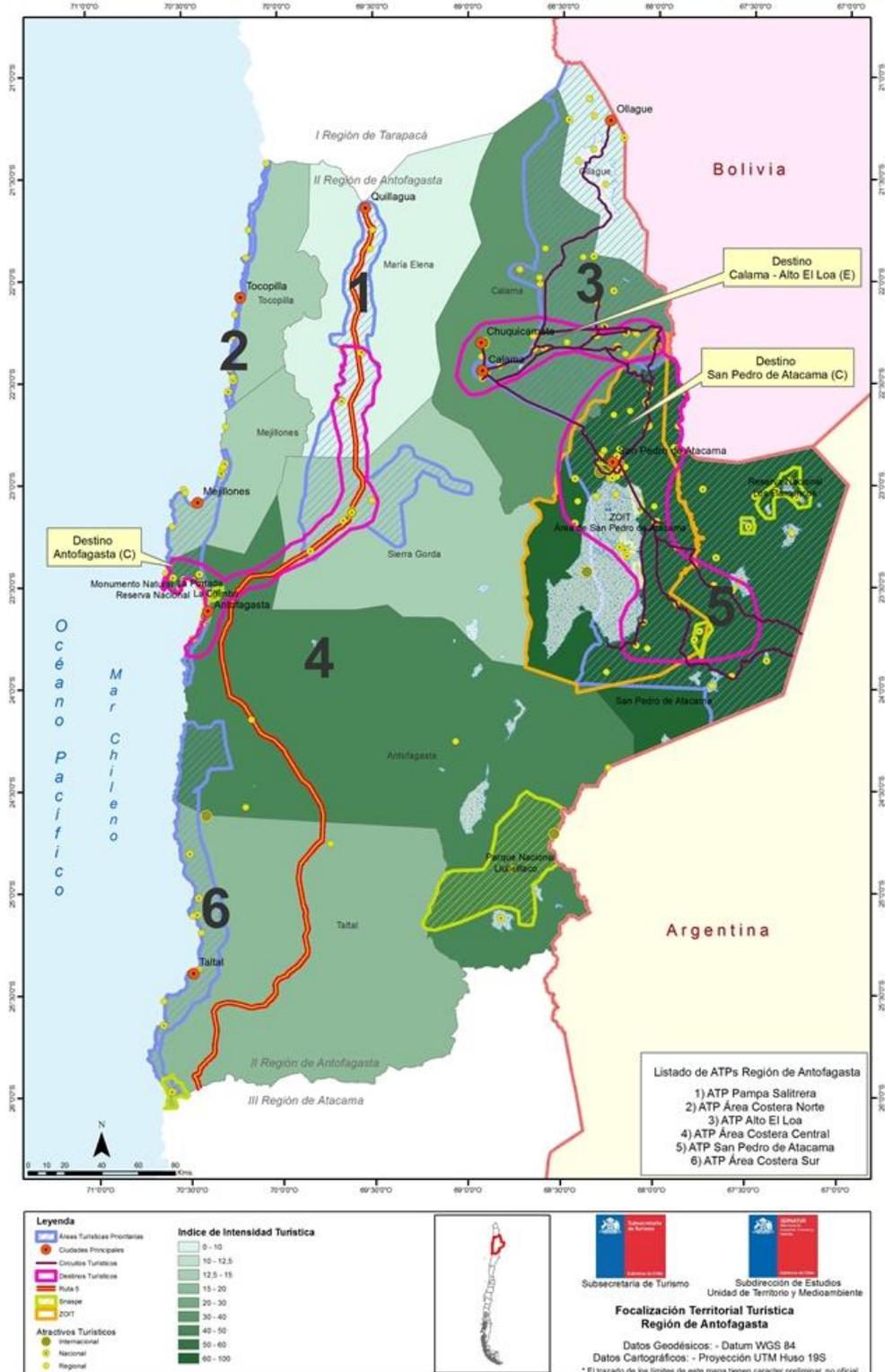
La región posee recursos turísticos, que permiten conocer la región a través de su larga costa, aguas de color turquesa, flora y fauna, sitios patrimoniales determinados por un pasado de rutas troperas y caravanas prehispánicas. Además de un pasado salitrero. En lo que podría denominarse el circuito desierto y arqueología destaca el desierto de Atacama, el más árido del mundo con paisajes de contrastes, tierra de milenarios pueblos con un pasado cultural y arqueológico que han hecho de este circuito uno de los más reconocidos a nivel internacional.

## **2.3 Caracterización de los destinos**

La Región de Antofagasta, de acuerdo al estudio realizado por la Subsecretaría de Turismo y SERNATUR, se focaliza en tres destinos turísticos: Antofagasta (consolidado), Calama-Alto del Loa (emergente) y San Pedro de Atacama (consolidado), donde el desarrollo turístico ha sido más fuerte hacia el Oriente de la región, abarcando la comuna de San Pedro de Atacama y parte de la comuna de Calama. Ello se puede apreciar en la siguiente figura:



**Figura 2-2**  
**Focalización de las distintas áreas relacionadas al sector turismo, Región de Antofagasta**



Fuente: Subsecretaría de Turismo, 2015

- San Pedro de Atacama

Este es el destino más reconocido de la región y debe su importancia al gran valor arqueológico, cultural y natural de sus atractivos, dentro de éstos destaca el Valle de la Luna, la Cordillera de la Sal, los Géiseres el Tatio, el Salar de Atacama, la Reserva Nacional los Flamencos y un sinnúmero de atractivos, pueblos y fiestas religiosos que hacen de este lugar uno de los destinos turísticos más importantes a nivel nacional e internacional.

Es muy relevante considerar el rol que durante los últimos diez años han adquirido las comunidades indígenas en este destino, definiendo una interesante fórmula de participación, a través de la administración de los principales atractivos del destino, generando identificación territorial y entregando mayor identidad a los productos turísticos que hacen uso de estos atractivos. Si bien esto no ha logrado generar una plena integración entre turismo y habitantes locales, ha permitido a través de los años una relación algo más equitativa.

Un último elemento que debe ser considerado en este destino en su calidad de consolidado, es la gestión de la carga de visitantes a los distintos atractivos que se distribuyen en más de 200 km de longitud desde las lagunas andinas hasta los Géiseres del Tatio, muchos de ellos altamente demandados y con precarias condiciones de gestión.

- Antofagasta - Sierra Gorda - María Elena

Este destino incluye a las comunas de Antofagasta, Sierra Gorda y María Elena. Dentro de los atractivos más relevantes se encuentran la Portada (MN), la Escultura Mano del Desierto, Balneario Juan López y la Rinconada, además de una variada oferta cultural compuesta por las Ruinas de Huanchaca (MH), el centro histórico de Antofagasta (ZT), entre otros atractivos.

A estos atractivos principalmente urbanos y orientados al mercado de sol y playa, se suma la oferta patrimonial expresada en el paisaje salitrero de la región, representada en las ex Oficinas Salitreras de Chacabuco (MH) y Pedro de Valdivia (ZT) y la última oficina salitrera en operación María Elena (MH).

De esta forma la integración del relato salitrero con la oferta costera y de negocios presente en Antofagasta puede convertirse en un mix virtuoso, para lo cual hay que concentrar los esfuerzos en generar mejores condiciones de atractibilidad y acceso a estos puntos de gran valor patrimonial e histórico, emplazados en pleno desierto interior.

- Calama - Alto El Loa

Este destino incluye la comuna de Calama y el denominado Área de Desarrollo Indígena Alto El Loa, que comprende el territorio desde Chiu Chiu y Hasta Toconce y la comuna de Ollagüe en el límite con territorio boliviano.

Dentro de la oferta turística destacan los pueblos o localidades con influencia indígena tales como el pueblo San Francisco de Chiu – Chiu (ZT), en el cual destacan su iglesia (MH), laguna Inca Coya y Pucará; Lasana y su Pucará (MH) y el reconocido Valle de Lasana que bordea el río Loa, Caspana, Toconce y Cupo, entre otros pueblos.

Además, dentro del tramo más cercano a la ciudad de Calama destaca el Parque el Loa, museos, así como el mineral y pueblo de Chuquicamata. Por su parte Ollagüe destaca por el Salar de Ascotán y Carcote, Volcán Ollagüe, Poblado de Cosca y Buenaventura, entre otros.

Adicionalmente a estos destinos y sus atractivos se debe mencionar que la Región de Antofagasta, alcanza la mayor extensión transversal del territorio nacional, y se encuentra marcada por ser la región más árida del planeta.

En la región existe una Zona de Interés Turístico (ZOIT), denominada San Pedro de Atacama – Cuenca Geotérmica el Tatio y protegida por Decreto Supremo bajo resolución exenta N° 775 del 01 de agosto de 2002. En la actualidad las comunidades locales acordaron volver a postular el área como ZOIT, para esta vez, bajo la condición que sea todo el territorio comunal de San Pedro de Atacama.

**Cuadro 2-2**  
**Caracterización ZOIT.**

ZOIT	Comunas	Vocación Turística	Estado de declaratoria
San Pedro de Atacama y la Cuenca Geotérmica	San Pedro de Atacama	Arqueología, paisaje, cultura viva, poblados andinos, avistamiento de fauna, artesanía y gastronomía	Bajo resolución exenta N° 775 del 01 de agosto de 2002
	Calama	Géiser, recursos únicos, poblados andinos, artesanía y gastronomía.	

**Fuente:** SERNATUR y aporte consultor.

Atractivos Turísticos, la región, cuenta con un catastro de atractivos turísticos al año 2014, los que suman un total de 283, de los cuales se observa la alta concentración en las Comunas de San Pedro de Atacama, Antofagasta, Calama y Taltal.

#### **2.4 Situación de las Áreas Protegidas**

La región cuenta con cuatro de los doce sitios Ramsar de Chile. Durante el 2009 se crearon los sitios salar de Pujsa y Aguas Calientes IV, que se sumaron al Sistema Hidrológico de Soncor y Salar de Tara. El objetivo de estos humedales es la protección

del hábitat de especies de aves, principalmente las tres especies de flamencos (andino, de James y chileno). Otras áreas protegidas son 123 acuíferos protegidos por la DGA, que alimentan vegas y/o bofedales y 6 Áreas Silvestres Protegidas, administradas por la Corporación Nacional Forestal (CONAF).

**Cuadro 2-3**  
**Sitios RAMSAR Región de Antofagasta.**

Sitio RAMSAR	Provincia
Salar de Tara	El Loa
Sistema Hidrológico Soncor	El Loa
Salar de Pujsa	El Loa
Aguas Calientes IV	El Loa

Fuente: Registro Dirección General de Aguas, 2011 - CONAF, 2012.

#### **SNASPE (Sistema de Áreas Silvestres Protegidas por el Estado)**

##### **Reserva Nacional La Chimba**

La Reserva se encuentra ubicada en los faldeos Occidentales de la Cordillera de la Costa e incorpora un espacio geográfico representativo del desierto costero.

Se ubica a 15 km al Norte de la ciudad de Antofagasta. La creación de la Reserva Nacional La Chimba tiene por objetivo conservar y regular el manejo de esta área por estar afectada durante los últimos años por una fuerte degradación de origen antrópico, así como también, proteger y propender a restaurar una muestra representativa de la formación vegetal del Desierto Costero de Tocopilla y su fauna asociada, favorecer el estudio de la biodiversidad y del territorio en su conjunto, orientado a facilitar las actividades de restauración ambiental y el desarrollo de la ciencia y otorgar facilidades para el desarrollo de actividades de interpretación ambiental y recreación en ambientes naturales.

La Reserva presenta paisajes de gran belleza escénica, donde se pueden realizar caminatas, observación de flora y fauna silvestre, fotografía y filmación.

##### **Parque Nacional Morro Moreno**

Se encuentra en el sector de la península de Mejillones, Región de Antofagasta, localizado en la cordillera de la Costa entre las comunas de Antofagasta y Mejillones, de la provincia y Región de Antofagasta. Está ubicado a 65 kilómetros al Norte de la comuna Antofagasta, su superficie corresponde a un total de 7.313,89 hectáreas.

En este atractivo lugar existe una diversidad de ambientes continentales, marinos e insulares que poseen importantes y variados recursos faunísticos, vegetacionales, geológicos-geomorfológicos, paisajísticos y arqueológicos únicos en Chile. Destaca el relieve montañoso, quebradas, lomajes y roqueríos, y formaciones vegetales de niebla,

como el “Desierto costero de Tocopilla”. Este sitio permite el establecimiento de 90 especies de flora silvestre, algunas, son únicas de este lugar, es decir, son endémicas; hasta hoy se han reportado 195 especies de fauna silvestre, entre los que destacan el zorro chilla y gaviotín chico. Hacia la costa es posible observar al pingüino de Humboldt, chungungo, el lobo fino austral, entre otros.

### **Reserva Nacional Los Flamencos**

La unidad Los Flamencos está ubicada en la comuna de San Pedro de Atacama, provincia del Loa. Fue creada el día 17 de octubre de 1990, por Decreto Supremo N° 50 del Ministerio de Agricultura. Ésta se destaca por la protección de las especies de fauna como el tuco tuco de la puna, zorro culpeo, puma, vicuña y guanaco. En lo que a flora se refiere el tamarugo y el algarrobo, están en estado de conservación vulnerable. Sus principales senderos de *trekking* son: sector lagunas Altiplánicas Miscanti- Miñiques, existen dos senderos habilitados en torno a las lagunas.

Laguna Chaxa, tiene un sendero que puede ser guiado por guías locales. Esta laguna es el producto de milenarios procesos hídricos y geomorfológicos, donde la cuenca salina recibe las aguas de la Cordillera de Los Andes, las que son evaporadas por el efecto del sol quedando un paisaje de costras de sal.

La vegetación es singularmente escasa debido a la absoluta aridez del lugar y la vida es más abundante bajo el agua de la laguna, donde existe un sustrato fangoso que alberga un mundo unicelular y microinvertibrado.

El principal atractivo de Chaxa lo conforman las diversas comunidades de flamencos que habitan permanentemente el sector. Las especies que habitan la laguna son la Parina Grande, Parina Chica y el Flamenco Chileno, aves protegidas y que anidan anualmente en Chaxa.

Esta se encuentra en el salar de Atacama, la reserva salina más grande de Chile, que posee una superficie de 3000 kilómetros cuadrados y donde se encuentran grandes reservas de litio, potasio y yodo.

- Valle de la Luna

Posee cuatro senderos habilitados. El Valle de la Luna es un paraje desértico y punto de atracción turística, ubicado a 13 km al Oeste de San Pedro de Atacama y a 110 km al SE de Calama. En 1982 fue declarado santuario de la naturaleza y es parte de la reserva nacional Los Flamencos, su ingreso está administrado por la CONAF y es accesible desde San Pedro de Atacama.

Este lugar, junto con el llamado Valle de la Muerte<sup>17</sup>, es único dentro del entorno que rodea la sierra Orbate a 2500 m.s.n.m, se trata de una depresión de tamaño relativo de 440 km<sup>2</sup> de la llamada Cordillera de la Sal en el Salar de Atacama

---

<sup>17</sup> Las comunidades demandan cambio de nombre definitivo de Valle de la Muerte por Valle de Marte.

circundado por crestas de 500 m de elevación. Su extensión abarca desde el Oeste por la cordillera de Domeyko, por el este por Toconao y Peine por el Sur.

Aldea del Tulo, un sendero que se recorre con guías de la comunidad local de Coyo. La aldea de Tulo es uno de los sitios arqueológicos sedentarios más antiguos del Norte de Chile, situado a 7,7 km al Suroeste de San Pedro de Atacama, entre la emblemática Cordillera de la Sal y las dunas de arena que evidencian la progresiva desecación de este entorno. Los primeros restos fueron encontrados en 1956 por el padre jesuita Gustavo Le Paige. Las excavaciones continuaron en 1980 por parte de la arqueóloga Ana María Barón.

Ubicada entre el ayllu de Tulo y el de Coyo, la Aldea está compuesta por una serie de estructuras circulares interconectadas entre sí y que poseían diversos usos y funciones de acuerdo a las actividades cotidianas que se desarrollaban en su interior. Su arquitectura comparte muchas similitudes con la observada entre las culturas precolombinas de los Andes: Centro-Sur: Bolivia (Wankarani), Valles Occidentales (Guatacondo, Caserones) y Noreste Argentino (Potrero Grande, Campo Colorado).

Esta reserva además se maneja en forma participativa con comunidades indígenas atacameñas, con las cuales CONAF Antofagasta establece asociatividad hace más de una década para implementar proyectos de ecoturismo. Se trata de un modelo único en el país. Por ello, cada sector cuenta con diferentes tarifas.

### **Parque Nacional Lullailaco**

Ubicado en la Región de Antofagasta. Fue creada el día 3 de agosto de 1995, por el Decreto Supremo N° 856 del Ministerio de Bienes Nacionales. La unidad destaca por la protección de las especies de fauna como la chinchilla andina, puma, vicuña, perdiz de la puna y halcón peregrino.

### **Monumento Natural La Portada**

Está ubicada en comuna de Antofagasta. Fue declarado monumento nacional el día 3 de abril de 1990, mediante Decreto Supremo N° 51. La unidad destaca por “La Portada”, una secuencia de rocas sedimentarias marinas fosilíferas de 40 metros de altura, ubicada en el litoral. Existen especies de fauna como el chungungo, lobo marino fino, pingüino de Humboldt, gaviotín monja, halcón peregrino, entre otros. No existen elementos de flora, ya sea nativa o introducida.

Sus principales senderos de *trekking* son: Sendero sin nombre de 70 m, localizado a 50 m de altitud, duración 10 minutos pie (con acceso para discapacitados). Sendero acceso a playa, incluye escalera, duración 40 minutos (no apto para discapacitados). El monumento cuenta con cierta infraestructura existente, pero no está habilitada.

### **Monumento Natural Paposo Norte**

Es un monumento natural caracterizada por una vegetación del desierto costero de la Comuna de Taltal, que cuenta con un elevado nivel de endemismos en cuanto a especies de flora a nivel nacional y específicos de su geografía. Es un lugar de interés científico y como potencial de conservación de biodiversidad in situ, contiene más de 115 especies de flora silvestre, de las cuales el 55% son endémicas del sector, 32% cuentan con problemas de conservación. Habitan en esta área 82 especies de fauna silvestre, de las cuales el 29 % tiene problemas de conservación. Se trata, por ende, de un área conocida a nivel mundial como un sitio de conservación biológica.

### **2.5 Áreas de Desarrollo Indígena**

La Región de Antofagasta, 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 y 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 19.253<sup>18</sup>. 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:

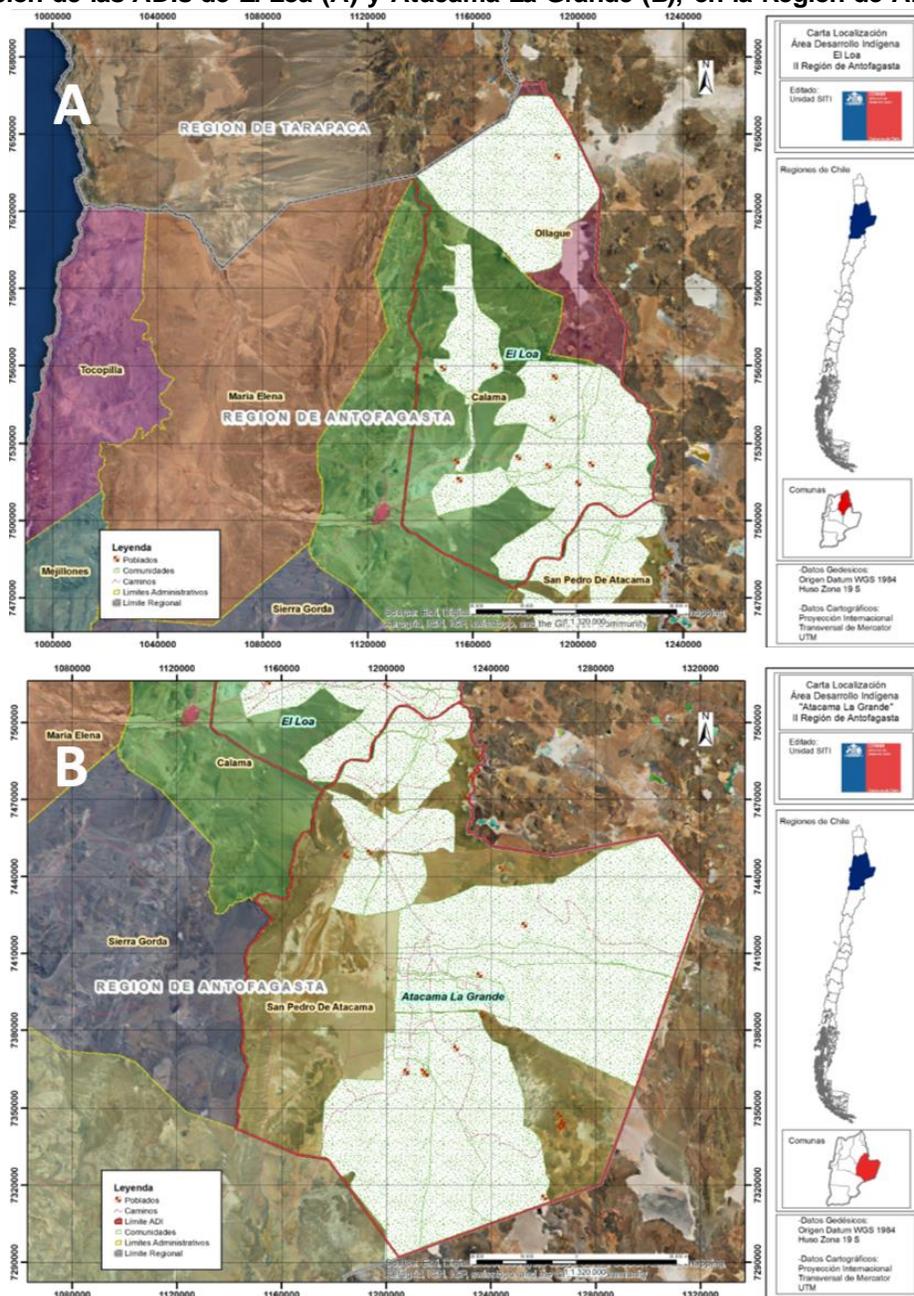
- Espacios territoriales en que han vivido ancestralmente las etnias indígenas;
- Alta densidad de población indígena;
- Existencia de tierras de comunidades o individuos indígenas;
- Homogeneidad ecológica
- Dependencia de recursos naturales para el equilibrio de estos territorios, tales como manejo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

---

<sup>18</sup> 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 Antofagasta, este posee dos ADIs llamadas “Atacama La Grande”, promulgado por el Decreto N° 70 y “El Loa” por el Decreto N° 189<sup>19</sup> (Figura 2-3).

**Figura 2-3**  
**Localización de las ADIs de El Loa (A) y Atacama La Grande (B), en la Región de Antofagasta**



Fuente: Corporación Nacional de Desarrollo Indígena

<sup>19</sup> 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

La localización del ADI, concuerda con la localización también de las SNASPE, en algunos puntos. Esta coincidencia hace pensar en cómo abordar el dinamismo del turismo en cuanto a la planificación territorial de las áreas protegidas y de otros sitios turísticos a través de los planes de manejo u otros instrumentos. Se debe pensar, por tanto, en un turismo no intensivo, es decir, que no represente una capacidad de carga importante para ese territorio y, que no perjudique a las comunidades y, por lo tanto, sea un turismo más armónico con el área de acogida y con las comunidades en su interior.

## 2.6 Caracterización económica

### 2.6.1 Catastro de Prestadores de Servicios Turísticos en la región

**Cuadro 2-4**  
**Oferta de Servicios Turísticos**

CLASES DE SERVICIOS TURÍSTICOS	TOTAL
Alojamiento	285
Restaurantes y similares	59
Agencias de viajes y tour operadores	73
Transporte de Pasajeros Carretera Interurbana	4
Transporte de Pasajeros Vía Marítima	1
Transporte de Pasajeros al Aeropuerto	5
Taxis y Buses de Turismo	4
Arriendo de Vehículos	10
Servicios Culturales	6
Turismo Aventura	176
Servicios de Esparcimiento	5
Artesanía	9
Guía de Turismo	60
<b>Total</b>	<b>697</b>

Fuente: SERNATUR diciembre 2014.

Es necesario señalar que existe un importante sub registro a nivel regional. Analizando las oportunidades de desarrollar el sector turismo de negocios en la Región de Antofagasta, es que se estima que realizando un mejor aprovechamiento de las capacidades innatas del turismo de negocios individual presente en la región (el 72% de turistas que ingresan a la región lo hacen por motivos laborales y a las ciudades de Antofagasta y Calama), ésta se puede convertir en un polo de desarrollo del turismo de negocios grupal o MICE, en relación a sus vocaciones productivas de la zona (minería y astronomía). A partir de datos proporcionados por CORFO, es posible señalar que, en materia de turismo, la Región de Antofagasta tiene dos tipos de visitantes característicos, los extranjeros y chilenos que visitan la comuna de San Pedro de Atacama y sus alrededores; y los chilenos que realizan viajes de negocios o trabajo a la región, (Antofagasta y Calama), en una proporción estimada de 28% y 72%, respectivamente.

La Región de Antofagasta presenta una marcada demanda por turismo de negocios individual, el 97% de las pernoctaciones se generan por este concepto. Este tipo de mercado, el de negocios, está conformado en su gran mayoría por hombres (83%) y de edades que fluctúan entre los 34 y 65 años, representando cerca del 73% del total. Estos visitantes están fuertemente relacionados a la actividad minera, ya sea directamente a empresas mineras o prestadoras de servicios mineros, representando en su totalidad, cerca del 84% de los visitantes. Por su parte, los viajes de negocios se consideran bastante estructurados para este mercado, cerca del 83% de estos viajes son planificados y organizados por la empresa; un 14% de los visitantes lo planifica de manera individual y las agencias de viajes tienen un bajo porcentaje de participación en este tipo de viajes con tan sólo un 3%.

## 2.6.2 Pasajeros provenientes de programas Sociales

Los programas sociales se insertan dentro del componente “Incentivo al turismo interno con enfoque inclusivo” bajo la Línea de Acción “Gira de Estudio para escuelas municipales y particulares subvencionadas” y “Paquetes Turísticos para adultos mayores, personas con capacidad disminuida, jubilados, montepiados, pensionados”. Estos programas son para los distintos segmentos de la población: Vacaciones tercera edad (cupos regulares, cupos sociales, intrarregional) y Giras de estudio (regular, turismo accesible). El primero corresponde a un monto de \$95.966.148 y el segundo a \$91.719.393 ambos programas suman \$ 187.685.541 equivalente a un 4,8% de la inversión total que se ha hecho en la región desde al 2013 al año 2018.

**Cuadro 2-5**  
**Inversión total comunal y regional de proyectos entre 2013-2018.**

Comuna	\$ Inversión SV 2013_2015	FIC's	Fomento: Sercotec, GORE, Indap, CORFO	FNDR-Sematur	Programas Sociales Sematur	Totales	%Inversión por Comuna o Región
Tocopilla	1.746.000.000,0	0,0	0,0	0,0		1.746.000.000	2,0
Mejillones	3.679.000.000,0	0,0	0,0	0,0		3.679.000.000	4,3
Regional	0,0	49.245.460,0	2.321.538.000,0	1.538.531.000,0	187.685.541,0	4.097.000.001	4,8
María Elena	4.335.901.001,0	0,0	0,0	0,0		4.335.901.001	5,1
Ollague	7.345.049.002,0	0,0	0,0	0,0		7.345.049.002	8,6
Taltal	8.128.500.000,0	0,0	0,0	0,0		8.128.500.000	9,5
Antofagasta	8.766.000.002,0	829.301.000,0	462.295.997,0	0,0		10.057.596.999	11,7
SPA	10.988.879.001,0	0,0	555.519.524,0	0,0		11.544.398.525	13,5
Calama	17.084.000.001,0	176.710.000,0	72.252.932,0	0,0		17.332.962.933	20,2
Sierra Gorda	17.730.000.000,0	0,0	0,0	0,0		17.730.000.000	20,7
<b>Total</b>	<b>79.803.329.007,0</b>	<b>1.055.256.460,0</b>	<b>3.411.606.453,0</b>	<b>1.538.531.000,0</b>	<b>187.685.541,0</b>	<b>85.996.408.461</b>	<b>100,0</b>
%	<b>92,9</b>	<b>1,1</b>	<b>3,9</b>	<b>1,8</b>	<b>0,2</b>	<b>100</b>	<b>100,0</b>

Fuente: Plan de Acción Región de Antofagasta.

## 2.7 Caracterización Demanda actual

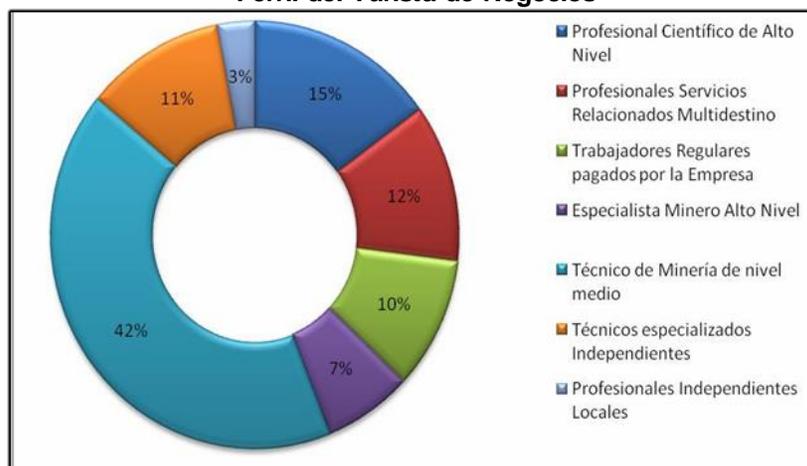
La llegada de turistas a la Región de Antofagasta durante el año 2013, tuvo un crecimiento de un 5,4% respecto al mismo periodo del año anterior. Esto significó aumentar de 664.703 turistas llegados a establecimientos de alojamiento turístico el 2012 a 700.912 el 2013.

**Cuadro 2-6**  
**Llegadas de Turistas nacionales y extranjeros ingresados por pasos de la región.**

Años	Turistas Nacionales	Turistas Extranjeros	Total Turistas
2006	322.518	80.648	403.166
2007	362.336	82.902	445.238
2008	414.449	85.716	500.165
2009	392.873	81.443	474.316
2010	413.800	83.956	497.756
2011	479.417	97.516	576.933
2012	549.424	115.279	664.703
2013	579.893	121.019	700.912

Fuente: INE, Elaboración SERNATUR Región de Antofagasta

**Figura 2-4**  
**Perfil del Turista de Negocios**



Fuente: Estudio de Mercado y Oportunidades de Negocios, CORFO. Elaboración Propia.

Otro punto importante de destacar en el turismo de negocios, es el gasto que realizan los visitantes. En promedio éstos gastan alrededor de 583 mil pesos para una estadía promedio de 1,8 pernoctaciones. La composición del gasto turístico se compone de la importancia que representa el gasto en viaje con un 35%, que preferentemente es el avión. En un segundo lugar, lo representa el alojamiento con un 24% y alimentación con un 9%. Los gastos de transportes al interior de la región representan un 14%, mientras que las compras y actividades recreativas, representan un 8% y 11% respectivamente.

En la Región de Antofagasta el Turismo de Intereses Especiales, ha adquirido una notable importancia en los últimos años, dada su alta estadia y gasto asociado. Su crecimiento es notablemente superior al del turismo masivo. Este último tipo de turismo creció entre el año 2006 y el actual a una tasa del 4%, mientras que el turismo de intereses especiales, según datos proporcionados por el Servicio Nacional de Turismo, lo hizo a una tasa promedio del 15%. En un país como Chile, con una alta jerarquía de su atractivo cultural y natural y donde cerca del 19% de su territorio es un área protegida, el TIE, constituye una gran oportunidad en el desarrollo de nuevos tipos de turismo basados en el aprovechamiento del medio natural y su estrecho vínculo con el patrimonio cultural de los destino.

San Pedro de Atacama, es sin duda el principal destino turístico del Norte grande de nuestro país, debido a la gran cantidad de atractivos turísticos e impresionante paisaje, se ha convertido en el centro de partida de la actividad turística y de las excursiones por la región, concentrándose en el pueblo una oferta variada de servicios como alojamiento, restaurantes, agencias de turismo, artesanía, entre otros. De acuerdo a los resultados del Estudio del Turismo Receptivo año 2009, el 4,4% de los turistas extranjeros que visitan Chile, van a la zona de San Pedro de Atacama y Valle de la Luna, lo cual representa un total de 122.593 turistas. De ellos, alrededor del 68% procedente de mercados de larga distancia, entre los que se destacan, en orden de importancia, Europa (55,3%) y Norteamérica (12,7%).

