



Gobierno  
de Chile

Ministerio de  
Obras Públicas

Ministerio de  
Economía,  
Fomento y  
Turismo

Gobierno de Chile

Gobierno de Chile

**Informe Final**

**REGIÓN DE COQUIMBO**

**"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**

<b>PRESENTACIÓN .....</b>	<b>1</b>
<b>1 INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>3</b>
<b>2 EL TURISMO EN LA REGIÓN.....</b>	<b>8</b>
<b>2.1 Antecedentes generales de la Región de Coquimbo .....</b>	<b>8</b>
2.1.1 <i>Antecedentes geográficos</i> .....	8
2.1.2 <i>Antecedentes demográficos</i> .....	9
2.1.3 <i>Antecedentes administrativos</i> .....	10
2.1.4 <i>Conectividad</i> .....	11
2.1.5 <i>Antecedentes climáticos</i> .....	12
<b>2.2 Turismo.....</b>	<b>13</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>19</b>
<b>2.6 Caracterización económica del sector .....</b>	<b>19</b>
2.6.1 <i>Catastro de Prestadores de Servicios Turísticos en la Región de Coquimbo</i> .....	20
2.6.2 <i>Pasajeros provenientes de programas Sociales</i> .....	21
<b>2.7 Caracterización Demanda actual. ....</b>	<b>21</b>
<b>3 RECOPIACIÓN Y REVISIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN.....</b>	<b>24</b>
<b>3.1 Instrumentos Regionales.....</b>	<b>24</b>
3.1.1 <i>Estrategia Regional de Desarrollo</i> .....	24
3.1.2 <i>Política Regional de Turismo</i> .....	25
3.1.3 <i>Plan de Acción Sector Turismo</i> .....	25
3.1.4 <i>Plan Regional de Ordenamiento Territorial</i> .....	26
3.1.5 <i>Plan Regional de Desarrollo Urbano</i> .....	26
3.1.6 <i>Planes de Ordenamiento Territorial Turístico y Zonas de Interés Turístico</i> .....	29
3.1.7 <i>Zonificación del Borde Costero</i> .....	29
<b>3.2 Instrumentos de Planificación Local.....</b>	<b>30</b>
3.2.1 <i>Planes de Desarrollo Turístico Comunes</i> .....	30
3.2.2 <i>Planes de Desarrollo Comunal</i> .....	32
3.2.3 <i>Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas</i> .....	36
<b>3.3 Planes de infraestructura MOP.....</b>	<b>39</b>
3.3.1 <i>Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021</i> .....	39
3.3.2 <i>Plan Director de Infraestructura al 2025 del Ministerio de Obras Públicas</i> .....	40
3.3.3 <i>Otros Planes MOP Validados y Vigentes</i> .....	41
3.3.4 <i>Convenios de Programación</i> .....	45
<b>3.4 Conclusiones Instrumentos de Planificación Regional .....</b>	<b>46</b>
<b>4 INFRAESTRUCTURA MOP SITUACIÓN BASE.....</b>	<b>48</b>
<b>4.1 Infraestructura de conectividad vial interurbana y urbana.....</b>	<b>48</b>
<b>4.2 Infraestructura de conectividad aeroportuaria.....</b>	<b>49</b>
<b>4.3 Infraestructura de conectividad marítima y productiva asociada a la Infraestructura Portuaria</b> <b>    Pesquera Artesanal .....</b>	<b>52</b>
<b>4.4 Infraestructura de riego.....</b>	<b>54</b>
4.4.1 <i>Embalses</i> .....	54
4.4.2 <i>Canales</i> .....	54
<b>4.5 Infraestructura de control aluvional.....</b>	<b>55</b>
<b>4.6 Edificación pública y patrimonial .....</b>	<b>56</b>
<b>4.7 Cobertura de Agua Potable Rural y Saneamiento Rural .....</b>	<b>59</b>
<b>4.8 Infraestructura Pública Concesionada .....</b>	<b>60</b>
<b>5 PLAN BASE DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE.....</b>	<b>62</b>
<b>5.1 Antecedentes para la construcción del Plan Base .....</b>	<b>62</b>
<b>5.2 Construcción del Plan Base .....</b>	<b>63</b>
<b>5.3 Listado de Proyectos del Plan Base Región de Coquimbo.....</b>	<b>66</b>

5.4	Elaboración de la Cartografía del Plan Base de Infraestructura .....	68
<b>6</b>	<b>IMAGEN OBJETIVO DE LOS DESTINOS.....</b>	<b>69</b>
6.1	Situación actual.....	69
6.2	Visión propuesta.....	74
6.3	Identificación de Déficits.....	77
<b>7</b>	<b>PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....</b>	<b>81</b>
7.1	Metodología propuesta para el desarrollo de los Talleres de Inicio regionales .....	81
7.1.1	Definición de actores invitados	81
7.1.2	Contenido de los Talleres de Inicio	81
7.1.3	Registro de Ideas de proyectos identificados	83
7.2	Resumen Ejecutivo Taller de Inicio en Capital Regional .....	84
7.2.1	Participantes	84
7.2.2	Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región	84
7.2.3	Ideas de proyectos identificadas	85
7.2.4	Puntos críticos y oportunidades que se exponen los actores participantes en los talleres	86
7.3	Resumen Ejecutivo Talleres de inicio Ovalle.....	88
7.3.1	Participantes	88
7.3.2	Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región	89
7.3.3	Ideas de proyectos identificadas	89
7.3.4	Puntos críticos y oportunidades que se exponen los actores participantes en los talleres	90
7.4	Resumen Ejecutivo Taller de Inicio Vicuña .....	91
7.4.1	Participantes	92
7.4.2	Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región	92
7.4.3	Ideas de proyectos identificadas	93
7.4.4	Puntos críticos y oportunidades que se exponen los actores participantes en los talleres	95
7.5	Resumen Ejecutivo Taller de Inicio en Los Vilos.....	97
7.5.1	Participantes	97
7.5.2	Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región	98
7.5.3	Ideas de proyectos identificadas	98
7.5.4	Puntos críticos y oportunidades que se exponen los actores participantes en los talleres	99
7.6	Resumen Ejecutivo Taller de Validación en Capital Regional .....	100
7.6.1	Participantes	100
7.6.2	Presentación propuesta de plan de infraestructura	101
7.6.3	Preguntas y observaciones	101
<b>8</b>	<b>PROPUESTA DE PLAN DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE.103</b>	
8.1	Aspectos metodológicos para la elaboración de la propuesta de plan de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable.....	103
8.1.1	Antecedentes para la construcción de la Propuesta de Plan	103
8.1.2	Identificación de Proyectos Nuevos	104
8.1.3	Priorización de Proyectos Nuevos	105
8.1.4	Criterios para la priorización de Unidades de Desarrollo de Atractivos	107
8.1.5	Criterios para la priorización de los proyectos al Interior de las Unidades de Desarrollo de Atractivos (UDA)	110
8.1.6	Tipologías de Infraestructura	130
8.1.7	Estimación de Costos de Inversión	132
8.2	Listado de Proyectos Nuevos: Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo.....	136
<b>9</b>	<b>SINTESIS Y CARTERA PROPUESTA.....</b>	<b>140</b>
9.1	Síntesis de la Propuesta del Plan Regional. ....	140
9.2	Principales Aspectos de la Propuesta de Plan de Infraestructura .....	141
9.3	Cartera del Plan: .....	143

## 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 Coquimbo se desarrollaron cinco talleres de participación. Cuatro 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 La Serena, Vicuña, Ovalle y Los Vilos. 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 COQUIMBO**, 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.

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.

## **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>.

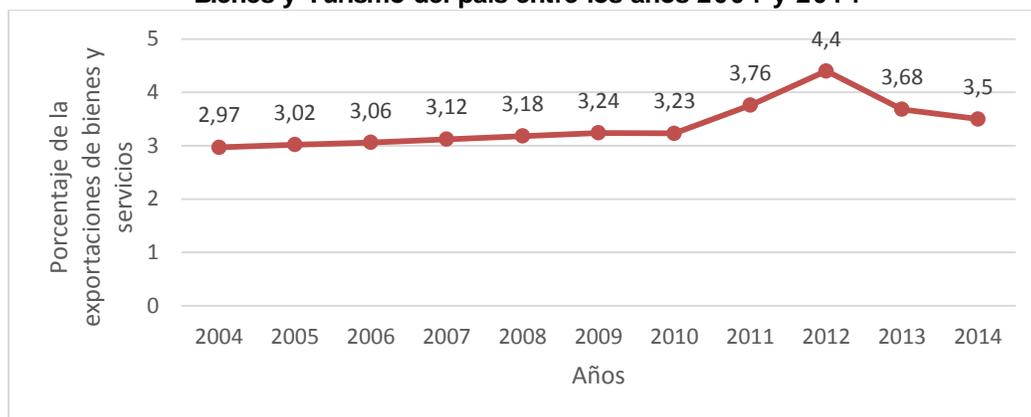
El análisis de los subíndices muestra a Chile en el lugar 58 en materia de infraestructura, siendo el peor valor alcanzado en términos del ranking para nuestro país. En esta materia en particular nuestra competencia más cercana se encuentra en los siguientes países<sup>2</sup>: Jamaica (3.9), Omán (3.9), 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, déficits que se agrupan en los siguientes ámbitos:

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

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

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

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, es que la Subsecretaría de Turismo inició en octubre del año 2014 un trabajo colaborativo con el Ministerio de Obras Públicas para identificar y priorizar una cartera de proyectos al 2021 referentes a obras de **infraestructura pública del ámbito del Ministerio con impacto en el desarrollo turístico sustentable**, principalmente focalizado en destinos 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).

La región ofrece oportunidades de desarrollo relacionadas con la actividad turística, pues el territorio cuenta con áreas silvestres protegidas, que ponen en relieve los diversos atractivos de tipo naturales, además de un conjunto de atractivos de tipo cultural, que han ido posicionándose en el mercado del turismo. A lo anterior se suma el turismo de intereses especiales ligado a la práctica del Turismo Rural, Turismo Enológico y del Pisco, Ecoturismo y Astroturismo.<sup>11</sup>

En este contexto, el informe de focalización territorial turístico elaborado por la Subsecretaría de Turismo, ha definido para la Región de Coquimbo, tres destinos consolidados (La Serena – Coquimbo, Valle del Elqui, Litoral Los Vilos - Pichidangui), dos emergentes (Punta de Choros, Ovalle – Parque Nacional Fray Jorge) y uno potencial (Monte Patria – Combarbalá). Definición que revela los desequilibrios enunciados, pero que al mismo tiempo abre una ventana donde este estudio puede realizar un aporte territorial y de planificación sustantivo para el desarrollo de un turismo sustentable en la región.

Se debe tener en cuenta que la Estrategia Regional de Desarrollo Regional 2009-2020 ha definido entre sus lineamientos estratégicos, desarrollar productos complementarios al turismo de sol y playa.

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 forma adecuada de su viabilidad de abordarlas a través de nuevos programas de inversión. También se identificaron y recogieron otras iniciativas de inversión que, si bien se encuentran fuera del ámbito del MOP, es importante que queden documentadas en los registros del estudio, a objeto de que estén disponibles para ser consultadas por otras instituciones relacionadas con el turismo.

Por último es necesario indicar que el resultado de este documento será un insumo relevante para el Plan Chile 30/30: Infraestructura y Agua para el Desarrollo, que actualmente se está elaborando en el Ministerio de Obras Públicas.

---

<sup>11</sup> Fuente: Plan de Acción, Región de Coquimbo, Sector de Turismo, 2014-2018. SERNATUR.

## 2 EL TURISMO EN LA REGIÓN

A continuación, se exponen de manera general elementos del contexto tanto físico-espacial como demográfico-económico y estratégico en el que se enmarca la actividad turística en la Región de Coquimbo. A partir de fuentes secundarias y líneas de base se relevan aquellas informaciones, descripciones, datos y estadísticas con un énfasis hacia la implicación que tienen frente al fenómeno del turismo y su potencial infraestructura<sup>12</sup>.

### 2.1 Antecedentes generales de la Región de Coquimbo

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

#### 2.1.1 Antecedentes geográficos

La Región de Coquimbo se ubica en el denominado Norte chico de Chile, es la cuarta región de las 15 que dividen administrativamente a Chile. Tiene una superficie de 40.579 km<sup>2</sup>, es la séptima región chilena en cuanto a extensión con el 5,37% de la superficie total del país. Limita al Oeste con el Océano Pacífico, al Este con la provincia de San Juan, Argentina, por el Norte con la Región de Atacama y al Sur con la Región de Valparaíso. Se localiza aproximadamente entre los 29° 20' y los 32° 15' de latitud Sur

Esta región se caracteriza por la existencia de tres importantes valles transversales, que de Norte a Sur se conocen como los valles del Elqui, Limarí y Choapa, cuya morfología permite el desarrollo de la actividad agrícola. De esta forma la Región de Coquimbo se sitúa en un segmento tectónicamente anómalo del territorio chileno que se caracteriza por la ausencia de un valle o depresión central.

La Cordillera de los Andes en esta región se presenta alta y maciza, con alturas de 6.252 m.s.n.m. (cerro Olivares). Hacia el Sur de esta unidad las alturas comienzan a decrecer, predominando cimas entre 3.000 y 4.000 m.s.n.m. La cordillera andina en esta región se desplaza hacia el Poniente acercándose a la costa. A la latitud de Illapel se presenta la parte más angosta del territorio nacional con 95 kilómetros de ancho entre el litoral y la frontera con Argentina.

Las planicies litorales en la Región se presentan con amplio desarrollo y su modelado penetra hacia el interior, formando franjas de hasta 40 kilómetros de ancho, su altura varía hasta los 200 m.s.n.m. En la desembocadura del río Elqui, Guanaqueros y la bahía de Tongoy se manifiestan, pero al Sur desaparecen para dar paso a los relieves altos de Talinay, cuya principal característica es la costa elevada y abrupta que va descendiendo hacia el Sur, donde nuevamente aparecen las planicies costeras. Una de

---

<sup>12</sup> Fuente: Plan de Acción Región de Coquimbo. Sector Turismo 2014 -2018, SERNATUR

las mayores características de la costa Sur de la región es la presencia de extensos campos de dunas litorales al Norte de Los Vilos.

### 2.1.2 Antecedentes demográficos

#### a) Demografía

Según el INE, la población proyectada al 2016 era de 782.801 habitantes y una densidad de 19,3 habitantes por kilómetro cuadrado.

La región de Coquimbo es la región que presenta una variación porcentual entre los censos de 1992-2002, de un 1,8%. El mayor crecimiento se presenta en las áreas urbanas como la conurbación Coquimbo - La Serena (2,8%), mientras que las áreas rurales que presentan un crecimiento negativo son las comunas de Andacollo (-1,7%) Río Hurtado (-0,8%), Combarbalá (-0,7%) y Canela (-0,8%).

**Cuadro 2-1**  
**Distribución de la población**

NIVEL GEOGRAFICO	1992		2002		TASA CRECIMIENTO 1992-02(%)
	POBLACIÓN	%	POBLACIÓN	%	
<b>TOTAL</b>	<b>504.387</b>	<b>100,0</b>	<b>603.210</b>	<b>100,0</b>	<b>1,8</b>
<b>Prov. de Elqui</b>	<b>284.758</b>	<b>56,5</b>	<b>365.371</b>	<b>60,6</b>	<b>2,5</b>
La Serena	120.816	24,0	160.148	26,6	2,8
La higuera	3.498	0,7	3.721	0,6	0,6
Coquimbo	122.766	24,3	163.036	27,0	2,8
Andacollo	12.246	2,4	10.288	1,7	-1,7
Vicuña	21.660	4,3	24.010	4,0	1,0
Paihuano	3.772	0,8	4.168	0,7	1,0
<b>Prov. de Limarí</b>	<b>141.551</b>	<b>28,1</b>	<b>156.098</b>	<b>25,9</b>	<b>1,0</b>
Ovalle	84.982	16,9	98.089	16,3	1,4
Río Hurtado	5.090	1,0	4.771	0,8	-0,8
Monte Patria	28.374	5,6	30.276	5,0	0,7
Combarbalá	14.382	2,9	13.483	2,2	-0,7
Punitaqui	8.723	1,7	9.539	1,6	0,9
<b>Prov. de Choapa</b>	<b>78.078</b>	<b>15,5</b>	<b>81.681</b>	<b>13,5</b>	<b>0,5</b>
Illapel	29.007	5,8	30.355	5,0	0,5
Salamanca	23.126	4,6	24.494	4,1	0,6
Los Vilos	15.805	3,1	17.453	2,9	1,0
Canela	10.140	2,0	9.379	1,6	-0,8

Fuente: INE, Censo de Nacional de Población y Vivienda (1992 y 2002)

#### b) Pueblos originarios

La Región de Coquimbo posee población indígena, por ello contando con 30 asociaciones indígenas y 69 comunidades indígenas<sup>13</sup>.