El flujo de turistas es alto, considerando que utilizan las rutas que unen la ciudad de Antofagasta con Calama y la que une la ciudad de Tocopilla con María Elena, utilizando preferentemente vehículos particulares para este desplazamiento.

La llegada de turistas a la ciudad de Calama durante el periodo enero–diciembre del 2013, experimentó un leve crecimiento de un + 1,1 % respecto del año anterior. Esto significó aumentar de 136.950 turistas el año 2012 a 138.433 el año 2013.

Si bien es cierto, un alto porcentaje de las llegadas el 2013 a Calama, corresponden a Turismo de Negocios, otra parte importante se vincula fuertemente con las actividades turísticas desarrolladas en San Pedro de Atacama y Alto El Loa, y que se orientan al Turismo de Intereses Especiales y que se relacionan en los circuitos turísticos con localidades ubicadas al interior de Calama, tales como Lasana donde luego de almorzar en el tambo, realizan una visita guiada al Pucará. En Chiu Chiu, principalmente visitan la Iglesia más antigua de Chile, que data de 1611, para posteriormente visitar la feria artesanal. En su Paso por Caspana una vez que ya han visitado los Geiser del Tatio, realizan una caminata por el pueblo, visitando su iglesia y sus amplios cultivos en terrazas. De vuelta pueden visitar la comunidad de Ayquina – Turi donde podrán visitar la Iglesia del Pueblo y dar un recorrido por las Vegas de Turi donde acercándose a las Llamas y corderos que pastorean en el sector.

### 3 RECOPIACIÓN Y REVISIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

En este capítulo se revisa toda la documentación referente a instrumentos de planificación regionales y locales, relacionada con infraestructura y turismo. A partir de este proceso de revisión, se logra 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 como 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 Reguladores Comunales
- Planes de Desarrollo Comunales
- Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas (ASP)

#### 3.1 Instrumentos Regionales

##### 3.1.1 Estrategia Regional de Desarrollo

En materia de desarrollo económico la estrategia propone fortalecer el desarrollo económico de cada uno de sus territorios mediante la utilización de sus recursos endógenos. Esto implica no sólo fomento productivo sino también coordinación institucional, ordenamiento y planificación del territorio y asociativismo público-privado para captar nuevos mercados.

Se busca: por una parte, la complementariedad de la estructura productiva a partir de las potencialidades del clúster minero y el fortalecimiento de la pequeña minería, y por otra, la diversificación que ofrecen las actividades del borde costero, el turismo, las

energías y la agricultura en zonas áridas, teniendo como eje transversal la innovación y la búsqueda de la competitividad territorial.

Es importante mencionar que no se indica de manera explícita la necesidad de mejoras de infraestructura para el turismo. Por ello se consideró el lineamiento vinculado a infraestructura regional que busca transformar a la región en un centro de convergencia internacional que integre los corredores bioceánicos y las zonas fronterizas, constituyéndose en un eje dinamizador del desarrollo regional. En dicho documento, se identifican los siguientes requerimientos de infraestructura y equipamiento turístico.

**Cuadro 3-1**  
**Infraestructura Turística Requerida según la Estrategia Regional de Desarrollo de Antofagasta**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Integración e internacionalización	General	Otros	Propiciar el desarrollo de un sistema intermodal de transporte que facilite las conexiones intrarregionales, nacionales e internacionales, los pasos fronterizos y que regule las grandes concesiones de las rutas regionales	Regional
Integración e internacionalización	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Consolidar las rutas camineras nacionales e internacionales que conectan los asentamientos humanos de la región con los asentamientos humanos de las regiones y países vecinos (en particular las rutas B385, CH21 y CH23), agilizando los procesos de aduana en los pasos fronterizos.	Rutas B385, CH21 y CH23
Integración e internacionalización	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejorar y modernizar las rutas de acceso a los puertos y aeropuertos regionales, atendiendo a los requerimientos de los asentamientos humanos en donde se insertan y propiciando la conexión de la región con el mundo.	Regional

**Fuente:** Elaboración propia a partir de información de la Estrategia Regional de Desarrollo. Región de Antofagasta, 2009-2020.

### 3.1.2 Política Regional de Turismo

La Política Regional de Turismo no disponible en la región.

### 3.1.3 Plan de Acción Sector Turismo

El presente Plan de Acción (generado por la Subsecretaría de Turismo), se enmarca en dichos objetivos estratégicos y delimita el quehacer y gestión de nuestro Servicio a nivel territorial, en el Horizonte de tiempo 2014-2018. Acorde a los lineamientos nacionales el plan se centra en la planificación sustentable de la región en materia turística, por ello se procurará fortalecer el desarrollo de productos turísticos que incorpore a las comunidades locales de cada destino y que permita diversificar y potenciar la oferta turística de la región, generando nuevas alternativas económicas

para el crecimiento sustentable de la industria regional, no sólo en San Pedro de Atacama, sino que también en el Alto el Loa (Ollagüe), La Pampa Salitrera y el Borde Costero.

**Cuadro 3-2**  
**Infraestructura Turística Requerida según el Plan de Acción Sector Turismo. Región**  
**Antofagasta.**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Desarrollo de destinos	General	Conservación Vialidad	Conservación de la red vial básica	San Pedro de Atacama
Desarrollo de destinos	General	Conservación Vialidad	Conservación de la red vial básica	Calama-Ollagüe
Desarrollo de destinos	General	Conservación Vialidad	Conservación ruta	San Pedro de Atacama
Desarrollo de destinos	General	Conservación Vialidad	Conservación camino básicos	Taltal-Paposo
Desarrollo de destinos	General	Conservación Vialidad	Conservación de la red vial básica	Calama-Ollagüe
Desarrollo de destinos	General	Conservación Vialidad	Conservación global mixto por nivel de servicios y por precios unitarios de caminos de la Provincia del Loa	Calama-Ollagüe, diversos tramos
Desarrollo de destinos	General	Conservación Vialidad	Conservación global mixto por nivel de servicios y por precios unitarios de caminos de la Provincia del Loa	San Pedro de Atacama
Desarrollo de destinos	General	Conservación Vialidad	Conservación global mixto por nivel de servicios y por precios unitarios de caminos de la Provincia del Antofagasta	Antofagasta-Sierra Gorda-María Elena
Desarrollo de destinos	General	Conservación Vialidad	Conservación camino básico	San Pedro de Atacama
Desarrollo de destinos	General	Conservación Vialidad	Conservación de la red vial básica, conservación camino básico	Calama-Ollagüe
Desarrollo de destinos	General	Conservación Vialidad	Conservación de la red vial básica, conservación camino básico	Antofagasta-Sierra Gorda-María Elena
Desarrollo de destinos	General	Conservación Vialidad	Conservación de la red vial básica, conservación camino básico	Antofagasta-Sierra Gorda-María Elena, diversos tramos
Desarrollo de destinos	General	Reposición Vialidad	Administración directa, carpeta granular	Mejillones-Hornito
Desarrollo de destinos	General	Reposición Vialidad	Administración directa, carpeta granular	Taltal-Paposo
Desarrollo de destinos	General	Reposición Vialidad	Administración directa, carpeta granular	San Pedro de Atacama
Desarrollo de destinos	General	Reposición Vialidad	Administración directa, carpeta granular	Calama-Ollagüe
Desarrollo de destinos	General	Conservación Vialidad	Conservación de la red vial básica, conservación camino básico	Antofagasta-Sierra Gorda-María Elena
Desarrollo de destinos	General	Conservación Vialidad	Conservación global mixto por nivel de servicios y por precios unitarios de caminos de la Provincia del Antofagasta	Antofagasta-Sierra Gorda-María Elena
Desarrollo de destinos	General	Conservación Vialidad	Conservación global mixto por nivel de servicios y por precios unitarios de caminos de la Provincia del Antofagasta	Otros
Desarrollo de destinos	General	Conservación Vialidad	Conservación de la red vial básica, conservación camino básico	Taltal-Paposo
Desarrollo de destinos	General	Conservación Vialidad	Conservación de la red vial básica, conservación camino básico	Mejillones-Hornitos
Desarrollo de destinos	General	Conservación Vialidad	Conservación de la red vial básica, conservación camino básico	Antofagasta-Sierra Gorda-María Elena

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Desarrollo de destinos	General	Conservación Vialidad	Conservación de la red vial básica, conservación camino básico	Otros
Desarrollo de destinos	General	Conservación Vialidad	Conservación global mixto por nivel de servicios y por precios unitarios de caminos básicos y comunal	San Pedro de Atacama
Desarrollo de destinos	General	Conservación Vialidad	Conservación de la red vial básica, conservación camino básico	San Pedro de Atacama
Desarrollo de destinos	General	Conservación Vialidad	Conservación de la red vial básica, conservación camino básico	Calama-Ollagüe, diversos tramos
Desarrollo de destinos	General	Reposición Vialidad	Administración directa, carpeta granular	Antofagasta-Sierra Gorda-María Elena, diversos tramos
Desarrollo de destinos	General	Reposición Vialidad	Administración directa, carpeta granular	San Pedro de Atacama
Desarrollo de destinos	General	Reposición Vialidad	Administración directa, carpeta granular	Taltal-Paposo
Desarrollo de destinos	General	Reposición Vialidad	Administración directa, carpeta granular	Antofagasta-Sierra Gorda-María Elena
Desarrollo de destinos	General	Reposición Vialidad	Administración directa puente El Diablo	Calama-Ollagüe
Desarrollo de destinos	General	Reposición Vialidad	Administración directa Carpeta granula Ayllu	San Pedro de Atacama
Desarrollo de destinos	General	Conservación Vialidad	Conservación global mixto por nivel de servicios y por precios unitarios de caminos básicos y comunal	Antofagasta-Sierra Gorda-María Elena
Desarrollo de destinos	General	Conservación Vialidad	Conservación de la red vial básica, conservación camino básico	San Pedro de Atacama

**Fuente:** Elaboración propia a partir de información del Plan de Acción Sector Turismo. Región de Antofagasta 2015.

### 3.1.4 Plan Regional de Ordenamiento Territorial de la Antofagasta

El Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT) es un instrumento de mayor amplitud y generalización que los de planificación sectorial vigentes que busca orientar y compatibilizar dichos instrumentos. Posibilita la espacialización de los objetivos económicos, sociales, culturales y ecológicos de la sociedad, todos los cuales están contenidos en las Estrategias de Desarrollo Regional (ERD). Tiene un horizonte temporal de mediano plazo diez años, por lo cual facilita la práctica planificadora y la toma de decisiones políticas.

En el caso de la Región de la Antofagasta, el Plan de Ordenamiento Territorial está en fase de elaboración. La búsqueda realizada indicó que se comenzó a trabajar en el desarrollo del plan en el año 2012 y en el año 2014 se inició el proceso de Evaluación Ambiental Estratégica.

### 3.1.5 Plan Regional de Desarrollo Urbano

El instrumento corresponde a una actualización del PRDU con el objeto de lograr la concordancia con el Estrategia de Desarrollo Regional 2009-2020. Con este plan se busca disponer de un instrumento de gestión eficaz para el uso más adecuado del territorio, en función de su desarrollo integral. Junto con ello el fin último del Plan es

otorgar a las personas un ámbito que fomente su desarrollo, propiciar las relaciones de complementariedad entre ellas, recoger las demandas y aspiraciones de la sociedad, y destacar la preocupación por el medio natural, que debe utilizarse considerando sus potencialidades y limitaciones, no sólo protegiendo su condición actual, sino mejorándola.

El documento de actualización del PRDU destaca la importancia que ha adquirido la actividad turística en la región y la no consideración en el anterior instrumento de planificación, por lo que pone énfasis en el diagnóstico del sector y la consideración de esta actividad como uno de los ejes de desarrollo regional.

En dicho documento, se identifican los siguientes requerimientos de infraestructura y equipamiento:

**Cuadro 3-3**  
**Infraestructura Requerida según Plan Regional de Desarrollo urbano de Antofagasta**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Área Programa 1. Tocopilla y Norte Mejillones. UG Borde Costero	Turística y Local	Otros	Manejo del Borde Costero	UG Borde Costero
Área Programa 1. Tocopilla y Norte Mejillones. UG Borde Costero	Turística	Otros	Desarrollo Turístico litoral Norte (Municipalidad y SERNATUR)	UG Borde Costero
Área Programa 1. Tocopilla y Norte Mejillones. UG Borde Costero	Turística y Local	Infraestructura Pesca Artesanal	Desarrollo de Caletas Pesqueras	UG Borde Costero
Área Programa 1. Comuna de Mejillones	General	Otros Obras Portuarias	Megapuerto Mejillones	UG Borde Costero
Área Programa 1. Comuna de Mejillones	Turística y Local	Otros	Conservación de la Biodiversidad	UG Borde Costero
Área Programa 2. Comuna Antofagasta	Turística y Local	Otros	Renovación casco urbano central	UG Borde Costero
Área Programa 2. Comuna Antofagasta	Turística y Local	Otros	Control ambiental y desarrollo turístico Caleta Juan López	UG Borde Costero
Área Programa 2. Comuna Antofagasta	General	Otros	Protección Morro Moreno	UG Borde Costero
Área Programa 2. Comuna Antofagasta	General	Aeropuertos	Área Portuaria Antofagasta	UG Borde Costero
Área Programa 2. Comuna Antofagasta	General	Construcción Vialidad	By Pass Corredor Bioceánico en Antofagasta (Conexión con Ruta 1)	UG Borde Costero
Área Programa. Comunas de Taltal y Antofagasta	Turística y Local	Otros	Protección covaderas y guaneras	UG Borde Costero
Área Programa. Comunas de Taltal y Antofagasta	General	Otros	Reposición Centro de Servicios Básicos en área cruce Ruta 5 Norte y acceso Taltal.	UG Borde Costero
Área Programa 1. Comunas de Sierra Gorda y Antofagasta	General	Otros	Fortalecimiento Centro de Servicios en Baquedano	UG Zona Desértica Intermedia
Área Programa 1. Comunas de Sierra Gorda y Antofagasta	Turística	Otros	Circuito Turístico Pampa Salitrera	UG Zona Desértica

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Área Programa 1. Comunas de Sierra Gorda y Antofagasta	Turística	Otros	Ruta Turística La Escondida	Intermedia UG Zona Desértica Intermedia
Área Programa 1. Comunas de Sierra Gorda y Antofagasta	Turística	Otros	Paseo Socompa	UG Zona Desértica Intermedia
Área Programa Comuna San Pedro de Atacama	Turística	Otros	Plan de Desarrollo Turístico (SERNATUR)	UG Arco Andino
Área Programa Comuna San Pedro de Atacama	Turística	Otros	Estudio capacidad Turística	UG Arco Andino
Área Programa Comuna San Pedro de Atacama	Turística	Otros	Sendero de Chile	UG Arco Andino
Área Programa Comuna San Pedro de Atacama	Turística	Otros	Ruta Astronómica	UG Arco Andino
Área Programa Comunas Antofagasta y Taltal	General	Otros	Centro de Servicios Básicos Área cruce línea férrea, área cruce a paso Socompa y Ruta Arco Andino.	UG Arco Andino
Área Programa 1. Tocopilla y Norte Mejillones. UG Borde Costero	Turística y Local	Otros	Manejo del Borde Costero	UG Borde Costero
Área Programa 1. Tocopilla y Norte Mejillones. UG Borde Costero	Turística	Otros	Desarrollo Turístico litoral Norte (Municipalidad y SERNATUR)	UG Borde Costero
Área Programa 1. Tocopilla y Norte Mejillones. UG Borde Costero	Turística y Local	Infraestructura Pesca Artesanal	Desarrollo de Caletas Pesqueras	UG Borde Costero
Área Programa 1. Comuna de Mejillones	General	Otros Obras Portuarias	Megapuerto Mejillones	UG Borde Costero
Área Programa 1. Comuna de Mejillones	Turística y Local	Otros	Conservación de la Biodiversidad	UG Borde Costero
Área Programa 2. Comuna Antofagasta	Turística y Local	Otros	Renovación casco urbano central	UG Borde Costero
Área Programa 2. Comuna Antofagasta	Turística y Local	Otros	Control ambiental y desarrollo turístico Caleta Juan López	UG Borde Costero
Área Programa 2. Comuna Antofagasta	General	Otros	Protección Morro Moreno	UG Borde Costero
Área Programa 2. Comuna Antofagasta	General	Aeropuertos	Área Portuaria Antofagasta	UG Borde Costero
Área Programa 2. Comuna Antofagasta	General	Construcción Vialidad	By Pass Corredor Bioceánico en Antofagasta (Conexión con Ruta 1)	UG Borde Costero
Área Programa. Comunas de Taltal y Antofagasta	Turística y Local	Otros	Protección covaderas y guaneras	UG Borde Costero
Área Programa. Comunas de Taltal y Antofagasta	General	Otros	Reposición Centro de Servicios Básicos en área cruce Ruta 5 Norte y acceso Taltal.	UG Borde Costero
Área Programa 1. Comunas de Sierra Gorda y Antofagasta	General	Otros	Fortalecimiento Centro de Servicios en Baquedano	UG Zona Desértica Intermedia
Área Programa 1. Comunas de Sierra Gorda y Antofagasta	Turística	Otros	Circuito Turístico Pampa Salitrera	UG Zona Desértica Intermedia
Área Programa 1. Comunas de Sierra Gorda y Antofagasta	Turística	Otros	Ruta Turística La Escondida	UG Zona Desértica Intermedia
Área Programa 1. Comunas de Sierra Gorda y Antofagasta	Turística	Otros	Paseo Socompa	UG Zona Desértica Intermedia
Área Programa Comuna San Pedro de Atacama	Turística	Otros	Plan de Desarrollo Turístico (SERNATUR)	UG Arco Andino
Área Programa Comuna San	Turística	Otros	Estudio capacidad Turística	UG Arco

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Pedro de Atacama				Andino
Área Programa Comuna San Pedro de Atacama	Turística	Otros	Sendero de Chile	UG Arco Andino
Área Programa Comuna San Pedro de Atacama	Turística	Otros	Ruta Astronómica	UG Arco Andino

**Fuente:** Elaboración propia a partir de información del Plan Regional de Desarrollo Urbano, 2004.

### 3.1.6 Planes de Ordenamiento Territorial Turístico y Zonas de Interés Turístico

La Región de Antofagasta cuenta con una zona de interés turístico denominada Área de San Pedro de Atacama-Cuenca Geotérmica del Tatio. Esta zona correspondía a una de las 18 Zonas y Centros de Interés Turístico, fueron declarados con anterioridad a la Ley N° 20.423 y por tanto con la entrada en vigencia de la nueva normativa, deben actualizar sus declaraciones.

### 3.1.7 Zonificación del Borde Costero

La Macrozonificación del Borde Costero desde el Sector Público, 2010 corresponde a una propuesta de zonificación que fue construida participativamente por el sector público y los municipios costeros a partir del año 2009. En el instrumento no se reconocen requerimientos para el desarrollo turístico, son obstatante cabe destacar que se identifica dentro de la zonificación una Zona Preferente para Uso Turístico. Ésta corresponde a áreas donde se concentra un conjunto de actividades generadas por los atractivos, recursos e infraestructura turística disponibles y en proyección para la recreación de las personas, entendiendo el concepto de tres maneras: a) turismo tradicional, b) turismo de intereses especiales, también denominado sostenible, responsable, ecoturismo, alternativo y (c) turismo deportivo y recreativo, para la presente zonificación del borde costero se ha considerado los sectores de playa específicamente a un uso turístico relacionado con la recreación debido a que estos sectores están dentro de la zona de riesgo de tsunami, ya que corresponde a la zona de interfase marina localizada sobre un margen convergente de placas.

La Comisión Regional de Uso del Borde Costero informó a fines de 2010, que la propuesta público-privada se encontraba en su fase final de consensos, quedando la ronda de trabajos con la Municipalidad de Antofagasta pendientes. Se esperaba para el 2011 el término de la elaboración de la propuesta de memoria de Macrozonificación y su cartografía definitiva.

### 3.1.8 Plan Regional de Gobierno

Documento que guiará y ordenará las acciones de este Gobierno Regional en programas plurianuales, durante el período 2014-2018, dándole una expresión operativa de carácter local al Plan Nacional de Gobierno, a las Medidas Regionales Presidenciales, a las Políticas Regionales y a la Estrategia Regional de Desarrollo en lo referido a la acción pública en el territorio.

**Infraestructura Requerida según Plan Regional de Gobierno de Antofagasta**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Desarrollo Productivo Sostenible	Turística	Otros	Potenciar el desarrollo turístico en el Sistema de Áreas Silvestres Protegidas por el Estado (SNASPE), considerando el trabajo ya realizado con las comunidades indígenas	Regional
Desarrollo Productivo Sostenible	Turística	Otros	Actualizar las Zonas de Interés Turístico	Regional
Desarrollo Productivo Sostenible	Turística	Otros	Conseguir la certificación Internacional de los Cielos Starlight de UNESCO. Sector mano del Desierto, Pampa Joya Y Alto El Loa (previa Consulta a comunidades indígenas)	Mano del Desierto, Pampa Joya y Alto El Loa
Infraestructura Regional	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Infraestructura vial regional: <ul style="list-style-type: none"> <li>•Doble Calzada Carmen Alto - Calama</li> <li>•Conservación ruta 23-CH :Socaire - paso Sico</li> <li>•Conservación ruta Peine- Baquedano</li> <li>•Conservación ruta Varilla, Caleta El Cobre-Paposo</li> <li>•Apertura Nueva ruta Cifuncho – Pan de Azúcar</li> <li>•Apertura ruta Caleta Constitución – Mejillones</li> <li>•Playa Grande Mejillones- Hornitos</li> <li>•Peine – Aguas calientes</li> <li>•Mejoramiento Ruta Altiplánica</li> <li>•Pasos Fronterizos de Jama, Sico, Hito cajón, Socompa</li> </ul>	Regional
Infraestructura Regional	General	Aeropuertos	Ampliación y mejoramientos de los aeropuertos de Antofagasta y Calama	Antofagasta y Calama
Infraestructura Regional	Turística y Local	Otros	Obras de inversión y Reconversión Regional Mejoramiento Borde Costero Mejillones y Construcción Playa Artificial El Salitre en Tocopilla.	Borde Costero mejillones y Construcción Playa Artificial El Salitre en Tocopilla.
Desarrollo Territorial e Infraestructura Cultura y Patrimonio	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Recuperar Edificios Patrimoniales: <ul style="list-style-type: none"> <li>-Museo Comunal María Elena</li> <li>-Muelle Melbourne &amp; Clark</li> <li>-Museo San Pedro de Atacama</li> <li>-Restauración Templo San Pedro de Atacama</li> <li>-Restauración Templo de Chiu-Chiu</li> <li>-Restauración Templo de San Pedro de Atacama</li> <li>-Restauración Teatro Alhambra</li> <li>-Habilitación casona de Gatico</li> </ul>	María Elena, Antofagasta, San Pedro de Atacama, Mejillones, Calama, Taltal, Tocopilla

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Desarrollo Territorial e Infraestructura Ciudad, Vivienda y territorio	Turística y Local	Otros	Construcción de dos Parques Urbanos seleccionados para la Región de Antofagasta vía Convenios de Programación, Compromiso Presidencial "Plan Chile Verde": Parque Comunitario René Schneider, Antofagasta" y Mejoramiento Borde Costero -Parque Urbano Cerro La Virgen en Taltal.	Regional

Fuente: Elaboración propia a partir de información Plan Regional de Gobierno de Antofagasta, 2014-2018

## 3.2 Instrumentos de Planificación Local

### 3.2.1 Planes de Desarrollo Turístico Comunales

Los Planes de Desarrollo Turístico Comunales (PLADETUR) son los instrumentos que determinan el proceso de planificación de la actividad turística a nivel local.

De acuerdo al Informe de Gestión 2014 del Programa Nacional de SERNATUR, la comuna de Calama cuenta con un PLADETUR. El resto de las comunas de la región no disponen de este instrumento. Se solicitó la actualización de esta información para el año 2015, indicándose que estaba en elaboración.

- Plan Estratégico de Turismo de Calama 2012-2016

Instrumento que determina el proceso de planificación de la actividad turística a nivel local. En el caso de Calama, los requerimientos de infraestructura turística detectados en el plan son los siguientes:

**Cuadro 3-5**  
**Infraestructura requerida en el Plan Estratégico de Turismo de Calama.**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Sub-tipo	Nombre	Ubicación
Desarrollar una cultura turística entre los empresarios, comunidades y vecinos	Turística y local	Otros	Protección y seguridad del patrimonio cultural.	Comunal
Fomentar una oferta turística integrada por empresas, comunidades indígenas y emprendimientos que sean	Turística y local	Construcción Vialidad	Facilitar el acceso a volcanes y mineras	Comunal

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Sub-tipo	Nombre	Ubicación
competitivas y de calidad				
Impulsar acciones en el sector público y privado que permitan realizar inversiones en infraestructura pública	Turística y local	Otros	Promover la realización de inversiones públicas en el destino	Comunal
Impulsar acciones en el sector público y privado que permitan realizar inversiones en infraestructura pública	Turística y local	Conservación Vialidad	Contar con caminos duraderos en el trayecto Chiu Chiu a Ollagüe, pueblos del Alto Calama-Alto El Loa	Caminos en el trayecto Chiu Chiu a Ollagüe, pueblos del Alto Calama-Alto El Loa
Impulsar acciones en el sector público y privado que permitan realizar inversiones en infraestructura pública	Turística y local	Otros	Construir Pueblo de artesanos que permita la comercialización y producción de sus productos	Por definir
Impulsar acciones en el sector público y privado que permitan realizar inversiones en infraestructura pública	Turística y local	Manejo de cauces, defensas fluviales y control aluvional	Contar con un río Loa limpio, hermoso y con áreas verdes.	Río Loa
Impulsar acciones en el sector público y privado que permitan realizar inversiones en infraestructura pública	Turística y local	Otros	Construcción de sala de faenamiento para los animales locales, potenciando la carta gastronómica local.	Por definir

**Fuente:** Elaboración propia a partir del Plan Estratégico de Turismo de Calama, 2012-2016

### 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 Antofagasta, se revisaron los PLADECO vigentes que están directamente relacionados con los destinos focalizados por la Subsecretaría, que corresponden a: Antofagasta, Sierra Gorda, María Elena, Calama y San Pedro de Atacama.

El **PLADECO de Antofagasta 2013-2022** tiene como misión satisfacer las necesidades de la comunidad local y asegurar su participación en el progreso económico, social y cultural, entregando servicios de excelencia a la comunidad y evaluando periódicamente sus procesos. En materia turística, las necesidades de infraestructura turística se expresan en las siguientes líneas estratégicas:

**Cuadro 3-6**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Antofagasta.**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Antofagasta conectada e integrada	Turística y Local	Otros	Estudio Plan Maestro y Plan de Gestión de Espacios Públicos y áreas verdes	Comunal
Antofagasta conectada e integrada	Turística y Local	Otros	Estudio Plan de Gestión y Programa de Inversiones para el Rescate de la Biodiversidad d Bahía San Jorge, Isla Santa María y Caletas Pesqueras.	Bahía San Jorge Isla Santa María Caletas Pesqueras
Antofagasta conectada e integrada	Turística	Otros	Estudio Plan de Gestión Turística y Cartera de Proyectos para los subcentros turísticos Costeros	Monumento Natural La Portada Balneario Juan López -La Rinconada Caleta Errázuriz Isla Santa María
Antofagasta conectada e integrada	General	Otros	Diseño de ingeniería proyecto tren urbano liviano de superficie	Antofagasta
Antofagasta conectada e integrada	General	Otros	Plan Consolidación Red de Ciclovías y vehículos livianos	Comunal
Antofagasta Crecimiento Sustentable con Capital Humano	General	Otros	Estudio Plan de estacionamientos concesionados en parea central	Antofagasta
Antofagasta Crecimiento Sustentable con Capital Humano	Turística y Local	Otros	Estudio Plan de Rescate patrimonial de área central.	Antofagasta
Antofagasta Crecimiento Sustentable con Capital Humano	Turística y Local	Otros	Programa de implementación de feria de artesanos	Antofagasta
Antofagasta Cultural y Participativa	Turística y Local	Otros	Programa de mejoramiento de infraestructura y espacios culturales	Comunal
Antofagasta Cultural y Participativa	Turística y Local	Otros	Estudio Plan de potenciamiento y puesta en valor de atractivos y atributos naturales de la comuna	Comunal

**Fuente:** Elaboración propia a partir del PLADECO Antofagasta, 2013-2022.

En materia turística, el **PLADECO de Sierra Gorda 2011-2016** busca abrir espacios para el desarrollo y preservación de la cultura, potenciando la imagen de la comuna, valorando y promoviendo el cuidado del entorno natural y humano, mediante el uso adecuado de sus recursos. Los ejes estratégicos vinculados a este objetivo se detallan a continuación:

**Cuadro 3-7**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Sierra Gorda**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Ordenamiento territorial	Turística y Local	Otros	Planificar el trazado, diseño y ejecución de paseos peatonales o semi peatonales.	Comunal
Ordenamiento territorial	Turística y Local	Otros	Implementación Museo Ferroviario del Salitre	Sierra Gorda
Ordenamiento territorial	Turística y Local	Otros	Diseño y ejecución centro cultural de Sierra Gorda	Sierra Gorda
Ordenamiento territorial	Turística y Local	Otros	Proyecto Plaza de Comercio y Servicios, con diseño que rescate carácter patrimonial.	Comunal
Ordenamiento territorial	Turística y Local	Otros	Planificar y ejecutar parques temáticos y áreas verdes que potencien el valor patrimonial de la zona	Comunal
Educación integral y de calidad	Turística y Local	Otros	Muestrario Mineralógico en Sierra Gorda	Sierra Gorda
Inclusión social, participación y calidad de vida	Turística	Otros	Diseñar e implementar un circuito salitrero y/o astronómico accesible y atractivo turísticamente.	Comunal

**Fuente:** Elaboración propia a partir del PLADECO de Sierra Gorda 2011-2016.

El **PLADECO de María Elena 2009-2014** tiene como misión convertir a la comuna en la última oficina salitrera viva en el mundo, con una sociedad civil activa, cohesionada y arraigada en el territorio, que valoriza y usufructúa el patrimonio histórico de manera sustentable, dándolo a conocer a Chile y al mundo, con una amplia oferta cultural y recreativa, tanto para sus habitantes como para sus visitantes. En este contexto, las necesidades de infraestructura turística se reflejan en las siguientes líneas de acción:

**Cuadro 3-8**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de María Elena 2009-2014**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Recuperación del Patrimonio Histórico Cultural	Turística y Local	Otros	Construcción Museo de Quillagua	Quillagua
Recuperación del Patrimonio Histórico Cultural	Turística y Local	Otros	Diseño y Construcción de Paseo de Artesanos	María Elena
Recuperación del Patrimonio Histórico Cultural	Turística y Local	Otros	Diseño y Construcción Monumento cruce Ruta 5	Cruce Ruta 5
Recuperación del Patrimonio Histórico Cultural	Turística	Otros	Habilitar oficina de información turística	María Elena
Recreación y cultura	Turística y Local	Otros	Habilitación del teatro Metro	María Elena
Recreación y cultura	Turística y Local	Otros	Habilitación Casa de la Cultura	María Elena
Recreación y cultura	Turística y	Otros	Recuperación y habilitación de balnearios	Río Loa

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
	Local		del río Loa	
Recreación y cultura	Turística y Local	Otros	Recuperación y habilitación del Tranque Sloman	Tranque Sloman
Recreación y cultura	Turística y Local	Otros	Construcción de un Centro de eventos	María Elena

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO de María Elena 2009-2014

El **PLADECO de Calama 2010-2017** considera estimular, impulsar y promover el Desarrollo Económico Local de la Comuna, mediante una dinamización de la economía local y un apoyo sostenido a la población emprendedora independiente de la zona, entregando herramientas para mejorar las condiciones laborales de los participantes. Una de sus líneas de desarrollo económico es el turismo, cuyas acciones buscan desarrollar, elaborar y estudiar, en conjunto con la Corporación de Cultura y Turismo, políticas y programas de fomento e innovación del sector turístico de la comuna.

La comuna de **San Pedro de Atacama**, formada por sus pueblos y ayllus, aspira al año 2015 ser una comuna con un Modelo de Desarrollo Territorial, Endógeno y Sustentable, que fundado en valores universales y en una vocación de desarrollo, le constituyan en la Capital Arqueológica, Turística, Agropecuaria y Astronómica de Chile; como resultado de la acción colectiva y coordinada entre el sector público, el sector privado y la sociedad civil organizada. Es por ello que **el PLADECO San Pedro de Atacama 2011-2015**, tiene como finalidad la ampliación de las capacidades y el aumento del rango de opciones de sus habitantes, lo cual permitirá ofrecer a la región, al país y al mundo, la oportunidad de disfrutar de un patrimonio natural y cultural milenario.

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

**Cuadro 3-9**

**Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal San Pedro de Atacama 2011-2015.**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Desarrollo Económico y Fomento Productivo Local.	Turística	Otros	Plan de Desarrollo Turístico: Infraestructura básica para disponer servicios a los turistas, albergue, cocina e implementación.	Camar
Desarrollo Económico y Fomento Productivo Local.	Turística	Otros	Plan de Desarrollo Turístico: Definición de nuevas rutas turísticas para colocar en valor los sitios patrimoniales de la comunidad.	Camar
Desarrollo Económico y Fomento Productivo Local.	Turística	Otros	Aumentar la Infraestructura básica para disponer servicios a los turistas.	Machuca
Desarrollo Económico y Fomento Productivo Local.	Turística	Otros	Definición de nuevas rutas turísticas para colocar en valor los sitios patrimoniales de la comunidad.	Machuca
Desarrollo Económico y	Turística	Otros	Definir el control de acceso y el pago del acceso a los sitios.	Machuca

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			Ubicación
	Tipo	Subtipo	Nombre	
Fomento Productivo Local.				
Desarrollo Económico y Fomento Productivo Local.	General	Otros	Infraestructura necesaria para la producción de bienes y servicios.	Peine
Desarrollo Económico y Fomento Productivo Local.	Turística y Local	Otros	Infraestructura básica para disponer servicios a los turistas, considerando albergue, cocina y equipamiento básico.	Talabre
Desarrollo Económico y Fomento Productivo Local.	Turística	Otros	Aumentar la Infraestructura básica para disponer servicios a los turistas.	Toconao
Desarrollo Económico y Fomento Productivo Local.	Turística	Otros	Puesta en valor de Sitios turísticos como la Laguna Chaxa y Solcor	Toconao
Sustentabilidad y Medio Ambiente.	Turística y Local	Otros	Elaboración de Planes de Manejo de Sitios Arqueológicos en la Comuna de San Pedro de Atacama.	Comunal
Activación y Generación de Capital Social y Cultural.	Turística y Local	Otros	Plan de Recuperación del Patrimonio Arquitectónico Comuna de San Pedro de Atacama.	Comunal
infraestructura Habilitante para el Desarrollo	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Programa de mejoramiento de la infraestructura vial de San Pedro de Atacama.	Comunal
Desarrollo Económico y Fomento Productivo Local.	Turística	Otros	Recuperación Mirador Turístico de la Localidad Camar.	Camar
Desarrollo Económico y Fomento Productivo Local.	Turística	Otros	Construcción y Equipamiento Albergue Turístico Localidad de Camar.	Camar
Desarrollo Económico y Fomento Productivo Local.	Turística	Otros	Ampliación y Equipamiento Albergue Turístico Comunidad de Machuca.	Machuca
Desarrollo Económico y Fomento Productivo Local.	Turística	Otros	Construcción Albergue Turístico Localidad de Matancilla.	Matancilla
Infraestructura Habilitante para el Desarrollo	Turística	Otros	Construcción y Equipamiento Albergue y Cocina Localidad de Talabre.	Talabre
Infraestructura Habilitante para el Desarrollo	Turística y Local	Otros	Mejoramiento integral Plaza e Iglesia de Toconao: Restauración Iglesia, Ampliación Áreas Verdes; Instalación de juegos y espacios recreativos.	Toconao
Desarrollo Económico y	Turística y Local	Otros	Implementación Oficina de Información Turística en la Localidad de Toconao.	Toconao

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Fomento Productivo Local.				
Activación y Generación de Capital Social y Cultural.	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Construcción del Museo Histórico y Patrimonial de Toconao	Toconao
Infraestructura Habilitante para el Desarrollo	Turística y Local	Otros	Construcción Plaza de Estacionamiento San Pedro de Atacama.	San Pedro de Atacama
Infraestructura Habilitante para el Desarrollo	Turística y Local	Otros	Relocalización y Mejoramiento Aduana San Pedro de Atacama (Servicios Higiénicos y <i>Camping</i> ).	San Pedro de Atacama
Infraestructura Habilitante para el Desarrollo	General	Otros	Construcción Terminal Rodoviario San Pedro de Atacama.	San Pedro de Atacama
Sustentabilidad y Medio Ambiente.	General	Otros	Generación de Áreas verdes en la localidad de San Pedro de Atacama.	San Pedro de Atacama
Desarrollo Económico y Fomento Productivo Local.	Turística	Otros	Mejoramiento Infraestructura Turística Pozo Tres SPA.	San Pedro de Atacama
Desarrollo Económico y Fomento Productivo Local.	Turística	Otros	Construcción Centro Turístico - Comercial de San Pedro de Atacama	San Pedro de Atacama
Desarrollo Económico y Fomento Productivo Local.	Turística	Otros	Proyecto Observatorio Turístico Comunal San Pedro de Atacama.	San Pedro de Atacama
Infraestructura Habilitante para el Desarrollo	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Reposición Museo Arqueológico G. Le Paige SPA	San Pedro de Atacama
Infraestructura Habilitante para el Desarrollo	Turística y Local	Otros	Construcción Paseo Peatonal Sector Huertos Localidad de Toconao	Toconao
Desarrollo Económico y Fomento Productivo Local.	Turística y Local	Otros	Construcción Mercado Municipal Comuna San Pedro de Atacama	San Pedro de Atacama
Infraestructura Habilitante para el Desarrollo	Turística y Local	Otros	Construcción Planetario Comunal San Pedro de Atacama	San Pedro de Atacama
Activación y Generación de Capital Social y Cultural.	Turística y Local	Otros	Habilitación Circuito Patrimonial Plaza del Pueblo - Parque Tumisa	San Pedro de Atacama
Infraestructura Habilitante para el Desarrollo	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Ruta Altiplánica San Pedro de Atacama - el Tatio	San Pedro de Atacama-El Tatio
Desarrollo Económico y	Turística y Local	Otros	Mejoramiento Servicios Turísticos en Reserva Nacional Los Flamencos	Reserva Nacional

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Fomento Productivo Local.				Los Flamencos
Activación y Generación de Capital Social y Cultural.	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Restauración Templo San Pedro de Atacama	San Pedro de Atacama
Sustentabilidad y Medio Ambiente.	Turística y Local	Otros	Equipamiento Centro Información Ambiental y Cultural San Pedro de Atacama	San Pedro de Atacama

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO de San Pedro de Atacama 2011-2015

### 3.2.3 Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas (ASP)

En la Región de Antofagasta el Sistema Nacional del Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNAPE) está representado por:

- Parque Nacional Llullaillaco
- Parque Nacional Pan de Azúcar
- Reserva Nacional La Chimba
- Reserva Nacional Los Flamencos
- Monumento Natural La Portada
- Parque Nacional Morro Moreno
- Monumento Natural Paposos Norte

El **Parque Nacional Llullaillaco** debe su importancia a la presencia de ambientes representativos de ecosistemas de desierto y de estepas alto andinas, en buen estado de conservación, además de la existencia de flora endémica y fauna con problemas de conservación, tales como poblaciones relictas de camélidos (vicuña y guanaco), chinchilla andina, vizcacha y zorro culpeo. Junto con los objetivos de conservación y protección de los recursos naturales, el **Plan de Manejo Parque Nacional Llullaillaco (1999)** tiene el objetivo específico de permitir el desarrollo de actividades de uso público tales como la investigación científica sobre fauna, flora, agua, geomorfología, arqueología y aspectos ambientales, así como también la ejecución de programas de ecoturismo como parte integrante de un circuito de lugares primitivos de alto interés de la cordillera de los Andes.

Según la zonificación del Plan de Manejo, las actividades turísticas se pueden desarrollar en la Zona Primitiva, donde se permite el ecoturismo en forma regulada, en la Zona de Uso Extensivo y en la Zona de Uso Intensivo, donde se permite el desarrollo de actividades y servicios para la recreación en armonía con el medio natural. En la zona de Uso Especial se encuentra la infraestructura destinada a la administración del Parque y también a desarrollo de actividades de educación ambiental y la recreación.

**Cuadro 3-10**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Manejo del P.N. Llullaillaco, 1999**

Línea de Acción	Infraestructura Requerida
-----------------	---------------------------

Estratégica	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de divulgación e Interpretación Ambiental	General	Otros	Establecer requerimientos de infraestructura y equipamiento	P.N. Lullaillaco
Programa de divulgación e Interpretación Ambiental	Turística	Otros	Senderos de interpretación (incluye paneles interpretativos)	P.N. Lullaillaco
Programa de divulgación e Interpretación Ambiental	Turística	Otros	Miradores (incluye paneles interpretativos)	P.N. Lullaillaco
Programa de Recreación y Ecoturismo	Turística	Otros	Elaborar un plan de señalización básico para la unidad.	P.N. Lullaillaco
Programa de Recreación y Ecoturismo	Turística	Otros	Instalar letreros ecoturístico-recreativos y camineros de la unidad, en coordinación con el Programa de Educación Ambiental.	P.N. Lullaillaco
Programa de Obras y Mantenimiento	Turística	Otros	Construir, inspeccionar, mantener y reparar: letreros (informativos, turísticos, interpretativos y prevención de riesgos), senderos y miradores, estacionamientos y edificaciones (guardería, bodega y refugio).	P.N. Lullaillaco

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Manejo del P.N. Lullaillaco, 1999

El **Parque Nacional Pan de Azúcar** fue creado en 1985 y su objetivo fundamental es el de proteger muestras de ecosistemas desérticos y costeros, que representan una rica zona de transición entre ambientes terrestres y marinos de alta productividad debido a la presencia de la corriente de Humboldt.

La Zonificación del Plan de Manejo establece que las actividades turísticas y recreativas se permiten en la Zona de Uso Público Extensivo e Intensivo.

De acuerdo al **Plan de Manejo del Parque Nacional Pan de Azúcar 2002**, los requerimientos de infraestructura son los siguientes:

**Cuadro 3-11**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Manejo del P.N. Pan de Azúcar**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Operaciones. Objetivo: Desarrollo, mejoramiento y operación de instalaciones de protección, control y administración.	General	Otros	Mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura existente.	P.N. Pan de Azúcar
Programa de Operaciones. Objetivo: Desarrollo, mejoramiento y operación de instalaciones de protección, control y administración.	Turística y Local	Otros	Promover y desarrollar la construcción de nueva infraestructura de Control (guarderías, casetas de control, entre otros.), investigación (construcción e implementación del centro de investigación del desierto costero). Atención de visitantes (CEA, CIA, senderos, <i>camping</i> , entre otros.) y Atención de grupos	P.N. Pan de Azúcar

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
			organizados.	
Programa de Manejo de Recursos. Regular el desarrollo del ecoturismo, posibilitando su sustentabilidad para beneficio de las actuales y futuras generaciones.	General	Otros	Creación y habilitación de infraestructura	P.N. Pan de Azúcar
Programa de Operaciones. Objetivo: Desarrollo, mejoramiento y operación de instalaciones de protección, control y administración.	General	Otros	Mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura existente.	P.N. Pan de Azúcar

**Fuente:** Elaboración propia a partir del Plan de Manejo del P.N. Pan de Azúcar, 2002.

La **Reserva Nacional La Chimba** debe su importancia a la riqueza florística, con alrededor de 90 especies de plantas vasculares que se presentan en un espacio geográfico representativo del ecosistema del desierto costero de la región, que se emplaza en la ladera Occidental de la Cordillera de la Costa, la que se ve favorecida por la presencia de camanchacas. Debido a ello, los objetivos del Plan de manejo son la protección y restauración de formaciones vegetales del desierto costero e interior y su fauna asociada, y en relación al turismo se plantea como objetivo el otorgar las facilidades para el desarrollo de actividades de interpretación ambiental y recreación en ambientes naturales.

Según la zonificación del Plan de Manejo de la Reserva (1995), el turismo es posible de desarrollarse en gran parte de las zonas identificadas, pero con claras normas y limitaciones orientadas a hacer un uso sustentable de los recursos. De esta manera, es posible realizar actividades turísticas en la Zona I de Manejo de Recursos Naturales como actividades de tipo extensivo y contemplativo, las que solo pueden realizarse a través de senderos establecidos y en áreas donde no se estén realizando investigaciones y acciones de manejo de recursos. Sumado a ello, es posible en la Zona II de Uso Intensivo, donde se permite la actividad recreativa intensiva en zonas establecidas y donde existen elementos de infraestructura disponible para ello. De igual manera, es posible en la Zona III de Uso Extensivo donde se busca que las actividades sean realizadas en armonía con el entorno natural. Por ello las actividades no son estructuradas, tales como caminatas, observación de belleza escénica, fotografía, filmación, observación de flora y fauna y de rasgos geomorfológico. No obstante, ello, el uso público del área se puede realizar solo en los senderos establecidos para ello.

Los requerimientos de infraestructura identificados en el Plan de Manejo (1995) son los siguientes:

**Cuadro 3-12**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Manejo de la R.N. La Chimba.**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Diseñar un área de acampar y un área de picnic, con tres sitios cada uno en el área de desarrollo Las Pircas.	R.N. La Chimba.
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Diseñar un área de picnic de 10 sitios en Los Jotes	R.N. La Chimba.
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Diseñar un área de picnic de 15 sitios en Las Culebras	R.N. La Chimba.
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Diseñar un Plan de Señalización	R.N. La Chimba.
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Diseñar los senderos de excursión de: La Chimba, Guanaco y Los Cactus.	R.N. La Chimba.
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Diseñar senderos interpretativos en Aguada Grande, Las Aguadas y la Cañada.	R.N. La Chimba.
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Diseñar paneles interpretativos en senderos La Chimba, Guanaco y Los Cactus	R.N. La Chimba.
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Instalar letreros de señalización	R.N. La Chimba.
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Instalar paneles interpretativos	R.N. La Chimba.
Programa de Protección	Turística y Local	Otros	Instalar un portar de acceso a la Unidad con Caseta de Control de Ingreso.	R.N. La Chimba.
Programa de Protección	Turística y Local	Otros	Construir una Guardería de 36 m <sup>2</sup> .	R.N. La Chimba.

**Fuente:** Elaboración propia a partir del Plan de Manejo de la R.N. La Chimba, 1995.

Para la **Reserva Nacional Los Flamencos** el plan vigente corresponde a una actualización del Plan de Manejo Participativo de la Reserva Nacional Los Flamencos, elaborado el año 2008. Entre sus objetivos se encuentra la protección legal de salares, lagunas y ambientes representativos de los ecosistemas de desierto y estepas alto andinas, los recursos hídricos y la fauna silvestre con problemas de conservación, los recursos culturales y paisajísticos, así como la vegetación existente en la Reserva.

El nuevo plan de manejo se sitúa en el escenario legal, político y funcional actual de la comuna, que promueve la participación de las comunidades indígenas (ADI), dejándolo explícito en los objetivos de manejo.

De acuerdo a la zonificación del Plan de Manejo, se permite el desarrollo de actividades turísticas en las siguientes áreas:

- Zona Primitiva del Salar de Tara y Aguas Calientes. En esta zona es posible la realización de actividades turísticas de intereses especiales, recreación primitiva y cultural debidamente planificada y sólo se permite la instalación de infraestructura para un uso recreativo primitivo tales como senderos rústicos y miradores naturales, y señalética educativa/indicativa compatible con el entorno.
- En la Zona de Uso Público del Salar de Tara y Aguas Calientes se busca potenciar el establecimiento de obras y equipamiento ecoturístico, asociado a actividades recreativas-educativas y de regulación de la visitación, para la implementación de los proyectos ecoturísticos de las comunidades indígenas.

- Zona Primitiva Salar de Pujsa, donde es posible desarrollar actividades de intereses especiales, de recreación primitiva y cultural debidamente planificadas.
- Zona de Uso Público de Salar de Pujsa, donde se permitirá el desarrollo de infraestructura para la regulación y el esparcimiento de público.
- Zona Primitiva Lagunas Miscanti y Miñiques, donde se permitirán actividades turísticas de intereses especiales, recreación primitiva y cultural planificada.
- Zona de Uso Público de las Lagunas Miscanti y Miñiques (Igual que otras ZUP).
- Zona Primitiva y de Uso Público del Valle de la Luna.
- Zona Primitiva y de Uso Público del Bosque de Tambillo.

No se detallan requerimientos de infraestructura para el turismo.

La importancia del **Monumento Natural La Portada** es la protección de rasgos geológicos y geomorfológicos únicos en Chile y de sobresaliente belleza escénica, representados por el acantilado marino, puentes y cavernas y el propio arco que da origen al nombre del lugar. Sumado a ello, su cercanía a la principal ciudad de la región, lo transforman en un centro de interés para la educación y la interpretación ambiental y el desarrollo de actividades recreativas.

La zonificación del Plan establece que el turismo y las actividades recreativas de bajo impacto son posibles de realizar en la Zona Primitiva en zonas previamente establecidas y bajo la modalidad de grupos guiados. En la Zona de Uso Extensivo, también es posible el desarrollo de actividades de recreación al aire libre tales como la observación del paisaje y el descanso. No es posible el campismo e instalaciones asociadas. La Zona de Uso Intensivo permite la educación ambiental y el esparcimiento intensivo, en armonía con el medio natural y de bajo impacto, para lo cual se existen zonas establecidas; donde no es posible la pernoctación. En su **Plan de Manejo** (1995) se identifican los siguientes requerimientos de infraestructura y equipamiento turístico:

**Cuadro 3-13**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Manejo de la M.N. La Portada**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Protección	Turística	Otros	Instalación de Letreros de señalización, información y bienvenida.	M.N. La Portada
Programa de Protección	Turística y Local	Otros	Instalación de basureros	M.N. La Portada
Programa de Protección	Turística y Local	Otros	Construcción de estacionamientos	M.N. La Portada
Programa de Protección	Turística	Otros	Demarcación de vías (Norte y Sur de la unidad)	M.N. La Portada
Programa de Protección	General	Manejo de cauces, defensas fluviales y control aluvional	Instalación de barreras de protección en terraza marina superior	M.N. La Portada
Programa de Educación e	Turística y Local	Otros	Construcción de un centro de información ambiental.	M.N. La Portada

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Interpretación Ambiental				
Programa de Educación e Interpretación Ambiental	Turística	Otros	Construcción de paneles interpretativos (terrace superior y playa)	M.N. La Portada
Programa de Educación e Interpretación Ambiental	Turística	Otros	Construcción de un mirador turístico	M.N. La Portada
Programa de Educación e Interpretación Ambiental	Turística y Local	Otros	Construcción de un portal de acceso a la Unidad	M.N. La Portada
Programa de Obras y Mantenimiento	Turística	Otros	Diseñar y construir dos senderos interpretativos	M.N. La Portada
Programa de Obras y Mantenimiento	General	Otros	Reparar y mantener barandas de protección y escalinatas.	M.N. La Portada

**Fuente:** Elaboración propia a partir del Plan de Manejo de la M.N. La Portada, 1995.

### 3.2.4 Plan Calama 2011

Plan de Calama 2011 se plantea con un horizonte de al menos de 10 años en su implementación y busca transformar la ciudad de Calama en el anhelo de todos sus habitantes, una ciudad política, social y medioambientalmente sustentable.

**Cuadro 3-14**  
**Infraestructura requerida en el Plan Calama 2011.**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Sub-tipo	Nombre	Ubicación
Recuperación de Espacios Públicos, Construcción y Consolidación de Equipamientos Deportivos.	Turística y Local	Otros	Construcción y consolidación de Parques Urbanos que reconstruyan el Oasis Calameño: Parque Borde Río	Calama
Recuperación de Espacios Públicos, Construcción y Consolidación de Equipamientos Deportivos.	Turística y Local	Otros	Construcción y consolidación de Parques Urbanos que reconstruyan el Oasis Calameño: Parque Memorial Topater	Calama
Recuperación de Espacios Públicos, Construcción y Consolidación de Equipamientos Deportivos.	Turística y Local	Otros	Construcción y consolidación de Parques Urbanos que reconstruyan el Oasis Calameño: Parque Arqueológico Topater	Calama
Crecimiento y Desarrollo Rural en Servicios Básicos de la Comuna de Calama.	Turística	Otros	Ruta Turística	Calama

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan Calama 2011

### 3.3 Planes de Infraestructura MOP

#### 3.3.1 Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021

El Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 de la Región de Antofagasta, es un instrumento de planificación elaborado por el Ministerio de Obras Públicas, que orienta las inversiones públicas en la región y que se ha desarrollado sobre una metodología de planificación estratégica, integrada y participativa, que apoya los procesos de toma de decisiones de inversión<sup>20</sup>

Contribuir eficaz y eficientemente al desarrollo sustentable de la Región de Antofagasta, mediante la satisfacción de la demanda de mediano plazo (2021) a través de la provisión de servicios de infraestructura y la gestión del Recurso Hídrico, aumentando su disponibilidad, mejorando la conectividad y accesibilidad regional e internacional, promoviendo plataformas de servicios logísticos y mejorando las condiciones de habitabilidad de los asentamientos humanos, con énfasis en la pertinencia e identidad cultural. Sus objetivos específicos son:

- A) Económico-Productivo: Dar respuesta a las necesidades de infraestructura regional al 2021 que permitan potenciar las actividades económicas, incluyendo la promoción de plataformas de servicios logísticos. Con las siguientes acciones:
- a. Integración Internacional
  - b. Integración Intrarregional
  - c. Integración Interregional.

<sup>20</sup> DIRPLAN: Plan Regional de Infraestructura y Gestión de Recursos Hídricos al 2021. Región de Antofagasta- MOP [http://www.dirplan.cl/planes/regional/download/PRIGRH\\_Region\\_Antofagasta.pdf](http://www.dirplan.cl/planes/regional/download/PRIGRH_Region_Antofagasta.pdf)

- B) Asentamientos Humanos: Dar respuesta a las necesidades de infraestructura regional al 2021 que aporten al mejoramiento de las condiciones de habitabilidad de los asentamientos humanos, con énfasis en la pertinencia e identidad cultural. Con las siguientes acciones:
- a. Ampliar y mejorar la cobertura de Agua Potable Rural.
  - b. Proteger a la población de riesgos por aluviones o inundación.
  - c. Potenciar la conectividad de competencia del MOP para los asentamientos humanos.
  - d. Poner en valor el borde costero y áreas de esparcimiento que aportan a la calidad de vida de los habitantes.
  - e. Poner en valor inmuebles patrimoniales
  - f. Ejecutar edificación pública con énfasis en ecoeficiencia
- C) Recursos Hídricos: Fortalecer la gestión, administración y fiscalización de los recursos hídricos por parte de la institucionalidad, asegurando el uso sustentable del recurso hídrico, potenciando y promoviendo su uso eficiente, a través de todas aquellas acciones e iniciativas que puedan relacionarse con la eficiencia hídrica. Con las siguientes acciones:
- a. Mejorar gestión del recurso hídrico.
  - b. Mejorar y asegurar la disponibilidad del Recurso Hídrico para satisfacer la demanda de mediano plazo de los Asentamientos Humanos y de los Sectores Productivos

El Plan realiza un análisis territorial de la infraestructura pública en todas sus áreas y del recurso hídrico con la finalidad de identificar los niveles de infraestructura de servicios ofertados y demandados, para determinar las brechas o déficits existentes. Se menciona en los objetivos generales y específicos que con este Plan se busca aportar al desarrollo sustentable de los sectores productivos relevantes de la región, contribuyendo a través de la provisión de servicios de infraestructura de conectividad regional, relevando las riquezas naturales, escénicas y considerando la conservación del patrimonio ambiental y cultural de la región.

Los déficits identificados de infraestructura, en directa o indirecta relación al turismo, son los siguientes:

- Otorgar conectividad intrarregional, en especial a zonas de difícil acceso terrestre.
- Déficit de cobertura de caminos pavimentados, lo que retrasa el desarrollo social y productivo de áreas rurales por problemas de accesibilidad y tiempos de viaje.
- Falta de accesibilidad adecuada y déficit en oferta de servicios requeridos por los usuarios para los sitios turísticos de la región.
- Requerimiento de infraestructura de borde costero de uso público, con fines recreativos y turísticos.
- Patrimonio Regional no puesto en valor, lo que impide su identificación, reconocimiento, protección, rescate y difusión dentro de una política regional.

- Insuficiente infraestructura vial para las etnias de la región, lo que reduce la capacidad de responder a sus necesidades socioeconómicas.

### 3.3.2 Plan Director de Infraestructura al 2025 del Ministerio de Obras Públicas

De la revisión y estudio del Plan Director de Infraestructura, 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<sup>21</sup>.

#### Visión del desarrollo regional del PDI. Región de Antofagasta

- La región se desarrollará sobre la base de los sectores económicos de la minería, con encadenamientos productivos hacia la manufactura e industria metalmecánica. Formación y desarrollo de centros de investigación locales con fuerte financiamiento de empresas mineras mundiales.
- Centro del turismo altiplánico chileno de nivel mundial, con desarrollo de ruta transaltiplánica Machu Picchu – San Pedro de Atacama.
- Desarrollo del borde costero orientado al turismo y a la producción pesquero-acuícola.
- Líder en generación eléctrica sobre la base de Energías Renovables No Convencionales.
- Calama ciudad-modelo, imagen de la vida del minero, con óptimos indicadores de calidad de vida.

#### Lineamientos que se derivan para el PDI. Región de Antofagasta

- Tres ejes viales Norte-Sur, completando eje costero y prolongando ruta altiplánica hasta frontera con Argentina.
- Desarrollo de tres ejes hacia países vecinos (uno a Bolivia y dos a Argentina).”Habilitación de Paso Sico”.
- Red aeroportuaria y heliportuaria para romper aislamiento del altiplano.
- Desarrollo de Calama como centro de equipamiento y servicios del altiplano.
- Dar 100% de conectividad a localidades más apartadas (categorías altas y críticas).
- Construir infraestructura en caletas pesqueras definidas como tales y sobre las que exista demanda efectiva:
  - Equipamiento
  - Conectividad a red vial básica
  - Infraestructura sanitaria

<sup>21</sup> DIRPLAN: Actualización Plan Director de Infraestructura MOP. Región de Antofagasta, 2009.  
[http://www.dirplan.cl/planes/plandirector/Documents/2009/02\\_Informe\\_Final\\_Region\\_Antofagasta.pdf](http://www.dirplan.cl/planes/plandirector/Documents/2009/02_Informe_Final_Region_Antofagasta.pdf)

- 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).

### 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 autoridades<sup>22</sup>.

#### Chile 2020: Obras Públicas Para el Desarrollo. Región de Antofagasta

En su estrategia de desarrollo regional, la región ha formulado la visión de articular el territorio local con un sistema socioproductivo regional, competitivo y sustentable, vinculado a la consolidación de un régimen de protección social, en una región que invierte aceleradamente.

##### i. Objetivos específicos

1. Ser reconocida como integradora de mercados internacionales relevantes y, por su posicionamiento internacional, potenciar la actividad, identidad, arraigo regional y patrimonio cultural, mejorando el acceso a mercados internacionales. A modo de ejemplo, se considera optimizar su categoría en el extranjero, creando una imagen-región.
2. Proveer productos para consolidar el clúster minero, aprovechando la presencia en la región de grandes compañías con niveles de producción cercanos a los cuatro millones de toneladas, que generan una gran demanda de insumos, de los cuales una importante proporción son importados. En este contexto, se ha planificado el desarrollo de servicios avanzados que sustituyan de manera creciente las importaciones y que generen un potencial exportador que ayude a la sustentabilidad de la región, más allá del agotamiento de los minerales.
3. Poner en valor los destinos turísticos de intereses especiales, relativos a sitios arqueológicos, geológicos y astronómicos, para lo cual se incluyen en la estrategia

<sup>22</sup> DIRPLAN: Región de Antofagasta 2020 Obras Públicas para el Desarrollo.  
<http://www.dirplan.cl/planes/regionales/Documents/II/MOP%20SEPARATA%20ANTOFAGASTA%2018-12.pdf>

iniciativas tales como proyectos destinados a convocar trabajadores especializados en el sector, generando condiciones de atracción e introduciendo mejoras significativas en la gestión de empresas turísticas y proyectos de investigación de mercados internacionales y nacionales.

4. Proveer productos acuícolas y pesqueros. El logro de este objetivo contempla el desarrollo de capital humano mediante la educación técnico-profesional y la capacitación orientada al proceso productivo acuícola y pesquero de la región, así como a todos los servicios asociados que sean definidos por los involucrados del sector público-privado, y la generación de condiciones naturales atractivas para que nuevos trabajadores del sector se localicen en la región, ayudando al natural reemplazo de la envejecida población laboral.
5. Desarrollar la capacidad para lograr e implementar acuerdos colaborativos y mejoras institucionales, con énfasis en procesos participativos público-privados.
6. Promover el desarrollo e investigación tecnológica para volver a crecer a tasas altas. En este contexto, la región apunta a crear espacios que atraigan recursos para formar una base de producción científica y de innovación tecnológica, a través del fortalecimiento de la acción de las universidades y centros tecnológicos.
7. Asegurar la calidad de vida ambiental, cuidando la biodiversidad y resolviendo los pasivos ambientales con participación ciudadana; para ello se crea el Centro para el Desarrollo de Tecnologías de Explotación Sustentable de Recursos Hídricos en Zonas Áridas (Ceitsaza).
8. Resolver las necesidades de energía en forma sustentable, con políticas de ahorro y desarrollo de fuentes, con énfasis en energías no convencionales, sin ser excluyentes a corto plazo, logrando seguridad, costo competitivo y eficiencia en el consumo.
9. En relación al recurso hídrico, particularmente escaso en esta región, se propone un desarrollo sustentable, logrando seguridad, costo competitivo y eficiencia en el consumo.

## **ii. Infraestructura para fortalecimiento del turismo. Región de Antofagasta**

Como apoyo al fortalecimiento del turismo, una prioridad es desarrollar servicios de infraestructura para el transporte de personas, incluyendo aeropuertos, puertos, caminos y terminales multimodales. Fundamental es el mejoramiento de aeropuertos y puertos, de manera que estén mejor acondicionados a la llegada de turistas a la región (ver punto anterior). Por ejemplo, San Pedro de Atacama es el principal centro de atracción turística; sin embargo, el aeropuerto más cercano está a una hora, en Calama. Se puede señalar que San Pedro posee un aeródromo que en la actualidad no tiene presencia de la DGAC para el control de operaciones de despegue y aterrizaje.

Especial importancia para la próxima década lo constituye el desarrollo de los tramos de la Ruta Altiplánica correspondientes a esta región, completando la vinculación de los tramos de las regiones de Arica-Parinacota y Tarapacá, con la localidad de San Pedro de Atacama. Probablemente la carpeta de rodado para algunos tramos deberá corresponder a soluciones básicas, debido a los aún bajos volúmenes de tráfico. Con ello se fomentará el turismo altiplánico en torno a atractivos como los *géiseres* de El Tatio, el Valle de la Luna, el salar de Atacama y el volcán Licancabur. Esta ruta,

además, tiene una alta importancia como instrumento para una mayor integración de comunidades altiplánicas aisladas. Se destaca la necesidad de un desarrollo turístico en Alto El Loa, incluyendo la solución vial Caspana-Chiu-Chiu.

Otro tema enfatizado es la importancia turística de la conexión Antofagasta-Taltal y su continuación a Pan de Azúcar y Chañaral (Región de Atacama). Asimismo, se menciona la necesidad de impulsar el turismo en Mejillones. A propósito de la integración turística entre esta región con la de Tarapacá, se plantea analizar el impacto que podría tener la instalación de un control aduanero en Quillagua, en el límite entre ambas regiones. A fin de resguardar el valor patrimonial de los pueblos que albergan a las comunidades indígenas, un tema fundamental es proponer un *by pass* que permita derivar la carga pesada, peligrosa y sobredimensionada que debe coexistir con la minería. En la definición de tales acciones debe asegurarse una mayor participación de las comunidades.

#### **b) 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 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 para efecto del Plan Chile 30/30 contar 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, que son los siguientes:

- 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 de Zona Extrema: Región de Aysén.
- Plan Zona Extrema: Región de Magallanes y de la Antártica Chilena.
- Plan de Conectividad Austral.
- Plan Chiloé.
- Plan Rapa Nui.
- Plan de Comunidades Indígenas en territorios rurales.
- Plan Arauco.