<sup>13</sup>Consejo Nacional de las artes y la cultura, Síntesis regional de la región de Coquimbo <http://www.crdp.cl/biblioteca/humano/Informe-Coquimbo-final.pdf>

### 2.1.3 Antecedentes administrativos

La Región de Coquimbo se compone de tres provincias: Elqui, Limarí y Choapa. A su vez las provincias mencionadas se subdividen en comunas, existiendo 15 comunas en la región, distribuidas de la siguiente forma: 6 comunas en la provincia de Elqui, 5 comunas en la provincia de Limarí y 4 comunas en la provincia de Choapa. Ellas se distribuyen de la forma que se muestra en el siguiente mapa:

**Figura 2-1**  
**División Política Administrativa, Región de Coquimbo**



**Fuente:** Plan Regional de Coquimbo, MOP.

En la siguiente tabla se puede observar la división política administrativa de la región, los números son correspondidos por las comunas que se señalan en el mapa anterior:

**Cuadro 2-2**  
**División político administrativa y superficie por comuna**

Provincias	Nº	Comunas	Superficie (km <sup>2</sup> )
Elqui	1	La Serena	1.893
	2	Coquimbo	1.429
	3	Andacollo	310
	4	La Higuera	4.158
	5	Paihuano	1.495
	6	Vicuña	7.610
<b>Sub total Elqui</b>			<b>16.895</b>
Choapa	12	Illapel	2.629
	13	Canela	2.197
	14	Los Vilos	1.861
	15	Salamanca	3.445
<b>Sub total Choapa</b>			<b>10.132</b>
Limarí	7	Ovalle	3.835
	8	Combarbalá	1.896
	9	Monte Patria	4.366
	10	Punitaqui	1.339
	11	Río Hurtado	4.366
<b>Sub total Limarí</b>			<b>15.802</b>
<b>Total Regional</b>			<b>42.829</b>

**Fuente:** Gobierno Regional

#### 2.1.4 Conectividad

De la conectividad puede caracterizarse en tres formas: conectividad aérea, marítima y terrestre.

En lo relativo a la conectividad aérea de la Región de Coquimbo puede señalarse que cuenta con el Aeropuerto La Florida ubicado en la capital regional, La Serena. Las aerolíneas que operan en este aeropuerto son LAN Airlines y SkyAirline y algunos *charters* privados. Este último año 2014 y hasta el mes de octubre se presentan un número de arribos de 5.294 y despegues 5.292. Por otro lado, en 2012 se renovó por un plazo de diez años la nueva concesión del Aeropuerto La Florida de La Serena, la que considera para los próximos años una inversión estimada de 8 millones de dólares.

Sobre la Conectividad marítima es pertinente advertir que la Región de Coquimbo, cuenta con el Terminal Puerto Coquimbo (TPC) que ha logrado armonizar y fomentar actividades de carga y turismo, posicionando al puerto como un Terminal Multipropósito. El año 2013 el puerto fue renovado y se entregó con nuevas instalaciones, las cuales poseen un terminal de pasajeros que cuenta con equipos de seguridad que requiere la autoridad y los cuales minimizan el tiempo de atención. El puerto recibe cruceros todos los años desde el mes de noviembre y hasta marzo

principalmente, con un promedio de 13 naves y más de 30.000 pasajeros y tripulantes.

Durante diciembre de 2016 se concluyeron las obras de reparación del sitio n° 2 del Puerto de Coquimbo, infraestructura que se vio gravemente dañada por el terremoto y tsunami del 16 de septiembre del 2015.

Finalmente, en lo referido a la conectividad terrestre, hay que mencionar que la estructura vial regional está conformada por 4.981,46 km, siendo la estructura territorial conformada por dos ejes longitudinales, Ruta 5 y Ruta Interior y 3 ejes transversales relacionados con las cuencas de los tres valles de la región. La Ruta 5, en la región constituye la red nacional con 366,63 km de los cuales 282,07 corresponden a doble calzada (76,94%), dentro de las Rutas Transversales se destaca la Ruta Internacional 41-CH al Paso del Agua Negra, con 232,80 km de longitud.

Dentro de la región existen varias otras rutas que conectan a diferentes localidades como son: El Paso Internacional del Agua Negra une la Región de Coquimbo (Chile) con la Provincia de San Juan (Argentina), posee una distancia de 505 km., de los cuales 365 km. están asfaltados y 140 km. son caminos consolidados que conectan importantes ciudades de ambos países: La intercomuna Serena–Coquimbo, por medio de la Ruta 41-CH (Chile), con la Ciudad de San Juan a través de las rutas RN 150 y RN 40 (Argentina). El Paso se habilita todos los años en el mes de noviembre y permanece con servicios aduaneros, migratorios y de fuerzas de seguridad durante todo el verano y gran parte del otoño hasta el mes de mayo, cuando los factores climáticos adversos impiden que sea transitable. También se habilita una Oficina de Informaciones Turísticas durante la temporada estival (enero-febrero).

#### 2.1.5 Antecedentes climáticos

Dadas las características y ubicación geográfica de La Región de Coquimbo, se da en ella la presencia de diversos climas como lo son el estepárico costero o nuboso; de estepa cálido y templado frío de altura. Es una región de transición ya que se encuentra entre la zona desértica y templada mediterránea.

El clima presente en la región es esencialmente árido, ello es provocado por la subsidencia tropical del Anticiclón del Pacífico. Estas condiciones son apenas suavizadas en invierno, estación que concentra en mayor medida las muy exiguas e irregulares precipitaciones. En términos generales, se puede decir que predominan tres tipos climáticos con sus respectivas variedades: Desierto y Estepa, los que se encuentran separados por la isoyeta de 100 mm, que corresponde aproximadamente al interfluvio quebrada Los Choros--Río Elqui. Además de estos se presenta el clima de Tundra de Alta Montaña, el cual engloba a aquellos ambientes de la alta cordillera que, por su altitud, presentan temperaturas que nunca sobrepasan los 10° C.

De los tres climas antes mencionados se desprenden además subclimas. Del clima Desértico puede diferenciarse 2 tipos de climas: costero con nubosidad abundante y

transicional; y 3 tipos Esteparios: estepa con nubosidad abundante, estepa templada marginal (Interior) y estepa fría de montaña.

## 2.2 Turismo

La Región de Coquimbo en su conjunto reúne una serie de características que la hacen particularmente idónea para la actividad turística, las cuales la han llevado a convertirse en uno de los principales destinos turísticos del país. En general, dispone de diversos atractivos que la distinguen en el contexto nacional, presentando ventajas comparativas en el sector costero al contar con un extenso litoral dotado de variadas playas aptas para el baño, el descanso, la pesca y los deportes náuticos. Además, ofrece un conjunto geográfico único con sus valles transversales, donde destacan sus atractivos paisajísticos, culturales y las condiciones climáticas.

Especial mención merece la calidad de sus cielos lo cual, junto con atraer a importantes centros de investigación astronómica, ha posibilitado el desarrollo de un producto singular y de grandes proyecciones como lo es el Turismo Astronómico, que ha permitido dar identidad para la zona: la de Región Estrella; y que en el corto plazo debe convertirse en el núcleo de la oferta exportadora turística de la región. Uno de los productos relevantes del Turismo Astronómico es la Reserva Starlight, de los cielos más limpios del planeta certificados por la fundación que lleva el mismo nombre y que trabaja ligada a la Unesco con sede en España.

**Imagen 2-1**  
**Observatorio Turístico Mamalluca, Región de Coquimbo**



**Fuente:** [www.turismoastronomico.cl](http://www.turismoastronomico.cl)

A continuación se sintetiza en la siguiente tabla la distribución de atractivos turísticos, de acuerdo a las categorías expresadas en la metodología CICATUR-OEA utilizada por SERNATUR para los sitios turísticos de interés en la región y el país.

**Cuadro 2-3**  
**Categoría de sitios turísticos**

Categoría	Total	Porcentaje
Sitios Naturales	97	34
Museos y Manifestaciones culturales	55	17
Folklore	74	23
Realizaciones técnicas, científicas o artísticas contemporáneas	46	14,7
Acontecimientos Programados	36	11
Centros o lugares de esparcimiento	1	0,3
<b>Total</b>	<b>309</b>	<b>100</b>

**Fuente:** SERNATUR, Plan de Acción Regional, Región de Coquimbo.

De la tabla anterior puede desprenderse que la mayor atracción turística de la región está ligada a los sitios naturales, como lo son el Parque Nacional Fray Jorge y la Reserva Nacional Pingüino de Humboldt, ambos administrados por la Corporación Nacional Forestal (CONAF).

En relación a la jerarquía de los atractivos de la región es posible identificar la alta concentración de atractivos locales, regionales y nacionales que podrían incidir en el desarrollo turístico concentrado en demanda nacional, sin embargo la presencia de 9 atractivos de jerarquía mundial, otorgan a la región una importante oportunidad para su desarrollo turístico futuro en virtud de lograr acceso y las mejores condiciones para su puesta en valor.

**Cuadro 2-4**  
**Jerarquía de los sitios turísticos**

Jerarquía	Total	Porcentaje
<b>Jerarquía Local</b>	154	50
<b>Jerarquía Regional</b>	83	27
<b>Jerarquía Nacional</b>	63	20
<b>Jerarquía Internacional</b>	09	3
<b>Total</b>	<b>309</b>	<b>100</b>

**Fuente:** SERNATUR, Plan de Acción Regional, Región de Coquimbo.

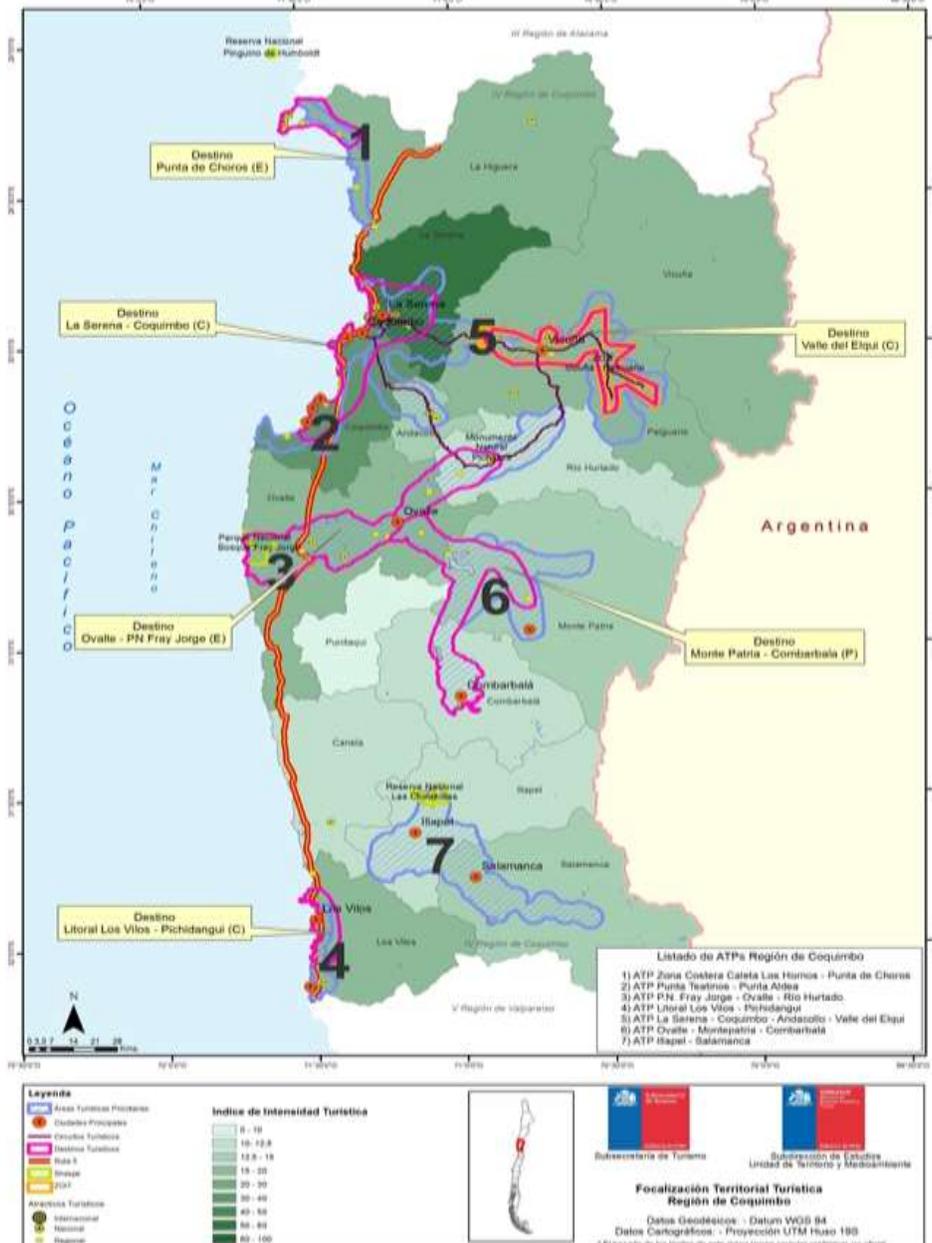
### 2.3 Caracterización de los Destinos

Los principales destinos identificados en la Región de Coquimbo, en torno a los cuales se organiza la actividad turística son:

- La Serena-Coquimbo (consolidado)
- Punta de Choros (emergente)
- Valle del Elqui (consolidado)
- Ovalle -PN Fray Jorge (emergente)
- Monte Patria-Combarbalá (potencial)
- Litoral Los Vilos-Pichidanguí (consolidado)

Físicamente, como se aprecia en la siguiente figura 2-2, los tres primeros destinos se ubican en la parte Norte de la región, e incluso Punta de Choros se complementa con el destino Chañaral de Aceituno de la Región de Atacama, respectivamente el cuarto y el quinto se vinculan a la zona central de la región y el último a la zona Sur costa.

**Figura 2-2**  
**Focalización de Destinos Región de Coquimbo**



Fuente: Subsecretaría de Turismo, 2015

De acuerdo a la definición realizada el año 2014, se detallan a continuación las principales características comparativas de los destinos de la Región de Coquimbo y de la siguiente manera (cuadro 2-5).

**Cuadro 2-5**  
**Caracterización de los destinos**

Destinos	Comunas	Vocación Turística	Circuitos turísticos	Usos y potencialidades
Litoral Norte Punta de Choros	La Higuera	Turismo de intereses especiales	Reserva Nacional Pingüino de Humboldt (Isla Damas)	Norte Punta de Choros, área de influencia de la Reserva Nacional Pingüino de Humboldt, atractivo turístico de jerarquía internacional, su vocación es el ecoturismo, integrante del Sistema de Áreas Protegidas del Estado, es el de mayor visitación de las unidades protegidas de la región. En este destino el trabajo se debe orientar a regular las visitas y desembarco en la Isla Damas (integrante de la Reserva) con miras a su protección y conservación ambiental.
La Serena - Coquimbo	La Serena - Coquimbo	Turismo Sol Y Playa. Turismo Cultural.	Avenida del Mar. Arquitectura Neocolonial La Serena (Casco Histórico).	La Serena - Coquimbo y Valle de Elqui, concentran mayoritariamente la actividad turística de la región. En cuanto a servicios turísticos de alojamiento registrados, representan el 80% y consecuentemente sobre el 90 % del flujo de visitantes. Ambos destinos se complementan atendiendo la cercanía y jerarquía de sus atractivos, y a su vez, se han posicionado dentro de los principales destinos turísticos del país.
Valle del Elqui	Vicuña - Paihuano	Turismo Astronómico. Turismo Cultural. Turismo de Terapias alternativas.	Ruta de las Estrellas.  Ruta Gabriel Mistral.	
Litoral los Vilos - Pichidanguí	Los Vilos - Pichidanguí	Turismo de Sol y Playa. Turismo Gastronómico.	Borde Costera.	Litoral Los Vilos - Pichidanguí, asociado fundamentalmente a sus playas, deportes náuticos y gastronomía, es el de mayor importancia de la zona Sur de la región. Este Destino tiene un gran potencial de crecimiento que debe guiarse hacia fortalecimiento de su oferta; diversificándola posibilitando mayores desplazamientos durante el año, con servicios turísticos de calidad, una zona costera conservada y con una utilización mayor (Torneos deportes náuticos) y la puesta en valor de sus recursos culturales, inspirado en un modelo de desarrollo turístico sustentable.
Ovalle Fray Jorge (destino emergente)	Ovalle	Turismo de Intereses Especiales.	Parque Nacional Fray Jorge.	Ovalle – Fray Jorge destino emergente que debe orientar su desarrollo principalmente a un Turismo de Especiales Intereses (TIE); Turismo Rural, Turismo Enológico y del Pisco, Ecoturismo y Astroturismo. Componente estratégico de este destino lo constituye el Parque Nacional Bosque de Fray Jorge, declarado por la UNESCO Reserva de la Biosfera en el año 1977. Y en el año 2013, se logra precisamente en este Parque, la primera Reserva Starlight (Los cielos más limpios) de Chile y Sudamérica, certificación entregada por la Fundación Starlight.