- Plan Red Interlagos.

c) **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 infraestructura Portuaria y Costera:** Mantener los estándares de operatividad de las obras de infraestructura construidas por la DOP, a través de 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 3-15**  
**Planes Territoriales de Infraestructura 2014-2022**

Planes Territoriales de Infraestructura	N° de Proyectos	Inversión Estimada (MM\$)	Metros Lineales (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
Rio 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

### 3.3.4 Convenios de Programación

Los convenios de programación, si bien, no corresponden a planes de infraestructura propiamente tal, se considera conveniente mencionarlos en este capítulo, dada su relación directa con el apoyo a la ejecución de los planes de infraestructura MOP.

Los convenios de programación son instrumentos para financiar inversión. En este sentido, la Ley 19.175, artículo 81<sup>23</sup>, los define como acuerdos formales entre uno o más gobiernos regionales y uno o más ministerios, que definen las acciones relacionadas con los proyectos de inversión que ellos concuerdan en realizar dentro de un plazo determinado. Estos convenios deberán especificar el o los proyectos sobre los cuales se apliquen, las responsabilidades y obligaciones de las partes, las metas por cumplir, los procedimientos de evaluación y las normas de revocabilidad. Los convenios de programación incluyen, cuando corresponde, cláusulas que permiten reasignar recursos entre proyectos.

A los convenios de programación se pueden incorporar otras entidades públicas o privadas, nacionales, regionales o locales, cuyo concurso o aporte se estime necesario para la mayor eficiencia en la ejecución del referido convenio de programación.

Existe un Convenio de Programación entre el Gobierno Regional de Antofagasta y el MOP, denominado "Pavimentos Básicos Región de Antofagasta 2014-2018", firmado en abril de 2015. Igualmente, existe otro Convenio de Programación entre ambas

<sup>23</sup> Ley N° 19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional y Jurisprudencia Administrativa – Ministerio del Interior y Seguridad Pública, 2011.  
<https://www.Leychile.cl/Navegar?idNorma= 243771>

entidades, denominado “Mitigación de Desastres Aluvionales y Evacuación de Aguas Lluvias, Región de Antofagasta 2015-2020”, firmado en mayo de 2015.

#### 3.4 Conclusiones instrumentos de planificación regional

La Estrategia Regional de Desarrollo de Antofagasta para su Periodo 2009-2020, en su capítulo diagnóstico regional identifica que *“No obstante la preponderancia del sector minero en la región, las Estrategias Regionales de Desarrollo anteriores han apostado por el desarrollo de otros sectores como pesca, silvoagropecuario y turismo, postura que se enmarca en iniciativas regionales por la diversificación productiva”*. En este sentido se continúa con esta tendencia a la diversificación, pero se define un modelo de desarrollo, poniendo énfasis en la necesidad de *“Potenciar la diversificación productiva de la región, fortaleciendo los sistemas productivos locales mediante el uso de recursos endógenos con énfasis en la pequeña minería, las actividades del borde costero, las energías, la agricultura y el turismo”*. Asimismo, la diversificación también es territorial, indicando que se debe potenciar y planificar el desarrollo de los nuevos polos turísticos en la región, incorporando alternativas innovadoras como el etnoturismo, el turismo cultural, científico y gastronómico entre otros. Es importante mencionar que no se indica de manera explícita la necesidad de mejoras de infraestructura para el turismo. Por ello se consideró el lineamiento vinculado a infraestructura regional que busca transformar a la región en un centro de convergencia internacional que integre los corredores bioceánicos y las zonas fronterizas, constituyéndose en un eje dinamizador del desarrollo regional.

Un elemento complementario que se debe tener presente es la necesidad de *“Fortalecer la identidad de la Región de Antofagasta, considerando la rica diversidad cultural de la población que habita la costa, pampa, pre-cordillera y altiplano de la región”*. *“Reconocer y poner en valor el patrimonio natural, histórico y cultural de la región, promoviendo su protección efectiva”*. En particular destaca, entre los principales desafíos que se proponen, el desarrollo turístico de Ollagüe, basados en sus recursos y sus habitantes, para lo cual se requieren prioritariamente conectividad y servicios básicos. En esta misma línea la comuna de San Pedro de Atacama pone énfasis en la necesidad de asegurar la sustentabilidad de sus pueblos, ayllus y el cuidado de la flora y fauna del territorio a través de la protección del recurso hídrico. Esto porque son la base de su desarrollo turístico, del pastoreo y la agricultura.

Basado en la ERD y el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable, se ha construido el Plan de Acción del Turismo de la región, para un horizonte de tiempo 2014-2018, este documento procura fortalecer el desarrollo de productos turísticos que incorporen a las comunidades locales de cada destino y que permita diversificar y potenciar la oferta turística de la región, generando nuevas alternativas económicas para el crecimiento sustentable de la industria regional, no sólo en San Pedro de Atacama, sino que también en el Alto El Loa, Ollagüe, La Pampa Salitrera y el Borde Costero.

## 4 INFRAESTRUCTURA MOP SITUACIÓN BASE

### 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**  
**Red vial de caminos públicos**

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 Regional de Vialidad

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

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

**Cuadro 4-2**  
**Longitud de red vial Región de Antofagasta**

Red Vial Pavimentada				Soluciones Básicas		Red Vial No Pavimentada		
Asfalto	Hormigón	Asf./Horm	Caminos Básicos Intermedios	Capa Protección	Granular Estabilizado	Ripio	Tierra	Total
1.880,66	3,45	0,00	0,00	277,77	771,36	369,85	2.395,77	<b>5.698,86</b>

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

La Región de Antofagasta presenta un 33,5% de su red total pavimentada, lo que la ubica por sobre el promedio nacional de 25,1%. Los caminos de carpeta mixta como asfalto/hormigón surgen al considerar su estructura real, siendo caminos cuyas calzadas se presentan con pistas de diferente carpeta de rodadura.

Los tipos de superficies de rodadura denominadas Capas de Proyección, corresponden a una Solución Básica con aplicación de una capa asfáltica de protección, en tanto que las Carpetas Granulares Estabilizadas corresponden a una Solución Básica que se caracteriza por la aplicación de algún tipo de ligante o estabilizador del suelo que mantiene más cohesionada la matriz pétreo.

Las principales rutas pavimentadas de la Región de Antofagasta y su relevancia con respecto a los destinos turísticos de la región se presentan a continuación, con su longitud expresada en km.

**Cuadro 4-3**  
**Longitud de rutas principales Región de Antofagasta y relación con destinos turísticos**

Ruta	Total km	Destino Turístico asociado
Ruta 1	352,25	Antofagasta
Ruta 5	601,37	Antofagasta
Ruta 24	83,66	Calama – Alto El Loa
Ruta 25	120,50	Calama – Alto El Loa
Ruta 21-CH	78,24	Calama – Alto El Loa
Ruta 23-CH	190,95	San Pedro de Atacama
Ruta 27-CH	156,19	San Pedro de Atacama
<b>Total</b>	<b>1.583,16</b>	

**Fuente:** Elaboración propia con datos en Red Vial Nacional, Dimensionamiento y Características, diciembre 2014 (editado agosto 2015).

- Pasos y avanzadas.

La región cuenta con ocho pasos fronterizos, donde dos comunican con la República de Bolivia y los otros seis con la República de Argentina. Los pasos fronterizos y sus características son los siguientes:

**Cuadro 4-4**  
**Pasos fronterizos de la Región de Antofagasta**

Nombre	Coordenadas		Altitud: metros sobre el nivel del mar (m.s.n.m.)	País límitrofe	Centro más cercano
	Latitud Sur	Longitud Oeste			
Paso Salar de Ollagüe (Ferroviario y Carretero)	21° 13'	68° 14'	3.695	Bolivia	Ollagüe
Paso Portezuelo del Cajón (Hito Cajón)	22° 53'	67° 48'	4.480	Bolivia	San Pedro de Atacama
Paso Jama Norte	23° 13'	67° 03'	4.210	Argentina	San Pedro de Atacama
Paso Jama	23° 14'	67° 04'	4.200	Argentina	San Pedro de Atacama
Paso Jama Sur	23° 14'	67° 04'	4.205	Argentina	San Pedro de Atacama
Paso Sico	23° 51'	67° 16'	4.090	Argentina	San Pedro de Atacama
Paso Laguna Sico	23° 52'	67° 16'	4.090	Argentina	San Pedro de

Paso Socompa (Ferroviario y peatonal)	24° 27'	68° 17'	3.875	Argentina	Atacama San Pedro de Atacama
--	---------	---------	-------	-----------	------------------------------------

Fuente: Dirección de Fronteras

Hito Cajón, Jama, Sico y Ollagüe cuentan con aduana, policía de investigaciones y SAG (en San Pedro de Atacama y Ollagüe). El Paso Jama es el más transitado de la región, con un total de 104.227 pasajeros ingresados durante 2015 y 103.496 salidos.

#### 4.2 Infraestructura de conectividad aeroportuaria.

La Región de Antofagasta cuenta con dos aeropuertos de red primaria (aeropuerto internacional Andrés Sabella (ex Cerro Moreno) y aeródromo El Loa) y tres pequeños aeródromos administrados por la Dirección General de Aeronáutica Civil. Existen otros 6 aeródromos privados. La red aeroportuaria de la región se muestra a continuación:

**Cuadro 4-5**  
**Aeropuertos y Aeródromos en la Región de Antofagasta**

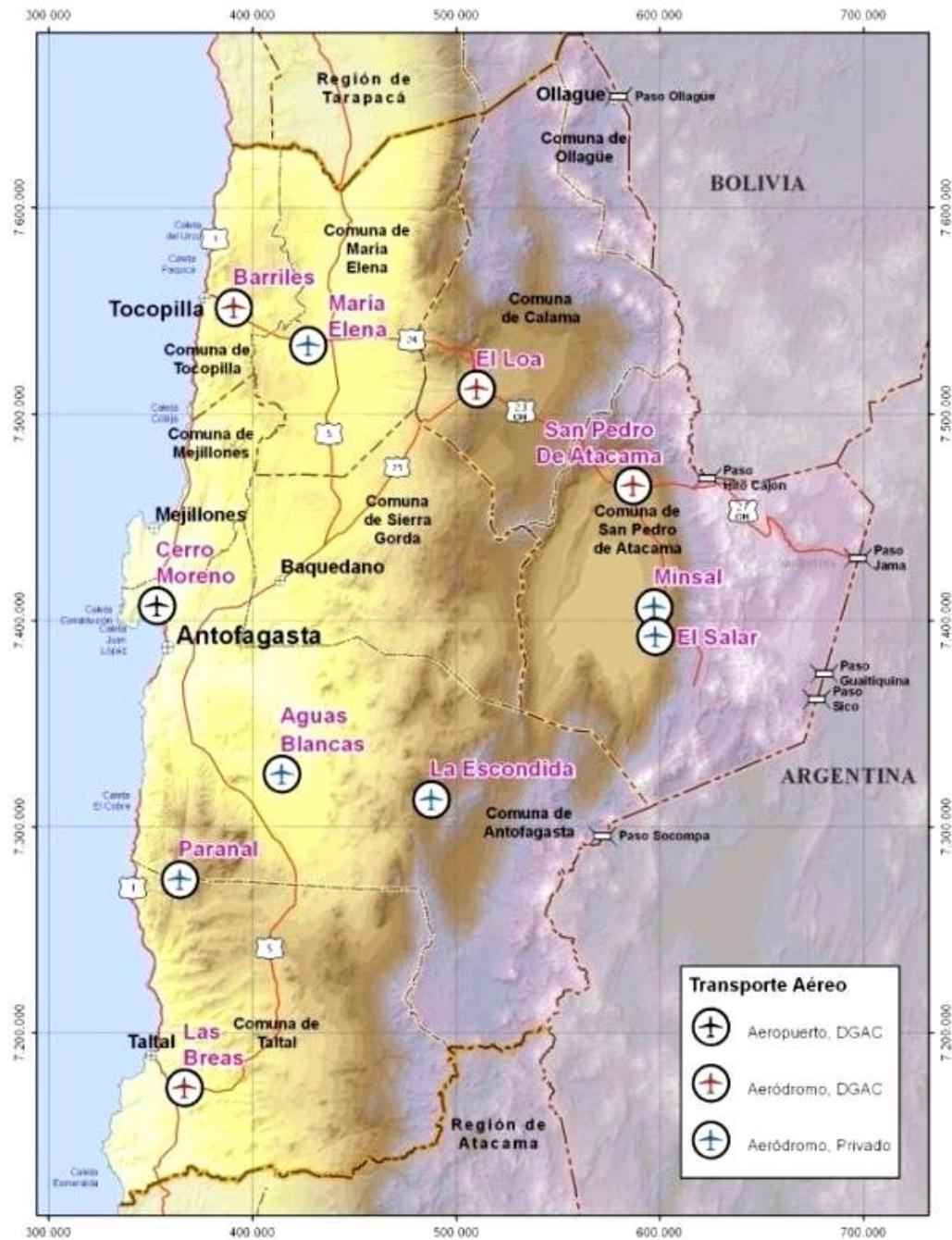
Aeródromo	Comuna	Red	Uso	Longitud de pista (m)	Altura (msnm)
Andrés Sabella (Ex Cerro Moreno)	Antofagasta	Primaria	Público y Militar	2.599	139
El Loa	Calama	Primaria	Público y Militar	2.889	2.320
San Pedro de Atacama	San Pedro de Atacama	Pequeño Aeródromo	Público	2.000	2.426
Barriles	Tocopilla	Pequeño Aeródromo	Público	1.640	975
Las Breas	Taltal	Pequeño Aeródromo	Público	1.200	786
La Escondida	Antofagasta	Privado	Privado	2.400	3.136
Paranal	Antofagasta	Privado	Privado	1.200	2.083
María Elena	María Elena	Privado	Privado	1.720	1.220
Minsal	San Pedro de Atacama	Privado	Privado	2.800	2.370
Aguas Blancas	Antofagasta	Privado	Privado	1.200	1.020
El Salar	San Pedro de Atacama	Privado	Privado	2.200	2.300

Fuente: Dirección de Aeropuertos 2011

El Aeropuerto Andrés Sabella (Ex Cerro Moreno) entró en operaciones el año 1974 con una superficie de 5.150 m<sup>2</sup> en el terminal de pasajeros y 525 m<sup>2</sup> en el edificio operacional. Permite la llegada de aviones Airbus 340, Boeing 737, 747 y 767 en una plataforma de estacionamiento de 350 m de largo por 130 m de profundidad. Su concesión se produjo el 14 de septiembre de 2000, donde la Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Antofagasta S.A. se adjudicó la concesión por 10 años. El 14 de septiembre de 2001 se inauguró la primera parte de la remodelación. La inauguración definitiva ocurrió el 1 de mayo de 2002, siendo ampliadas las instalaciones a 7000

m<sup>2</sup>. Su relicitación para una segunda concesión se produjo el 14 de octubre de 2011 al grupo licitante Consorcio A Port Chile – IDC.

**Figura 4-1**  
**Ubicación de los Aeropuertos y Aeródromos en la Región de Antofagasta**



Fuente: Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021. MOP

En cuanto a los pasajeros llegados y salidos en la región, las estadísticas de la Junta Aeronáutica Civil del año 2015 registran 1.708.242 pasajeros de destinos nacionales y 63 de destinos internacionales.

#### 4.3 Infraestructura de conectividad marítima y productiva asociada a la Infraestructura Portuaria Pesquera Artesanal.

La definición del tipo de caleta la entrega la Dirección de Obras Portuarias en el documento “Plan de Inversión en Infraestructura Portuaria Pesquera Artesanal 2010-2020” y, en el caso regional, corresponde a las siguientes:

- Caletas Pesqueras Regionales.

Caletas que destacan por su importancia nacional tanto por el volumen desembarcado, por la valorización de sus productos, como por la mano de obra y flota involucrada. Físicamente se encuentran en sectores urbanos y poseen una ubicación geográfica que les permite ser puntos de convergencia para embarcaciones de otros sectores, prestando servicios a nivel local y regional.

- Otras caletas.

Son lugares que se caracterizan por la eventualidad de la operación y/o bajos desembarques (menor a 120 ton/año), no permitiendo asegurar sustentabilidad de la inversión en el tiempo. Representan, además, un gran riesgo invertir en infraestructura portuaria pesquera artesanal básica, dado que no contarían con recursos que les permitan asumir los costos de administración y conservación de las obras.

Conforme al DS (M) 240 de 03/08/1998, que fija la nómina oficial de caletas de pescadores artesanales, al DS (M) 337 de 15/11/2004 y al DS (M) 237 de 14/08/2009 que lo modifican, la siguiente nómina muestra las caletas pesqueras artesanales de la región:

**Cuadro 4-6**  
**Caletas pesqueras artesanales en la Región de Antofagasta**

Caleta	Provincia	Comuna
Abtao (Juan López)	Antofagasta	Antofagasta
Coloso	Antofagasta	Antofagasta
La Chimba	Antofagasta	Antofagasta
Antofagasta	Antofagasta	Antofagasta
Constitución (I. Sta. María)	Antofagasta	Antofagasta
Mejillones	Antofagasta	Mejillones
Cifuncho	Antofagasta	Taltal
Hornitos (Hornos)	Antofagasta	Mejillones
Michilla	Antofagasta	Mejillones
Taltal	Antofagasta	Taltal
Cobija	Tocopilla	Tocopilla
Caleta Buena (Los Chinos)	Tocopilla	Tocopilla
Punta Atala	Tocopilla	Tocopilla
Tocopilla	Tocopilla	Tocopilla
Paquica (La Cuchara)	Tocopilla	Tocopilla
Punta Arenas	Tocopilla	Tocopilla
Urcu	Tocopilla	Tocopilla

**Fuente:** Decreto 240, Ministerio de Defensa Nacional

**Figura 4-2**  
**Figura esquemática con ubicación de las caletas pesqueras artesanales en la Región de Antofagasta**



**Fuente:** Elaboración propia en base a imagen satelital de Google Earth.

- Infraestructura Portuaria Industrial o Productiva.

En infraestructura portuaria la región cuenta con los puertos de Antofagasta, Tocopilla, Angamos, Mejillones, Puerto Coloso y el puerto privado de SQM en Tocopilla. El puerto de Antofagasta es administrado por la Empresa Portuaria de Antofagasta (EPA) y el 1 de marzo de 2003 cuatro sitios de atraque fueron concesionados a la empresa Antofagasta Terminal Internacional. La región se caracteriza por recibir transporte de carga tanto de camiones como de ferrocarriles, con conexiones desde las mineras a Antofagasta, Mejillones y Angamos con servicios operados por privados (Ferrocarril Antofagasta – Bolivia, FCAB, y FERRONOR).

**Figura 4-3**  
**Ubicación de puertos en la Región de Antofagasta**



**Fuente:** Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021. MOP

#### 4.4 Infraestructura de riego.

La infraestructura de riego definida por la DOH está compuesta por Embalses y Canales:

##### 4.4.1 Embalses

Constituidos por una presa que normalmente cierra un cauce natural y permite acumular agua proveniente de lluvia y/o deshielos para dotar de una mayor seguridad en el riego al sector agrícola.

La región cuenta con el Embalse Conchi, con capacidad de 22 millones de m<sup>3</sup>. Es usado para el riego en la cuenca del río Loa en una superficie de 2.200 ha, sirviendo a las comunidades de Lasana, Chiu chiu, Valle de Calama y Oasis de Quillagua.

**Cuadro 4-7**  
**Embalses Región de Antofagasta**

Embalse	Provincia	Comuna	Cauce	Volumen (Mill m <sup>3</sup> )	Altura Muro (m)	Año de término	Superficie de Riego (ha)	Administración	Propiedad
Conchi	Loa	Calama	Loa	22	66	1.975	1.500	Fiscal	Fiscal

Fuente: Dirección de Obras Hidráulicas MOP.

##### 4.4.2 Canales

Canales: permiten captar las aguas desde un río, un embalse u otro canal, para conducir las hasta la zona de cultivos o plantaciones bajo riego. El canal es una excavación de forma trapecial, normalmente revestida en hormigón o láminas de asfalto y con una suave pendiente longitudinal, que consta de una bocatoma de hormigón armado (cuando capta aguas de un río) provista de compuertas que regulan el paso del agua, así como de compuertas desripadoras que permiten devolver al río las piedras que acarree. El canal se va dividiendo en canales secundarios y terciarios, siendo estos últimos los que entregan el agua a los predios.

La infraestructura de canales de regadío de responsabilidad MOP está normado por el DFL 1123, que regula la provisión de grandes obras de riego.

Los canales de regadío de la región son mayoritariamente de tierra, sin sección uniforme y con mantención irregular. El caudal es variable y solo están con agua durante la temporada de lluvias en el altiplano. La distribución del agua es con "tacos de piedra".

**Cuadro 4-8**  
**Superficie de riego (ha) en la Región de Antofagasta**

Comuna	Censo 2007 (ha)
Antofagasta	22,87

Comuna	Censo 2007 (ha)
Mejillones	0,08
Sierra Gorda	3,36
Taltal	10,04
Calama	775,79
Ollagüe	4,08
San Pedro de Atacama	1.467,29
Tocopilla	0,00
María Elena	12,13
<b>Total Regional</b>	<b>2.295,64</b>

Fuente: Censo Agrícola 2007.

Dentro de las obras de riego extrapredial destacan principalmente la construcción de canales matrices y secundarios en los distintos territorios agrícolas de la región. Como obras de riego medianas se destacan los estanques Guachar, de 55.000 m<sup>3</sup>, y Solor, de 11.000 m<sup>3</sup>, en San Pedro de Atacama, que almacenan y distribuyen agua en la cuenca del río San Pedro, para una superficie de riego de 160 ha y 44 ha respectivamente, y el Tranque Sloman, que en la actualidad está fuera de operación y distribuía el riego en el valle de Quillagua.

#### 4.5 Infraestructura de control aluvional

Las obras de control aluvional se destinan a reducir el impacto y riesgo de riadas o avalanchas sobre centros poblados o infraestructura, y se ubican por lo general en sectores cordilleranos o de alta pendiente. Se distinguen dos tipos de obras, muros gravitacionales y cajones de viguetas de hormigón.

La ciudad de Antofagasta cuenta con 14 quebradas de importancia, para las cuales se han ejecutado obras de control aluvional en cuatro de ellas: Quebrada Salar del Carmen, La Cadena, Baquedano y El Ancla. Existen además 10 quebradas con diseños de proyectos que están con obras pendientes. Por grado de prioridad se destacan, Quebrada Farellones, La Chimba, Riquelme y Uribe.

En estricto rigor, a la fecha, en la ciudad de Taltal operan 13 pozas ya construidas en la quebrada de Taltal; en Tocopilla las obras de control aluvional existentes de protección a la ciudad, que han sido ejecutadas por DOH-MOP son:

- ✓ Sector Tres Marías (sector norte): 2 pozas
- ✓ Sistema Quebradas Barriles, Despreciada y Tres Amigos (sector ruta B-24): 15 pozas
- ✓ Quebrada Tres Puntas (centro sector sur): 15 pozas

#### 4.6 Edificación pública y patrimonial

- Patrimonio Cultural.

La Región de Antofagasta se asocia con patrimonio arqueológico debido al Museo Gustavo Le Paige en San Pedro de Atacama, que cuenta con más de 400.000 piezas de vestigios de la cultura atacameña. También se destacan las diferentes iglesias construidas durante la colonización española y que dan origen a diversas festividades religiosas. Otro importante patrimonio cultural de la región es la minería del salitre, donde se destaca la salitrera María Elena.

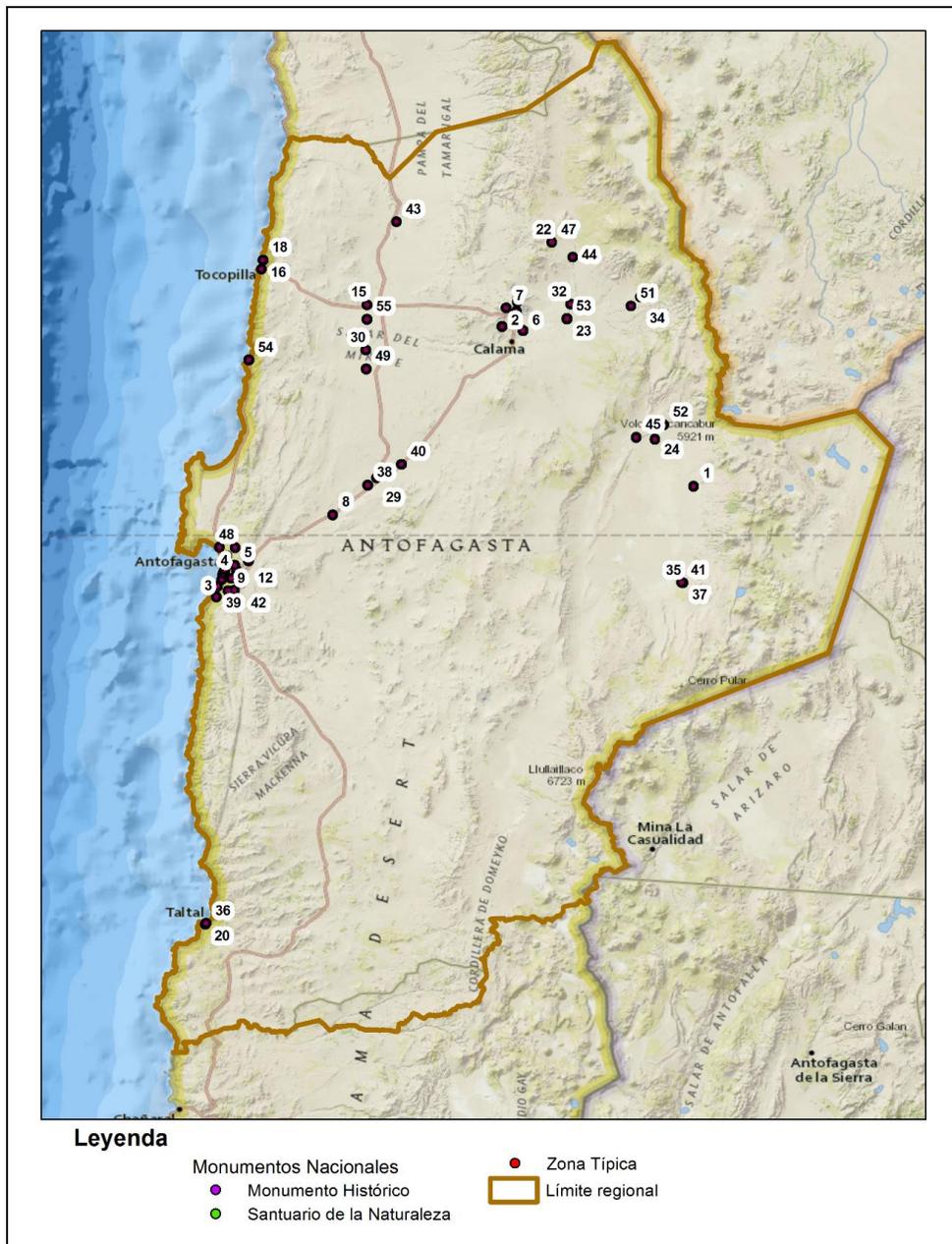
**Cuadro 4-9**  
**Monumentos Nacionales en la Región de Antofagasta**

N°	Nombre (Denominación oficial)	Categoría	Comuna
1	Campanario de Toconao	Monumento Histórico	San Pedro de Atacama
2	Casa 2000 de Chuquicamata	Monumento Histórico	Calama
3	Casa Abaroa	Monumento Histórico	Antofagasta
4	Casa Dauelsberg	Monumento Histórico	Antofagasta
5	Casa West Coast	Monumento Histórico	Antofagasta
6	Cementerio de Chuquicamata	Monumento Histórico	Calama
7	Centro Cívico de Chuquicamata	Monumento Histórico	Calama
8	Construcciones y material rodante ferroviario de Baquedano	Monumento Histórico	Sierra Gorda
9	Cuartel General de Bomberos de Antofagasta	Monumento Histórico	Antofagasta
10	Edificio colindante al del Banco Mercantil de Bolivia	Monumento Histórico	Antofagasta
11	Edificio de la antigua Aduana de Antofagasta	Monumento Histórico	Antofagasta
12	Edificio de la Ilustre Municipalidad de Antofagasta	Monumento Histórico	Antofagasta
13	Edificio de los Servicios Públicos de Antofagasta	Monumento Histórico	Antofagasta
14	Edificio del Banco Mercantil de Bolivia	Monumento Histórico	Antofagasta
15	Edificios que conforman el barrio cívico de la Oficina Salitrera María Elena	Monumento Histórico	María Elena
16	Escuela Arturo Prat Chacón E-12	Monumento Histórico	Tocopilla
17	Escuela D 73 (ex Escuela n° 2)	Monumento Histórico	Antofagasta
18	Escuela Pablo Neruda E-3	Monumento Histórico	Tocopilla
19	Estación de Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia	Monumento Histórico	Antofagasta
20	Ex Teatro Alhambra de Tal Tal	Monumento Histórico	Taltal
21	Gobernación Marítima de Antofagasta	Monumento Histórico	Antofagasta
22	Iglesia Colonial de Conchi Viejo	Monumento Histórico	Calama
23	Iglesia de San Francisco de Chiu-Chiu	Monumento Histórico	Calama
24	Iglesia de San Pedro de Atacama	Monumento Histórico	San Pedro de Atacama
25	Iglesia y campanario de Caspana	Monumento Histórico	Calama
26	Inmuebles representativos del Campamento Americano de Chuquicamata	Monumento Histórico	Calama
27	Kiosco de retreta de Plaza Colón	Monumento Histórico	Antofagasta
28	Molo y Muelle de la Ex Compañía de Salitre de Antofagasta	Monumento Histórico	Antofagasta
29	Oficina Salitrera de Chacabuco	Monumento Histórico	Sierra Gorda
30	Oficina Salitrera Pedro de Valdivia	Monumento Histórico	María Elena
31	Plaza José Francisco Vergara	Monumento Histórico	Antofagasta
32	Pucará de Lasana	Monumento Histórico	Calama
33	Pucará de Quitor	Monumento Histórico	San Pedro de Atacama
34	Pucará de Turi	Monumento Histórico	Calama
35	Pueblo Abierto de Peine	Monumento Histórico	San Pedro de Atacama
36	Recinto del Ex Ferrocarril Salitrero de Taltal	Monumento Histórico	Taltal
37	Ruinas de la Capilla de Misiones de Peine Viejo	Monumento Histórico	San Pedro de Atacama
38	Ruinas de la ex - Oficina Salitrera Francisco Puelma	Monumento Histórico	Sierra Gorda
39	Ruinas de la Fundación de Metales Huanchaca	Monumento Histórico	Antofagasta
40	Ruinas del Pueblo Pampa Unión	Monumento Histórico	Sierra Gorda
41	Tambo Incaico de Peine	Monumento Histórico	San Pedro de Atacama

N°	Nombre (Denominación oficial)	Categoría	Comuna
42	Torre - Reloj de la Plaza Colón	Monumento Histórico	Antofagasta
43	Tranque Sloman	Monumento Histórico	María Elena
44	Viaducto de Conchi sobre el río Loa	Monumento Histórico	Calama
45	Valle de la Luna	Santuario de la Naturaleza	San Pedro de Atacama
46	Campamento Minero de Chuquicamata	Zona Típica	Calama
47	Caserío de Conchi Viejo	Zona Típica	Calama
48	Centro Histórico de Antofagasta	Zona Típica	Antofagasta
49	Entorno de la Oficina Salitrera Pedro de Valdivia	Zona Típica	María Elena
50	Las casas del ferrocarril de Antofagasta	Zona Típica	Antofagasta
51	Pueblo de Ayquina y campos de cultivo	Zona Típica	Calama
52	Pueblo de San Pedro de Atacama	Zona Típica	San Pedro de Atacama
53	Pueblo San Francisco de Chiu Chiu	Zona Típica	Calama
54	Sector costero de Cobija	Zona Típica	Tocopilla
55	Sector que indica de la Oficina Salitrera María Elena	Zona Típica	María Elena

Fuente: Consejo de Monumentos Nacionales

**Figura 4-4**  
**Ubicación de Monumentos Nacionales en la Región de Antofagasta**



Fuente: Elaboración propia en base a Consejo de Monumentos Nacionales.

- Edificación Pública y Patrimonial

Frente a los requerimientos regionales referentes a edificación pública y patrimonial, es importante definir la misión de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas en este ámbito. La Dirección de Arquitectura tiene por misión proveer y conservar la edificación pública requerida, para favorecer la competitividad y el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, a través de acciones realizadas

por el MOP o por mandato de otras instituciones del Estado. Conforme a esto, su marco de acción corresponde a proyectos propios o encargados por otras instituciones a través de mandatos, ya sea en la etapa de diseño o ejecución.

La edificación pública patrimonial corresponde a iniciativas de inversión de patrimonio arquitectónico (con fondos sectoriales o en el marco del Programa Puesta en Valor del Patrimonio, según crédito BID que vincula a los Gobiernos Regionales, a la SUBDERE y al MOP), y a instrumentos de gestión, tales como términos de referencia e informes técnicos, orientados a la formulación y sistematización de procedimientos para la puesta en valor del patrimonio arquitectónico. Al respecto, su objetivo es proteger y poner en valor los bienes patrimoniales inmuebles (edificaciones, conjuntos urbanos o sitios) declarados Monumentos Nacionales, o en proceso de serlo, de prioridad nacional o regional, de modo que generen beneficios socio-económicos que contribuyan al desarrollo sustentable.

#### 4.7 Cobertura de Agua Potable Rural y Saneamiento Rural.

##### a) Sector urbano.

De acuerdo al último Informe Anual de Coberturas Urbanas de Servicios Sanitarios de la Superintendencia de Servicios Sanitarios (SISS), para el sector urbano en la Región de Antofagasta los servicios sanitarios de producción y distribución de agua potable, abarcan un total de 161.518 clientes mientras los de recolección y disposición de aguas servidas alcanzan a los 161.150 clientes.

##### b) Sector rural

Según datos del año 2014 del MOP, en la región se contabilizan un total de 10 sistemas de APR operativos. Los APR en funcionamiento, se listan en el siguiente cuadro:

**Cuadro 4-10**  
**APR operativos en la Región de Antofagasta**

Provincia	Comuna	N° de Localidades abastecidas	N° de Arranques	N° de Beneficiarios/as Estimados
Antofagasta	Tal Tal	1	144	576
El Loa	Calama	4	506	2.024
	Ollagüe	1	75	300
	San Pedro De Atacama	4	1.980	7.920
Tocopilla	MARÍA ELENA	1	120	160
<b>Total General</b>		<b>11</b>	<b>2.825</b>	<b>10.980</b>

Fuente: Elaboración propia en base a base de datos APR MOP julio 2014.

#### 4.8 Infraestructura Pública Concesionada.

A continuación, se listan la infraestructura pública concesionada en la región. Se describen solo las obras relacionadas con infraestructura para el turismo, como autopistas y aeropuertos, dejando al margen obras como hospitales y recintos hospitalarios.

- Autopistas de la Región de Antofagasta.

Con una inversión cercana a los 320 millones de dólares, el proyecto denominado “Concesión Autopistas de Antofagasta” considera la ampliación a doble calzada de Ruta 1, entre el norte de la ciudad de Antofagasta y el acceso sur a Mejillones junto a la ampliación a doble calzada de Ruta 5 entre Nudo Uribe y la localidad de Carmen Alto.

El proyecto considera además el mejoramiento en calzada simple de Ruta 1, entre acceso sur y acceso norte a Mejillones, la Ruta 5 entre el sector La Negra y Uribe, así como la ruta B 400.

El plan de concesión involucra también el mejoramiento de la ruta 26, acceso norte de Antofagasta, donde se continuarán terceras pistas en los sectores de fuertes pendientes, en una longitud de 12 kilómetros.

La concesión vial considera una extensión de 200 km. aproximadamente, donde las principales obras son:

- ✓ 115 km. de ampliación a doble calzada.
- ✓ 200 km. de mejoramiento de calzada.
- ✓ Calles de servicio en los sectores urbanos de Antofagasta y Baquedano, entre otras obras.

- Aeropuerto Andrés Sabella (Ex Cerro Moreno) de Antofagasta

De acuerdo a la descripción el proyecto en Concesiones, consiste en la remodelación y ampliación del Área Terminal de Pasajeros, con todas las obras civiles e instalaciones necesarias para dar a las líneas aéreas, pasajeros y demás usuarios del aeropuerto, las condiciones de servicio, confort y seguridad acordes a las de un aeropuerto con carácter internacional. La concesión incluye el mantenimiento de todas las obras preexistentes que alcanzan a los 7.000 m<sup>2</sup> y nuevas obras por 2.500 m<sup>2</sup>.

- Aeropuerto El Loa de Calama

De acuerdo a la descripción el proyecto en Concesiones, corresponde a la segunda licitación del actual Terminal de Pasajeros del Aeropuerto El Loa de Calama. El plazo de su primera concesión terminó el primer semestre de 2010. Con el objeto de satisfacer las demandas estimadas dentro de los próximos 10 a 15 años, se propuso la remodelación y/o ampliación de las áreas asociadas al Terminal de Pasajeros del aeropuerto a partir de un nuevo proceso de concesión.

Las principales obras de la nueva concesión consisten en la construcción de un nuevo terminal aéreo, la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, la construcción de rodaje perpendicular, ampliación de estacionamientos de vehículos y vialidad e instalaciones de apoyo, entre otras.

## 5 PLAN BASE DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO – REGIÓN DE ANTOFAGASTA.

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 elaboró a partir de un criterio de focalización territorial, cuyo origen se sustentó 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 país<sup>24</sup>.

Además, se agregó 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 (SNASPE), dentro de cada región. Se incluyó 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 caso de haber sido necesario, el consultor propuso, de forma justificada, algunas áreas de ampliación a estas superficies, identificados como territorios propuestos.

---

<sup>24</sup> 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 PRIGRH (versión entregada el 09/02/2016 por la Unidad de Análisis Territorial UAT DIRPLAN de nivel nacional) que se encontraban al interior del territorio prioritario de intervención y que tuvieran 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. 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 mantuvo en el Plan Base, aquellos proyectos del PRIGRH programados para desarrollar su etapa de pre factibilidad 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 ha implicado la revisión exhaustiva, uno a uno, de los proyectos del PRIGRH, visualizando a la vez su ubicación geográfica y cómo se relaciona ésta 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: Dirección dependiente del MOP, que está a cargo del proyecto.
- SNASPE: Son áreas 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 privado<sup>25</sup>.
- Unidad de Desarrollo de Atractivos (UDA): corresponde a una unidad territorial 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.
- Plazo: Corresponde a los plazos determinados en el PRIGRH. Corto plazo se refiere a los proyectos en desarrollo entre los años 2017 y 2018 y, mediano plazo, desde el año 2019 hasta el 2021.

Las siguientes definiciones corresponden a SERNATUR<sup>26</sup>

- 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

<sup>25</sup> SERNATUR: Desarrollo de Destinos Turísticos. <http://www.sernatur.cl/desarrollo-de-destinos-turisticos/>

<sup>26</sup> Glosario de Turismo, 2008 – SERNATUR. [http://www.fedetur.org/otros\\_estudios\\_y\\_publicaciones/Glosario-de-Turismo-2008-SERNATUR.pdf](http://www.fedetur.org/otros_estudios_y_publicaciones/Glosario-de-Turismo-2008-SERNATUR.pdf)

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.

## 5.3 Listado de Proyectos del Plan Base Región de Antofagasta

**Cuadro 5-1**  
**Proyectos del Plan Base de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo - Región de Antofagasta**

N° PROYECTO (*)	NOMBRE DEL PROYECTO	CÓDIGO BIP	FINACIAMIENTO	SERVICIO MOP	DESTINO	SNASPE	ZOIT	UNIDAD DE DESARROLLO DE ATRACTIVO	Corto Plazo		Mediano Plazo			
									2017	2018	2019	2020	2021	Más allá de 2021
5	Rutas del Loa	503-0	CCOP	Vialidad	Calama - Alto El Loa			Cantón Central	Ingeniería / Construcción / Explotación					
22	Mejoramiento Ruta 21-Ch Sector Chiuchiu-Ascotán	30093407-0	MOP	Vialidad	Calama - Alto El Loa			Alto El Loa - Ollagüe						Diseño / Ejecución
23	Construcción Sistema APR para las localidades de Taira y estación San Pedro			Obras Hidráulicas	Fuera de Destino			Alto El Loa - Ollagüe						
25	Construcción APR Toconce			Obras Hidráulicas	Calama - Alto el Loa			Ayquina						
27	Construcción Obras De Control De Crecidas Rio Salado	30036786-0	MOP	Obras Hidráulicas	Calama - Alto el Loa			Ayquina	Diseño					
28	Reparación Iglesia de Caspana			No MOP (UT Arquitectura)	Calama - Alto el Loa			Ayquina						
51	Construcción Variante Peine - Socaire En Ruta 23-Ch	Sin BIP	MOP	Vialidad	San Pedro de Atacama		Área De San Pedro De Atacama - Cuenca Geotérmica Del Tatio	Socaire - Peine	Prefactibilidad			Diseño		Ejecución
70	Construcción Obras De Control Aluvional En Quebrada Farellones	30390924-0	MOP / Extra MOP	Obras Hidráulicas	Antofagasta			Antofagasta	Ejecución					
71	Construcción Obras De Control Aluvional En Quebrada La Chimba	20183313-0	MOP / Extra MOP	Obras Hidráulicas	Antofagasta			Antofagasta	Ejecución					
72	Construcción De Obras De Control Aluvional Quebrada El Toro - Antofagasta	30315824-0	MOP / Extra MOP	Obras Hidráulicas	Antofagasta			Antofagasta	Ejecución					
73	Construcción De Obras De Control Aluvional Quebrada Jardines Del Sur	30316124-0	MOP / Extra MOP	Obras Hidráulicas	Antofagasta			Antofagasta	Ejecución					
74	Construcción Obras De Control Aluvional En Quebrada Riquelme	20183310-0	MOP / Extra MOP	Obras Hidráulicas	Antofagasta			Antofagasta	Ejecución					
75	Construcción Obras De Control Aluvional En Quebrada Uribe	30390924-0	MOP / Extra MOP	Obras Hidráulicas	Antofagasta			Antofagasta	Ejecución					
76	Construcción Vías Primarias De Evacuación De Aguas Lluvias En Antofagasta , Calama Y Sierra Gorda	30396975-0	EXTRA MOP	Obras Hidráulicas	Antofagasta			Antofagasta	Ejecución					
79	Mejoramiento Camino Publico Baquedano Salar De Atacama (Sector Acceso Schl - Peine)	30089931-0	MOP	Vialidad	San Pedro de Atacama		Área De San Pedro De Atacama - Cuenca Geotérmica Del Tatio	Sin UDA	Ejecución					
80	Construcción Sistema APR para las localidades de Taira y estación San Pedro			Obras Hidráulicas	Calama - Alto el Loa			Sin UDA						
81	Reparación Iglesia de Chiu Chiu			No MOP (UT Arquitectura)	Calama - Alto el Loa			Sin UDA						

\*Los números faltantes en el correlativo corresponde a proyectos nuevos, que se presentan en el Capítulo 8.

#### **5.4 Mapa Cartera de Proyectos del Plan Base de Infraestructura**

Se ha elaborado un mapa que comprende los proyectos del Plan Base y los proyectos nuevos, 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 al informe, se incluye la entrega de la cartografía digital compatible con el Sistema de Información Geográfica de la Dirección de Planeamiento del MOP.

## 6 IMAGEN OBJETIVO DE LOS DESTINOS

### 6.1 Situación actual

La región de Antofagasta posee una organización de su infraestructura territorial orientada, en gran parte, a apoyar a la actividad minera, por lo que gran parte de su infraestructura de accesibilidad y equipamiento de acogida, históricamente, responde a satisfacer las demandas que impone este sector. Es así como sus principales centros urbanos tienen un carácter fuertemente funcional productivo, partiendo por su ciudad capital. Asimismo, la ocupación del territorio que se basa en la eficiencia para extraer la producción minera que se localiza preferentemente en los territorios interiores y trasladarlas al puerto más cercano para su exportación, implica una configuración funcional de las redes de accesibilidad donde predomina la transversalidad.

La estructura del sistema urbano regional de la Región de Antofagasta, se manifiesta en base a una predominancia de la capital regional, cuya población (285 mil hab.)<sup>27</sup> representa alrededor del 58% de la población regional (494 mil hab.). Calama (126 mil) es su segunda ciudad, con un peso relativo de aproximadamente 25%. Les siguen Tocopilla y Taltal, representando entre ambas el 6% de la población regional. Los puertos de Mejillones y Taltal presentan un menor desarrollo económico frente al influjo de la ciudad capital y las distancias respecto de los centros productivos mineros, principal motor de la región; conectividad que en el caso de Mejillones ha mejorado notablemente en las últimas dos décadas, lo que ha favorecido el desarrollo industrial portuario de la misma. Finalmente, y algo interesante, dos poblados asociados a la minería: María Elena y Sierra Gorda con poblaciones ligeramente por sobre los 7 mil habitantes.

La región, en términos de ocupación territorial de su sistema urbano, cumple con una característica propia de las regiones del norte, es decir, prácticamente ausencia de población rural y concentración de poblados en su costa, con la excepción de los campamentos mineros. En este sentido, San Pedro de Atacama resulta una excepción y su relativamente reciente mayor población (hace diez años no superaba los 2 mil) se explica por su condición de centro turístico de nivel internacional.

Esta región, con la salvedad de San Pedro de Atacama (un fenómeno turístico) y algunos de los poblados y paisajes de Salar de Atacama y de la cuenca del Loa, como Chiu Chiu, no se ve a sí misma como un destino turístico competitivo. Sin embargo, el mejoramiento en años recientes del espacio público y borde costero de Antofagasta, a lo que se suma una oferta hotelera importante, producto del mundo de los negocios asociados a la minería, industria y el patrimonio industrial de las antiguas salitreras, generan las condiciones para el surgimiento y puesta en valor de estos recursos y el avenimiento de la región como un destino turístico por sí misma.

---

<sup>27</sup> Fuente: INE. Censo 2002.

En términos de vialidad, la Ruta 5, al igual que en la mayor parte de las regiones del país, cumple el rol de columna vertebral desde donde desprenden las vías transversales. Sin embargo, hay dos elementos en esta región que alteran esa realidad. En primer lugar, la Ruta 5 se superpone en 85 km con el de la Ruta 25, la que conecta Antofagasta con Calama y Chuquibambilla, el mayor flujo de carga de la región, dándole a la Ruta 5 este rol de penetración hacia el interior del territorio. En segundo lugar, la habilitación de la Ruta 1 entre Antofagasta e Iquique ha hecho a esta última ser competitiva en este trayecto para los flujos de personas con la Ruta 5. Esta ruta se hizo posible una vez construido el túnel Pedro Galleguillos (1994) que permite evitar la peligrosa cuesta Paquica. Esta ruta actualmente está siendo extendida al sur de Caleta Coloso hasta Taltal, lo que permitirá abrir y recorrer la mayor parte del litoral regional, incluyendo el desvío a Mejillones por la Ruta B-272.

En otras conectividades importantes debe señalarse también el acceso a los atractivos del altiplano, los que se realizan mayoritariamente por la Ruta 25 y 23 que conducen hacia San Pedro y Salar de Atacama y más allá, hacia los pasos Jama y Sico, los que permiten llegar a la ciudad de Salta, en Argentina. El primero de estos tiene mayor demanda por ser, en primer lugar, pavimentado en su totalidad y luego por ser más directo, especialmente porque la aduana chilena se encuentra en San Pedro de Atacama, lo que obliga a las personas y las cargas a concurrir a este poblado, del que luego resulta más directo el paso Jama.

Una ruta que merece ser analizada para su mejoramiento es aquella que se interna por la quebrada del río Loa, 21-CH y su bifurcación hacia la quebrada de Lequena, por rutas B-147 y B-141. Ello, por cuanto se trata de una zona que aloja diversos poblados y comunidades indígenas, que en esta región coincide con el Sitio de Patrimonio Mundial Qhapaq Ñan, por lo que tendría una proyección de aumento de los flujos turísticos.

Un tercer paso de la Región, el de Socompa, principalmente usado por el ferrocarril de la empresa Ferronor hacia Salta, no tiene mucho uso turístico pues verdaderamente queda a trasmano de las rutas pavimentadas y de los centros poblados importantes, a uno y otro lado de la frontera. Sin embargo, podría hacerse variar esta realidad si la región apostase por habilitar una ruta de salares, incluyendo en ella el PN Lullailaco, al suroeste de su territorio. En este sentido, el camino privado y pavimentado hacia la Mina La Escondida, de ser extendido, podría cumplir un rol estratégico generando algunos circuitos de gran interés turístico (ver imágenes más abajo).

Otros pasos de esta región, en este caso hacia Bolivia, son el de Ollagüe, principalmente de uso del ferrocarril Antofagasta – La Paz, de la empresa FCAB, y el de Portezuelo del Cajón, curiosamente uno de los más transitados de la zona y muy problemático desde el punto de vista de la seguridad nacional por la dificultad de controlar el contrabando de droga.

Todos los pasos de esta región adolecen de un problema o desafío para el turismo por sus grandes alturas, las que varían entre 3.695 m.s.n.m. (Ollagüe) y los 4.480 m.s.n.m. (Portezuelo de Cajón).

En materia aeroportuaria, la Región de Antofagasta está bien cubierta, siendo estructurada en torno dos aeropuertos de gran tamaño: el Aeropuerto Cerro Moreno, cuya pista tiene espléndidas condiciones dado que allí opera además una base aérea de última generación, lo que le asegura una mantención óptima en el tiempo, siendo su terminal recientemente ampliado y renovado, lo que garantiza una experiencia para visitantes; y en segundo término el Aeródromo de El Loa, cuya razón de ser principal es la gran minería en torno a Calama y otras. Este último permite acceder al turista internacional con gran eficacia al territorio altiplánico, siendo destino preferente del mismo San Pedro de Atacama. Cuenta además con una red formada por tres pequeños aeródromos que cubren relativamente bien el resto del territorio, partiendo por el aeródromo de San Pedro, el de Taltal (Las Breas) y el de Tocopilla (Barriles).

Dentro del sistema portuario esta región se destaca a nivel nacional por contar con puertos de gran capacidad dado su función de alojar a la gran minería y también por estar dentro de los compromisos establecidos con Bolivia mediante el Tratado de Paz y Amistad de 1904. En primer lugar, está el Puerto de Antofagasta, ubicado en pleno centro de esta ciudad y en segundo término, el sistema de puertos de la península de Mejillones, dedicados estos a la industria del cobre y la de la generación eléctrica. El plan de desarrollo portuario de Chile de la década del 90 contemplaba generar en el puerto de Angamos un megapuerto de la costa del Pacífico, destinado a satisfacer las necesidades de transporte marítimo de la subregión andina y terminal de exportación hacia China y el sudeste asiático para un corredor bioceánico, el que lo conectaría con los territorios de producción de la soya en Brasil y Argentina, cuyos extremos eran Mejillones y Santos. Dentro del mismo plan o concepto, el Puerto de Antofagasta pasaría a ser básicamente un puerto dedicado al turismo y a la recepción de cruceros. Por ello, este último comenzó deshaciéndose de su terminal ferroviario contiguo, espacio que licitó en concesión a la empresa Mall Plaza para que allí construyera un centro comercial. Sin embargo, dichos planes se morigeraron con el tiempo y hoy ambos puertos están operando básicamente en función de la industria del cobre, los que son servidos para tal propósito, en el flanco terrestre, por el transporte ferroviario (FCAB) y por empresas de camiones. Esto genera algunos inconvenientes para el tránsito urbano y peatonal de Antofagasta, pero a la vez la vigencia del puerto como terminal de cargas mantiene la actividad económica de la ciudad y sus correspondientes encadenamientos productivos y consiguiente capacidad de sustentar el empleo. El centro comercial a su vez, como todo centro de este tipo, ha sido factor de vitalización del barrio portuario, pero también de deterioro del comercio tradicional de la ciudad. Ello no es un efecto menor para el turismo tradicional, con viajeros que buscan conocer las singularidades propias de cada lugar y en donde un *Mall* no destaca dado su perfil estándar a cualquier sitio del planeta.

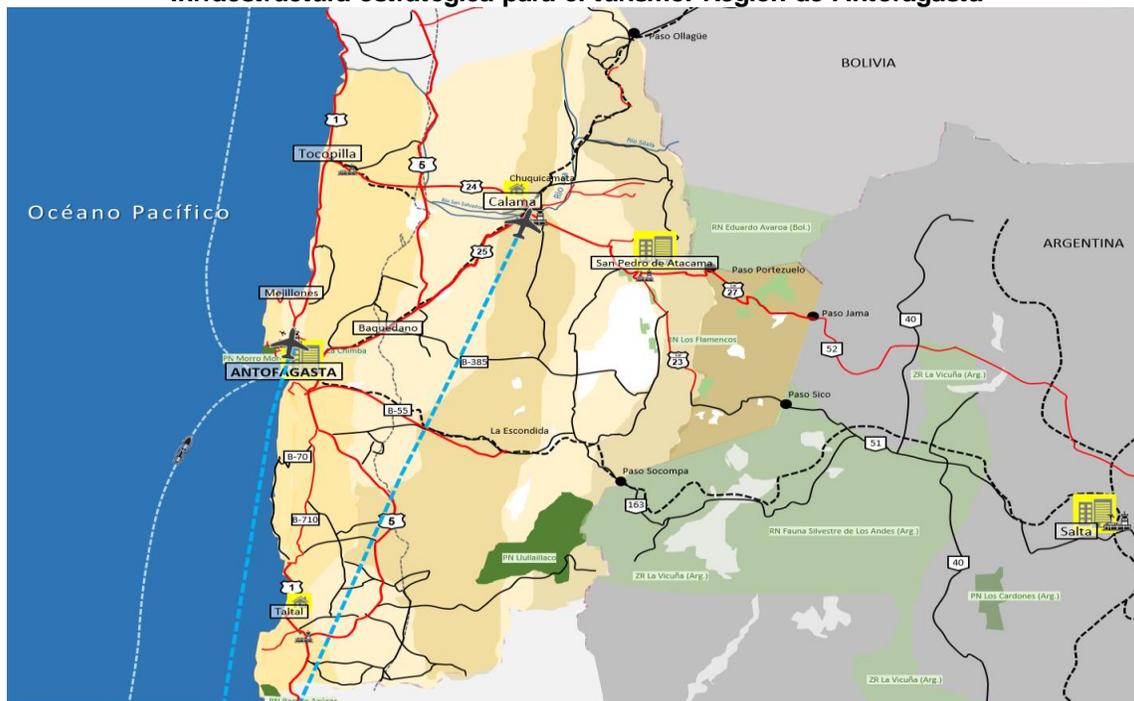
En cuanto al atraque de cruceros, el puerto presenta algunos desafíos. Carece en primer lugar de un terminal apropiado para este tipo de viajeros, uno que lo hiciera más competitivo, como ha sido el caso de Iquique en la Región de Tarapacá que recientemente ha invertido en esta materia. Otro desafío que presenta este puerto para quienes llegan por mar, es que los destinos más apetecidos se encuentran en el altiplano, lo que significa un viaje por tierra de casi cuatro horas. El viaje así consume

la totalidad del tiempo disponible para el “one day event”, característica propia de estas actividades en tierra. Por ello, sería de gran utilidad buscar alguna manera de combinación con el modo aéreo, posiblemente vía helicóptero. Ello por cuanto una conexión por avión requeriría un traslado al aeropuerto Andrés Sabella, de Antofagasta.

Un aspecto de Antofagasta que cabe destacar es la transformación positiva que ha tenido en las últimas décadas con su borde costero, en donde ha generado un gran paseo de costanera, el que actualmente está en proceso de renovación y ampliación. Esto ha sido realizado por la Dirección de Obras Portuarias, lo que ha incluido el mejoramiento de la caleta de Antofagasta, la recuperación del muelle histórico y la generación de playas artificiales, algo muy reconocido por la comunidad dado la carencia de playas naturales en las costas de gran parte de esta región. Este nuevo rostro de la ciudad, producto de las acciones realizadas y aquellas por realizar en el contexto del Plan CREO Antofagasta, le otorgan condiciones competitivas para el turismo.

Finalmente, debe señalarse que la pronta conclusión y entrega del nuevo hospital regional de Antofagasta mejora indudablemente la competitividad turística de la región por cuanto otorga una sensación de seguridad al turista, especialmente para aquellos que practican el turismo aventura o aquel que significa acceder a lugares donde se asumen ciertos riesgos físicos (montañismo, deportes acuáticos, tránsito por caminos peligrosos, etc.).

**Figura 6-1**  
**Infraestructura estratégica para el turismo. Región de Antofagasta**



Fuente: Elaboración propia

Para esta región, la Subsecretaría de Turismo, en su focalización territorial turística, ha definido y delimitado tres destinos turísticos de los 83 a nivel nacional (círculos color café en figura siguiente). De ellos, dos son considerados como “consolidados” (Antofagasta y San Pedro de Atacama) y uno “emergente” (Calama - Alto El Loa). Al sumarle a estos destinos los principales atractivos turísticos de la región (círculos amarillos en la figura siguiente), incluyendo las áreas silvestres protegidas (SNASPE, en color verde), incluyendo aquellas equivalentes al otro lado de Los Andes, puede observarse que se trata más o menos de dos territorios turísticos desarrollados, uno en la ciudad de Antofagasta misma, con cierta proyección hacia las salitreras y otro, el más potente, en el Altiplano, con San Pedro como centro y sus extensiones hacia Alto El Loa y Salar de Atacama; y eventualmente hacia los salares argentinos<sup>28</sup>. El sur de la Región, pese a la existencia del Parque Nacional Llullaillaco, no cuenta hoy con las accesibilidades ni puesta en valor necesarias para estar considerado dentro de los circuitos turísticos más masivos.

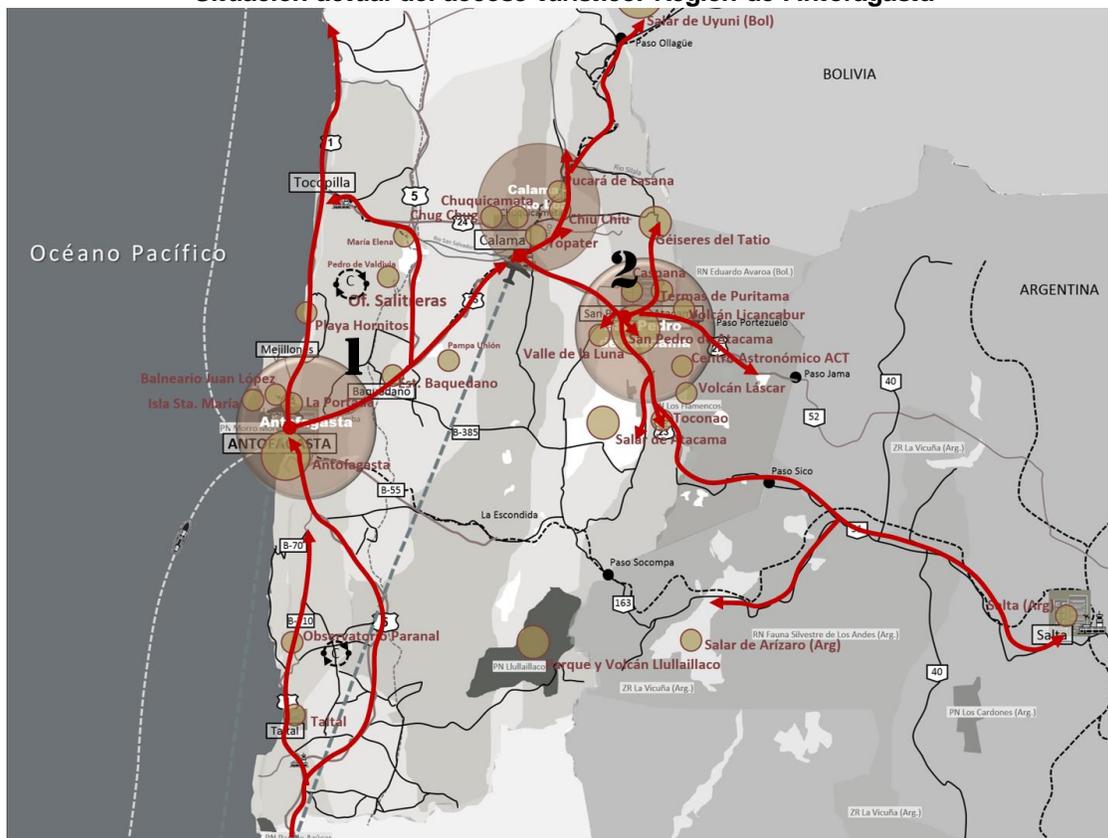
Calama, que, por su ubicación, tamaño, equipamiento (básicamente su renovado aeropuerto) y capacidad potencial de inversión, no explota estas ventajas para constituirse en un verdadero centro de operaciones para el turismo. La gran minería en sí misma puede ser fuente de enormes proyecciones turísticas, incluyendo el antiguo campamento de Chuquicamata, ahora declarado Zona Típica, pero eso requeriría un nuevo enfoque para Codelco. El Ministerio de la Vivienda y Urbanismo, en estos últimos años, ha estado revirtiendo la escasez y deteriorado paisaje que ofrecen los espacios públicos en esta ciudad, invirtiendo fuertemente en ello. Su Plan Regulador data de 2004 y uno nuevo y modificado está a punto de promulgarse, el que debiese contener prescripciones para generar inversión en este sector económico.

En definitiva, esta es una región con gran potencial turístico, pero que a la vez presenta evidentes desafíos para la generación de infraestructura habilitante de sus recursos culturales, naturales y paisajísticos, especialmente por lo vasto y despoblado de su territorio, lo que sin duda confabula para dar rentabilidad social positiva a las inversiones requeridas. No obstante, una adecuada planificación de largo plazo puede ir considerando prioridades que coloquen a la región en el mapa de turismo nacional e internacional.

---

<sup>28</sup> Es relevante mencionar, la firma de un manifiesto de Intenciones para contribuir y materializar un circuito turístico trinacional, firmado en enero del año 2008 por los respectivos ministros de la época de las carteras de Obras Públicas de Chile y Bolivia; y del Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Jujuy en Argentina. El objetivo de esta declaratoria de intenciones era generar una oferta turística potente al turista de larga distancia con tres destinos consolidados en cada uno de los países individualizados en: Salar de Uyuni (Bolivia); San Pedro de Atacama (Chile); y la Quebrada de Humahuaca en la provincia de Jujuy Argentina.

**Figura 6-2**  
**Situación actual del acceso turístico. Región de Antofagasta**



Fuente: Elaboración propia

## 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 primer lugar en reforzar los nodos con vocación turística, en este caso la ciudad de Antofagasta y luego buscar crear a partir de Calama y Chuquicamata un segundo nodo en el altiplano. El turista requiere establecer centros de operación en ciudades equipadas, en donde puede acceder a servicios básicos para él, tales como agencias de viaje, alojamiento y gastronomía, sumado a bancos, comercio y, eventualmente, centros de salud. Si además estas ciudades son atractivas, con espacios públicos que permitan estar y pasear y conocer la cultura local, tanto mejor, pues se habilita la posibilidad de al menos una pernoctación. Pero la ciudad actúa como verdadera “cabeza de plaza”

para recorrer territorios que de otro modo quedarían muy alejados para siquiera ser considerados dentro de los recorridos.

En este sentido, Antofagasta ha seguido la senda correcta con el mejoramiento de su borde costero, mejoramiento de diversos espacios públicos y generación de nuevos lugares para el paseo y la entretención, con inversión en edificación de calidad, como son las ruinas de Huanchaca, la Biblioteca Pública e incluso el *Mall Paseo* junto al puerto; siendo la conectividad en su sentido longitudinal, la que en las horas de mayor demanda sufre de severa congestión vial, uno de los aspectos de la infraestructura urgentes que requieren ser resueltos. Sin embargo, Calama tiene todo por hacer y, como ya se ha señalado, tiene las condiciones básicas para constituirse en el gran centro de operaciones para el turismo altiplánico: localización, aeropuerto, base económica con empresas mineras que están en deuda desde el punto de vista de la Responsabilidad Social Empresarial con la ciudad que las acoge; también el Ferrocarril Antofagasta Bolivia puede ser partícipe de una Asociación Público-Privada para estos fines. Chuquicamata, bien administrado, puede constituirse en un gran recurso para servir de centro turístico, con hotelería y gastronomía que reutilicen edificaciones históricas. (La salitrera María Elena podría ser, a otra escala, un lugar para hacer centro de un turismo industrial por las diversas salitreras de la zona, las que hoy languidecen).