**Fuente:** Plan de acción Regional, Región de Coquimbo.

**Cuadro 2-6**  
**Caracterización de Zonas de Interés Turístico (ZOIT)**

ZOIT	Comunas	Vocación Turística	Estado de declaratoria	Usos y potencialidades
Valle de Elqui	Vicuña Paihuano	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Turismo Astronómico</li> <li>✓ Turismo de Terapias Alternativas.</li> <li>✓ Turismo Rural.</li> </ul>	Iniciada	<p>La zona del Valle de Elqui que comprende territorialmente a las comunas de Paihuano y Vicuña es para quienes nos visitan mucho más allá de un límite territorial, es un sector que posee una combinación de recurso paisajístico asociado a elementos singulares como calidad del cielo, asociado al producto Turismo Astronómico. Aspectos culturales a través de la obra y legado de la poetisa Gabriela Mistral, tanto en las localidades de Montegrande como también en la comuna de Vicuña; y además un turismo ligado a procesos productivos a través del producto pisco, por el cual han nacido diversas salas de venta y de demostración de su proceso, que dan forma a un Turismo de Intereses Especiales (TIE). En este último, destacan las terapias alternativas que se han ido instalando como una oferta atractiva para el visitante y turista, que busca a través de medios naturales obtener una mejor calidad de vida.</p>
Monte Patria	Monte Patria	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Turismo Cultural.</li> <li>✓ Turismo Rural.</li> </ul>	Sin Iniciar	<p>La región ofrece un conjunto geográfico único con sus valles transversales, donde destacan sus atractivos paisajísticos, culturales y las condiciones climáticas, distribuidos en sus tres provincias de Elqui, Limarí y Choapa, y que por tanto, representan destinos turísticos emergentes que con diversos grados de infraestructura y equipamiento turístico, buscan consolidarse en el marco de la Oferta Turística de la Región de Coquimbo. Una de las comuna destacadas es Monte Patria, su oferta turística se basa en los atractivos culturales dado por el valor histórico y arquitectónico de los pueblos; atractivos naturales por sus ríos y 3 valles presentes en la comuna; realizaciones técnicas</p>

**Fuente:** Plan de Acción Regional, Región de Coquimbo.

## 2.4 Situación de las Áreas Protegidas

La Región de Coquimbo al igual que gran parte del territorio nacional presenta paisajes de gran valor turístico siendo los sitios naturales aquellos que tienen mayor presencia como sitios turísticos es así como cobra gran relevancia las áreas del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas por el Estado (SNASPE). La región cuenta con 4 sitios SNASPE: el Parque Nacional Bosque de Fray Jorge (Declarado Reserva de la Biósfera por la UNESCO); Reserva Nacional Pingüino de Humboldt; Reserva Nacional las Chinchillas; y Monumento Natural Pichasca. Estos sitios (14.815 ha) ocupan el 0,35% de la superficie regional (4.282.900 ha), una de las proporciones de áreas protegidas más bajas del país.

El Bosque de Fray Jorge es una anomalía dentro de la región ya que es un bosque con características del de un clima lluvioso a pesar de encontrarse en una región con un clima esencialmente desértico.

Otro ámbito de protección se encuentra la Reserva Marina Isla Choros-Isla Damas y el santuario de la naturaleza de Laguna Conchalí. Como también se encuentran con destinación de inmueble fiscal para la conservación ambiental, Isla Gaviota en la comuna de La Higuera y los Humedales de Tongoy.

**Imagen 2-2**  
**Bosque Fray Jorge y Reserva Nacional Pingüino de Humboldt respectivamente**



Fuente: CONAF

## 2.5 Áreas de Desarrollo indígena

La Región de Coquimbo no posee Áreas de Desarrollo Indígena (ADI) establecidas oficialmente<sup>14</sup>.

## 2.6 Caracterización económica del sector

Los principales sectores productivos de la provincia de Elqui, corresponden a la horticultura, fruticultura, vitivinicultura y los proyectos mineros de Andacollo, Marquesa y Romeral. El desarrollo del turismo se encuentra focalizado principalmente en el borde costero de la conurbación La Serena- Coquimbo, Guanaqueros, Tongoy y Punta de Choros, como también el valle del río Elqui entre las comunas de La Serena, Vicuña y Paihuano. La infraestructura para esta provincia está materializada en la red longitudinal Ruta 5 y Ruta 43 Ovalle- La Serena, Ruta Costera, Ruta internacional 41CH y Ruta Rivadavia – Pisco Elqui. En la provincia de Choapa, los sectores productivos relevantes están relacionados con la agricultura en el río Choapa e Illapel.

En relación al recurso hídrico, se encuentran en operación los embalses Puclaro y La Laguna. Los principales sectores productivos en la provincia de Limarí corresponden a la agricultura, principalmente a la fruticultura y vitivinicultura en el río Limarí, Cogotí y Hurtado.

El turismo se desarrolla en los sectores de Socos, Quebrada seca, Pichasca, Tulahuén, Recoleta y Paloma. La infraestructura vial estructurante corresponde a la Ruta 5, Ruta longitudinal interior y los transversales Ovalle - Río Hurtado, Ovalle -Monte Patria – Tulahuén y Combarbalá - Punitaqui – Ovalle.

La minería se encuentra ubicada en la comuna de Salamanca (Los Pelambres) y la pequeña minería en la comuna de Illapel.

---

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

2.6.1 Catastro de Prestadores de Servicios Turísticos en la Región de Coquimbo

**Cuadro 2-7**  
**Prestadores de servicios turísticos en la Región de Coquimbo (2015)**

Comunas	COQUIMBO													Total general		
	Servicios															
	Agencias de Viaje y Tour operadores	Alojamiento Turístico	Arriendo de Vehículos	Artesanía	Vuelos de Turismo	Restaurantes y Similares	Servicios Culturales	Servicios de Esparcimiento	Servicios Deportivos	Taxis y Buses de Turismo	Transporte de Pasajeros por Avión	Transporte de Pasajeros por Carretera Interurbana	Transporte de Pasajeros por Vía Aérea	Transporte de Pasajeros por Vía Marítima	Turismo Aventura	
ANDACOLLO		25				2										27
CANELA		2		1												3
COMBARBALA		4			1	1										6
COQUIMBO	11	93	1	2	9	12	1	1		6	2	1		1	22	161
ILLAPEL		5			1	2										8
LA HIGUERA		19				3								6	102	130
LA SERENA	30	135	3	2	14	19		9	1	14	2	4	1		18	252
LOS VILOS	1	36		1		6									7	51
MONTE PATRIA		9		1		1					1	2				14
OVALLE	3	8			1											13
PAHUANO	1	47		1	1	8	1								3	62
PUNITAQUE						1										1
RIO HURTADO		7				1		1							1	10
SALAMANCA		11				2					1					14
VICUÑA	1	33		2	4	6	1	1							2	50
<b>Total general</b>	<b>47</b>	<b>434</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>31</b>	<b>64</b>	<b>3</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>20</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>156</b>	<b>802</b>

**Fuente:** Plan de Acción Regional, Región de Coquimbo.

Cabe aclarar de la tabla anterior que la industria turística de la región se encuentra constituida por un total de 802 empresas turísticas.

Desglosando aquel total hay 434 prestadores de servicios de alojamiento (Registro 2014) que en su conjunto ofrecen 12.900 camas. Asimismo, el mercado regional dispone de 52 *campings* con una capacidad instalada de 2.265 sitios.

A esta oferta de alojamiento se agrega la existencia de variados establecimientos gastronómicos, y por su parte 48 agencias de viajes, empresas de arriendo de vehículos, transporte terrestre interregional, líneas aéreas, centros de esparcimiento y complejos deportivos; así como un Casino de Juegos en Coquimbo y Ovalle.

En temporada estival, una oferta importante del alojamiento destinado a turistas es el arriendo de viviendas amobladas, la que constituye una actividad altamente informal y respecto de la cual no hay datos exhaustivos. A pesar de esto, según algunos estudios, esta oferta alcanzaría las 7.000 viviendas en la zona costera de la provincia de Elqui.

### 2.6.2 Pasajeros provenientes de programas Sociales

Nuevamente el destino La Serena-Coquimbo, presenta mayores demandas que son consecuentes al destino más conocido.

**Cuadro 2-8**  
**Programas sociales de la Tercera Edad.**

Lugar de Residencia	Destinos	2010	2011	2012	2013	2014
	Destino Litoral Norte Punta de Choro	0	0	0	0	0
Todo Chile	Destino La Serena – Coquimbo	7.975	7.941	7.432	8.060	2.032
	Destino Valle del Elqui	0	0	0	0	0
	Destino Ovalle - PN Fray Jorge	0	0	0	0	0
	Destino Monte Patria – Combarbalá	0	0	0	0	0
	Destino Litoral Los Vilos – Pichidanguí	0	0	0	0	0

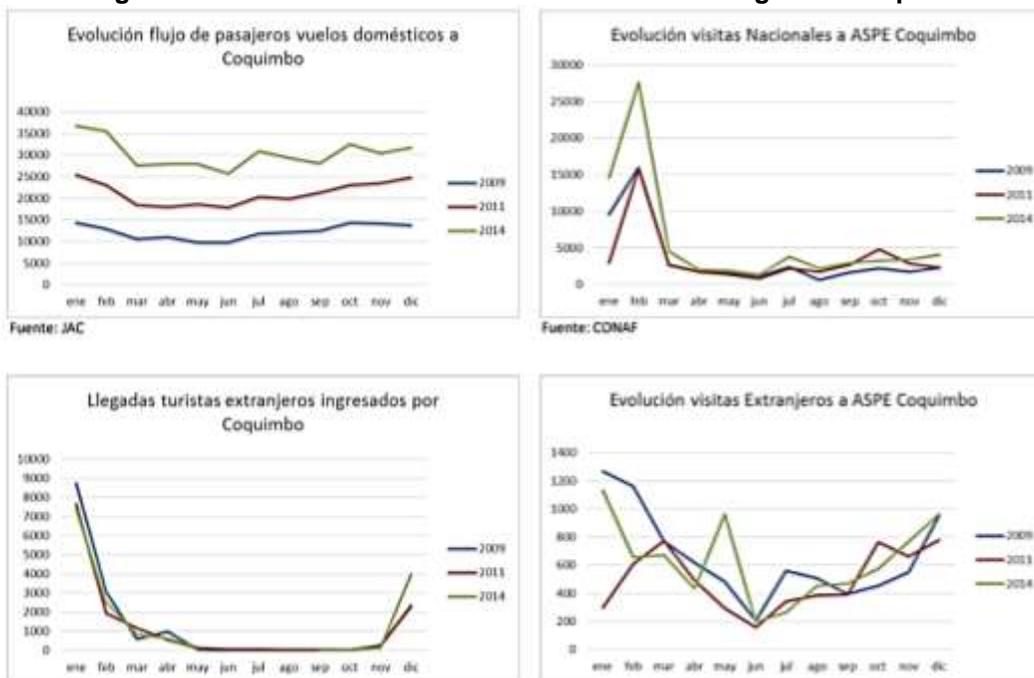
Fuente: Plan de Acción Regional, Región de Coquimbo

### 2.7 Caracterización Demanda actual.

La siguiente figura expone 4 gráficos que muestran ciertas tendencias de demanda en la Región de Coquimbo; en cuanto a vuelos nacionales, se manifiesta sin una marcada diferencia durante el año en los tres años analizados. Las visitas en las áreas del SNASPE en el mes de febrero propiamente tal, desarrollan un máximo, congruente con las clásicas vacaciones familiares que se desarrollan en Chile.

En cuanto a la llegada de turistas extranjeros manifiesta en los tres años analizados una importante alza para los meses de enero y febrero, manifestándose una marcada estacionalidad que es consecuente con las características de los destinos de la región de sol y playa. La llegada de los extranjeros a las SNASPE superan aproximadamente los 1.000 pasajeros durante los tres años analizados en los meses estivales, sin manifestarse grandes cambios de demanda en año: solo de manera ligera, situación que hace bastante variada la demanda a pesar de la fuerte tendencia de sol y playa.

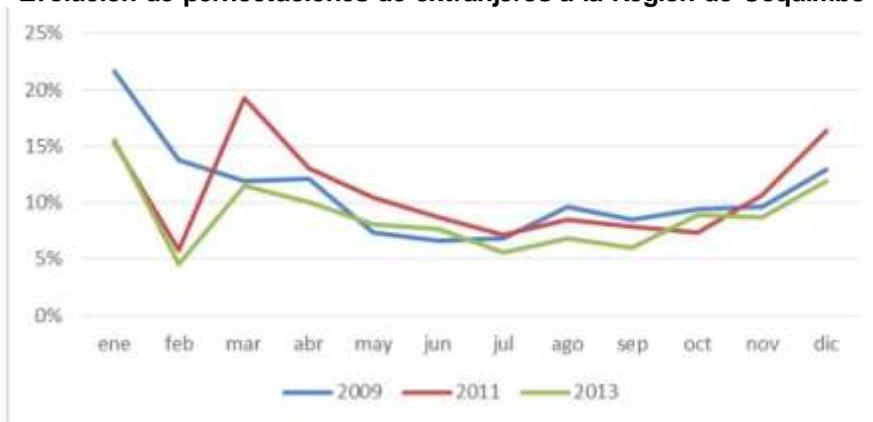
**Figura 2-3**  
**Llegada de turistas nacionales e internacionales a la Región de Coquimbo**



Fuente: SERNATUR, Plan de Acción Regional, Región de Coquimbo.

Curiosamente la pernoctación de los extranjeros se manifiesta a fines de febrero, lo que suma a la idea de ser un destino con demandas bastante dispares según grupos, situación muy favorable a la visión de destino de una baja estacionalidad. Estos valores podrían alterarse positivamente con la oferta del Valle del Elqui frente a la tendencia de sol y playa de la Serena.

**Figura 2-4**  
**Evolución de pernoctaciones de extranjeros a la Región de Coquimbo**



Fuente: Plan de Acción Regional, Región de Coquimbo

Por lo tanto, se puede decir que el flujo de demanda ha crecido gradualmente con los años. Pero, si se mira la tendencia intra-anual, existe una estacionalidad que marca su máximo en los meses de verano (diciembre, enero, febrero).

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

#### 3.1 Instrumentos Regionales

##### 3.1.1 Estrategia Regional de Desarrollo

La **Estrategia Regional de Desarrollo 2009-2020** de la Región de Coquimbo tiene como eje central a las personas, como constructores del territorio donde habitan y desde el cual satisfacen sus distintas necesidades. El mejoramiento de la calidad de vida y la reducción de las disparidades sociales y de los desequilibrios territoriales existentes representan los principales desafíos de la actualización de la ERD.

Es importante mencionar que, si bien se revisaron los contenidos de la Estrategia de Desarrollo de Coquimbo, en el instrumento no aparecen intervenciones explícitas en infraestructura para el turismo.

### 3.1.2 Política Regional de Turismo

La Región de Coquimbo actualmente se encuentra trabajando en la Política Regional de Innovación en Turismo al 2025, con presupuesto del GORE Coquimbo.

### 3.1.3 Plan de Acción Sector Turismo

El **Plan de Acción Sector Turismo 2014-2018** tiene como objetivo la implementación de la estrategia de acción regional de Coquimbo y el desarrollo de programas y proyectos, para el período en cuestión. El plan se encuentra en sintonía con el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable, que mediante el Fondo Nacional de Turismo financiará iniciativas priorizadas en el marco de los ejes de promoción, desarrollo de destinos, diversificación de experiencias, fomento, calidad y capacitación.

**Cuadro 3-1**  
**Infraestructura Turística Requerida según el Plan de Acción Sector Turismo. Región de Coquimbo**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Diversificación de experiencias	Turística	Otros	Proyecto Ruta de las Estrellas	La Serena _Coquimbo Valle del Elqui
Diversificación de experiencias	Turística	Otros	Diseño e implementación ruta Gabriela Mistral	Valle del Elqui
Diversificación de experiencias	Turística	Otros	Diseño Ruta Enológica y del Pisco	Valle del Elqui
Diversificación de experiencias	Turística	Otros	Diseño Ruta Turística Minera	Litoral Norte Punta de Choros Valle del Elqui
Diversificación de experiencias	Turística	Otros	Diseño e implementación de Ruta Ecoturística	Litoral Norte Punta de Choros. Ovalle - Fray Jorge (destino emergente) Litoral Los Vilos - Pichidangui
Desarrollo de destinos	Turística	Otros	Señalización Turística Caminera	Litoral Norte Punta de Choros La Serena Coquimbo Ovalle Fray Jorge Los Vilos Pichidangui Otras comunas de la Región de Coquimbo
Desarrollo de destinos	Turística	Otros	Generar ruta astroturística asociándola con otros productos: agroalimentario (pisco, vinos, quesos, otros), naturaleza y culturales.	Valle del Elqui Ovalle Fray Jorge
Desarrollo de destinos	Turística	Otros	Infraestructura habilitante (miradores, descansos, señalética y otras obras) que agreguen valor a productos astronómico, TIE, cultural y tradiciones religiosas, entre otros.	Regional

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Desarrollo de destinos	Turística	Otros	Inversión infraestructura habilitante (paneles informativos, miradores, descansos y mejoramiento de senderos)	Reserva Nacional Las Chinchillas
Desarrollo de destinos	Turística	Otros	Mejoramiento señalética sendero	Monumento Natural de Pichasca
Desarrollo de destinos	Turística	Otros	Elaborar diseño de Infraestructura Pública Habilitante	Parque Nacional Bosque Fray Jorge
Desarrollo de destinos	Turística	Otros	Ejecutar obras propuestas por el diseño: senderos, mejoramiento estaciones, señalética e infografías, plataforma de observación, otros de apoyo definidas en la fase de diseño	Parque Nacional Bosque Fray Jorge

**Fuente:** Elaboración propia a partir de información del Plan de Acción Sector Turismo. Región de Coquimbo, 2014.

### 3.1.4 Plan Regional de Ordenamiento Territorial

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 –10 años–, por lo cual facilita la práctica planificadora y la toma de decisiones políticas. Según información del Gobierno Regional de Coquimbo, el **Plan de Ordenamiento Territorial de Coquimbo** se encuentra en elaboración.

### 3.1.5 Plan Regional de Desarrollo Urbano

El objetivo general del **Plan Regional de Desarrollo Urbano 2004** es disponer de un instrumento de gestión eficaz y ágil para el uso más adecuado del territorio, en función del desarrollo regional, potenciando su actividad económica, social y cultural.

**Cuadro 3-2**

#### **Infraestructura Turística Requerida según El Plan Regional de Desarrollo Urbano de Coquimbo**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Producción	Turística	Otros	Ampliación Cabañas de Turismo (Ceres)	La Serena
Producción	Turística y Local	Otros	<i>Camping</i> y Piscinas El Edén del Hinojal	La Serena
Producción	General	Otros	Regularización de la construcción y operación Terminal de Microbuses Lianco (Aeropuerto)	La Serena
Infraestructura	General	Manejo de cauces, defensas fluviales y control aluvional	Mejoramiento Unificación Canal Bellavista-La Herradura - Vicuña	La Serena

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Infraestructura	General	Vialidad Urbana	Pavimentación Ruta D-155. Cruce Ruta 5 - Romeral	La Serena
Infraestructura	General	Vialidad Urbana	Pavimentación Ruta D-215. Cruce Ruta 41-CH - Viñita Baja	La Serena
Infraestructura	General	Vialidad Urbana	Desnivel Ruta 5. Coquimbo - La Serena (Cruce cuatro esquinas)	La Serena
Infraestructura	General	Otros	Obras de Saneamiento La Serena	La Serena
Infraestructura	General	Vialidad Urbana	Mejoramiento Ruta D-255 El Romero - Lambert - Santa Gracia (Etapa I)	La Serena
Infraestructura	General	Vialidad Urbana	Pavimentación Ruta D-205 El Islón - Almirante Latorre	La Serena
Infraestructura	General	Vialidad Urbana	Pavimentación Camino D-110 Ruta 5 - Los Choros	La Higuera
Infraestructura	General	Vialidad Urbana	Pavimentación Camino D-110 Los Choros - Punta de Choros	La Higuera
Producción	Turística y Local	Otros	Proyecto Turístico e Inmobiliario Totoralillo	Coquimbo
Producción	Turística y Local	Otros	Proyecto Acuiturístico Semillas de Agua (Karuvai)	Coquimbo
Producción	Turístico	Otros	Proyecto Turístico 4ta Etapa Las Tacas	Coquimbo
Infraestructura	General	Otros	Obras de Saneamiento Coquimbo	Coquimbo
Infraestructura	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Ampliación Ruta D-410. Cruce Ruta 5 - Guanaqueros	Coquimbo
Infraestructura	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Ampliación Ruta D-35. La Cantera - Pan de Azúcar	Coquimbo
Infraestructura	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Ampliación Ruta 43. Bifurcación La Cantera - Ovalle	Coquimbo
Producción	Turístico	Otros	Cabañas y Centro Recreacional Don Demetrio	Vicuña
Infraestructura	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Ruta-41 Guantas - Juntas del Toro	Vicuña
Infraestructura	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Ruta-41 Juntas del Toro - Paso Aguas Negras	Vicuña
Infraestructura	General	Vialidad Urbana	Pavimentación Ruta D-445 Vicuña Hurtado	Vicuña
Infraestructura	General	Vialidad Urbana	Pavimentación Ruta D-487 Monte Grande - Cochiguaz	Paihuano
Infraestructura	General	Vialidad Urbana	Estudio Camino D-485 Pisco Elqui - Alcohuaz (Tramo Pisco Elqui - Horcón)	Paihuano
Producción	Turístico	Otros	Loteo Turístico Puerto Laguna. Sotaqui	Ovalle
Producción	Turístico	Otros	Complejo Turístico Haciendas de Talinay	Ovalle

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Infraestructura	General	Manejo de cauces, defensas fluviales y control aluvional	Reparación Canal Manzano	Ovalle
Infraestructura	General	Manejo de cauces, defensas fluviales y control aluvional	Reparación Canal Grande de Sotaqui	Ovalle
Infraestructura	General	Manejo de cauces, defensas fluviales y control aluvional	Reposición Canal Romeral de Limarí	Ovalle
Infraestructura	General	Otros	Romeral Obras de Saneamiento Aguas Lluvias de Ovalle	Ovalle
Infraestructura	General	Vialidad Urbana	Pavimentación Ruta D-545. Cruce Ruta 43 - La Cocinera	Ovalle
Infraestructura	General	Otros Obras Portuarias	Mejoramiento Caletas Pesqueras	Ovalle
Producción	Turístico	Otros	Proyecto Turístico Hacienda Los Andes	Rio Hurtado
Infraestructura	General	Vialidad Urbana	Pavimentación Ruta D-595 (Lagunillas - Hurtado)	Rio Hurtado
Infraestructura	General	Vialidad Urbana	Pavimentación Ruta D-445 Hurtado - Vicuña	Rio Hurtado
Infraestructura	General	Vialidad Urbana	Pavimentación Ruta D- 695. Chañaral Alto - San Lorenzo	Monte Patria
Producción	Turístico y Local	Otros	Discotheque Combarbalá	Combarbalá
Producción	Turístico y Local	Otros	Barrio Artesanal Combarbalá	Combarbalá
Infraestructura	General	Vialidad Urbana	Pavimentación Camino D-71. Tramo Los Pozos- Combarbalá	Combarbalá
Infraestructura	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Camino D-605. Ovalle – Punitaqui MOP.	Punitaqui
Infraestructura	General	Vialidad Urbana	Pavimentación Camino D-555. San Julián - Las Ramadas	Punitaqui
Infraestructura	General	Vialidad Urbana	Ramadas Pavimentación Ruta D-605. Punitaqui - Combarbalá	Punitaqui
Producción	Turístico	Otros	Hotel Domenech Choapa Resort	Illapel
Producción	Turístico	Otros	Complejo Turístico	Illapel
Infraestructura	General	Vialidad Urbana	Pavimentación Camino D-705. Auco - Los Pozos	Illapel
Infraestructura	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Reposición Camino D-85. Los Vilos - Illapel	Illapel

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Infraestructura	General	Vialidad Urbana	Pavimentación Ruta D-705. San Marcos - Illapel	Illapel
Infraestructura	General	Vialidad Urbana	Pavimentación Ruta D-37-E. Illapel D-85 - Tilama	Illapel
Producción	Turístico	Otros	<i>Camping</i> La Palmilla	Salamanca
Producción	Turístico	Otros	Centro de Eventos y Turístico Choapa	Salamanca
Infraestructura	General	Manejo de cauces, defensas fluviales y control aluvional	Reparación Canal Molino Los Ranchos	Salamanca
Infraestructura	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Canal Población (sifón) Río Choapa	Salamanca
Infraestructura	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Camino D-863. Limahuida - Almendrillo, Sector Tahuinco - Panguessillo	Salamanca
Infraestructura	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Camino D-825. El Tambo - Limahuida	Salamanca
Producción	Turístico	Otros	Proyecto Turístico - Inmobiliario Laguna de Quilimarí	Los Vilos
Infraestructura	General	Vialidad Urbana	Pavimentación Camino D-875. Quilimarí - Tilama	Los Vilos
Infraestructura	General	Otros	Saneamiento Básico Localidad de Caimanes	Los Vilos
Producción	Turístico y Local	Otros	Plan Maestro Proyecto Inmobiliario y Turístico Agua Dulce	Canela
Infraestructura	General	Vialidad Urbana	Pavimentación Camino D-75 Canela Baja - Tunga Norte	Canela

**Fuente:** Elaboración propia a partir de información del Plan Regional de Desarrollo Urbano. Región de Coquimbo

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

La Región de Coquimbo no cuenta con Zonas de Interés Turístico-ZOIT declaradas ni Planes de Ordenamiento Territorial Turístico. Sin embargo, las comunas de Vicuña y Paihuano, en el Valle de Elqui y La Higuera, se encuentran en proceso de actualización de la declaratoria ZOIT conforme a la nueva normativa.

### 3.1.7 Zonificación del Borde Costero

La **Zonificación del Borde Costero de la Región de Coquimbo, 2005** tiene como fin el posibilitar el desarrollo equilibrado de las diferentes actividades productivas que se desarrollan en esta zona, acorde con los intereses regionales, locales y sectoriales. Junto con ello, busca orientar la toma de decisiones en la zona costera de la región, permitir a la conservación y preservación de la biodiversidad conforme a la “Estrategia

Nacional de la Biodiversidad”, y permitir la diversidad y compatibilización de usos en el borde costero.

El instrumento de Zonificación fue aprobado el año 2005 y actualmente está en un proceso de revisión, para una futura actualización en aquellas zonas con mayor conflictividad y dinamismo.

La Zonificación del Borde Costero identifica como Zona Preferentemente Turística en la clasificación de Usos Preferentes a la Zona de Deportes Náuticos y Pesca Deportiva, la que es coincidente con la zona frente a los usos inmobiliarios turísticos reconocidos por Planes Reguladores Intercomunales (PRI) o Planes Reguladores Comunes (PRC). Se señala que se ubicarán en el territorio marítimo, zonas para la realización de deportes náuticos y donde las condiciones oceanográficas lo permitan se realizará pesca deportiva. De igual manera, en relación a la clasificación de zonas para ser propuestas a los IPT, identifica la zona de Turismo y Recreación correspondiente con la Zona Industrial de Bajo Impacto de cada uno de los IPT de las comunas costeras de la región.

### 3.2 Instrumentos de Planificación Local

#### 3.2.1 Planes de Desarrollo Turístico Comunes

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

El objetivo del **Plan Territorial Estratégico de Desarrollo Turístico Sustentable para la Comuna de Andacollo** es determinar las nuevas áreas óptimas para el desarrollo del turismo en la Comuna de Andacollo, centrándose en los espacios que reúnan condiciones que permitan el desarrollo y mantenimiento de la actividad turística.

**Cuadro 3-3**  
**Infraestructura Turística Requerida según el Plan Territorial Estratégico de Desarrollo Turístico Sustentable Andacollo.**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Producto Turístico	Turística	Otros	Elaborar señalética turística comunal, que se caracterice por su identidad local y esté acorde con el entorno.	Andacollo
Producto Turístico	Turística	Otros	Crear circuitos turísticos basados en los atractivos consolidados de la Comuna.	Andacollo
Producto Turístico	Turística	Otros	Establecer y habilitar lugares para la comercialización de productos y artesanía local	Andacollo

**Fuente:** Elaboración propia a partir de información del Plan Territorial Estratégico de Desarrollo Turístico Sustentable Andacollo, 2012.

El PLADETUR de La Higuera 2008, corresponde a un compilado de todos los informes entregados durante un año de trabajo en la comuna, a fin de contar con un documento completo y preciso con respecto a la situación actual y las proyecciones para el turismo de la Higuera.

**Cuadro 3-4**  
**Infraestructura Turística Requerida según PLADETUR La Higuera**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Infraestructura	Turística	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Mejoramiento de caminos de acceso (Ruta 5 Norte a Punta de Choros y Ruta 5 Norte a El Maray)	Ruta 5 Norte a Punta de Choros y Ruta 5 Norte a El Maray
Infraestructura	Turística	Otros	Señalética y mobiliario urbano	La Higuera
Infraestructura	Turística	Otros	Museo Punta Choros	Punta Choros
Infraestructura	Turística	Otros	Infraestructura Caleta Los Hornos	Caleta Los Hornos

**Fuente:** Elaboración propia a partir de información del PLADETUR La Higuera 2008

El **PLADETUR de Monte Patria** corresponde a la actualización y diagnóstico del plan de desarrollo turístico, comuna de Monte Patria 2013-2017, licitado por la Municipalidad de Monte Patria. Esta actualización, se realizó entre los meses de mayo del año 2013 y enero del 2014 el objetivo es obtener un documento técnico que mejore y facilite la gestión del municipio y los actores locales involucrados de manera directa en el desarrollo de la actividad turística de la comuna.

**Cuadro 3-5**  
**Infraestructura Turística Requerida según el PLADETUR Monte Patria.**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Inversión en turismo	Turística	Otros	Creación e implementación de Museo del Patrimonio Rural y Centro de Interpretación de Monte Patria	Monte Patria
Inversión en turismo	Turística	Otros	Desarrollo de Ruta del Patrimonio Arquitectónico Rural/Ruta de los Crianceros	Monte Patria
Inversión en turismo	Turística	Otros	Rescate Estación de trenes de Huatulame	Huatulame
Inversión en turismo	Turística	Otros	Implementación de Paneles de Interpretación del Patrimonio arqueológico.	Monte Patria
Inversión en turismo	Turística	Otros	Desarrollo de Observatorio Astronómico Comunal natural.	Valle de Rapel
Inversión en turismo	Turística	Otros	Mejoramiento de la infraestructura complementaria al turismo.	Monte Patria
Inversión en turismo	Turística	Otros	Habilitación/Construcción de Centro de Interpretación Ambiental	Valle del río Mostazal

**Fuente:** Elaboración propia a partir de información del PLADETUR Monte Patria 2014-2017

### 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 Coquimbo**, se revisaron los PLADECO vigentes que están directamente relacionados con los destinos focalizados por la Subsecretaría y que corresponden a La Serena, Coquimbo, Los Vilos, Monte Patria, Ovalle, Río Hurtado, La Higuera, Paihuano y Vicuña

El **PLADECO de Coquimbo 2013-2018** busca que Coquimbo sea una Ciudad Puerto con una fuerte identidad cultural, turística y deportiva. De espíritu vivo, en constante crecimiento en pro de ofrecer una calidad de vida de excelencia para sus habitantes; proyectándose como polo de desarrollo turístico regional; ofreciendo a sus residentes y visitantes una permanente cartera de actividades en turismo de playa, religioso, patrimonial, deportivo, urbano y rural, en un entorno de gran belleza natural, amplios bordes costeros, cielos limpios y extensos valles; y consolidarse como uno de los puertos más importantes y atractivos del país. En el PLADECO se identifican los siguientes requerimientos de infraestructura y equipamiento vinculados al turismo:

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

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Desarrollo Urbano	Turística y local	Otros	Gestionar la construcción de Parques multipropósito en la comuna	Coquimbo
Desarrollo Urbano	Turística y local	Otros	Elaborar un programa para gestionar la puesta en valor de la infraestructura rural y el barrio Guayacán.	Barrio Guayacán
Desarrollo Productivo Turismo	Turística	Otros	Crear rutas turísticas.	Coquimbo

**Fuente:** Elaboración propia a partir del PLADECO de Coquimbo 2013-2018.

Los requerimientos de infraestructura pública vinculada al turismo se encuentran en los siguientes ejes estratégicos del **PLADECO de La Serena 2015-2018**:

**Cuadro 3-7**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de La Serena.**

Líneas Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Espacios Públicos	Turística	Otros	Construcción paseo mirador Larraín Alcalde de La Serena	La Serena
Espacios Públicos	Turística y local	Otros	Anfiteatro Av. del Mar	La Serena
Espacios Públicos	Turística	Otros	Mirador / Observatorio De Aves Desembocadura Río Elqui	Río Elqui
Espacios Públicos	Turística	Otros	Ruta 5 a Desembocadura Río Elqui como Terreno Municipal para Proyecto Conservación Humedales y Circuito Turístico	Río Elqui

Líneas Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Espacios Públicos	Turística	Otros	Mejoramiento paseo peatonal Av. Francisco de Aguirre Ruta 5 - El Faro	La Serena
Espacios Públicos	Turística	Otros	Mejoramiento mirador El Olivar	La Serena
Cultura y Patrimonio	Turística	Edificación Patrimonial	Restauración casa Gabriela Mistral en Las Compañías, La Serena	La Serena
Cultura y Patrimonio	Turística	Otros	Defensa y restauración el Faro	La Serena

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO La Serena 2015-2018.