En segundo lugar, se requiere pensar en términos de circuitos que permitan recorrer el territorio de una manera eficiente en cuanto a visitar y conocer atractivos y en lo posible retornar por lugares distintos. Ello puede llevar a considerar invertir en infraestructura habilitante que no necesariamente sean rentables socialmente en sí mismas sino por formar parte de un sistema de recorrido, cuyos beneficios se materializan en su capacidad de seducir visitantes a recorrerlos.

En el caso de la Región de Antofagasta se propone continuar habilitando el acceso al borde costero mediante la prolongación de la Ruta 1 hasta Taltal, tal y como se viene haciendo hasta la fecha con la variante Ruta B-70 que la conecta con la Ruta 5; accesibilidad aun insuficientemente aprovechada a pesar de sus bondades respecto de la disminución de tiempos y calidad de sus paisajes. Ello pondrá en el mapa una serie de caletas pesqueras que se beneficiarán del aumento de flujos, que dado el clima benigno no debiesen ser marcadamente estacionales, lo que es bueno para su sustentabilidad económica. Asimismo, dado el contexto geomorfológico por los que atraviesan esta ruta, que otorgan gran calidad escénica a los parajes visitados, es recomendable que las mejoras de la accesibilidad se hagan incorporando criterios técnicos propuestos para "Rutas de Belleza Escénica" y se consideren equipamientos e instalaciones para medios de traslados alternativos de media distancia como las bicicletas, lo que permitiría intensificar el uso turístico de esta zona y darle a la vez, un sentido hacia la consolidación como producto turístico tipo "travesía" a esta ruta, en el ámbito del ecoturismo y el turismo aventura.

Requiere también inversión de la DOP para mejorar el nivel de infraestructura para los pescadores, incluyendo equipamiento para la gastronomía y paseos de borde y/o costaneras que hagan de la visita un agrado. Ello también debe aplicarse a Taltal,

ciudad reputada por sus productos del mar. En efecto, la ciudad de Taltal, cuyo patrimonio arquitectónico, de ser puesto en valor (DA-MOP/SUBDERE), sumado a inversión en su espacio público (MINVU/SERVIU), especialmente en el borde de mar, pero también en sus inmuebles y espacios cívicos, puede generar un centro urbano muy atractivo para la inversión privada en hotelería y gastronomía y así para la estadia de turistas que eventualmente pueden considerar allí una pernoctación, mejorando las oportunidades para toda el territorio circundante esa área.

Si a lo anterior sumamos el mejoramiento a nivel de pavimento de las rutas B-900, B-940 y B-980, las que constituirían un aro para los viajeros de la Ruta 5 se generaría, más allá de un mejor acceso al PN Pan de Azúcar (en el límite sur de la región) una oportunidad para la prosperidad de Taltal. Más aún, Taltal puede ser el punto de partida para acceder al PN Lullaillaco y los salares Pajonales y Aguas Calientes, lugares hoy muy a trasmano al no contar con una ciudad - base de operaciones cercana. Esto último requiere del mejoramiento de las rutas B-881 y B-885. Más en el largo plazo, ello puede constituir el inicio de un gran circuito altiplánico, que incluiría los salares argentinos Lullaillaco y Arízaro, atravesando por ello por el paso El Azufre (que requiere una completa habilitación) dirigiéndose hacia Salta en un ruta binacional o bien retornando por el Paso Socompa o bien Sico desde donde se abre la opción de recorrer el Salar de Atacama y dirigirse a San Pedro de Atacama por la rutas B-55 y/o 23-CH, un recorrido por el desierto y la cordillera altiplánica que sería de nivel mundial.

Asimismo, debe buscarse la autonomía del paso Sico respecto al servicio de aduana común en San Pedro de Atacama. Ello hoy día dificulta su uso para quienes quieren dirigirse a Salta atravesando el Salar de Atacama, desviándose de la ruta Antofagasta – Calama a la altura de Baquedano por la Ruta B-385, la que requiere pavimentación. Un eje binacional Antofagasta – Salta por esta ruta pensamos sería de enorme potencial turístico.

En materia de vialidad también se requiere adaptar la Ruta 24, que une Calama con Tocopilla y que hoy tiene un uso casi exclusivamente productivo para las cargas relacionadas a la industria minera del cobre, al uso turístico. Si esta ruta dispusiera de paradores en lugares estratégicos, estacionamientos y terceras pistas para gradientes inclinadas, permitiría al turista desmarcarse un poco del tráfico de camiones y constituir un circuito Antofagasta-Chuquicamata-María Elena-Tocopilla-Antofagasta, el que permitiría mejorar la accesibilidad y recorrido de las antiguas salitreras, amén de acceder a los geoglifos de Chug Chug. Por otra parte, también pondría aún más en valor el borde costero de la región al realizar una conexión vial, entre Juan López y Mejillones.

De los seis productos turísticos estratégicos donde Chile tiene mayor capacidad competitiva, definidos para el Programa Estratégico Nacional de Turismo Sustentable (PENTS), cuatro son los que en esta región se presentan como mayor potencial: Ecoturismo, Turismo Aventura, Turismo Indígena y Turismo Astronómico; todos ellos con mayor posicionamiento en el territorio precordillerano y altiplánico. Productos además que se presentan como tributarios unos de otros, lo que permite configurar un

producto integrado de alto valor agregado, como ecoturismo indígena, arqueoastroturismo, travesías por territorios culturales con geografía extrema, etc. Es por ello que, para lograr la consolidación de esta oferta de productos turísticos de categoría mundial, es necesario mejorar la accesibilidad por territorios difíciles (altiplano), sin perder su naturalidad en este proceso, lo que obliga a intervenir con criterios técnicos apropiados para “Rutas de Belleza Escénica”, lo que implica caminos probablemente de estándar medio (como la bischofita), pero de diseño paisajístico de alto estándar, es decir, cuidado extremo de sus impactos visuales sobre la calidad del paisaje intervenido. En este contexto, la consolidación de la “Ruta Altiplánica” o de los “Volcanes Altiplánicos”, que uniría por este territorio la Región de Arica y Parinacota con la de Tarapacá y Antofagasta, podría constituirse en un producto “bandera” para el posicionamiento de Chile, con una mezcla de culturas milenarias, un territorio de paisajes exóticos y extremos, con una oferta de actividades de turismo aventura de primer nivel mundial; permitiendo consolidar al territorio en su conjunto y, a la vez, desconcentrar la presión turística que hoy le está jugando en contra a San Pedro de Atacama, el que manifiesta signos de deterioro en la calidad de la experiencia turística, a propósito de este exceso de concentración de la demanda sobre un territorio vulnerable.

La puesta en valor del Qhapaq Ñan en esta región requiere mejorar la accesibilidad al Alto El Loa, conectándolo con Calama y San Pedro de Atacama. Asimismo, lo géiseres del Tatio y el recurso termal. Para ello debe mejorarse las rutas 21-CH, B-147, B-141, B-155 y B-245. Aquí también puede buscarse una asociación estratégica con el ferrocarril FCAB que podría realizar algunos tramos de recorridos turísticos, algunos de tipo cultural-étnico otros asociados a la gran minería, combinando con empresas turísticas que pondrían servicios de buses que esperarían a los pasajeros en estacionamientos contiguos a estaciones, habilitados para esos efectos.

En materia aeroportuaria, los circuitos planteados se beneficiarán del mejoramiento de al menos dos aeródromos: San Pedro de Atacama (por razones obvias dado el perfil de viajeros actuales y potenciales) y de Las Breas, cerca de Taltal. Este último en una acción de inversión concertada para potenciar el litoral sur de la región y su penetración hacia el Parque Nacional Llullaillaco y salares según lo descrito más arriba.

En cuanto a inversión portuaria, un terminal de pasajeros en Antofagasta para mejorar su competitividad en la recepción de cruceros sería muy indicado, a lo que podría añadirse un helipuerto para trasladar turistas de altos ingresos al altiplano.<sup>29</sup>

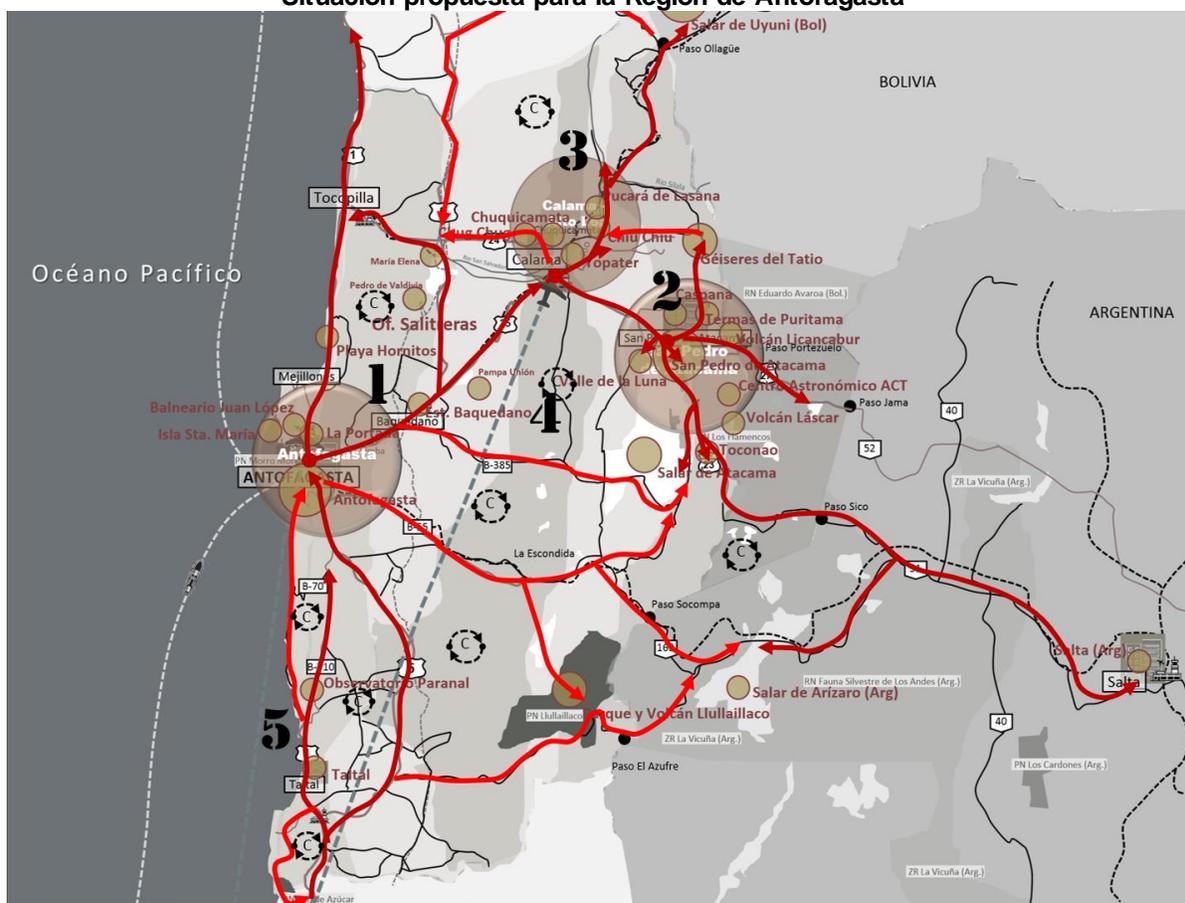
Potenciar los centros urbanos con el desarrollo de espacios públicos notables, a partir del rescate de elementos territoriales distintivos como quebradas, cajones de ríos (Calama), farellones y bordes costeros, etc., permitirían dar cuenta de la situación del lugar que se habita, generar arraigo e identidad y; con ello, junto con aportar a la calidad de vida de estas zonas, promover el desarrollo de núcleos turísticos de alto estándar, dotados de los medios tecnológicos contemporáneos capaces de crear condiciones de ecosistemas locales que favorecen e incentivan la innovación turística.

---

<sup>29</sup> Debe estudiarse la practicabilidad de ello dado las posibilidades de sustentación que permite el aire en el altiplano.

Junto a lo que hay que mejorar las conectividades terrestres con lo requerido por el turista, en términos de transitabilidad, continuidad, servicios al viajero, señalética, desvíos estratégicos, etc. permitiría potenciar los destinos turísticos priorizados por la Subsecretaría de Turismo, generando más de ocho posibles circuitos y habilitar e incorporar al menos tres nuevos territorios a los destinos de esta región.

**Figura 6-3**  
**Situación propuesta para la Región de Antofagasta**



Fuente: Elaboración propia

### 6.3 Identificación de déficits

En la Región de Antofagasta, se han identificado los siguientes déficits:

- Insuficiencia de caminos de calidad para el turista, impide realizar circuitos convenientes que permitan retornar al origen por rutas que accedan a otros atractivos que los visitados en la ruta de ida. Destacan en este concepto la pavimentación y equipamiento turístico de la ruta B-885 hacia el Parque Nacional Lullillaco. También la Ruta 24,

incluyendo un acceso a Chug Chug. El primero permitiría acceder al altiplano por esta vía y retornar por Calama. La segunda abriría un interesante circuito Baquedano – Calama – María Elena.

- Insuficiente calidad del equipamiento y atractivo urbanístico de algunas ciudades que, por su tamaño y/o localización central estratégica de territorios con vocación para el turismo, pueden servir como entrada a la región o a un sub territorio y servir como base de operaciones a los turistas. Ejemplos de ello son Calama, Mejillones y Taltal, las que requieren un mejoramiento de sus espacios públicos y puesta en valor de su patrimonio arquitectónico. Asimismo, bordes fluviales o marítimos seguros y constituyendo costaneras y paseos públicos, incluyendo arborización y paisajismo, monumentos y obras de arte, que den una imagen renovada y a la vez otorguen singularidad urbana y desarrollen identidad local. Salvar este déficit requiere trabajo de coordinación con el GORE, Municipio y MINVU.
- Deterioro y abandono de poblados de valor patrimonial que pueden ser recuperados y reinventados con inversión estratégica y darles una orientación al turismo de intereses especiales (histórico-cultural). Dos ejemplos: Chuquicamata y la ex salitrera María Elena.
- Inadecuada accesibilidad a Taltal y caletas pesqueras circundantes para que ese territorio mejore su competitividad sobre la base de su patrimonio y su gastronomía de productos del mar. Ya sea a través de la extensión en curso de la Ruta 1 al sur de Antofagasta o bien su variante B-70. La concreción de esta accesibilidad directa a la capital regional permitiría que Taltal y caletas como Hueso, Paposo, La Colorada, Bandurrias, Olivia y la misma Taltal constituyan una parada atractiva para quienes viajan por la Ruta 5. También caleta Cifuncho, la que tiene además grandes condiciones para el turismo de sol y playa.
- Inadecuada infraestructura y equipamiento de caletas pesqueras en alrededores de Taltal y Mejillones que les permita ser un polo de atracción para el turismo de interés gastronómico.
- Rutas que, por la belleza del paisaje que atraviesan y que forman parte de circuitos turísticos, no constituyen en sí mismas elementos para generar experiencias gratas al viajero al no contar con elementos de apoyo, como desvíos, paradores, estacionamientos, miradores e información especializada, localizados en puntos estratégicos del recorrido. Es necesario incorporar el concepto de vías escénicas en partes de algunas rutas, tales como La Ruta del Desierto (o Transaltiplánica)<sup>30</sup> rutas B-97-A, 21-CH y 23-CH; Ruta costera A-1, norte y sur.
- Falta de accesibilidad habilitante para PN Lullaillaco, el que podría operarse alternativamente desde Antofagasta y/o Taltal. Para esto se requiere mejorar las rutas B-881 y B-885.
- Falta de conectividad interregional para acceder a atractivos de regiones vecinas. Aparte de la ya mencionada Ruta del Desierto, está una necesaria conexión al PN Pan de Azúcar, localizado en el sector costero norte de la Región de Atacama. Para ello se requeriría mejorar a nivel de pavimento y con facilidades para turistas las rutas B-900, B-940 y B-980. Se conformaría así un destino potente, con Taltal y sus caletas como centro, acceso a los PN Pan de Azúcar, PN Lullaillaco, con extensión a los parques nacionales argentinos (ZR La Vicuña y RN Fauna Silvestre de Los Andes), donde, si se planifica bien, el sector privado se sentirá motivado a realizar inversión en comercio, hotelería y servicios turísticos.
- Dificultad para realizar circuitos internacionales integrados generando una “ruta de salares” hacia Argentina y sus parques (ZR La Vicuña y RN Fauna Silvestre de Los Andes) con extensión a Salta, en donde se puede integrar el ferrocarril (Ferronor); y

<sup>30</sup> Esta ruta –o red de caminos- conecta las regiones de Antofagasta, Tarapacá y Arica-Parinacota, coincidiendo en algunos tramos con el Sitio de Patrimonio Mundial Qhapaq Ñan.

hacia Bolivia y sus salares, en donde también se requiere integrar al ferrocarril (FCAB). Ello requiere de acuerdos de inversión binacional. En Chile en particular el mejoramiento de rutas hacia la frontera: rutas 25-CH, 27-CH, 23-CH, B-243, B-55 y B-885; el mejoramiento y autonomía de los complejos fronterizos, con facilidades para los turistas, especialmente aquellos más transitados o con potencial de crecimiento de estos flujos: Jama y Sico. En el mediano plazo habrá que considerar Ollagüe (hoy básicamente ferroviario) y Socompa. La integración de la vialidad con los ferrocarriles exige habilitar facilidades comunes. Dentro de este concepto, surge la necesidad de lograr una conexión más directa desde Antofagasta hacia el Paso Sico, vía Salar de Atacama, partiendo de Estación Baquedano por Ruta B-385 y empalmando con la Ruta 23-CH. Esta ruta merece contar con pavimento (tal vez Bishofita en un comienzo) y con facilidades para el turista, incluyendo aprovisionamiento de combustible, algo que –al igual que en la Región de Arica y Parinacota- puede resolver inicialmente vía concesión el Ministerio de Energía.

- Falta de un terminal de pasajeros para acoger pasajeros de cruceros en Puerto de Antofagasta.
- Necesidad de hacerse cargo de la sobrecarga de turistas en el destino San Pedro de Atacama. Ello requiere mejorar sus accesos y generar *bypass* a Rutas 23-CH y 27-CH, complementado con complejos fronterizos en frontera y que en consecuencia le saquen presión de viajeros a Argentina que sólo pasan a esta ciudad a hacer sus trámites de salida y entrada al territorio nacional. Se debiera potenciar más, turísticamente, el sector Alto El Loa, para distribuir de mejor forma la carga turística.
- Falta de un “circuito de salitreras”, generado con vías equipadas para su recorrido turístico, con accesos adecuados a cada campamento, estacionamientos, señalética informativa, un centro de interpretación, baños públicos, y puesta en valor de las salitreras mismas. Podría explorarse posibilidad de algunos recorridos parciales vía ferrocarril, buscando para ello un convenio con Ferronor.
- Inadecuada infraestructura vial para acceder a Alto El Loa, que ponga en valor el tramo del Sitio de Patrimonio Mundial Qhapaq Ñan, correspondiente a esta región.

## 7 PARTICIPACIÓN CIUDADANA

### 7.1 Descripción de los Talleres de Inicio regionales

A continuación, se indican consideraciones generales de las actividades realizadas en cada una de las intervenciones que se hicieron con el equipo consultor en las regiones y en el desarrollo de los talleres participativos, a fin de alcanzar 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 abordaron en cada instancia.

#### 7.1.2 Contenido de los Talleres de Inicio

En la región de Antofagasta, se realizaron dos Talleres de Inicio uno en la capital regional y otro en la localidad de San Pedro de Atacama, con una duración aproximada de tres horas cada uno.

El taller realizado en Antofagasta fue de carácter regional y con asistencia de representantes de varias comunas de la región.

El taller realizado en la localidad de San Pedro de Atacama, destino turístico, fue independiente, orientado a 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	<b>Presentación de la consultora:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentación de las actividades a realizar en el taller y de los asistentes.</li> <li>• Rol de la infraestructura pública en la activación sustentable de los territorios turísticos.</li> <li>• Experiencias exitosas (nacionales y/o internacionales) con características similares a la región.</li> <li>• Visión territorial preliminar para el desarrollo de la infraestructura de apoyo al turismo en la región.</li> </ul>
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	<b>Trabajo en grupos interdisciplinarios.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Cada grupo pudo proponer nuevos atractivos y rutas no presentes en el mapa.</li> <li>• El conjunto de atractivos identificados, fue ordenado en función de la importancia que le asignaron los integrantes del grupo de trabajo.</li> </ul>
16:15-16:30	Intermedio (café).
16:30-17:30	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Para los principales atractivos identificados por el grupo, se definió un conjunto de iniciativas de inversión, con el objeto de cubrir déficits de infraestructura o bien, potenciar los atractivos turísticos identificados.</li> <li>• 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 7-2</li> </ul>
17:30-17:55	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentación de resultados de trabajos grupales.</li> <li>• 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.</li> </ul>
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 inversiones 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 7-3.

**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 Antofagasta / Antofagasta

Fecha: 24 de mayo de 2016 (10:30 a 13:30 horas)

Lugar: Biblioteca Pública Regional de Antofagasta

### 7.2.1 Participantes

Hubo 42 asistentes de los cuales 19 eran hombres y 23 mujeres. Respecto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se distribuyen de la siguiente manera:

- 31 Sector comunidad y empresa                      74%
- 11 Sector público    26%

Entre los actores privados asistentes al taller, se encuentran:

- Representantes de actividades comerciales gastronómicas y turísticas
- Universidad del Norte
- Empresa Portuaria de Antofagasta

- Corporación de Desarrollo de Antofagasta

### 7.2.2 Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región

Se inició la reunión a las 10:30 de la mañana. Se presentó el objetivo del estudio, se explicó la metodología, se habilitan tres grupos de trabajo. Los asistentes participan activamente reconociendo como principales atractivos de la zona:

- Lagunas Altiplánicas
- San Bartolo
- Puentes de Katalpa, Guatín, Yaye Sequitor
- Piedras Rojas
- Salar de Tora
- San Pedro
- Salar de Piura
- Poblados altiplánicos
- Salar de Atacama
- Ruta del Vino
- Géiser del Tatio
- Pukara Lasana
- Sitio Arqueológico de Tular
- Fiesta religiosa San Pedro
- Playa el Lenguado
- Punta Lagarto

**Imagen 7-1**  
Taller realizado en Antofagasta



### 7.2.3 Ideas de proyectos identificadas

A partir del trabajo de identificación de atractivos se generan los siguientes proyectos:

**Cuadro 7-4**  
Ideas de proyectos taller Antofagasta

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas		
		MOP	Turismo	Otros

		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	apoyos
1	Habilitación acceso a mirador de geoglifos Raúl Zurita	1			1	
2	Habilitación centro información turística en Oficina Salitrera Chacabuco	1			1	
3	Habilitación acceso a Oficina Salitrera Chacabuco	1				
4	Mejoramiento del entorno en caletas de pescadores	1				
5	Mejoramiento camino de acceso a Chug Chug	1				
6	Habilitación de APR y saneamiento en caleta y playa de Cifuncho	1				
7	Mejoramiento acceso y servicios en La Portada	1				
8	Habilitación de mirador con mini telescopio en Chug Chug	1				1
9	Habilitación servicios y alimentación en Chug Chug	1				
10	Habilitación de senderos en Chug Chug	1				
11	Mejoramiento acceso y condiciones logísticas del Parque Nacional Lullailaco	1				1
12	Mejoramiento caletas; isla Santa María, Constitución Lagarto y Errázuriz;(muelles, actividades deportivas, pesca	1				
13	Habilitación camino asfalto, desde Antofagasta a isla Santa María	1				
14	Habilitación servicios básicos en Caletas; Constitución, Lagarto y Errázuriz	1				
15	Mejoramiento e instalación de señalética turística en la región	1			1	
16	Mejoramiento acceso a Pan de Azúcar	1				1
17	Habilitación de circuitos ferroviario entre Antofagasta y Taltal	1				1
18	Habilitación de museo de sitio en geoglifos de Chug Chug	1				1
19	Mejoramiento acceso al Parque Nacional Lullailaco	1				1
20	Mejoramiento de ruta de conectividad con Alto El Loa	1				
21	Construcción observatorio astronómico turístico	1			1	1
22	Construcción equipamiento turístico en borde costero de Antofagasta	1				
23	Habilitación circuito turístico en caletas del borde costero de Antofagasta	1			1	
24	Habilitación de circuito turístico en salitreras de la región.	1			1	
25	Restauración oficina salitrera de Chacabuco	1			1	
26	Habilitación ruta hacia pueblos del Alto El Loa	1				
27	Mejoramiento servicios básicos, miradores, primeros auxilios en La Playa	1				1
28	Mejoramiento equipamiento para el desarrollo de actividades turísticas y deportivas en los muelles de la costa	1		1		1
29	Habilitar infraestructura turística y deportiva en Playa Llacolén de Antofagasta	1				1
30	Habilitación de plataforma de servicios en La Portada de Antofagasta	1				

#### 7.2.4 Puntos críticos y oportunidades que se presentaron

##### **Puntos Críticos Detectados**

- Falta de accesos adecuados y disponibilidad de servicios, que permitan dar una mejor atención a los turistas (alimentación, baños, agua) en lugares emblemáticos de la ciudad o su entorno, como La Portada, por ejemplo.
- Ausencia de equipamiento que permita aprovechar la belleza de las caletas del borde costero de la región.
- Si bien existen recursos patrimoniales y arqueológicos como las salitreras, restos paleontológicos, geoglifos y otros atractivos de esta naturaleza, estos no han sido puestos en valor y han sufrido muchas pérdidas en el tiempo.
- Si bien se disfruta de cielos limpios y aptos para el estudio astronómico. La comunidad residente y turista no cuenta con equipamiento disponible para que puedan tener este tipo de experiencias.
- La existencia de diversos servicios de trenes, que permiten el transporte de carga entre valle, cordillera y el mar, no se han incorporado como atractivos de la ciudad.
- Ausencia o insuficiencia de servicios (agua, alcantarillado) en sectores de gran atractivo turístico, pero que, al no contar con este tipo de servicios, no ha logrado atraer la demanda que se espera.

##### **Oportunidades**

- Existencia en la región de un atractivo natural único en el país, La Portada de Antofagasta.
- Disponibilidad en la región de numerosos atractivos históricos patrimoniales que pueden ser puestos en valor.
- Oportunidad que presenta la región de poder trabajar con turismo de negocios, debido a la actividad minera e industrial que se desarrolla.
- Existen actividades mineras que utilizan trenes, que circundan el desierto y que podrían ser convertidos en atractivos turísticos visuales, si se pintaran o se les diera una imagen.
- Dados los atractivos de la región, existe alta posibilidad de desarrollar turismo de interés especiales, el que indican ha crecido mucho en los últimos años
- San Pedro de Atacama es un gran “atractor” de turistas, que podría ser el inicio de nuevos recorridos de toda la región.
- La existencia de empresas mineras en la zona es una oportunidad de generar alianzas estratégicas que vayan en favor del mejoramiento de diversos aspectos que requiere el turismo, vía Responsabilidad Social Empresarial y donaciones.

### **7.3 Resumen Ejecutivo Taller de San Pedro de Atacama**

Región Antofagasta / San Pedro de Atacama

Fecha: 25 de mayo de 2016 (15:00 a 18:00 horas)

Lugar: Salón Comunitario de San Pedro de Atacama

#### 7.3.1 Participantes

Hubo 61 asistentes, de los cuales 41 eran hombres y 20 mujeres. El porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, se muestra a continuación:

- 38 Sector privado 62,29 %
- 19 Sector público 31,14%
- 4 Comunidades Indígenas 6,57%

Entre los actores privados asistentes al taller, se encuentran:

- Cámara de Comercio de San Pedro de Atacama
- Cámara de Turismo de Calama
- Emprendedores de actividades turísticas, gastronómicas y hoteleras
- Corporación de Desarrollo
- Presidente de la Comunidad de Catarpe
- Presidente de la comunidad Likanantai de Toconao
- Director comunidad de Peine
- Presidenta comunidad de Solcor
- Presidente comunidad de Sequitor

#### 7.3.2 Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región

Se inicia la reunión a las 15:10. Se presentó el objetivo del estudio, se explicó la metodología, se formaron tres grupos de trabajo. Los asistentes participaron activamente reconociendo como principales atractivos de la zona, los siguientes:

- Cielos limpios
- Atractivos culturales
- Volcán Láscar
- Géiseres del Tatio
- Poblados altiplánicos
- Valle de la Luna
- Salar de Atacama
- Localidad de San Pedro
- Flora y fauna del altiplano
- Alto El Loa, Campana y Toconce
- Lagunas Altiplánica
- Talabre y Laguna Lejía
- Cordillera de la Sal
- Reserva Nacional Los Flamencos
- Fiestas religiosas

**Imagen 7-2**  
**Taller realizado en San Pedro de Atacama**



### 7.3.3 Ideas de proyectos identificadas

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

**Cuadro 7-5**  
**Ideas de proyectos taller San Pedro de Atacama**

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				Otros apoyos
		MOP		Turismo		
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Construcción en San Pedro de un parque y mirador turístico público	1				1
2	Ampliación APR en San Pedro y mejoramiento de planta de tratamiento	1				
3	Ampliación red eléctrica en San Pedro					1
4	Habilitación de red de ciclorrutas en rutas turísticas	1				
5	Habilitación plataforma de servicio para camiones, buses y turistas	1				
6	Construcción de rodoviario para fines turísticos	1				1
7	Instalación de señalética en zonas rurales	1			1	
8	Reestudio red vial entre Calama y San Pedro de Atacama		1			
9	Ampliación y mejoramiento de accesos a San Pedro de Atacama	1				
11	Mejoramiento señalética con pertinencia patrimonial en toda la región	1			1	
12	Definición de normativa de construcción en Ayllu de Coyo					1
13	Construcción de camino y caseta de seguridad para proteger restos arqueológicos de Quebrada Kezala	1				1
14	Construcción cúpula de forma vermicular en R.N. Ayllu de Coyo	1				1
15	Habilitación pista alternativa en Valle de la Luna y San Pedro de Atacama	1				
16	Habilitación puerta de acceso Geiser El Tatio	1				1
17	Habilitación puerta para control de acceso en Pucará de Quitor	1				1
18	Habilitación ciclovías en San Pedro de Atacama	1				
19	Habilitación de camino tipo sendero en Baltinache	1				
20	Habilitación senderos acceso a Talabre, Quezala y Tatio	1				

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
21	Construcción de camino, puente y mirador en San Bartolo	1				
22	Habilitación de senderos y miradores en lagunas altiplánicas	1				
23	Habilitación APR y alcantarillado en San Pedro.	1				
24	Mejoramiento acceso camino Chacana	1				
25	Habilitación acceso, senderos y miradores en Tara, Monjes de Pacana	1				
26	Habilitación rutas acceso protección de sitios arqueológicos	1				
27	Habilitación rutas de los volcanes y lagunas de los Andes	1				
28	Habilitación Centro de información en Piedras Rojas	1				
29	Construcción ruta de acceso a Piedras Rojas	1				
30	Construcción centro de información y venta de productos turísticos	1			1	
31	Habilitación bodega para venta de productos turístico (vino) a los turistas	1				
32	Construcción centro de información en Salar de Tara	1				
33	Construcción ruta de acceso a sector Salar de Tara	1				

#### 7.3.4 Puntos críticos y oportunidades que se presentaron

##### Puntos Críticos Detectados

- Ausencia de señalética turística adecuada en toda la región.
- Descuido y desprotección de lugares con recursos arqueológicos.
- Muchos poblados de interés carecen de servicios básicos: Agua, Alcantarillado y Electricidad.
- Ausencia de un medio de transporte rápido, que pueda evacuar a los turistas en caso de accidentes.
- Falta de seguridad y desarrollo logístico en las reservas nacionales.
- No existe regularización y seguridad en acceso a sitios arqueológicos.
- Necesidad de mejorar la iluminación en toda la comunidad.
- Poblados que por su ubicación quedan aislados ya que no existen puentes.
- San Pedro de Atacama se encuentra sobrecargado y requiere que se generen nuevos atractivos para derivar visitantes.

##### Oportunidades reconocidas por la comunidad

- Gran riqueza de las culturas que habitan los poblados cordilleranos, que hoy despiertan interés turístico internacional.
- Al estar posicionada la marca San Pedro de Atacama, intencionalmente, se convierte en un elemento “atractor” que permite apoyar nuevos destinos.
- Aumento anual permanente de la demanda por servicios turísticos.
- Riqueza cultural del territorio y sus habitantes.
- Apoyo de las instituciones del estado para emprender turísticamente.
- Existencia de un gestor del territorio en el ámbito del turismo.
- Posibilidad de tener demanda todo el año, al ser un destino internacional.

## 7.4 Resumen Ejecutivo Taller de Validación en Capital Regional

Una vez elaborada la propuesta de Plan Preliminar de Infraestructura de Apoyo al Turismo para la región, se invitó a los actores, públicos y privados que habían participado en los Talleres de Inicio, así como a las principales autoridades de la región, a un Taller de Validación, que tenía como principal objetivo dar a conocer la propuesta de plan y obtener de los participantes las observaciones y sugerencias que permitieran realizar los ajustes correspondientes, con el fin de obtener un producto más afinado, que realmente respondiera a las necesidades de la región en materia de infraestructura turística.

El taller tuvo una duración aproximada de 2,5 horas y en su primera parte consistió en presentar a los asistentes los principales resultados del estudio, así como también se explicó la metodología empleada para llegar a la elaboración de la propuesta de plan. Luego de esta presentación general, se procedió a mostrar los proyectos del Plan Base y del Plan Preliminar, agrupados por Unidades de Desarrollo de Atractivos.

Fecha: 22 de septiembre de 2016 (10:30 a 13:00 horas).

Lugar: Salón Biblioteca Regional de Antofagasta, Auditorium.

### 7.4.1 Participantes

Asistieron 26 personas, de las cuales eran 19 hombres y 7 mujeres. Respecto de su procedencia, correspondían a 14 funcionarios del sector público y 12 de la comunidad y empresas. A continuación, se muestran los porcentajes:

- |                           |        |
|---------------------------|--------|
| ○ 14 Sector público       | 53,84% |
| ○ 12 comunidad y empresas | 46,16% |

### 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 Antofagasta, indicando los principales resultados de consultoría 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 plantea la curiosidad de la no existencia de iniciativas en la comuna de Ollagüe, considerando que existe un gran potencial turístico en el lugar. El Consultor acota que este estudio considera inicialmente los destinos turísticos prioritarios (83) que identificó la Subsecretaría de Turismo, pero que se analizará este caso.
2. Se plantea que la ruta Calama-San Pedro de Atacama, es una vía de alto riesgo de accidente para el turista, por consiguiente, se solicita incorporarla, teniendo como objetivo su mejoramiento en esa ruta. Se señala que atendiendo mejorar condiciones de seguridad, se analice ampliación a doble calzada.
3. Se plantea la necesidad de incorporar una ruta costera Taltal-Chañaral, que actualmente estaría en etapa de pre factibilidad. Se señala la importancia turística que tendría el sector de la mina de Chuquicamata, la más grande a nivel mundial a rajo abierto. Que existe un trabajo para relevar este como atractivo turístico con la Fundación Sewell (de Codelco El Teniente).

4. Se señala la importancia turística que tendría el sector de tranque Sloman.
5. Se señala la necesidad de incorporar la ruta de acceso a la laguna de Chaxa.
6. Se señala la necesidad de incorporar la ruta del Vino (sector de Toconao, que actualmente está produciendo vinos de buena calidad).
7. Se sugiere priorizar la restauración de la Oficina Salitrera de Chacabuco.
8. Sector la portada, existe un proyecto que está gestionando CONAF. CONAF señala que ha estado realizando participación ciudadana conjuntamente con Vialidad, respecto de iniciativas de áreas de interés que podrían ser consideradas.
9. Se solicita incorporar (en iniciativas de mediano plazo) refugio en Monumento Natural Paposo Norte.
10. Se señala que la Oficina Salitrera Pedro de Valdivia es un patrimonio importante, que contemplaría varios proyectos relevantes por sí solos.
11. Se solicita revisar la definición de nombre, conceptos, asociados al sector de Alto El Loa, ya que en el estudio se expresan a las UDA como si no fueran parte de Alto El Loa.
12. Se indica que el estudio en la definición de la situación Base, no se contempló los convenios MOP GORE: Caminos Básicos. El consultor aclara que se omitieron, a solicitud de la contraparte, los proyectos de Conservación.
13. Se indica que el estudio, en la definición de la situación Base, no contempló las iniciativas de los PMDT. Sería conveniente incorporarla.
14. En la localidad de Caspana, se señala que el concepto no es el mejoramiento del APR, sino la creación de un APR, ya que no existe APR. Consultor acota que el programa de APR es de índole social, en consecuencia, atiende localidades existentes, a las cuales es viable dotarlas de abastecimiento de agua potable para sus habitantes.
15. Se plantea que faltó mayor información de proyectos que se estarían ejecutando recientemente por parte de alguna instancia en la región. Por ejemplo: la IP Caldera – Antofagasta presentada por privado a concesiones y declarada de interés público; iniciativas relacionadas con equipamientos para visitantes en La Portada, mencionado como Plan Maestro o megaproyecto (cierres, casetas, miradores, baños, etc.). Se echa de menos iniciativas en torno a El Tatio.
16. Se hace hincapié de la necesidad de contar con Planes de Desarrollo Turístico en las comunas, elemento vital para la definición clara de proyectos asociados a infraestructura de apoyo al turismo.
17. Se debiese ajustar las evaluaciones que realiza el Ministerio de Desarrollo Social, en virtud del comité de ministros asociados al eje de desarrollo turístico, elemento importante para el gobierno, con el fin de obtener los recursos para proyectos que no son rentables socialmente.
18. Se hace notar que no basta con construir instalaciones y obras, sino que se requiere tener un modelo de gestión y operación de estas instalaciones.

## **8 PROPUESTA DE PLAN DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE.**

### **8.1 Aspectos metodológicos para la elaboración de la propuesta de plan de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable.**

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 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, es posteriormente priorizada a través de la aplicación de una matriz multicriterio, lo que ordenará 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 Interministerial de Ciudad, Vivienda y Territorio - COMICIVYT) para determinar posteriormente cuáles proyectos 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 cada una de las regiones, considerando los instrumentos estratégicos de cada región y también la propia visión territorial del consultor.
- Una vez que se analizó toda la información indicada anteriormente, se confeccionó el 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 aquellos proyectos 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 proyectos, 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 proyectos 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 proyectos, lo que dio lugar a la generación de 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 confeccionaron los Planes Preliminares de Infraestructura de cada 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 los proyectos propuestos.

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 proyectos, con el fin de potenciar su condición turística.

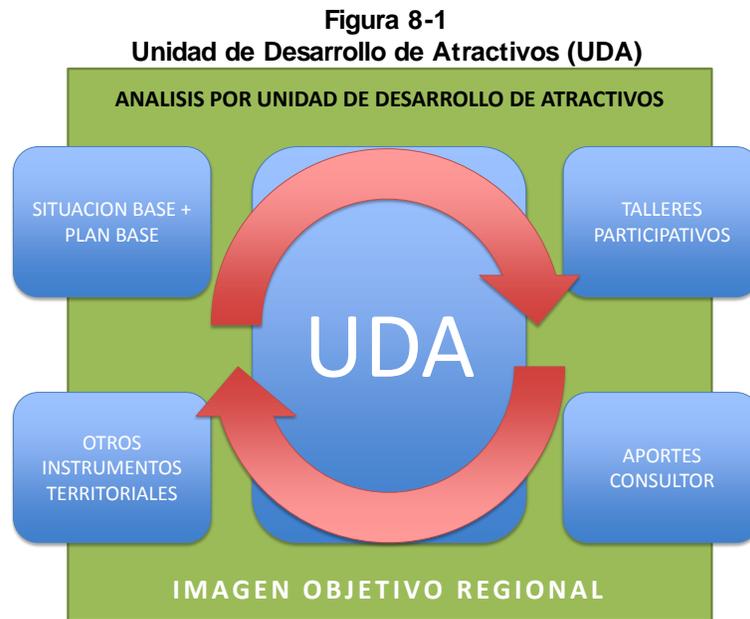
Cabe señalar que estas unidades no corresponden a unidades físicas con superficies encerradas por un polígono, con límites bien definidos, sino a una unidad conceptual de apoyo al análisis territorial, que en definitiva alberga a un conjunto de proyectos de diferentes tipologías.

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 clasifican 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 proyectos, 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, existieron situaciones puntuales en relación al desarrollo de proyectos **conectores**, que relacionan 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 proyectos del Plan Preliminar y se volvió a revisar la lista de proyectos del Plan Base, para verificar que no hubiera proyectos duplicados. En caso que hubiesen existido proyectos duplicados, se mantuvieron los establecidos en el Plan Base.

### 8.1.3 Priorización de Proyectos Nuevos

En primer término, es necesario precisar que la priorización de proyectos 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 proyectos 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.

Si se prioriza proyectos 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 proyectos asociados a ese territorio.

De acuerdo a lo anterior, se propuso un análisis escalar, que permitiera definir prioridades tanto para las UDA como para los proyectos al interior de las mismas, en consideración de las siguientes definiciones generales:

- 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 los proyectos que pertenecen a esa UDA deben ser desarrollados. Se determinó entonces un año de inicio para ese período.
- Cada UDA fue priorizada en función de la aplicación de una matriz multicriterio que contenía variables independientes que la caracterizaban.
- Cada una de las variables a ser consideradas, tenía asociado un ponderador, cuyo valor fue propuesto por el consultor, pero con la posibilidad de ser ajustado por cada Región, en función de la importancia que le asignaban los actores claves regionales.
- Una vez definida la priorización del desarrollo de las UDA, se estableció una priorización para los proyectos contenidos en cada una de ellas.
- De manera similar al caso de las UDA, se estableció una priorización de desarrollo para los proyectos contemplados en ellas, para lo cual se utilizaron otras variables con sus respectivos ponderadores.
- 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.
- Así, los proyectos 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 a emplear para priorizar el desarrollo de las Unidades de Desarrollo de Atractivos (UDA), tienen 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 SNASPE<sup>31</sup>: 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) ZOIT<sup>32</sup>: si la UDA está relacionada con una ZOIT, tiene puntaje 1; si no, 0.
- **Inclusión y equidad.**
  - a) ADI<sup>33</sup>: 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), Bío-Bío (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.

<sup>31</sup> 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.

<sup>32</sup> 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).

<sup>33</sup> Las Áreas de Desarrollo Indígena (ADIs) surgen a partir de la aplicación del Art. 26° de la Ley Nº 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.



	Sustentabilidad	Focalización territorial		Inclusión y Equidad		Complementariedad entre planes y programas		$\Sigma$ Ponderadores (siempre= 1)
	SNASPE	Tipo Destino	ZOIT	ADI	Territorio Rezagado	Programa Estratégico Regional Turístico	Proyectos Plan Base Asociados a UDA	
Ponderador	0,15	0,2	0,15	0,1	0,1	0,1	0,2	1

UDA	Valores Posibles							Puntaje UDA	Periodo
Taltal	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
Cifuncho	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
P.N. Pan de Azúcar	1	0	0	0	0	0	0	0,15	3

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

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 Unidades de Desarrollo de Atractivos (UDA)

Una vez definida la prioridad de desarrollo de las UDA al interior de una 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.
- a) 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)**

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		$\Sigma$ 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	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Alto El Loa - Ollagüe	Mejoramiento Ruta Escénica Mixta, Alto el Loa, Ruta 21Ch	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Chug Chug - Calama	Construcción, Centro de interpretación y recepción de visitantes, geoglifos de Chug Chug	0	0	0,2	0	0	0,15	0,35	2
Chug Chug - Calama	Mejoramiento a Ruta Escénica Geoglifos de Chug Chug	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Ayquina	Ampliación APR Caspana	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	1
Cantón Toco	Construcción y Mejoramiento Ruta Escénica mixta Salitreras Cantón Toco	0	0	0	0	0,2	0	0,20	3
Cantón Toco	Restauración Oficina Salitrera Pedro de Valdivia	0	0,15	0	0	0	0	0,15	3

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		$\Sigma$ 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	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
San Bartolo	Construcción y Mejoramiento, Ruta Escénica, Ruta B-213, camino San Bartolo, con mirador turístico.	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
San Pedro de Atacama	Estudio de prefactibilidad de estructura que permita la conservación de la aldea de Tulo	0,15	0,15	0,2	0	0	0	0,50	1
San Pedro de Atacama	Ampliación de APR y Saneamiento, San Pedro de Atacama	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	1
San Pedro de Atacama	Estudio Mejoramiento vialidad acceso a San Pedro de Atacama	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	1
San Pedro de Atacama	Construcción de plataforma de servicio para camiones	0	0	0,2	0	0,2	0,15	0,55	1
San Pedro	Construcción	0,15	0	0	0	0	0,15	0,30	1

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		$\Sigma$ 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	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
de Atacama	Senda No Motorizada, Conectividad Ayllus con San Pedro de Atacama								
San Pedro de Atacama	Construcción Mirador Interpretativo, salida Oriente San Pedro de Atacama	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	1
San Pedro de Atacama	Construcción senderos y miradores interpretación, Lagunas Baltinache	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	1
San Pedro de Atacama	Construcción Terminal rodoviario San Pedro de Atacama	0	0	0,2	0,15	0,2	0,15	0,70	1
San Pedro de Atacama	Construcción Ruta Escénica, acceso a Laguna Baltinache	0	0	0	0	0,2	0	0,20	1
Mejillones	Construcción de	0	0	0,2	0	0,2	0,15	0,55	3

	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	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	plataforma de servicios en la Rinconada								
Cantón Central	Construcción Ruta Escénica turística Salitreras Cantón Central	0	0	0	0	0,2	0	0,20	3
Cantón Central	Restauración oficinas Salitreras Cantón Central	0	0,15	0,2	0	0	0	0,35	3
R. N. Los Flamencos	Construcción, mirador Interpretativo, Monjes de la Pacana	0,15	0,15	0,2	0	0	0	0,50	3
R. N. Los Flamencos	Construcción y Mejoramiento Ruta Escénica Turística, acceso Reserva Nacional los Flamencos, Laguna Tara	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
R. N. Los Flamencos	Construcción centro de visitantes, refugio y facilidades guardaparques, Reserva Nacional	0	0	0,2	0	0	0	0,20	3

	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	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	Los Flamencos, Sector Tara								
Toconao	Construcción Centro de interpretación y Recepción de visitantes, ruta del vino de Toconao.	0	0	0,2	0	0	0,15	0,35	1
Talabre	Mejoramiento, Ruta Escénica, Camino Acceso a Talabre.	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Talabre	Construcción, Centro de Recepción del visitante, Control de acceso, ingreso a Talabre.	0	0	0,2	0	0	0	0,20	2
Talabre	Mejoramiento, Ruta Escénica turística, ruta B-357 entre Talabre y Laguna Lejía	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Isla Santa María	Construcción Muelles Turísticos, Sector Isla Santa María	0	0	0	0,15	0,2	0,15	0,50	2

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		$\Sigma$ 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	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
La Portada	Construcción Centro de Recepción al Turista, Portada de Antofagasta	0	0	0,2	0,15	0	0,15	0,50	3
Borde costero Antofagasta	Construcción Costanera turística recreativa, borde costero, sector Llacolén	0	0	0,2	0	0,2	0,15	0,55	3
Borde costero Antofagasta	Construcción Muelle Turístico, casco histórico, Antofagasta	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Socaire - Peine	Construcción, Acceso y mirador Interpretativo, Aguas Calientes y Piedras Rojas.	0,15	0	0,2	0,15	0	0	0,50	2
Borde costero Sur, Antofagasta	Construcción Sendero No Motorizado geoglifos Raúl Zurita	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	3
Borde costero Sur, Antofagasta	Construcción miradora Interpretativo	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	3

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		$\Sigma$ 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	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	Geoglifo Raúl Zurita y Borde Costero Sur de Antofagasta.								
Paposo-El Cobre	Mejoramiento Caleta recreativa El Cobre.	0	0	0	0	0,2	0,15	0,35	3
Paposo-El Cobre	Mejoramiento Caleta recreativa Paposo	0	0	0	0	0,2	0,15	0,35	3
Llullaillaco	Construcción y Mejoramiento Ruta Escénica Turística Parque Nacional Llullaillaco	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	3
Llullaillaco	Construcción centro de visitantes, refugio y facilidades guardaparques, Parque Nacional Llullaillaco.	0	0	0	0,15	0	0	0,15	3
Taltal	Mejoramiento Caleta recreativa Taltal	0	0	0	0	0,2	0,15	0,35	3
Cifuncho	Construcción APR Cifuncho	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		$\Sigma$ 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	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Cifuncho	Mejoramiento Ruta Escénica Turística Camino Cifuncho B-940 y B-900.	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	3
Cifuncho	Mejoramiento Caleta recreativa Cifuncho.	0	0	0	0	0,2	0,15	0,35	3
P.N. Pan de Azúcar	Mejoramiento y construcción Ruta Escénica turística acceso norte Parque Nacional Pan de Azúcar	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	3
P.N. Pan de Azúcar	Construcción centro de visitantes refugio y facilidades guardaparques Parque Nacional Pan de Azúcar Acceso Norte	0	0	0	0,15	0	0	0,15	3
Alto El Loa - Ollagüe	Mejoramiento a Ruta escénica Ruta B-147 y B-141, desde Conchi localidad de Lequena	1	1	1	1	0	0	4,00	2

	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	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Alto El Loa - Ollagüe	Mejoramiento aescénica Ruta B-97-A, desde proyecto via escénica 21-CH hasta limite región de Tarapacá	1	1	1	1	0	0	4,00	2
Alto El Loa - Ollagüe	Construcción centro de interpretación de atractivos naturales Ollagüe	1	1	1	1	0	1	5,00	2
Alto El Loa - Ollagüe	Amplición de APR en Chiu Chiu	0	0	1	1	1	1	4,00	2
Chug Chug - Calama	Construcción de centro astronómico turístico en parque chug chug	1	1	1	1	0	1	5,00	2
Chug Chug - Calama	Puesta en valor de la zona típica de Chuiquicamata	0	1	1	1	1	1	5,00	2
Chug Chug - Calama	Construcción centro de interpretación de Chuquicamata	0	1	1	1	0	1	4,00	2
Chug Chug	Construcción	0	1	1	1	1	1	5,00	2

	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	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
- Calama	centro de visitantes en aeródromo El Loa (Calama)								
Cantón Toco	Puesta en valor María Elena	0	1	1	1	1	1	5,00	3
Cantón Toco	Construcción mirador tranque Sloman	1	0	1	1	0	0	3,00	3
Cantón Toco	Estudio de Plan maestro de modelo de gestión para diversos proyectos en Oficina Salitrera Pedro de Valdivia	0	1	1	1	1	1	5,00	3
Cantón Central	Estudio de Plan maestro de modelo de gestión para diversos proyectos en Oficina Salitrera Chacabuco	0	1	1	1	1	1	5,00	3
Toconao	Contrucción Ruta de acceso a	1	0	1	1	0	1	4,00	1

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		$\Sigma$ 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	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	Laguna Chaxa								
Toconao	Construcción de centro astronómico turístico en Toconao	0	1	1	1	1	1	5,00	1
Socaire - Peine	Construcción de centro de interpretación en Socaire	0	1	1	1	0	1	4,00	2
Paposo-El Cobre	Construcción de centro de interpretación en Monumento Natural Paposo Norte	1	1	1	1	0	1	5,00	3
Llullaillaco	Mejoramiento B-885 Y B-88 desde cruce B-895 hasta entrada Parque Nacional Llullaillaco	0	0	1	1	0	0	2,00	3
Taltal	Mejoramiento borde costero en Taltal	0	0	1	1	1	1	4,00	3
Ayquina	Mejoramiento Camino Aiquina -	0	0	1	1	1	0	3,00	1

	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	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	Turi - Cupo								
Toconao	Suministro e instalación de señalética informativa interna de las formaciones e instalaciones de los servicios sanitarios del Valle de la muerte								
Socaire - Peine	Adecuación del Mirador existente en laguna Miscanti con algunos bancos para sentarse y caminera con barandas''								
Conector	Mejoramiento Ruta Escénica circuito La Portada-Juan López-Isla Santa María	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento ribera recreativa río San Pedro.	0	0	0	0	0	0,15	0,15	3

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		$\Sigma$ 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	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Conector	Mejoramiento ruta Chiu-Chiu, Ayquina, Caspana, Tatio	0	0	0	0	0,2	0	0,20	3
Conector	Mejoramiento ruta a Toconce	0	0	0	0	0,2	0	0,20	3
Conector	Mejoramiento Ruta Escénica Mixta, Ruta-23, con miradores	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Construcción y Mejoramiento Ruta Escénica, San Pedro de Atacama - Catarpe	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Construcción Puente Guatín, ruta B-245	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Mejoramiento Ruta Escénica Ruta 1 costera.	1	0	1	1	1	0	4,00	1
Conector	Construcción de sendero interpretativo Qhapaq Ñan entre límite Región de Tarapacá y	1	1	1	1	1	1	6,00	1

	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	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	localidad de Chiu Chiu								
Conector	Construcción de sendero interpretativo Qhapaq Ñan entre Inacaliri y Tambo del Meteorito	1	1	1	1	1	1	6,00	1
Conector	Construcción de sendero interpretativo de conexión Qhapaq Ñan entre Pukará de Lasana y Ayquina	1	1	1	1	1	1	6,00	1
Conector	Construcción de sendero interpretativo de conexión Qhapaq Ñan entre Tambo del Meteorito y límite con Región de Atacama	1	1	1	1	1	1	6,00	1
Conector	Mejoramiento a Ruta Escénica toda la Ruta 23, desde Calama hasta San Pedro	1	1	1	1	0	0	4,00	1

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		$\Sigma$ 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	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	de Atacama								
Conector	Mejoramiento Ruta B-155	0	0	1	0	1	0	2,00	1
Conector	Mejoramiento Ruta B-70 desde Ruta 5 hasta Ruta 1	0	0	1	0	1	0	2,00	1
Conector	Mejoramiento Ruta 27-CH San Pedro de Atacama	0	0	1	0	1	0	2,00	1
Conector	Mejoramiento Ruta B-55, desde cruce Ruta 5 hasta frontera con Bolivia	0	0	1	0	1	0	2,00	1
Conector	Mejoramiento Ruta B-900, desde cruce Ruta 1 hasta cruce Ruta B-940	0	0	1	0	1	0	2,00	1
Conector	Construcción Ruta costera entre Punta San Pedro y Planta Esmeralda	0	0	1	1	1	0	3,00	1
Conector	Mejoramiento Ruta Altiplánica	1	0	1	1	1	0	4,00	1

	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	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	sector: límite Región de Antofagasta - Ex-Salitrera Alemana								
Conector	Mejoramiento a ruta Escénica, Rutas Taltal - San Pedro								
Conector	Mejoramiento a ruta escénica, la ruta que une San Pedro de Atacama - Sitio Guatín (Ruta B-245) - Puritama - Machuca								

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

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 obtuvieron un puntaje entre 0,21 y 1,00 serán desarrollados al Inicio del período que les corresponde.

Aquellos proyectos que obtuvieron 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.

### 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	Edificación ocupada por organismos públicos, con presencia en el espacio urbano.

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
7	Infraestructura Cultural	<b>MOP / NO MOP</b>	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	<b>NO MOP</b>	Obra pública destinada: <ul style="list-style-type: none"> <li>• ofrecer información y servicios al turista, tales como centros de interpretación, paneles informativos y centros de información turística.</li> <li>• ofrecer servicios al turista, mediante instalaciones de apoyo para el desarrollo de actividades en el lugar (zonas de descanso, wi-fi, baños, entre otros).</li> </ul> Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.
9	Infraestructura de Transporte Aéreo	<b>MOP</b>	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	<b>NO MOP</b>	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	<b>MOP</b>	Obra pública destinada a la construcción de defensas fluviales y riberas fluviales.
12	Paso Fronterizo	<b>NO MOP</b>	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	<b>MOP / NO MOP</b>	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	<b>MOP</b>	Vía de comunicación terrestre, o tramos de la misma, emplazados en una zona de alto valor paisajístico o turístico, que requiere un tratamiento diferenciado, destinado a preservar y proteger tales cualidades.

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
			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	<b>NO MOP</b>	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	Costo (\$ 2016)
1	Construcción Ruta Escénica	Unitario	km	766.800.000
2	Mejoramiento a Ruta Escénica	Unitario	km	66.800.000
3	Mejoramiento a Ruta Escénica Mixta	Unitario	km	83.500.000
4	Construcción Agua Potable Rural	Unitario	km	380.000.000
5	Ampliación Agua Potable Rural	Global	Gl	380.000.000
6	Restauración Patrimonio	Global	Gl	100.000.000
7	Construcción Infraestructura de Borde Costero	Unitario	km	217.000.000
8	Mejoramiento Infraestructura de Borde Costero	Unitario	km	130.200.000
9	Construcción Infraestructura Portuaria de conexión	Global	Gl	2.369.637.000
10	Construcción Infraestructura Portuaria Para el Turismo y deportes náuticos	Global	Gl	200.000.000
11	Construcción Infraestructura de Información Turística	Global	Gl	105.317.200
12	Construcción Infraestructura de Servicios Turísticos	Global	Gl	105.317.200
13	Construcción Sendero interpretativo a Suelo Natural	Unitario	km	12.950.762
14	Construcción Sendero interpretativo en pasarela	Unitario	km	16.317.200
15	Construcción Canales Riego	Unitario	km	80.000.000
16	Construcción Aeródromo	Global	Gl	20.025.633.354
17	Construcción Ciclovía - Ciclorruta	Unitario	km	80.000.000
18	Construcción de Pasarela Peatonal	Unitario	km	400.000.000
19	Construcción Paso Fronterizo	Global	Gl	14.000.000.000
20	Mejoramiento Paso Fronterizo	Global	Gl	8.400.000.000
21	Construcción Red Vial	Unitario	km	700.000.000
22	Mejoramiento Red Vial	Unitario	km	420.000.000
23	Construcción Terminal de Buses (localidad pequeña)	Global	Gl	210.000.000
24	Construcción Terminal de Buses (Urbano Pequeño)	Global	Gl	1.500.000.000
25	Construcción Terminal de Buses (Urbano Mediano)	Global	Gl	3.200.000.000
26	Mejoramiento a Ribera Recreativa	Unitario	km	167.000.000
27	Estudio Prefactibilidad Ciclovía - Ciclorruta	Unitario	km	1.500.000
28	Construcción Embarcadero y Rampas para lancha	Global	Gl	1.000.000.000
29	Construcción Embarcadero y Rampas para	Global	Gl	4.000.000.000

Nº	TIPOLOGÍA PARA COSTO	TIPO	Unidad	Costo (\$ 2016)
	Transbordador			
30	Construcción Caleta Pequeña	Global	Gl	1.000.000.000
31	Construcción Caleta Mediana	Global	Gl	5.000.000.000
32	Mejoramiento Aeródromo	Global	Gl	820.000.000
33	Construcción Museo	Global	Gl	210.000.000
34	Estudio Prefactibilidad Aeródromo	Global	Gl	300.000.000
35	Estudio Modelo de Gestión	Global	Gl	100.000.000
36	Embarcadero Rio	Global	Gl	200.000.000
37	Restauración Iglesia	Global	Gl	1.000.000.000
38	Estudio prefactibilidad Museo	Global	Gl	100.000.000
39	Diseño Aeropuerto internacional	Global	Gl	400.000.000
40	Construcción Helipuerto	Global	Gl	100.000.000
41	Construcción Paradero de Buses	Global	Un	15.000.000
42	Defensa Fluvial	Global	Gl	500.000.000
43	Estudio Prefactibilidad Embalse	Global	Gl	400.000.000
44	Construcción Cobertizo Rodados	Global	Gl	420.000.000

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, 2 paneles informativos, estructura con techumbre para protección del clima.

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

ITEM	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	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	km	700.000.000
Ciclorruta	2 metros de ancho	km	80.000.000
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	40.000.000
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	60.000.000

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 lineal de Ruta Escénica, se tiene:

- Ciclorruta:  $\$80.000.000 \times 80\% = \$ 64.000.000$
- Mirador:  $\$40.000.000 \times 0,04 = \$ 1.600.000$
- Estacionamiento:  $\$60.000.000 \times 0,02 = \$ 1.200.000$

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 **\$766.800.000** por kilómetro lineal. 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 **\$66.800.000** 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 Escénica

**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**



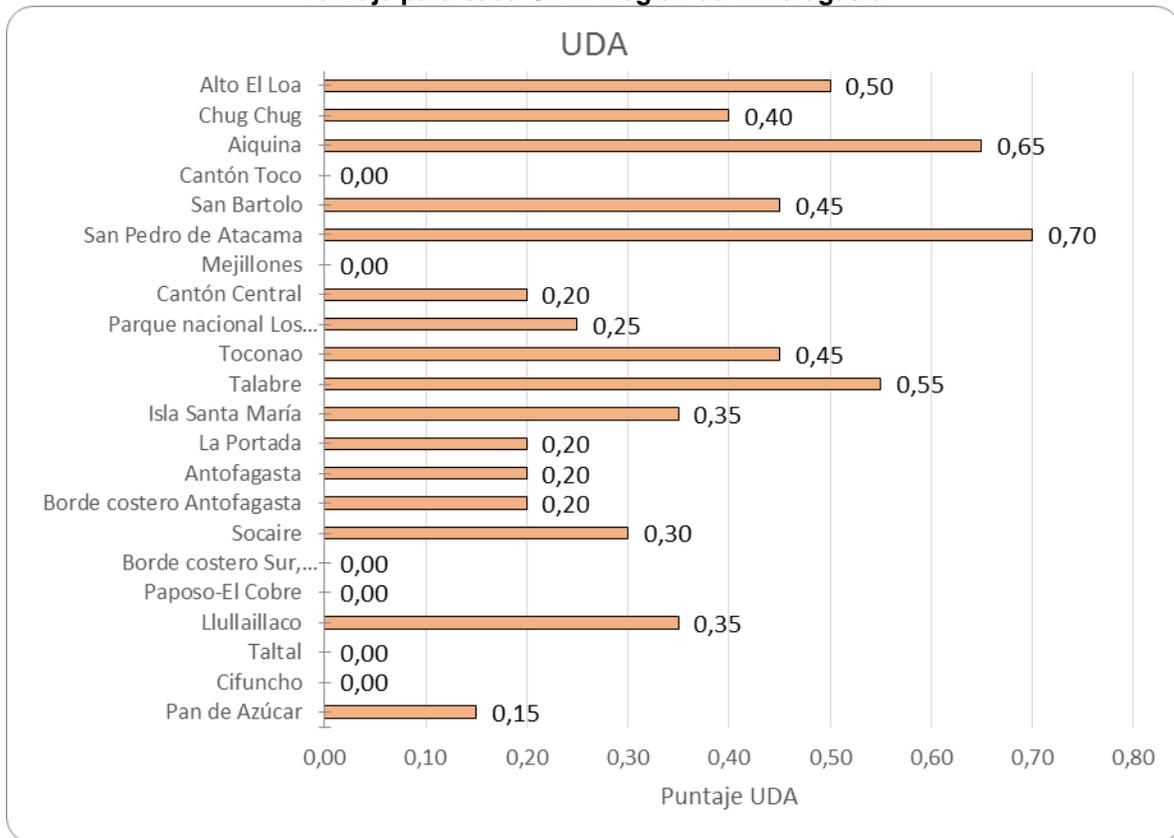
N° Proyecto	UDA	Nombre Proyecto	Origen	Ámbito del MOP	Costo de Inversión M\$	5 años					5 años					4 años			
						Corto Plazo					Mediano Plazo					Largo plazo			
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Atacama																		
35	San Pedro de Atacama	Construcción senderos y miradores interpretación, Lagunas Baltinache	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	118.268		D	E											
36	San Pedro de Atacama	Construcción Terminal rodoviario San Pedro de Atacama	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	210.000		P	D	E										
37	San Pedro de Atacama	Construcción Ruta Escénica, acceso a Laguna Baltinache	Consultor	Vialidad	766.864			P	D	E									
38	San Pedro de Atacama	Construcción Senda No Motorizada, Conectividad Ayllus con San Pedro de Atacama	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	240.884		P	D	E										
39	Toconao	Construcción Centro de interpretación y Recepción de visitantes, ruta del vino de Toconao.	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
40	Toconao	Construcción Ruta de acceso a Laguna Chaxa	Taller	Vialidad	3.444.000		D	E											
41	Toconao	Construcción de centro astronómico turístico en Toconao	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317		P	D	E	E									
42	Toconao	Suministro e instalación de señalética informativa interna de las formaciones e instalaciones de los servicios sanitarios del Valle de la muerte	Taller Alto del Loa	No MOP (UT Arquitectura)	105.317														
43	R. N. Los Flamencos	Construcción, mirador Interpretativo Monjes de la Pacana	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317										D	E			
44	R. N. Los Flamencos	Construcción y Mejoramiento Ruta Escénica Turística, acceso Reserva Nacional los Flamencos, Laguna Tara	Taller	Vialidad	3.864.380										P	D	E		
45	R. N. Los Flamencos	Construcción centro de visitantes, refugio y facilidades guardaparques, Reserva Nacional Los Flamencos, Sector Tara	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317												D	E	
46	Talabre	Mejoramiento, Ruta Escénica, Camino Acceso a Talabre.	Taller	Vialidad	888.440						P	D	E						
47	Talabre	Mejoramiento, Ruta Escénica turística, ruta B-357 entre Talabre y Laguna Lejía	Taller	Vialidad	2.647.284						P	D	E						
48	Talabre	Construcción, Centro de Recepción del visitante, Control de acceso, ingreso a Talabre.	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	105.317								D	E					
49	Socaire - Peine	Construcción acceso y mirador interpretativo, Aguas Calientes y Piedras Rojas.	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
50	Socaire - Peine	Construcción de centro de interpretación en Socaire	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
52	Socaire - Peine	Adecuación del Mirador existente en laguna Miscanti con algunos bancos para sentarse y caminera con barandas''	Taller Alto del Loa	No MOP (UT Arquitectura)	105.317														
53	Llullaillaco	Construcción y Mejoramiento Ruta Escénica Turística Parque Nacional Llullaillaco	Taller	Vialidad	8.520.340										P	D	E	E	
54	Llullaillaco	Mejoramiento B-885 Y B-88 desde cruce B-895 hasta entrada Parque Nacional Llullaillaco	Taller	Vialidad	55.578.600										P	D	E		
55	Llullaillaco	Construcción centro de visitantes, refugio y facilidades guardaparques, Parque Nacional Llullaillaco.	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	105.317										D	E			
56	P.N. Pan de Azúcar	Mejoramiento y construcción Ruta Escénica turística acceso norte Parque Nacional Pan de Azúcar	Taller	Vialidad	3.366.720										P	D	E	E	
57	P.N. Pan de Azúcar	Construcción centro de visitantes refugio y facilidades guardaparques Parque Nacional Pan de Azúcar Acceso Norte	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	105.317												D	E	
58	Cifuncho	Construcción APR Cifuncho	Taller	Obras Hidráulicas	380.000										D	E			
59	Cifuncho	Mejoramiento Caleta recreativa Cifuncho.	Consultor	Obras Portuarias	130.200										D	D	E		
60	Cifuncho	Mejoramiento Ruta Escénica Turística Camino Cifuncho B-940 y B-900.	Consultor	Vialidad	4.034.052										P	D	E		
61	Taltal	Mejoramiento Caleta recreativa Taltal	Consultor	Obras Portuarias	130.200										D	D	E		
62	Taltal	Mejoramiento borde costero en Taltal	Taller	Obras Portuarias	307.272										P	D	E	E	
63	Paposo-El Cobre	Mejoramiento Caleta recreativa El Cobre.	Consultor	Obras Portuarias	130.200										D	D	E		
64	Paposo-El Cobre	Mejoramiento Caleta recreativa Paposo	Consultor	Obras Portuarias	130.200										D	D	E		
65	Paposo-El Cobre	Construcción de centro de interpretación en Monumento Natural Paposo Norte	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317										D	E			
66	Borde costero Sur, Antofagasta	Construcción Sendero No Motorizado geoglifos Raúl Zurita	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	317.294										D	E			
67	Borde costero Sur,	Construcción miradora Interpretativo geoglifo Raúl Zurita y Borde Costero	Taller	No MOP (UT	105.317										D	E			