El **PLADECO de Los Vilos 2008-2012** tiene como visión convertir a Los Vilos en la puerta de entrada al Norte Chico y la región, potenciando el desarrollo productivo y turístico, respetando el medioambiente, su patrimonio natural y cultural. En el PLADECO de Los Vilos se identifican los siguientes requerimientos vinculados a la actividad turística:

**Cuadro 3-8**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Los Vilos**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Promoción y protección del patrimonio natural y cultural de la Comuna	Turística y local	Otros	Diseño y construcción de plaza de la cultura	Los Vilos
Promoción y protección del patrimonio natural y cultural de la Comuna	Turística y local	Otros	· Diseño y construcción de museo Arcaico Quebrada de Quereo	Quebrada de Quereo
Fomento desarrollo productivo	Turística y local	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Mejoramiento de infraestructura de costanera	Los Vilos
Fomento desarrollo productivo	Turística	Otros	Implementación de señalética turística en el sector rural	Los Vilos
Fomento desarrollo productivo	Turística y local	Otros	Mejoramiento plaza de acceso a Los Vilos	Los Vilos
Fomento desarrollo productivo	Turística y local	Otros	· Mejoramiento plaza de Guangualí	Guangualí
Fomento desarrollo productivo	Turística	Otros	Diseño y construcción de pueblito artesanal en los Vilos	Los Vilos
Fomento desarrollo productivo	Turística y local	Infraestructura Pesca Artesanal	Elaboración de un plan de mejoramiento de la infraestructura de las caletas	Los Vilos
Fomento desarrollo productivo	General	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Ejecución de obras de mejoramiento de acceso Sur a Pichidanguí	Pichidanguí

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Fomento desarrollo productivo	General	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	· Diseño y construcción de costanera acceso Norte a Los Vilos	Los Vilos
Fomento desarrollo productivo	General	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Diseño y construcción de costanera acceso Sur a Los Vilos	Los Vilos

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Los Vilos 2008-2012.

El **PLADECO de Monte Patria 2012-2018** considera al turismo como el principal desafío para la comuna, que permita la generación de nuevas fuentes de empleo, beneficiando a todos los habitantes de la comuna, pero que principalmente sepa aprovechar y dar cuenta de las bondades del patrimonio tangible e intangible y todos sus atributos paisajísticos, como de sus recursos naturales. Se identifica como requerimiento de infraestructura para el turismo la implementación de señalización turística en la comuna.

El **PLADECO de Ovalle 2014-2018** reconoce a la comuna como un territorio con una gran dispersión geográfica en toda su extensión, compuesto por un área urbana, ciudad de Ovalle, pueblos, aldeas, caseríos y villorrios, en los cuales se entiende y verifica el concepto de calidad de vida. Lo anterior, en una gran ciudad que enfrenta desafíos para la sustentabilidad de su desarrollo, donde el gobierno local debe asumir un rol de liderazgo. A continuación, se detallan las iniciativas vinculadas a infraestructura turística:

**Cuadro 3-9**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Ovalle**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Turismo	Turística y local	Otros	Velar por el mejoramiento y modernización de lugares emblemáticos de la actividad económica ovallina, como el Mercado Municipal, la Feria Modelo, el Valle del Encanto, Museo de Sitio en Estadio Municipal, rutas arqueológicas en diversos sectores de la comuna.	Mercado Municipal, la Feria Modelo, el Valle del Encanto, Museo de Sitio en Estadio Municipal, rutas arqueológicas
Desarrollo Urbano	Turística y local	Otros	Elaboración de un Plan integral de manejo del sector del río Limarí en su tramo frente a la zona urbana de Ovalle, que considere impacto ambiental, económico y social en su intervención e inclusión al desarrollo urbano: criterio de comodatos para proyectos de inversión, regulación en la extracción de áridos, creación de áreas de esparcimiento, erradicación de basurales.	Río Limarí

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Ovalle 2014-2018.

El **PLADECO de Río Hurtado 2010-2013** fija los lineamientos para que la Comuna de Río Hurtado crezca y se desarrolle de acuerdo a los cambios económicos y sociales del mundo actual. En la misma medida, potencia y valoriza su tranquilidad, identidad

local, tradiciones y pureza del medio ambiente, convirtiendo estos rasgos de ruralidad en el motor para el desarrollo sustentable de la comuna.

El PLADECO identifica como requerimiento el diseño de un plan de identidad turística de la comuna para la creación y mejoramiento de espacios de descanso.

El **PLADECO de La Higuera 2014-2017** tiene como finalidad, posicionar a La Higuera a nivel regional, como una comuna rica en recursos naturales, con un desarrollo planificado y coordinado con las distintas entidades públicas y privadas, que al 2017 se pueda exigir la “Puesta en marcha del valor patrimonial a partir de las riquezas de un territorio milenario en recursos naturales”. Se trata de revalorizar y posicionar el patrimonio natural y cultural de la comuna, teniendo presente que serán líderes en prestación de servicios. Junto a lo anterior, el PLADECO vendrá a “consolidar la actividad minera, la prestación de servicios, la actividad portuaria, pesquera y turística, como los principales motores del crecimiento económico de la Comuna de La Higuera”. A continuación, se detallan las iniciativas vinculadas a infraestructura turística

**Cuadro 3-10**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de La Higuera**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Fortalecer la infraestructura pública comunal	Turística y local	Otros	Diseño y Ejecución de un Parque Recreativo.	La Higuera
Fortalecer la infraestructura pública comunal	Turística y local	Otros	Identificación y Recuperación de Zonas Patrimoniales.	La Higuera
Desarrollo cultural y turístico	Turística y local	Otros	Diseño e instalación Casa de La Cultura	La Higuera
Desarrollo económico y productivo	Turística	Otros	Creación Ruta Turística	La Higuera

Fuente: Elaboración propia a partir de La Higuera 2014-2017

El **PLADECO de Paihuano 2012-2016** desea convertir a Paihuano en una comuna rural y ecológica, modelo dentro de la región, donde se entregan oportunidades a todos sus habitantes por igual, quienes cultivan el respeto por el medio ambiente y valoran el patrimonio natural, histórico y Mistraliano, promoviendo un desarrollo equitativo y sustentable en los ámbitos de salud, educación, seguridad, calidad de vida y progreso socioeconómico. Las iniciativas vinculadas a infraestructura turística que se han identificado en el PLADECO de Paihuano, son las siguientes:

**Cuadro 3-11**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Paihuano**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Sin definición	Turística y local	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Arreglo camino alternativo	Tres Cruces

Sin definición	Turística y local	Otros	Arreglo Plaza	Quebrada de Pinto
Sin definición	Turística y local	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Pavimentación subida Monte Gabriela	Monte grande
Sin definición	Turística y local	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Puente de entrada	Cochiguaz
Sin definición	Turística y local	Otros	Mejorar baños, basurero, agua potable y bancas en Plaza	Pisco Elqui

Fuente: Elaboración propia a partir de Paihuano 2012-2016

El **PLADECO de Vicuña 2015-2020** presenta como imagen objetivo a una comuna que opta por promover un desarrollo sustentable, basado en el reconocimiento y respeto de su patrimonio cultural y natural. En donde la calidad de vida de su habitar sea el reflejo de un territorio pensado y construido desde la participación, inclusión e integración de su gente, respetando las identidades de las personas y potenciando las oportunidades que su tierra les brinda. Propendiendo a lograr la equidad territorial en donde lo urbano y rural interactúen en un justo equilibrio. Las iniciativas vinculadas a infraestructura turística identificadas en el PLADECO son las siguientes:

**Cuadro 3-12**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Vicuña**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Obras, infraestructura y desarrollo vial	Turística y local	Otros	Incorporar a los estudios de accesibilidad vial la construcción de <i>by pass</i> en acceso a Tranque Puclaro.	Tranque Puclaro
Obras, infraestructura y desarrollo vial	Turística y local	Otros	Evaluar y modificar el sistema actual de ingreso a la ciudad de Vicuña y mejorar sus señaléticas del cruce	Vicuña
Obras, infraestructura y desarrollo vial	Turística y local	Otros	Elaborar un programa de puesta en valor del patrimonio arquitectónico de Vicuña (eje: EL tren Elquino, las estaciones de ferrocarriles, las Iglesias entre otras))	Vicuña
Desarrollo económico y productivo	Turística	Otros	Establecer feria de productos de la comuna en torno a la ruta Mistraliana turismo astronómico y productos artesanales locales	Ruta Mistraliana
Desarrollo económico y productivo	Turística	Otros	Diseñar rutas turísticas, incorporando las localidades rurales y su patrimonio	Vicuña

Fuente: Elaboración propia a partir de Vicuña 2015-2020

### 3.2.3 Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas

En la Región del Coquimbo el Sistema Nacional del Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE) está representado por:

- Parque Nacional Bosque de Fray Jorge
- Reserva Nacional Las Chinchillas
- Reserva Nacional Pingüino de Humboldt
- Monumento Natural Pichasca

A continuación, se revisan los Planes de Manejo de las Áreas Silvestres Protegidas presentes en la región y que se encuentran bajo administración de la Corporación Nacional Forestal, que es la institución responsable de elaborar los instrumentos de planificación de cada ASP.

El **Parque Nacional Bosque Fray Jorge** está ubicado en la comuna de Ovalle, Provincia del Limarí y fue creado el año 1941. La unidad destaca por poseer bosques relictos de tipo valdiviano en plena zona semiárida. En esta área silvestre se protege a diferentes especies de fauna como la perdiz, el halcón peregrino, la torcaza, la yaca, y a diferentes clases de roedores, el pingüino de Humboldt, el zorro culpeo y el chungungo.

En el Plan de Manejo (CONAF, 1998) se identifican los siguientes requerimientos de infraestructura turística:

**Cuadro 3-13**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Manejo del Parque Nacional Fray Jorge**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Protección y Monitoreo Ambiental	Turística y Local	Otros	Elaboración y ejecución de planes de prevención que incluyan acciones de educación ambiental, difusión, sensibilización y silvicultura preventiva.	PARQUE NACIONAL Bosque Fray Jorge
Programa de Protección y Monitoreo Ambiental	Turística y Local	Otros	Mejoramiento de la señalética caminera del parque y zona de influencia	PARQUE NACIONAL Bosque Fray Jorge
Programa de Recreación	Turística	Otros	Generación de actividades recreativas de acuerdo a características de la demanda.	PARQUE NACIONAL Bosque Fray Jorge
Programa de Recreación	Turística	Otros	Diseño e implementación de infraestructura para el desarrollo de actividades recreativas miradores, senderos, refugios de observación, entre otros.	PARQUE NACIONAL Bosque Fray Jorge
Programa de Recreación	Turística	Otros	Diseño e implementación de áreas de servicios (equipamiento) para el desarrollo de actividades recreativas.	PARQUE NACIONAL Bosque Fray Jorge
Programa de Educación e Interpretación Ambiental	Turística y Local	Otros	Diseño, implementación y evaluación de programas de educación ambiental formal y no formal dirigidos a la zona de influencia	PARQUE NACIONAL Bosque Fray Jorge
Programa de Obras y Mantenimiento	Turística	Otros	Diseño, construcción y mantención permanente de infraestructura, caminos y equipamiento	PARQUE NACIONAL Bosque Fray Jorge

**Fuente:** Elaboración propia a partir del Plan de Manejo del P.N. Fray Jorge 1998.

La **Reserva Nacional de Pingüino de Humboldt** está ubicada en la Región de Coquimbo, provincia del Huasco, comuna de Freirina, y de la Región de Coquimbo, provincia del Elqui, comuna de la Higuera. Fue creada el 3 de enero de 1990.

La unidad destaca por la protección de las especies de fauna como el pingüino de Humboldt, yunco, chungungo, lobo de un pelo, entre otros. En la reserva marina

administrada por Sernapesca es posible observar delfines nariz de botella y la presencia esporádica de ballenas y cachalotes. En lo que a flora se refiere, existen 59 especies de plantas vasculares entre las que destacan añañucas amarillas, lirios, cactus (*Eulichnia acida*), entre otros.

La **Reserva Nacional Las Chinchillas** está ubicada en la Región de Coquimbo, provincia del Choapa, comuna de Illapel. Fue creada el 30 de noviembre de 1983.

La unidad destaca por la protección de las especies de fauna como la “chinchilla chilena”, especie en peligro de extinción, siendo esta reserva el único sitio que la protege. En lo que a flora se refiere, su vegetación tiene un alto valor fitogeográfico, con presencia importante de dos especies vulnerables como son el guayacán y el carbonillo. Los requerimientos de infraestructura identificados en el Plan de Manejo son los siguientes:

**Cuadro 3-14**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Manejo del Reserva Nacional Las Chinchillas**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa Usos Públicos	Turística	Otros	Creación del área de merienda y estacionamiento en el sector El Espinal. Desarrollar un plan de educación e interpretación ambiental. Diseñar y habilitar un sendero de interpretación, un área de educación e interpretación ambiental para niños. Implementar un nocturama, Insectario y herbario de acuerdo a las especies de fauna que se requieran exhibir, con fines educativos. Implementación del Centro de Información Ambiental con equipos audiovisuales.	R.N Las Chinchillas
Programa de Operaciones	Turística	Otros	Elaborar un programa de mantención de infraestructura y equipos. Controlar la ejecución de obras. Ejecutar mantención y reparación de infraestructura y equipos. Mantener y reparar caminos y obras de arte. Mantener y reponer los letreros existentes.	R.N Las Chinchillas

**Fuente:** Elaboración propia a partir del Plan de Manejo del R.N. Las Chinchillas 1996.

El **Monumento Natural Pichasca** está ubicado en la comuna de Río Hurtado, provincia del Limarí. Su extensión es de 128 hectáreas y destaca, en cuanto a especies de fauna principalmente, por la presencia ocasional de zorros chilla y herpetofauna (lagartijas). En cuanto a flora, por la presencia del olivillo del Norte, carbonillo, espino rojo y diversas cactáceas son los preponderantes en el área napina.

En su Plan de Manejo (CONAF, 2000) se identificó como requerimiento el diseño e implementación de infraestructura de mínimo impacto regulado tales como: miradores, senderos, refugios de observación, entre otros, así como el diseño e implementación de áreas de servicios y equipamiento adecuado para el desarrollo de actividades recreativas (guías turísticos y señalética) y la generación de actividades recreativas de acuerdo a características de la demanda.

### 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 Coquimbo, 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>15</sup>

El principal objetivo de la región es contribuir eficaz y eficientemente al desarrollo sustentable de la región en un horizonte de mediano plazo, a través de la gestión del recurso hídrico, al mejoramiento de la conectividad internacional e interregional, la provisión de infraestructura urbana con énfasis en la conurbación Coquimbo- La Serena y demás asentamientos humanos, para la satisfacción de las necesidades productivas, calidad de vida, y recuperación de los valores patrimoniales y ambientales de la región. Este objetivo se divide en los siguientes objetivos específicos:

- Gestionar integradamente el recurso hídrico para satisfacer las necesidades productivas, sociales y ambientales.
- Mejorar y ampliar la capacidad de conectividad internacional e interregional.
- Mejorar la red vial desde los sectores productivos a los centros de exportación.
- Contribuir al desarrollo de los asentamientos humanos urbanos y rurales, considerando los valores ambientales y patrimoniales de la región.

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 los 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 objetivos a cumplir se centran especialmente en la temática de la conectividad y dimensión ambiental. Es por ello, que los déficits identificados de infraestructura en relación al turismo, vienen de estas dos dimensiones:

- Vialidad interurbana: Ruta 41CH (50 km y túnel como brecha); Ruta 5 La Serena -Vallenar (85 km de brecha); Red vial longitudinal interior (62 km de brecha); Red vial costera (60 km de brecha); Red estructurante (355 km de brecha); Puentes (11 puentes de brecha); Ruta 43 Coquimbo - Ovalle (84 km de brecha)
- Red Primaria: Aeropuerto regional

<sup>15</sup> DIRPLAN: Plan Regional de Infraestructura y Gestión de Recursos Hídricos al 2021. Región de Coquimbo- MOP [http://www.dirplan.cl/planes/regional/download/PRIGRH\\_Region\\_Coquimbo.pdf](http://www.dirplan.cl/planes/regional/download/PRIGRH_Region_Coquimbo.pdf)

- Vialidad urbana: Enlaces, puentes, *bypass*, accesos a puertos y aeropuertos (5 enlaces como brecha)
- Borde costero: Paseos peatonales (4 localidades como brecha)
- Edificación pública: Inmuebles MOP (6 inmuebles como brecha)

### 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>16</sup>.

#### a) Visión del desarrollo regional del PDI. Región de Coquimbo

- La región se desarrollará sobre la base de los sectores económicos agricultura, minería y turismo.
- Se incorporarán nuevas superficies regadas mediante la construcción de embalses, introducción de tecnologías de riego por goteo y uso y gestión eficiente del recurso, lo que promete hacer de la agricultura de esta región una moderna y productiva, permitiendo cultivar productos de mayor valor en el mercado internacional.
- Un avance en esta dirección ha sido el servicio de embarque de frutas inaugurado en 2007 en el Puerto de Coquimbo, lo que hará más competitiva a esta región.
- El dinamismo de nuevas plantaciones de uva en el Valle del Limarí permiten estimar razonablemente que esta región será parte clave del *cluster* agroalimentario del país.
- Se producirá en el mediano y largo plazo una inmigración desde la zona central para cubrir demandas de mano de obra (hoy escasa en la región). Ello pondrá presión en las infraestructuras y equipamientos de los centros urbanos, especialmente en aquellos con *hinterlands* agrícolas más productivos (La Serena y Ovalle).
- La minería, si bien su participación en el producto puede ser significativa, su impacto en el empleo no lo será tanto. Habrá que prestar especial atención al desarrollo de la mina Carmen de Andacollo y al proyecto de Pascua Lama en el límite con la Región de Atacama.
- En el horizonte del estudio no se prevé la apertura del túnel del paso Agua Negra. Sólo se anticipan crecimientos turísticos moderados interregionales (San Juan Argentina). Se continúa con las evaluaciones de las factibilidades de las demandas económicas y sociales del túnel.
- En el tema del turismo, la región ha de convertirse en destino relevante, tanto para la región central de Chile como también para la vecina provincia de San Juan en Argentina.

<sup>16</sup> DIRPLAN: Actualización Plan Director de Infraestructura MOP. Región de Coquimbo, 2009.  
[http://www.dirplan.cl/planes/plandirector/Documents/2009/04\\_Informe\\_Final\\_Region\\_Coquimbo.pdf](http://www.dirplan.cl/planes/plandirector/Documents/2009/04_Informe_Final_Region_Coquimbo.pdf)

- Destino de inversiones en el creciente mercado de la segunda vivienda, tanto para los habitantes de las regiones Metropolitana, Valparaíso, Atacama y Antofagasta, como también para inversionistas de San Juan y Córdoba, Argentina y también para pensionados de países del hemisferio Norte.
- La importancia del recurso hídrico como un bien transversal en el desarrollo productivo regional deberá fortalecerse.

#### **b) Lineamientos que se derivan para el PDI. Región de Coquimbo**

- Construcción de nuevo aeropuerto regional.
- Necesidad de pavimentar caminos productivos al interior de los valles.
- Reforzar eje interior y conectividad con Región de Valparaíso.
- Mejorar accesibilidad de productores del Valle de Limarí al puerto de Coquimbo.
- Consolidar el puerto de Coquimbo para el turismo de cruceros.
- Dar accesibilidad a mina Pascua Lama por la Región de Coquimbo.
- Resolver paso de Ruta 5 por conurbación La Serena – Coquimbo.
- Acoger llegada del Río Elqui al mar con espacios públicos de calidad.
- Dar 100% de conectividad a localidades más apartadas (categorías de aislamiento alto y crítico).
- Construir infraestructura en caletas pesqueras definidas como tales y sobre las que exista demanda efectiva:
  - Equipamiento.
  - Conectividad a red vial básica.
  - Infraestructura sanitaria.
- Dar conectividad vial, con estándar al menos de pavimento básico, al 100% de los destinos y atractivos turísticos regionales definidos como tal por este estudio.
- Desarrollar solución vial para flujos de paso en el 100% de los casos que este estudio haya definido (bypass, 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>17</sup>.

<sup>17</sup> DIRPLAN: Región de Coquimbo 2020 Obras Públicas para el Desarrollo.

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

En su estrategia de desarrollo regional, la región ha formulado la siguiente visión: La misión que orienta nuestro quehacer es el desarrollo integral de las personas de la región, en armonía con el entorno y en donde ellas sean el centro y fin de la acción de todos los actores que intervienen. Queremos más integración, más equidad, más progreso, todo ello realizado con eficiencia. Queremos construir una región compartida y de todos

### i) Objetivos estratégicos

1. Ser conocida como la región de Gabriela Mistral, que destaca por su calidad de vida, biodiversidad, clima, cielos prístinos e identidad cultural, así como mejorar el acceso a mercados y a la atracción de financiamiento, promoviendo los potenciales y el carácter regional.
2. Desarrollar sectores productivos exportadores priorizados:
  - Turismo de sol y playas e intereses especiales de naturaleza, termas, astronomía y rutas patrimoniales, de vinos y gastronomía, así como la puesta en valor de atractivos naturales, embalses, inmuebles públicos y privados.
  - Producción acuícola y pesquera diversificada en productos y mercados, en forma sustentable y tecnologizada.
  - Suministro en forma confiable de alimentos sanos y de primera calidad, constituyendo un *cluster* agroalimentario en producción de fruta fresca, productos agroindustriales y servicios especializados.
  - Enclave de minería competitiva, integrada en todos sus eslabones, con capacidad profesional y calidad internacional.
  - Constituirse en plataforma de servicios logísticos para integrar la macro región con el resto del mundo, reforzando el transporte terrestre multimodal y el sistema portuario.
3. Asegurar la calidad de vida ambiental, cuidando la biodiversidad, protegiendo el medio ambiente y considerando la desertificación, erosión y sobreexplotación. Ello se traduce en iniciativas como la forestación, el manejo integral de residuos industriales líquidos y sólidos para la agroindustria, la producción limpia e ISO 14.000 en minería.
4. Ofrecer territorios urbanos y rurales amables, con seguridad vecinal y espacios públicos que mejoren su habitabilidad.
5. Aportar nuevas fuentes de energía, resguardando aspectos ambientales, y ampliar el almacenamiento hídrico, con énfasis en la eficiencia de su uso. 6. Generar oportunidades de empleos calificados y proveer servicios de salud, educación, vivienda, comunicación y transporte, seguridad y cultura de calidad a la ciudadanía.

ii) Infraestructura para fortalecimiento del turismo. Región de Coquimbo

Como apoyo al fortalecimiento del turismo, para la próxima década tiene especial importancia el desarrollo de rutas patrimoniales y de turismo astronómico; la puesta en valor de atractivos naturales; la arquitectura de inmuebles públicos y privados y otros; el rescate del patrimonio (ruta Gabriela Mistral, ruta del vino); la creación de senderos, miradores, paseos asociados a los productos turísticos relevantes y el mejoramiento de la red vial secundaria, con implementación de señalética informativa turística respecto de los productos relevantes.

**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.

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: Proveen 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>18</sup>, los define como acuerdos formales entre uno o más gobiernos regionales y uno o más ministerios, que definen las acciones

<sup>18</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>

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.

En la región se encuentra vigente el Convenio de Programación "Recuperación Borde Costero y Mejoramiento Infraestructura Pesquera Artesanal de la Región de Coquimbo", GORE (20%) – MOP (80%), suscrito el año 2015.

### **3.4 Conclusiones Instrumentos de Planificación Regional**

La Estrategia Regional de Desarrollo (2009-2020), tiene como eje central a las personas como constructores del territorio donde habitan y desde el cual satisfacen sus distintas necesidades. Señala que la minería, la agricultura, la pesca y acuicultura, los servicios, el turismo<sup>19</sup> y la producción de energía son los principales sostenes de la región. Dentro de los lineamientos estratégicos, aparece mencionado turismo como visión de la región para la economía en crecimiento y diversificada.

En el lineamiento "Una Economía compatible con la preservación de la base de recursos naturales y la calidad de vida como sello regionales" se identifica la necesidad de desarrollar productos turísticos complementarios al turismo de sol y playa, en base a los valles transversales cielos, elementos paisajísticos, geológicos, culturales y gastronómicos, importantes para el desarrollo del Turismo de Intereses Especiales tanto para turistas nacionales y extranjeros.

Por su parte en el lineamiento de "Una zona costera más equilibrada y armónica", se señala como objetivo específico: Poner en valor los espacios costeros, en especial aquellos con potencial turístico y de biodiversidad, respetando las condiciones del medio natural donde se insertan y finalmente el lineamiento de "Una mayor cohesión social basada en una identidad regional reconocida y en el buen gobierno, con relaciones interregionales e internacionales activas", se señala considerar la necesidad de poner en valor el patrimonio de la región y de promocionar los productos locales en la región y en el exterior.

El Plan de Acción Sector Turismo (2014-2018) propone la diversificación de experiencias turísticas concentrándose en proyectos relacionados al astroturismo, el legado de Gabriela Mistral, la historia minera de la región y el patrimonio pisquero y gastronómico, así como el valor ecológico del litoral; por otro lado el desarrollo de

<sup>19</sup> Turismo y servicios están contenidos dentro de la denominada economía residencial, la cual se refiere al sector de la economía que reúne todas las actividades locales cuyos productos y servicios son destinados al consumo directo de las personas presentes en un territorio, en el que trabajan o residen permanentemente o temporalmente.

destinos para lo que se proponen iniciativas de señalización turística caminera en distintos atractivos de la región, así como infraestructura habilitante entre las que se considera paneles informativos, miradores, descansos, señalética y senderos, entre otras obras, asociadas a destinos y experiencias.

Finalmente, la Zonificación del Borde Costero de la Región de Coquimbo (2005) favorece el desarrollo equilibrado de las actividades productivas, acorde con los intereses regionales, locales y sectoriales. Identificando como Zona Preferentemente Turística en la clasificación de Usos Preferentes a la Zona de Deportes Náuticos y Pesca Deportiva, la que es coincidente con la zona frente a los usos inmobiliarios turísticos reconocidos por los planes reguladores comunales e intercomunales. Se señala que se ubicarán en el territorio marítimo, zonas para la realización de deportes náuticos y donde las condiciones oceanográficas lo permitan se realizará pesca deportiva. De igual manera, en relación a la clasificación de zonas para ser propuestas a los instrumentos de planificación territorial, identifica la zona de Turismo y Recreación correspondiente con la Zona Industrial de Bajo Impacto de cada uno de los IPT de las comunas costeras de la región.

## 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	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 Coquimbo**

Red Vial Pavimentada				Soluciones Básicas		Red Vial No Pavimentada		Total
Asfalto	Hormigón	Asf./Horm	Caminos Básicos Intermedios	Capa Protección	Granular Estabilizado	Ripio	Tierra	
1.333,21	30,86	7,75	67,02	314,26	852,84	1.688,67	758,73	<b>5.053,34</b>

Fuente: Red Vial Nacional, Dimensionamiento y Características, diciembre 2014 (editado agosto 2016).

La Región de Coquimbo presenta un 28,2% de su red total pavimentada, lo que la ubica por encima del 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 Coquimbo 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 Coquimbo y relación con destinos turísticos**

Ruta	Total km	Destino Turístico asociado
Ruta 5	366,63	La Serena – Coquimbo; Punta de Choros
Ruta 41-CH	146,54	Valle del Elqui
Ruta 43	74,95	Ovalle – PN Fray Jorge
Ruta D-595	40,12	Ovalle – PN Fray Jorge; Valle del Elqui
Ruta D-55	100,25	Monte Patria – Combarbalá
Ruta 45	34,29	Ovalle – PN Fray Jorge
Ruta D-71	74,86	Monte Patria – Combarbalá
Ruta D-705	45,10	Monte Patria – Combarbalá
Ruta D-55	100,25	Litoral Los Vilos - Pichidanguí
Total	982,99	

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

- **Pasos y avanzadas**

La región cuenta con un solo paso fronterizo que comunica con la República de Argentina, Paso Agua Negra. Sus características son las siguientes:

**Cuadro 4-4**  
**Pasos Fronterizos en la Región de Coquimbo**

Nombre	Coordenadas		Altitud, metros sobre el nivel del mar (m.s.n.m.)	País limítrofe	Centro más cercano
	Latitud Sur	Longitud Oeste			
Paso Agua Negra	30° 11'	69° 49'	4.780	Argentina	Vicuña

**Fuente:** Dirección de Fronteras

Agua Negra cuenta con aduana, policía de investigaciones y SAG, y está cerrado durante el fin de temporada veraniega y cuenta con la Ruta Internacional CH-14 completamente pavimentada. Durante 2015 recibió 24.810 pasajeros ingresados y 20.883 pasajeros salidos.

## 4.2 Infraestructura de conectividad aeroportuaria

En infraestructura de conectividad aeroportuaria se distinguen tres redes: **la red primaria**, que se compone de los 16 aeropuertos y aeródromos más importantes del país, ubicados en las capitales regionales o en las cercanías de centros económicos relevantes de la región. Son los aeropuertos por los cuales se presenta el principal flujo de turistas y que permiten la conectividad tanto nacional (para el caso de los 16) como internacional (7 aeropuertos) de los destinos turísticos del país. La **red secundaria** está compuesta a la fecha por trece aeródromos que se encuentran distribuidos a lo largo del país, y que complementan a la red primaria y cumpliendo

una labor de conectividad en las regiones. Por último, los **pequeños aeródromos** cumplen con dar conectividad al territorio y soberanía en localidades apartadas, cumpliendo un rol principalmente social al permitir el acceso de diferentes servicios públicos hacia dichas localidades. Contempla solamente los aeródromos fiscales de uso público. La Región de Coquimbo cuenta con un aeródromo de red primaria (aeródromo La Florida) y por otros 23 pequeños aeródromos, de los cuales cinco son de uso público y el resto son privados. La red aeroportuaria de la región se muestra a continuación:

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

Aeródromo	Ubicación	Red	Uso	Longitud de pista (m)	Altura (m.s.n.m)
La Florida	La Serena	Primaria	Público	1.938	147
El Tuqui	Ovalle	Pequeño Aeródromo	Público	798	335
Pichidangui	Pichidangui	Pequeño Aeródromo	Público	600	30
Pedro Villarroel C.	Combarbalá	Pequeño Aeródromo	Público	900	915
Tongoy	Tongoy	Pequeño Aeródromo	Público	771	15
La Pelicana	Combarbalá	Privado	Privado	652	850
Los Pelambres	Cuncumén	Privado	Privado	900	1.220
Pelicano	Estación Chañar	Privado	Privado	1.320	1.121
La Viña	Huanhualí	Privado	Privado	500	265
Auco	Illapel	Privado	Privado	1.140	433
Punta Chungo	Los Vilos	Privado	Privado	600	76
Los Trichahues	Mialqui	Privado	Privado	1.320	1.121
Estancia Los Loros	Ovalle	Privado	Privado	600	250
Fray Jorge	Ovalle	Privado	Privado	450	125
Huayanay	Ovalle	Privado	Privado	890	50
Santa Adriana	Ovalle	Privado	Privado	683	170
Santa Rosa de Tabalí	Ovalle	Privado	Privado	1.300	243
Tabalí Bajo	Ovalle	Privado	Privado	-	-
Las Tacas	Quebrada Las Tacas	Privado	Privado	1.094	46
Las Brujas	Salamanca	Privado	Privado	800	452
Tambillos	Tambillos	Privado	Privado	-	-
El Indio	Vicuña	Privado	Privado	900	3.650
Huancará	Vicuña	Privado	Privado	810	600

**Fuente:** Dirección de Aeropuertos 2011 y AIP Chile

El aeródromo de La Florida fue construido entre 1947 y 1948 e inaugurado el 19 de enero de 1949. Desde 2012 y hasta el año 2020 se encuentra concesionado a Consorcio Aeroportuario de La Serena S.A.

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



**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 757.918 pasajeros de destinos nacionales y 644 de destinos internacionales (provenientes de Buenos Aires, Argentina, durante la Copa América 2015).