N° Proyecto	UDA	Nombre Proyecto	Origen	Ámbito del MOP	Costo de Inversión M\$	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	
	Antofagasta	Sur de Antofagasta.		Arquitectura)																
68	Borde costero Antofagasta	Construcción Costanera turística recreativa, borde costero, sector Llacolén	Taller	Obras Portuarias	2.369.637												D	E		
69	Borde costero Antofagasta	Construcción Muelle Turístico, casco histórico, Antofagasta	Taller	Obras Portuarias	1.000.000												P	D	E	
77	La Portada	Construcción Centro de Recepción al Turista, Portada de Antofagasta	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317												D	E		
78	Isla Santa María	Construcción Muelles Turísticos, Sector Isla Santa María	Consultor	Obras Portuarias	200.000						P	D	E							
82	Conector	Mejoramiento Ruta Escénica circuito La Portada-Juan López-Isla Santa María	Taller	Vialidad	2.533.056						P	D	E							
83	Conector	Mejoramiento Ruta Escénica Mixta, Ruta-23, con miradores	Taller	Vialidad	12.565.080						P	D	E	E						
84	Conector	Construcción y Mejoramiento Ruta Escénica, San Pedro de Atacama - Catarpe	Taller	Vialidad	699.396						P	D	E							
85	Conector	Construcción Puente Guatín, ruta B-245	Taller	Vialidad	700.000						P	D	E							
86	Conector	Mejoramiento Ruta Escénica Ruta 1 costera.	Consultor	Vialidad	11.449.520			P	D	E										
87	Conector	Construcción de sendero interpretativo Qhapaq Ñan entre límite Región de Tarapacá y localidad de Chiu Chiu	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	2.049.329		P	D	E	E										
88	Conector	Construcción de sendero interpretativo Qhapaq Ñan entre Inacaliri y Tambo del Meteorito	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	4.142.431		P	D	E	E										
89	Conector	Mejoramiento a Ruta Escénica toda la Ruta 23, desde Calama hasta San Pedro de Atacama	Taller	Vialidad	6.243.796		P	D	E											
90	Conector	Mejoramiento Ruta B-155	Taller	Vialidad	36.296.400		D	E	E											
91	Conector	Mejoramiento Ruta B-70 desde Ruta 5 hasta Ruta 1	Taller	Vialidad	22.873.200		D	E	E											
92	Conector	Construcción Ruta costera entre Punta San Pedro y Planta Esmeralda	Taller	Vialidad	41.608.000		P	D	E	E										
93	Conector	Mejoramiento Ruta 27-CH San Pedro de Atacama	Taller	Vialidad	44.251.200		D	E												
94	Conector	Mejoramiento Ruta B-55, desde cruce Ruta 5 hasta frontera con Bolivia	Taller	Vialidad	98.313.600		D	E												
95	Conector	Mejoramiento Ruta B-900, desde cruce Ruta 1 hasta cruce Ruta B-940	Taller	Vialidad	11.550.000		D	E												
96	Conector	Construcción de sendero interpretativo de conexión Qhapaq Ñan entre Pukará de Lasana y Ayquina	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	430.354		P	D	E	E										
97	Conector	Construcción de sendero interpretativo de conexión Qhapaq Ñan entre Tambo del Meteorito y límite con Región de Atacama	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	4.386.553		P	D	E	E										
98	Conector	Mejoramiento Ruta Altiplánica sector: límite Región de Antofagasta - Ex-Salitrera Alemana	Taller	Vialidad	44.499.000		P	D	E	E										
99	Conector	Mejoramiento ribera recreativa río San Pedro.	Consultor	Obras Portuarias	21.873.660												P	D	E	E
100	Conector	Mejoramiento ruta Chiu-Chiu, Ayquina, Caspana, Tatio	Consultor	Vialidad	43.961.400												P	D	E	E
101	Conector	Mejoramiento ruta a Toconce	Consultor	Vialidad	29.290.800												P	D	E	E
102	Conector	Mejoramiento a ruta Escénica, Rutas Taltal - San Pedro	Taller Alto del Loa	Vialidad	1.766.860															
103	Conector	Mejoramiento a ruta escénica, la ruta que une San Pedro de Atacama - Sitio Guatín (Ruta B-245) - Puritama - Machuca	Taller Alto del Loa	Vialidad	2.863.716															
Costo Total de Inversión					573.500.341															
Inversión con financiamiento externo					14.596.135															
Inversión directa MOP					558.904.206															

\* Los números faltantes en el correlativo corresponde a proyectos del Plan Base, que se presentan en el Capítulo 5.

Los puntajes asignados para las UDAs, se muestra en la siguiente figura:

**Figura 8-2**  
**Puntaje para cada UDA. Región de Antofagasta**



Fuente: Elaboración propia

### **8.3 Archivo Excel del 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 el Plan Preliminar de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo.

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)**

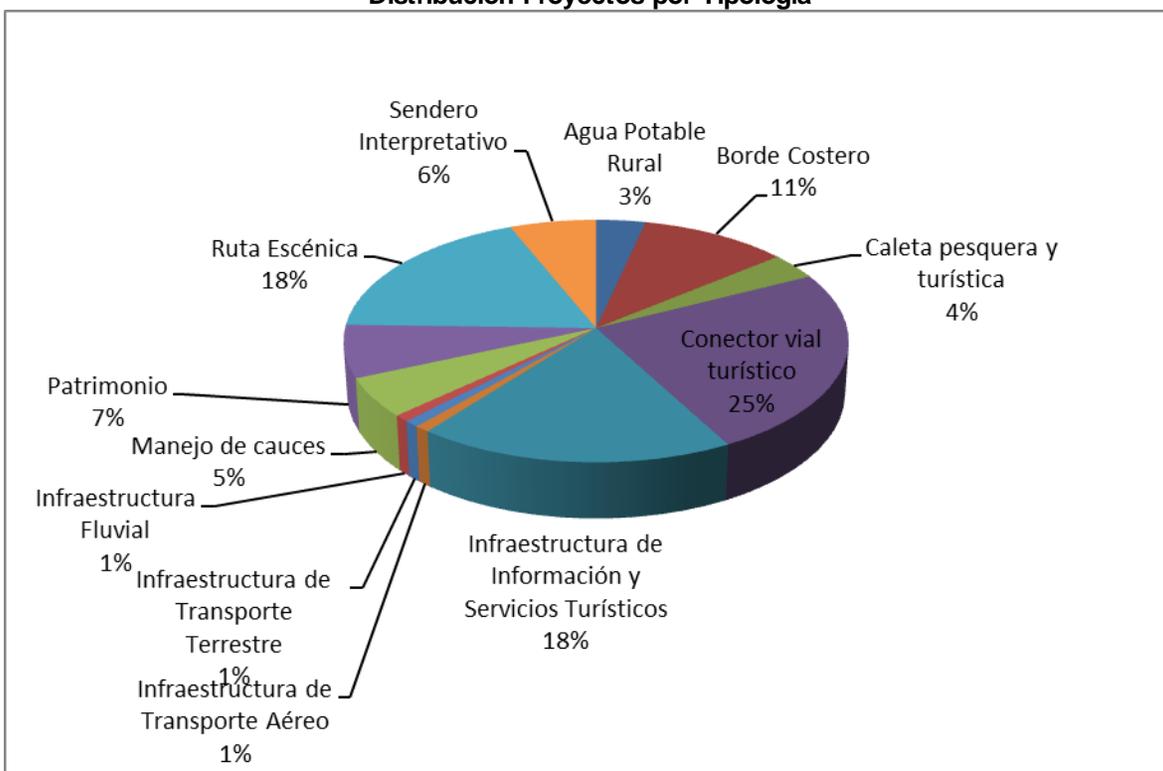
Al finalizar el proceso de priorización y sensibilización se procede a graficar cada proyecto en el periodo correspondiente (corto, mediano y largo plazo) y su priorización en el interior de la UDA con su puntaje de proyecto. Es importante mencionar que cuando un proyecto tiene un puntaje menor o igual 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 por Tipología**



Fuente: elaboración propia

Del gráfico anterior, es posible observar que la mayor concentración de proyectos se presenta en las tipologías de conectividad vial, Rutas Escénica y Conector Vial Turístico, las que suman 43%, seguido de Información y Servicios Turísticos, que representa 18% del total de las iniciativas.

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

	kilómetros
Ruta Escénica	1.351,07
Sendero Interpretativo	891,21
Conector Turístico	1.307,58

Destacan en esta región los casi 900 km de senderos interpretativos, los cuales se deben en gran parte a los proyectos: Construcción de sendero interpretativo **Qhapaq Ñan** entre límite Región de Tarapacá y localidad de Chiu Chiu y Construcción de sendero interpretativo Qhapaq Ñan entre Inacaliri y Tambo del Meteorito, entre otros.

## 9.2 Principales Aspectos 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 Destinos Priorizados**

Destino Turístico	Unidades de Atractivos	N° de Iniciativas
<b>Antofagasta</b>	Antofagasta	6
	Borde costero Antofagasta	2
	Borde costero Sur Antofagasta	2
	Cantón Central	3
	Cantón Toco	5
	Cifuncho	3
	Conector	5
	Isla Santa María	1
	La Portada	1
	Mejillones	1
	P. N Pan de Azúcar	1
	Paposo-El Cobre	1
	R. N. Los Flamencos	2
	San Pedro de Atacama	9
	Socaire - Peine	2
	Talabre	3
	Taltal	1
	Toconao	3
	Otro	11
	Conector	2
<b>Calama - Alto El Loa</b>	Alto El Loa - Ollagüe	5
	Ayquina	3
	Cantón Central	1
	Chug Chug - Calama	6
	Conector	5
	Otro	3
<b>Caldera - P.N. Pan de Azúcar</b>	Conector	1
	P. N Pan de Azúcar	1
<b>Llullaillaco</b>	Llullaillaco	3

Destino Turístico	Unidades de Atractivos	N° de Iniciativas
San Pedro de Atacama	Paposo-El Cobre	2
	Conector	5
	R. N. Los Flamencos	1
	San Bartolo	1
	Sin UDA	1
	Socaire - Peine	1
	Toconao	1
	Otro	3
San Pedro de Atacama - Calama - Alto El Loa	Conector	2
Otro Destino	Otro	5
<b>Total general</b>		<b>114</b>

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	Total
Aeropuertos	1
Agua Potable Rural	4
Arquitectura	37
Concesiones	1
Obras Hidráulicas	7
Obras Portuarias	16
Vialidad	48
<b>Total general</b>	<b>114</b>

La Región de Antofagasta, como se vio anteriormente, presenta más de un 95% de población urbana, concentrada en gran parte en la capital regional, seguida de Calama. Por un lado, en términos turísticos, la ciudad de Antofagasta ha venido haciendo mejoras en el borde costero desde hace algunos años y en la actualidad, mediante el Plan CREA Antofagasta, continuará por esta línea de desarrollo, dotando a la comuna de amplias facilidades recreativas en torno al mar.

Por otra parte, San Pedro de Atacama y sus alrededores, han experimentado un aumento sostenido de los flujos turísticos nacionales y extranjeros durante los últimos años, lo que ha ido acompañado de inversiones en infraestructura tanto públicas como privadas. Este aumento de turistas en la zona no ha estado exento de preocupaciones por la sustentabilidad ambiental del territorio. Nace entonces la alternativa de apoyar con infraestructura pública el destino Calama-Alto El Loa, de tal forma de poner en valor sus atractivos turísticos y en cierta manera, lograr una mejor distribución de la

carga turística entre ambos destinos. Por tal razón, se han incorporado proyectos a la propuesta de plan en el destino Calama-Alto El Loa.

La mejora de la red vial de la región y de los estándares de conectividad, acorde al nivel turismo que se plantea para la región, generan una propuesta contundente de proyectos relacionados con estas materias, con un 38% de la cartera de proyectos de conectividad y rutas escénicas.

Los senderos asociados al Qhapaq Ñan (Camino del Inca) también ocupan un lugar importante en la cartera de proyectos, de manera similar a lo que ocurre en las otras regiones de la macrozona Norte.

Se propone el desarrollo de 114 proyectos, 34 de los cuales provienen del plan base y 80 son nuevas iniciativas. En términos del costo total de la inversión se llega a la suma de M\$ 455.089.759, correspondiendo el 85% a inversión del MOP y el 15% 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 43% del total, está en el corto plazo, como se observa en la tabla siguiente:

### **9.3 Cartera del Plan:**

De acuerdo a lo indicado, al inicio del documento, tanto en la presentación, como en la introducción, el ajuste final de la cartera del plan se presenta a continuación:

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
Antofagasta	Antofagasta	CONSTRUCCION CONEXION VIAL RUTA COSTERA SECTOR: CALETA EL COBRE - CALETA COLOSO	Conector vial turístico	Vialidad	Paposo - El Cobre	Prefactibilidad	Sectorial	Corto
		Construcción Costanera turística recreativa, borde costero, sector Llacolén	Borde Costero	Obras Portuarias	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Construcción de Centro de Información y Servicios Turísticos (refugios), Parque Nacional Lluillailaco.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Llullaillaco	Prefactibilidad	Extrasectorial	Largo
		Construcción de Centro de Información y Servicios Turísticos, Portada de Antofagasta	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Construcción de centro de interpretación en Monumento Natural Paposo Norte	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Paposo - El Cobre	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Construcción De Obras De Control Aluvional Quebrada El Toro - Antofagasta	Manejo de cauces	Obras Hidráulicas	Antofagasta	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción De Obras De Control Aluvional Quebrada Jardines Del Sur	Manejo de cauces	Obras Hidráulicas	Antofagasta	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción de sendero interpretativo de conexión Qhapaq Ñan entre Tambo del Meteorito y límite con Región de Atacama	Sendero Interpretativo	Arquitectura	San Pedro de Atacama	Prefactibilidad	Extrasectorial	Largo
Antofagasta	Antofagasta	Construcción mirador Interpretativo Geoglifo Raúl Zurita	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Construcción Muelle Turístico, casco histórico, Antofagasta	Borde Costero	Obras Portuarias	Antofagasta	Prefactibilidad	Sectorial	Largo
		Construcción Muelles Turísticos, Sector Isla Santa María	Borde Costero	Obras Portuarias	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		CONSTRUCCION OBRAS COMPLEMENTARIAS PLAYA LA CHIMBA ANTOFAGASTA	Borde Costero	Obras Portuarias	Antofagasta	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Obras De Control Aluvional En Quebrada Farellones	Manejo de cauces	Obras Hidráulicas	Antofagasta	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Obras De Control Aluvional En Quebrada La Chimba	Manejo de cauces	Obras Hidráulicas	Antofagasta	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Obras De Control Aluvional En Quebrada Riquelme	Manejo de cauces	Obras Hidráulicas	Antofagasta	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Obras De Control Aluvional En Quebrada Uribe	Manejo de cauces	Obras Hidráulicas	Antofagasta	Ejecución	Sectorial	Corto
		CONSTRUCCION PLAYA ARTIFICIAL SECTOR PARAISO-EL CUADRO ANTOFAGASTA	Borde Costero	Obras Portuarias	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Sendero No Motorizado geoglifos Raúl Zurita	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Mejoramiento a Camino Básico Ruta B-70, desde Ruta 5 hasta Ruta 1 (Caleta El Cobre, Blanco Encalada)	Conector vial turístico	Vialidad	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica circuito La Portada-Juan López-Isla Santa María	Ruta Escénica	Vialidad	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		MEJORAMIENTO AMPLIACION RUTA 1 S: ROTONDA INTERSECCION RUTA 28-COLOSO	Conector vial turístico	Vialidad	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
		MEJORAMIENTO BALNEARIO JUAN LOPEZ ANTOFAGASTA	Borde Costero	Obras Portuarias	Antofagasta	Ejecución	Sectorial	Corto
		MEJORAMIENTO BORDE COSTERO ANTOFAGASTA, SECTOR LOS PINARES-TROCADERO	Borde Costero	Obras Portuarias	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Construcción Ruta Escénica Turística Parque Nacional Llullaillaco desde Ruta B-55	Ruta Escénica	Vialidad	Llullaillaco	Prefactibilidad	Sectorial	Largo
		MEJORAMIENTO RUTA B-55 SECTOR SOCOMPA REGION ANTOFAGASTA	Conector vial turístico	Vialidad	San Pedro de Atacama	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Ruta B-55, desde cruce Ruta 5 hasta frontera con Argentina	Conector vial turístico	Vialidad	San Pedro de Atacama	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Rutas B-885 desde cruce Ruta B-895 hasta Parque Nacional Llullaillaco (Salár Aguas Calientes)	Conector vial turístico	Vialidad	Llullaillaco	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		RESTAURACION HABILITACION CENTRO CULTURAL EX CASA ABAROA DE ANTOFAGASTA	Patrimonio	Arquitectura	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Corto
		(en blanco)	Borde Costero	Obras Portuarias	Antofagasta	Ejecución	Sectorial	Mediano
	Mejillones	CONSTRUCCION CONEXIÓN VIAL RUTA COSTERA SECTOR: PUNTA ANGAMOS-CALETA LAGARTO	Conector vial turístico	Vialidad	Antofagasta - Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción de Centro de Información y Servicios Turísticos en la Rinconada	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		CONSTRUCCION INFRAESTRUCTURA PORTUARIA CALETA HORNITO MEJILLONES	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Otro Destino	Ejecución	Sectorial	Corto
Antofagasta		MEJORAMIENTO BORDE COSTERO MEJILLONES, SECTOR PLAZA DE LA CULTURA MEJILLONES	Borde Costero	Obras Portuarias	Otro Destino	Ejecución	Sectorial	Corto
		MEJORAMIENTO BORDE COSTERO SECTOR PLAYA GUANAYE MEJILLONES	Borde Costero	Obras Portuarias	Otro Destino	Ejecución	Sectorial	Corto
		MEJORAMIENTO RUTA 1 SECTOR: ACCESO NORTE MEJILLONES - MICHILLA	Conector vial turístico	Vialidad	Antofagasta	Ejecución	Sectorial	Corto
	Sierra Gorda	Construcción Ruta Escénica Turística Salitreras Cantón Central (entre Ruta 25 y Ruta 5)	Ruta Escénica	Vialidad	Antofagasta	Prefactibilidad	Sectorial	Largo
		Mejoramiento / Plan maestro de modelo de gestión para diversos proyectos en Oficina Salitrera Chacabuco	Patrimonio	Arquitectura	Antofagasta	Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Mejoramiento / Restauración oficinas Salitreras Cantón Central	Patrimonio	Arquitectura	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Mejoramiento de Rutas Del Loa	Conector vial turístico	Concesiones	Calama - Alto El Loa	Ejecución	Extrasectorial	Corto
	Taltal	Construcción APR Cifuncho	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Construcción de Centro de Información y Servicios Turísticos (refugios), Parque Nacional Pan de Azúcar Acceso Norte	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		CONSTRUCCION PLAYA SECTOR CENTRO TALTAL	Borde Costero	Obras Portuarias	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Ruta Costera entre Punta San Pedro y Planta Esmeralda (sector Pan de Azúcar)	Conector vial turístico	Vialidad	Antofagasta - Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapa	Financiamiento	Plazo
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta 1 costera, Caleta El Cobre - Taltal	Ruta Escénica	Vialidad	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta Taltal - Punta San Pedro	Ruta Escénica	Vialidad	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Mejoramiento a Ruta Escénica Turística caminos acceso a Cifuncho Ruta B-940 y B-900	Ruta Escénica	Vialidad	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Mejoramiento Caleta recreativa Cifuncho.	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Mejoramiento Caleta recreativa Paposo	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Mejoramiento del borde costero, balneario municipal del Taltal, Caleta recreativa	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento y construcción Ruta Escénica Turística acceso norte Parque Nacional Pan de Azúcar, Ruta B-980 y ruta en costa	Ruta Escénica	Vialidad	Antofagasta	Prefactibilidad	Sectorial	Largo
Antofagasta, Tocopilla	Tocopilla, Mejillones	MEJORAMIENTO RUTA 1 SECTOR: MICHILLA - CALETA BUENA	Conector vial turístico	Vialidad	Antofagasta	Ejecución	Sectorial	Corto
El Loa	Calama	Ampliación APR Caspana	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Amplición de APR en Chiu Chiu	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción centro de interpretación de Chuquicamata	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Calama - Alto El Loa	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano
El Loa	El Loa	Construcción centro de visitantes en aeródromo El Loa (Calama)	Infraestructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción de Centro de Información astronómica y Servicios Turísticos en Parque Chug chug	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Calama - Alto El Loa	Prefactibilidad	Extrasectorial	Largo
		Construcción de sendero interpretativo de conexión Qhapaq ñan entre Pukará de Lasana y Ayquina	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Calama - Alto El Loa	Prefactibilidad	Extrasectorial	Largo
		Construcción de sendero interpretativo Qhapaq ñan entre límite Región de Tarapacá y localidad de Chiu Chiu	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Calama - Alto El Loa	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Obras De Control De Crecidas Rio Salado	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción, Centro de interpretación y recepción de visitantes, geoglifos de Chug Chug	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Mejoramiento / Puesta en valor de la zona típica de Chuquicamata	Patrimonio	Arquitectura	Calama - Alto El Loa	Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Mejoramiento a Ruta Escénica Rutas B-147 y B-141, desde Conchi a localidad de Leguena	Ruta Escénica	Vialidad	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Camino Aiquina - Turi - Cupo	Conector vial turístico	Vialidad	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		MEJORAMIENTO CONEXION VIAL RUTA 21-CH SECTOR: CHIU CHIU	Conector vial turístico	Vialidad	Calama - Alto El Loa	Prefactibilidad	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Ruta a El Tatio (Chiu-Chiu-Caspana-El Tatio)	Conector vial turístico	Vialidad	Calama - Alto El Loa	Prefactibilidad	Sectorial	Largo

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
		Mejoramiento Ruta a Toconce (Chiu Chiu-Aiquina-Toconce)	Conector vial turístico	Vialidad	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Mejoramiento Ruta B-155, desde cruce 21-CH hasta Linzor	Conector vial turístico	Vialidad	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
	Calama, San Pedro de Atacama	MEJORAMIENTO RUTA 23-CH SECTOR: CALAMA - SAN PEDRO DE ATACAMA	Conector vial turístico	Vialidad	San Pedro de Atacama	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
	Ollagüe	Construcción centro de interpretación de atractivos naturales Ollagüe	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Calama - Alto El Loa	Prefactibilidad	Extrasectorial	Largo
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta 21-CH (Alto el Loa), Calama - Ollagüe	Ruta Escénica	Vialidad	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta B-97-A, desde Ruta 21-CH hasta límite región de Tarapacá	Ruta Escénica	Vialidad	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		REPOSICION MEJORAMIENTO RUTA B-15-A OLLAGUE-LIMITE I REGION-COLLAHUASI, (CMT)	Conector vial turístico	Vialidad	Calama - Alto El Loa	Ejecución	Sectorial	Corto
	San Pedro de Atacama	Ampliación de APR y Saneamiento, San Pedro de Atacama	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción Camino Básico Ruta de acceso a Laguna Chaxa	Conector vial turístico	Vialidad	Antofagasta	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción Centro de interpretación y Recepción de visitantes, ruta del vino de Toconao.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
El Loa	San Pedro de Atacama	Construcción de Centro de Información astronómica y Servicios Turísticos en Toconao	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Antofagasta	Prefactibilidad	Extrasectorial	Largo
		Construcción de Centro de Información y Servicios Turísticos (refugios), Reserva Nacional Los Flamencos, Sector Tara	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Construcción de Centro de Información y Servicios Turísticos en Valle de la muerte	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	San Pedro de Atacama	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Construcción de Centro de Información y Servicios Turísticos, ingreso a Talabre.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Construcción de centro de interpretación en Socaire	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Construcción de plataforma de servicio para camiones	Conector vial turístico	Vialidad	Antofagasta	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción de sendero interpretativo Qhapaq ñan entre Inacaliri y Tambo del Meteorito	Sendero Interpretativo	Arquitectura	San Pedro de Atacama - Calama - Alto El Loa	Prefactibilidad	Extrasectorial	Largo
		Construcción Mirador Interpretativo, salida Oriente San Pedro de Atacama	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Construcción Puente Guatín en Ruta B-245	Conector vial turístico	Vialidad	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
		Construcción Senda No Motorizada, Conectividad Ayllus con San Pedro de Atacama	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Antofagasta	Prefactibilidad	Extrasectorial	Largo
		Construcción senderos y miradores interpretación, Lagunas Baltinache	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Construcción Terminal rodoviario San Pedro de Atacama	Infraestructura de Transporte Terrestre	Arquitectura	Antofagasta	Prefactibilidad	Extrasectorial	Largo
		Construcción, Acceso y mirador Interpretativo, Aguas Calientes y Piedras Rojas.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Construcción, mirador Interpretativo, Monjes de la Pacana	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Antofagasta	Prefactibilidad	Extrasectorial	Largo
		Mejoramiento / Estudio de prefactibilidad de estructura que permita la conservación de la aldea de Tulor	Patrimonio	Arquitectura	Antofagasta	Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento /Adecuación del Mirador existente en laguna Miscanti con algunos bancos para sentarse y caminera con barandas	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	San Pedro de Atacama	Prefactibilidad	Extrasectorial	Largo
		Mejoramiento a Ruta Escénica Mixta Ruta 23-CH, con miradores, San Pedro de Atacama - Paso Sico	Ruta Escénica	Vialidad	San Pedro de Atacama	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
El Loa	San Pedro de Atacama	Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta 23-CH, desde Calama hasta San Pedro de Atacama	Ruta Escénica	Vialidad	San Pedro de Atacama - Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta B-245, San Pedro de Atacama - Sitio Guatín- Puritama - Machuca	Ruta Escénica	Vialidad	San Pedro de Atacama	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta B-357, camino acceso a Talabre	Ruta Escénica	Vialidad	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Rutas B-207 y Ruta B-213, camino a San Bartolo, con mirador turístico	Ruta Escénica	Vialidad	San Pedro de Atacama	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Turística Ruta B-357, entre Talabre y Laguna Lejía	Ruta Escénica	Vialidad	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Turística, Ruta 27-CH desde acceso Reserva Nacional los Flamencos, Laguna Tara hasta Paso Jama	Ruta Escénica	Vialidad	San Pedro de Atacama	Prefactibilidad	Sectorial	Largo
		Mejoramiento a Ruta Escénica, acceso a Laguna Baltinache, Ruta B-241	Ruta Escénica	Vialidad	Antofagasta	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica, San Pedro de Atacama - Catarpe	Ruta Escénica	Vialidad	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Camino Publico Baquedano Salar De Atacama (Sector Acceso Schl - Peine)	Conector vial turístico	Vialidad	San Pedro de Atacama	Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento ribera recreativa río San Pedro.	Borde Costero	Obras Portuarias	San Pedro de Atacama	Prefactibilidad	Sectorial	Largo
		MEJORAMIENTO RUTA 27-CH SECTOR: SAN PEDRO DE ATACAMA-PASO JAMA	Conector vial turístico	Vialidad	San Pedro de Atacama	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento vialidad acceso a San Pedro de Atacama	Conector vial turístico	Vialidad	Antofagasta	Ejecución	Sectorial	Mediano
Interprovincial	Intercomunal	MEJORAMIENTO RUTA 1 SECTOR: INTERSECCION CALLE ZENTENO - LA CHIMBA	Conector vial turístico	Vialidad	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapa	Financiamiento	Plazo
		MEJORAMIENTO RUTA 21-CH SECTOR CEBOLLAR-OLLAGÜE	Conector vial turístico	Vialidad	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
Tocopilla	María Elena	Construcción mirador tranque Sloman	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Construcción Ruta Escénica a Geoglifos de Chug Chug, desde Ruta 24	Ruta Escénica	Vialidad	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento / Plan maestro de modelo de gestión para diversos proyectos en Oficina Salitrera Pedro de Valdivia	Patrimonio	Arquitectura	Antofagasta	Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Mejoramiento / Puesta en valor María Elena	Patrimonio	Arquitectura	Antofagasta	Prefactibilidad	Extrasectorial	Largo
		Mejoramiento / Restauración Oficina Salitrera Pedro de Valdivia	Patrimonio	Arquitectura	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Mejoramiento a Ruta Escénica Mixta Salitreras Cantón Toco (Ruta B-180 entre Ruta 5 y Ruta 24)	Ruta Escénica	Vialidad	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
	Tocopilla	MEJORAMIENTO AMPLIACION RUTA 1 PASADA POR TOCOPILLA ROTONDA LIMITE URBANO	Conector vial turístico	Vialidad	Antofagasta	Ejecución	Sectorial	Corto
		MEJORAMIENTO BORDE COSTERO SECTOR PLAYA COVADONGA TOCOPILLA	Borde Costero	Obras Portuarias	Otro Destino	Ejecución	Sectorial	Corto
		MEJORAMIENTO RUTA 1, SECTOR: CALETA URCO-ADUANA	Conector vial turístico	Vialidad	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto



**INECON S.A.**