#### 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 Coquimbo**

Caleta	Provincia	Comuna
Punta Choros A (San Agustín)	Elqui	La Higuera
Punta Choros B (Los Corrales)	Elqui	La Higuera
Los Choros (Choreadero)	Elqui	La Higuera
Chungungo	Elqui	La Higuera
Totalalillo Norte	Elqui	La Higuera
Hornos	Elqui	La Higuera
San Pedro, La Serena	Elqui	La Serena
Peñuelas	Elqui	Coquimbo
Coquimbo	Elqui	Coquimbo
Guayacán	Elqui	Coquimbo
Totalalillo Centro (Totalalillo)	Elqui	Coquimbo
Guaqueros	Elqui	Coquimbo
Tongoy	Elqui	Coquimbo
Puerto Aldea (Hornilla)	Elqui	Coquimbo
Totalal	Elqui	Ovalle
El Apollillado	Elqui	Ovalle
Playa Chica de La Herradura	Elqui	Ovalle
Talcaruca	Limarí	Ovalle
Limarí	Limarí	Ovalle

Caleta	Provincia	Comuna
Talquilla	Limarí	Ovalle
Talca	Limarí	Ovalle
La Cebada	Limarí	Ovalle
Sierra	Limarí	Ovalle
Maitencillo	Choapa	Canela
Puerto Oscuro	Choapa	Canela
Puerto Manso	Choapa	Canela
Huentelauquén	Choapa	Canela
Chigualoco	Choapa	Los Vilos
San Pedro, Los Vilos	Choapa	Los Vilos
Las Conchas	Choapa	Los Vilos
Cascabeles	Choapa	Los Vilos
Totalillo Sur (Totalillo)	Choapa	Los Vilos
Pichidanguí	Choapa	Los Vilos

Fuente: Decreto 240, Ministerio de Defensa Nacional

**Figura 4-2**  
Ubicación de las caletas pesqueras artesanales en la Región de Coquimbo



Fuente: Elaboración propia.

▪ **Infraestructura Portuaria Industrial o Productiva.**

En infraestructura portuaria la región cuenta con los puertos de Coquimbo, Guayacán, Terminal Petrolero Copec de Guayacán y Los Pelambres (Punta Chungo). El puerto de Coquimbo es de propiedad fiscal mientras que el resto son todos privados. Mueve aproximadamente 1.785.000 toneladas de carga.

#### 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 ocho embalses que en total regulan 1.325 millones de metros cúbicos, beneficiando a un área de 143.700 ha.

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

Embalse	Provincia	Comuna	Cauce	Volumen (Mill m <sup>3</sup> )	Altura Muro (m)	Año de término	Superficie de Riego (ha)	Administración	Propiedad
Puclaro	Elqui	Vicuña	Elqui	200	83	1999	20.700	Privada	Privada
La Laguna	Elqui	Paihuano	Turbio	40	41	1937	24	Privada	Fiscal
Recoleta	Limarí	Ovalle	Hurtado	97	47	1934	12.400	Privada	Privada
Paloma	Limarí	Monte Patria	Grande	755	90	1967	54.500	Privada	Fiscal
Cogotí	Limarí	Combarbalá	Cogotí	137	83	1939	12.180	Privada	Privada
Corrales	Choapa	Salamanca	Camisas	50	69	2000	10.090	Fiscal	Fiscal
El Bato	Choapa	Illapel	Illapel	25	55	2011	4.146	Fiscal	Fiscal
Culimo	Choapa	Los Vilos	Quilimarí	10	38	1933	1.400	Privada	Privada

Fuente: Dirección de Obras Hidráulicas MOP

##### 4.4.2 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 normada por el DFL 1123, que regula la provisión de grandes obras de riego. En total cubren una superficie de más de 29.600 km<sup>2</sup>. A continuación se presentan el número de canales por cuenca

**Cuadro 4-8**  
**Número de canales en la Región de Coquimbo**

<b>Cuenca</b>	<b>Cauce</b>	<b>N° de canales</b>	<b>Superficie regada (km<sup>2</sup>)</b>
Río Elqui	Estero Derecho	21	9.826
Río Elqui	Río Turbio	14	
Río Elqui	Río Cochiguaz	14	
Río Elqui	Río Claro	25	
Río Elqui	Quebrada de Paihuano	8	
Río Elqui	Río Elqui	57	
Río Limarí	Río Hurtado	110	11.696
Río Limarí	Río Rapel	34	
Río Limarí	Río Mostazal	40	
Río Limarí	Río Huatulame	3	
Río Limarí	Río Combarbalá	18	
Río Limarí	Río Cogotí	35	7.654
Río Choapa	Río Chalinga	23	
Río Choapa	Río Choapa	47	
Río Choapa	Río Illapel	49	
Río Choapa	Río Quilimarí	22	
<b>Total</b>		<b>520</b>	<b>29.176</b>

**Fuente:** Dirección de Obras Hidráulicas Región de Coquimbo, 2011.

**Cuadro 4-9**  
**Superficie de riego (ha) en la Región de Coquimbo**

<b>Comuna</b>	<b>Censo 2007</b>
La Serena	5.006,14
Coquimbo	5.615,54
Andacollo	81,39
La Higuera	279,66
Paihuano	1.461,50
Vicuña	5.753,73
Illapel	4.508,26
Canela	1.052,64
Los Vilos	1.204,21
Salamanca	6.698,22
Ovalle	23.378,31
Combarbalá	2.349,81
Monte Patria	12.991,80
Punitaqui	2.447,81
Río Hurtado	2.879,60
<b>Total regional</b>	<b>75.708,62</b>

**Fuente:** Censo Agrícola 2007.

#### **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.

Las obras de control aluvional construidas en la región se remiten a defensas en base a gaviones. En el siguiente cuadro se muestran los sectores que cuentan con este tipo de defensa en la región y que son parte del programa de conservación del Ministerio.

**Cuadro 4-10**  
**Sectores con Defensas en Base a Gaviones en la Región de Coquimbo**

Sector
Punta Azul
Pisco Elqui
Nueva Talcuna
Andacollo
Lambert
Huachalalume
Diaguitas
Cebollín
Samo Alto
Pullay
El Arenal 1
El Arenal 2
Panguesillo
Salamanca

Fuente: Dirección de Obras Hidráulicas Coquimbo. 2010.

#### 4.6 Edificación pública y patrimonial

- **Patrimonio Cultural**

En la región existían hasta el año 2012 41 Monumentos Nacionales, donde se destacan las iglesias, el centro histórico de La Serena, los recintos asociados a Gabriela Mistral y yacimientos arqueológicos. El siguiente cuadro muestra el listado de Monumento Nacionales en la Región de Coquimbo:

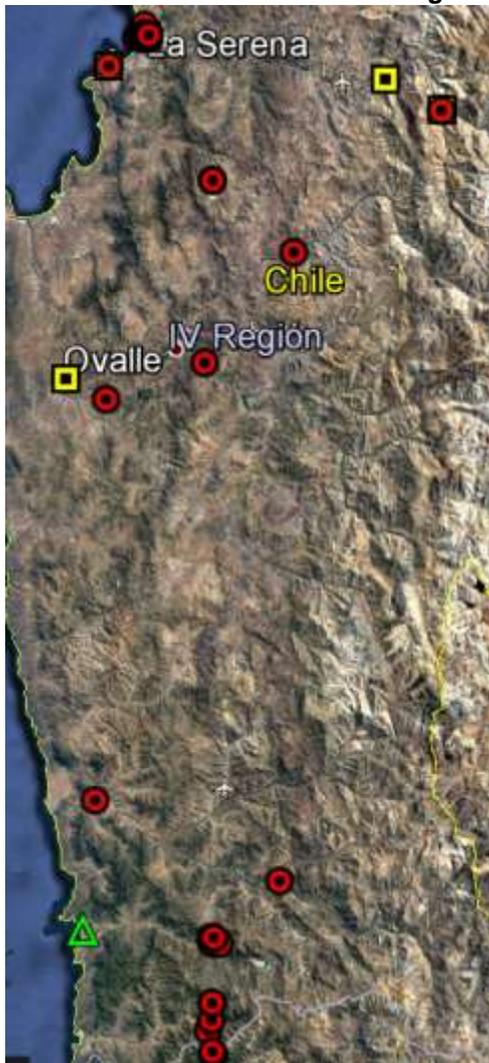
**Cuadro 4-11**  
**Monumentos Nacionales en la Región de Coquimbo**

Nombre (Denominación Oficial)	Comuna	Categoría
Mausoleo erigido a Gabriela Mistral y los terrenos destinados a este objeto, ubicados en la localidad de Montegrande	Paihuano	Monumento Histórico
Inmueble en que nació Gabriela Mistral	Vicuña	Monumento Histórico
Bosque Petrificado y yacimiento de huesos de dinosaurio	Río Hurtado	Monumento Histórico
Valle de El Encanto	Ovalle	Monumento Histórico
Inmuebles que se indican: Iglesia Santa Inés	La Serena	Monumento Histórico
Iglesia de San Francisco de La Serena	La Serena	Monumento Histórico
Iglesia de Guayacán	Coquimbo	Monumento Histórico
Iglesia San Antonio de Barraza	Ovalle	Monumento Histórico
Inmueble Casa escuela rural de Montegrande	Paihuano	Monumento Histórico
Iglesia parroquial de Mincha	Canela	Monumento Histórico
Dos Iglesias del pueblo de Andacollo	Andacollo	Monumento Histórico
Iglesia Catedral	La Serena	Monumento Histórico
Capilla de la Casa de la Providencia	La Serena	Monumento Histórico
Casa Piñera	La Serena	Monumento Histórico
Casa Carmona	La Serena	Monumento Histórico
Casa Herreros	La Serena	Monumento Histórico
Casa Chadwick	La Serena	Monumento Histórico
Casa González Videla	La Serena	Monumento Histórico
Área de la ciudad tradicional de La Serena	La Serena	Zona Típica
Capilla del hospital San Juan de Dios	La Serena	Monumento Histórico

Nombre (Denominación Oficial)	Comuna	Categoría
Colecciones de todos los museos dependientes de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos	La Serena	Monumento Histórico
Colecciones de todos los museos dependientes de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos	Vicuña	Monumento Histórico
Colecciones de todos los museos dependientes de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos	Ovalle	Monumento Histórico
Propiedad que fuera de Gabriela Mistral	La Serena	Monumento Histórico
Sector de Montegrande relacionados con la poetisa Gabriela Mistral	Paihuano	Zona Típica
Casa de administración del establecimiento de Guayacán	Coquimbo	Monumento Histórico
Mural del pintor Gregorio De la Fuente, pintado en la ex Estación de Ferrocarriles de La Serena	La Serena	Monumento Histórico
Edificio llamado Isabel Bongard	La Serena	Monumento Histórico
Laguna Conchalí	Los Vilos	Santuario de la Naturaleza
Iglesia de Santo Domingo	La Serena	Monumento Histórico
Edificio ubicado en Av. Francisco de Aguirre N° 260	La Serena	Monumento Histórico
Estación de FFCC de Salamanca	Salamanca	Monumento Histórico
Liceo de hombres Gregorio Cordovez	La Serena	Monumento Histórico
Liceo de Niñas Gabriela Mistral	La Serena	Monumento Histórico
Escuela Germán Riesco	La Serena	Monumento Histórico
Pueblo de Guayacán	Coquimbo	Zona Típica
Iglesia del Niño Dios de Sotaqui	Ovalle	Monumento Histórico
Casa de Gabriela Mistral	La Serena	Monumento Histórico
Faro monumental de La Serena	La Serena	Monumento Histórico
Túnel Las Palmas	Los Vilos	Monumento Histórico
Túnel Recto	Los Vilos	Monumento Histórico
Túnel Curvo	Los Vilos	Monumento Histórico
Túnel Las Astas	Los Vilos	Monumento Histórico
Puente de Piedra La Laja	Los Vilos	Monumento Histórico
Puente de Piedra Quelón o La Recta	Los Vilos	Monumento Histórico
Puente de Piedra Chico	Los Vilos	Monumento Histórico
Puente Metálico El Ojo	Los Vilos	Monumento Histórico
Puente Metálico Tilama	Los Vilos	Monumento Histórico
Poblado de Barraza	Ovalle	Zona Típica
Libro de recepción de oficios de cabildo la billa de San Rafael de Rozas que da principio en el año 1787, conocido como "Libro Becerro de Illapel"	Illapel	Monumento Histórico
Pueblo de Diaguitas	Vicuña	Zona Típica
Escuela N° 10 Jerónimo Godoy Villanueva de Pisco Elqui	Paihuano	Monumento Histórico

Fuente: Consejo de Monumentos Nacionales

**Figura 4-3**  
**Ubicación de Monumentos Nacionales en la Región de Coquimbo**



**Fuente:** Elaboración propia en base a Consejo de Monumentos Nacionales. Círculos: Monumentos Históricos; Cuadrados: Zonas Típicas; Triángulos: Santuarios de la Naturaleza

- **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 los servicios sanitarios de producción y distribución de agua potable, abarcan un total de 206.992 clientes mientras los de recolección y disposición de aguas servidas alcanzan a los 199.657.

##### b) Sector rural

Según datos del año 2014 del MOP, en la región se contabilizan un total de 182 sistemas de APR operativos. Los APR en funcionamiento, se listan en el siguiente cuadro:

**Cuadro 4-12**  
**APR operativos en la Región de Coquimbo**

Provincia	Comuna	N° de Localidades abastecidas	N° de Arranques	N° de Beneficiarios/as Estimados
<b>Choapa</b>	Canela	8	1.186	4.581
	Illapel	14	1.588	6.352
	Los Vilos	5	2.498	9.992
	Salamanca	22	4.457	17.828
<b>Elqui</b>	Andacollo	1	63	252
	Coquimbo	10	2.538	10.155
	La Higuera	7	1.747	6.988
	La Serena	10	2.820	11.280
	Paiguano	3	1.230	4.920
	Vicuña	16	3.926	15.704
<b>Limarí</b>	Combarbalá	18	2.769	11.016
	Monte Patria	24	5.276	21.104
	Ovalle	34	6.341	25.160

Provincia	Comuna	N° de Localidades abastecidas	N° de Arranques	N° de Beneficiarios/as Estimados
	Punitaqui	6	909	3.636
	Río Hurtado	9	1.954	7.816
<b>Total</b>		<b>187</b>	<b>39.302</b>	<b>156.784</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.

- **Ruta 5 Tramo Los Vilos – La Serena.**

De acuerdo a la descripción el proyecto en Concesiones, con 229 kilómetros, este tramo de la Ruta 5 Norte favorece el potencial turístico de la zona y de sectores productivos como la mediana minería, la fruticultura, la industria del pisco de los valles del Elqui y Limarí y el transporte de carga nacional y de exportación a través del puerto de Coquimbo.

Su diseño, señalización, demarcación y otros elementos han mejorado notablemente la seguridad vial, lo que se tradujo en una reducción de accidentes en este tramo.

Además de las estructuras construidas, el tramo tiene cuatro áreas de servicios generales con estacionamientos, cafeterías y servicios higiénicos, dos áreas de control policial con modernas edificaciones y dos áreas de estacionamientos para camiones, a cuyos conductores les permite descansar y contar con servicios higiénicos.

- **Ruta 5 Tramo La Serena – Vallenar.**

De acuerdo a la descripción el proyecto en Concesiones, el proyecto consistió en licitar el mejoramiento y la conservación de 190 km de vialidad interurbana, entre la ciudad de La Serena y Vallenar, entre las regiones IV y III.

El tramo se inicia en el sector urbano de La Serena al Norte del cruce de Francisco de Aguirre hasta el acceso en Ruta 5 a la localidad de Domeyko. Abarca el mejoramiento y homogenización a un perfil de doble calzada con retornos a nivel ubicados cada 8 a 10 km sectores de calles de servicios, áreas especiales para el estacionamiento de camiones, áreas de servicio para los usuarios de la vía, citófonos de emergencias, vehículos de atención de emergencias, camiones grúa, paraderos de buses ubicados fuera de las calzadas, accesos regularizados a predios adyacentes, cierros laterales, señalización, intersecciones desniveladas en los principales cruces, entre otras obras.

- **Ruta 43 La Serena – Ovalle.**

La Ruta 43 se emplaza en las Provincias del Elqui y Limarí. Conecta la ciudad de Ovalle con la ciudad de Coquimbo (doble vía), la que está actualmente en construcción y se espera esté terminada en marzo de 2018.

El proyecto contempla 86 km de caminos pavimentados, además de la construcción de aceras, ciclovías, paisajismo e iluminación. Esta obra pública se financiará mediante tarifa a los usuarios y eventuales aportes del Estado.

Entre los beneficios del proyecto se encuentra el aumento en la seguridad vial, ahorros en tiempos de viajes y costos operacionales.

- **Aeródromo La Florida (en segunda licitación).**

Remodelación y ampliación del terminal aéreo que se ubica a 6 km al este del centro de la ciudad de La Serena en la Región de Coquimbo. Se amplió de 3.200 a 4.500 metros cuadrados el terminal, gracias a la construcción de un nuevo edificio logístico para la DGAC y para la Policía de Investigaciones, SAG y Aduana. Asimismo se amplió la cabina de la torre de control, la plataforma del recinto y las áreas de servicios como baños públicos, cafetería y cocina, entre otros.

Entre los beneficios del proyecto se encuentra el mejoramiento de los estándares de servicio del aeropuerto actual, aumentando la oferta de su infraestructura aeroportuaria.

Esta obra pública se financiará mediante tarifa a los usuarios en su tasa de embarque.

## **5 PLAN BASE DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE**

Para el presente estudio se entiende el Plan Base de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo como el conjunto de proyectos de infraestructura planificado para ser ejecutado por el Ministerio de Obras Públicas, que constituye un apoyo a la actividad turística en cada región. Este conjunto de proyectos forma parte del principal instrumento de planificación del Ministerio, que son los Planes Regionales de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico (PRIGRH).

La construcción del “Plan Base de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo”, se elaboró a partir de un criterio de focalización territorial, cuyo origen se sustenta en el informe “Focalización Territorial Turística”, elaborado por la Subsecretaría de Turismo y SERNATUR, en el contexto del desarrollo del Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable, el que delimita y prioriza territorios, denominados “Destinos Turísticos”, donde se desarrolla la actividad turística en las distintas regiones del país.

Además, para efectos del análisis, se agrega un aspecto territorial relacionado con las conexiones entre destinos. Estos conectores están compuestos por la red vial, que en muchos casos presenta 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 de la base de datos del PRIGRH (versión entregada el 09/02/2016 por la Unidad de Análisis Territorial UAT / Dirección de Planeamiento, DIRPLAN de nivel nacional), que correspondía a la última versión de ese plan revisada y actualizada, a esa fecha, por las regiones.
- Para la elaboración del Plan Base 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 los Destinos Turísticos, a las Zonas de Interés Turístico (ZOIT), a los Atractivos Turísticos, a los Circuitos Turísticos de Rutas Chile, además de las Áreas Silvestres Protegidas por el Estado (ASPE), dentro de cada región. Se incluyó dentro de este espacio a las vías necesarias para conectar las unidades focalizadas, denominadas conectores, considerando un buffer de 5 km a partir de su eje.
- En algunos casos puntuales se propuso, de forma justificada, algunas áreas de ampliación a estas superficies, identificados como territorios propuestos.

**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 que se encontraban al interior del Territorio Prioritario de Intervención y que tuvieron relación con turismo, incluyendo aquellos que servían de conectores entre destinos turísticos definidos en la focalización.

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

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

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

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

El análisis ha implicado la revisión exhaustiva, uno a uno, de los proyectos del PRIGRH, visualizando a la vez su ubicación geográfica y cómo se relaciona esta con el

destino o atractivo turístico o un conjunto de éstos. Así, es posible que un proyecto atienda a más de un atractivo turístico o incluso a más de un destino, lo mismo que un destino o atractivo puede ser apoyado por uno o más proyectos.

La identificación de los diferentes proyectos que forman parte del Plan Base, consiste en las obras de infraestructura a cargo 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 de su ciclo de vida, 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 el proyecto. En caso que fuese una entidad que no corresponda al MOP, se indicó “Extra MOP”.
- **SERVICIO MOP:** Dirección dentro del MOP, que está a cargo del proyecto.
- **SNASPE:** Se indica aquí el nombre del Área Protegida perteneciente al Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE) relacionada con el proyecto. 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.
- **UNIDAD DE DESARROLLO DE ATRACTIVOS (UDA):** corresponde a una unidad de análisis, construida en base a la existencia de Atractivos Turísticos cercanos, en función de su jerarquía o concentración. Si bien esta Unidad de Desarrollo de Atractivos está asociada a un territorio, no corresponde exactamente a un polígono bien delimitado. 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 la elaboración de los Planes Preliminares de Infraestructura, como se verá más adelante. Es decir, una Unidad de Desarrollo de Atractivos (UDA) es generada durante el proceso de construcción de los Planes Preliminares de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo y sólo después de su generación, es posible revisar cuáles proyectos del Plan Base están relacionados con determinadas UDAs. La determinación de esta relación entre proyectos del Plan Base y UDA's, ayudará a la priorización de esas UDA's en el

Plan Preliminar, con el fin de determinar que conjuntos de proyectos se desarrollarán antes que otros.

- **PLAZO:** Corresponden 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:**

- **DESTINO:** Un destino turístico local es un espacio físico en el que un visitante pasa al menos una noche. Incluye productos turísticos tales como servicios de apoyo y atractivos y recursos turísticos en un radio que permite ir y volver en un día. Tiene unos límites físicos y administrativos que definen su gestión e imágenes y percepciones que determinan su competitividad en el mercado. Los destinos locales incorporan a diversos grupos, entre los que se cuenta a menudo la comunidad anfitriona, y pueden establecer lazos y redes entre sí para constituir destinos mayores. Corresponde al Destino Turístico (de los 83 priorizados por el Plan Nacional de Turismo Sustentable) relacionado con el proyecto.
- **ZONA DE INTERÉS TURÍSTICO (ZOIT)<sup>20</sup>:** Si el proyecto se encuentra inserto dentro de una ZOIT, en esta columna se indicará el nombre de esta zona.

---

<sup>20</sup> 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 Coquimbo

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

NÚMERO	NOMBRE DEL PROYECTO	CÓDIGO BIP	FINACIAMIENTO	SERVICIO MOP	DESTINO	SNASPE	ZOIT	UNIDAD DE DESARROLLO DE ATRACTIVOS	Corto Plazo		Mediano Plazo			
									2017	2018	2019	2020	2021	Más allá de 2021
13	Ruta 5 tramo conurbación La Serena - Coquimbo	SIN BIP	MOP	Vialidad	La Serena - Coquimbo			La Serena						
14	Construcción Defensas Costeras Faro Monumental	30086289-0	MOP	Obras Portuarias	La Serena - Coquimbo			La Serena	Ejecución					
15	Construcción Teatro Regional	30073622-0	Extra MOP	Arquitectura	La Serena - Coquimbo			La Serena		Ejecución				
16	Restauración Casa de Gabriela Mistral, Las Compañías	30076274-0	Extra MOP	No MOP (UT Arquitectura)	La Serena - Coquimbo			La Serena	Ejecución					
17	Construcción Biblioteca Regional De La Serena	SIN BIP	Extra MOP	Arquitectura	La Serena - Coquimbo			La Serena	Ejecución					
18	Ampliación Reposición Ruta 41-Ch, Sector: La Serena-Vicuña	30128748-0	MOP	Vialidad	Valle del Elqui		Valle Del Elqui	La Serena	Ejecución					
19	Bypass La Serena , Ruta 41 - Acceso Al Puerto De Coquimbo	SIN BIP	MOP	Vialidad	La Serena - Coquimbo			La Serena				Diseño		
25	Mejoramiento Caleta De Pescadores Artesanales De Guayacán	30066711-0	Extra MOP	Obras Portuarias	La Serena - Coquimbo			Coquimbo	Ejecución					
26	Construcción Paseo Costero Sector Coquimbo	30042951-0	MOP	Obras Portuarias	La Serena - Coquimbo			Coquimbo	Ejecución					
27	Construcción Obras De Mejoramiento Quebrada De Peñuelas Provincia De Elqui	30044042-0	MOP	Obras Hidráulicas	La Serena - Coquimbo			Coquimbo	Ejecución					
32	Construcción Embalse Estero Derecho	SIN BIP	MOP	Obras Hidráulicas	Valle del Elqui		Valle Del Elqui	Pisco Elqui		Ejecución				
33	Diseño Para El Aprovechamiento Óptimo De Los Recursos Hídricos De Los Ríos Chalinga Y Estero Derecho	SIN BIP	MOP	Obras Hidráulicas	Valle del Elqui		Valle Del Elqui	Pisco Elqui	Ejecución					
38	Sistema APR Maitencillo	20188266-0	Extra MOP	Obras Hidráulicas	Fuera de Destino			Andacollo			Ejecución			
39	Ampliación Edificio Consistorial De Andacollo	SIN BIP	Extra MOP	Arquitectura	Fuera de Destino			Andacollo	Ejecución					
49	Construcción Infraestructura Caleta El Sauce, Limarí	30426877-0	MOP	Obras Portuarias	Ovalle - P.N. Fray Jorge	Parque Nacional Fray Jorge		Parque Nacional Fray Jorge		Diseño	Diseño / Ejecución	Ejecución		
59	Etapa 1 Ruta 45 Cruce Long. - Valle El Encanto - Altos La Chimba	SIN BIP	MOP	Concesiones	La Serena - Coquimbo			Ovalle		Ejecución				
58	Ruta 43, Ovalle-Coquimbo	SIN BIP	CCOP	Vialidad	Monte Patria - Combarbalá			Ovalle	Ingeniería / Construcción / Explotación / Explotación					
70	Mejoramiento Canal Palqui Maurat Semita Monte Patria Región De Coquimbo	SIN BIP	MOP	Obras Hidráulicas	Monte Patria - Combarbalá			Valle de Tulahuén	Factibilidad					
71	Mejoramiento Pavimentación Camino Carén - Tulahuén	SIN BIP	MOP	Vialidad	Monte Patria - Combarbalá			Valle de Tulahuén	Ejecución					
72	Mejoramiento Ruta D-577. Caren - Pedregal - El Maitén	30044080-0	MOP	Vialidad	Monte Patria - Combarbalá			Valle de Tulahuén	Ejecución					
76	Construcción Caleta Puerto Oscuro	SIN BIP	Extra MOP	Obras Portuarias	Fuera de Destino			Puerto Oscuro		Diseño	Diseño / Ejecución	Ejecución		
81	Mejoramiento Caleta Chigualoco, Los Vilos	30210823-0	MOP	Obras Portuarias	Fuera de Destino			Chigualoco	Ejecución					
85	Construcción Paseo Costero Sur	30076607-0	Extra MOP	Obras Portuarias	Litoral Los Vilos - Pichidangui			Los Vilos	Ejecución					
86	Ruta 5, Tramo Santiago - Los Vilos	SIN BIP	CCOP	Concesiones	Litoral Los Vilos - Pichidangui	Santuario De La Naturaleza Y Sitio Ramsar Laguna C		Los Vilos	Ingeniería / Construcción / Explotación y Compromisos / Compensaciones / Convenios		Compromisos / Compensaciones / Convenios			
88	Construcción Infraestructura Caleta Totalillo Sur, Los Vilos	30409927-0	MOP	Obras Portuarias	Litoral Los Vilos - Pichidangui			Totalillo	Diseño	Ejecución				

NÚMERO	NOMBRE DEL PROYECTO	CÓDIGO BIP	FINACIAMIENTO	SERVICIO MOP	DESTINO	SNASPE	ZOIT	UNIDAD DE DESARROLLO DE ATRACTIVOS	Corto Plazo		Mediano Plazo			
									2017	2018	2019	2020	2021	Más allá de 2021
95	Construcción De Caletas: Huentelauquen - Maitencillo - Puerto Manso	SIN BIP	MOP	Obras Portuarias	Fuera de Destino			Sin UDA	Ejecución					
96	Construcción Caleta Cascabeles	SIN BIP	Extra MOP	Obras Portuarias	Litoral Los Vilos - Pichidangui			Sin UDA	Diseño	Ejecución				
97	Mejoramiento Integral Canal Camarico Comuna de Ovalle	SIN BIP	MOP	Obras Hidráulicas	Fuera de Destino			Sin UDA	Factibilidad					
98	Actualización Construcción Sistema Presurizado Cogoti Huatulame	SIN BIP	Extra MOP	Obras Hidráulicas	Monte Patria - Combarbalá			Sin UDA	Prefactibilidad					
99	Mejoramiento Ruta D-643, Intersección D-635, Ruta D-629 Sectores El Durazno - Chalinga - Camarico - Campo Lindo, Provincia Del Limarí -	SIN BIP	MOP	Vialidad	Ovalle - P.N. Fray Jorge			Sin UDA		Ejecución				

- \* El salto de numeración, corresponde a los proyectos provenientes del Plan Preliminar, contenidos en el capítulo 8.

#### **5.4 Elaboración de la Cartografía 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.

Los proyectos del Plan Base de la Región de Coquimbo, se concentran en gran parte en el Área Metropolitana La Serena – Coquimbo. También existe una importante distribución de proyectos a lo largo del borde costero de la región entre Los Vilos, al Sur de la región y Caleta el Sauce a la altura del Parque Nacional Fray Jorge. También se distribuyen proyectos en los valles transversales de la región, como en el valle del Elqui o del Limarí.

## 6 IMAGEN OBJETIVO DE LOS DESTINOS

### 6.1 Situación actual

La estructura del sistema urbano regional de la Región de Coquimbo se manifiesta en base a una predominancia de la conurbación Coquimbo-La Serena, esta última su ciudad capital. La población combinada de ambas ciudades (323.184 habitantes – Censo 2002, las que se la dividen casi matemáticamente en 50-50%) corresponde 53,58% de la población regional (603.210 – Censo 2002). El centro urbano que le sigue en población es Ovalle, capital de la provincia de Limarí, con 16,3% (98 mil habitantes). La región está compuesta de tres provincias, Elqui, Choapa y Limarí, las que corresponden a sus tres cuencas principales cuyos ríos tienen la misma denominación. Estas tres provincias tienen como cabeza las ciudades de La Serena (Elqui), Ovalle (Limarí) e Illapel (Choapa), ésta última con 22 mil habitantes, representando el cerca de 30.355 - Censo 2002 - de la población regional.

Otras ciudades menores son Vicuña (24 mil hab.), Salamanca (24 mil), Los Vilos (17 mil hab.), Andacollo (10 mil hab.). La Higuera, cabeza comunal de la comuna homónima, aunque escasa en población (apenas supera los mil hab.) desde el punto de vista geográfico, ocupa un lugar destacado al ser la primera ciudad al Norte de la región, la que presenta componentes productivos pesqueros, turísticos, mineros y olivicultura. Además, su cercanía a la RN Pingüino de Humboldt puede permitirle operar en un futuro como centro urbano de apoyo a este recurso turístico.

Con todo, ésta es una región que presenta una alta concentración poblacional en su capital, con un sistema urbano que hoy se conecta por la Ruta 5 -cuyo trazado es por el borde costero- y sus derivaciones transversales hacia el Oriente. Sin embargo, subyace la antigua estructura urbana de origen colonial, con escasos centros poblados en la costa y una ruta interior (que data de tiempos pre coloniales) y que se consolidó como una protección frente a las asonadas de piratas y corsarios europeos. Por otra parte, la ruta interior, especialmente entre límite con la Región de Valparaíso y comuna de Ovalle, esconde un potencial turístico para un territorio que ha quedado algo postergado producto de este desplazamiento de la vía principal de transporte hacia el borde costero.

Sin embargo, la transitabilidad del camino interior (rutas D-37-E, D-81, D-71, D-55 y D51, en gran medida es difícil, con tramos aún sin pavimento. Sólo la Ruta 43, entre Coquimbo y Ovalle, la que hoy está siendo mejorada, permite un recorrido circular apto para el turista corriente, que busca caminos, si bien atractivos, también seguros.

Debe mencionarse que la relativa cercanía del Sur de esta región a Santiago, desde el punto de vista del turismo, aunque también de la actividad económica general, hay una cierta gravitación hacia la capital de Chile. Por ello, vemos que los balnearios de Los Vilos y Pichidanguí están básicamente orientados a recibir visitantes de la Región Metropolitana y también de la región de Valparaíso, los que, combinadamente, superan por 10 veces la población de esta región.

El turismo en esta región se mueve hoy mayoritariamente por la vía troncal, penetrando hacia el Oriente por las rutas de los distintos valles transversales: hacia Illapel y Salamanca, por la Ruta 47 a través de la cuesta de Cavilolén, hacia Combarbalá por Canela Baja por la Ruta D-71, hacia Ovalle, Montepatria y Río Hurtado, desde Socos por la Ruta 45, y hacia Vicuña y el espectacular y mítico Valle del Elqui, desde la propia La Serena por la Ruta 41-CH. Esta estructura, tipo arbórea, con tronco y ramas, tiende a impedir la generación de circuitos turísticos, la manera de transitar más deseable para el viajero de espíritu explorador.

Desde el punto de vista del transporte terrestre, un grave problema que enfrenta la conurbación La Serena-Coquimbo es el atravesarse, en sentido Norte-Sur, de la Ruta 5. Falta de anticipación y planificación trajo como consecuencia que no se dispusiesen a tiempo fajas de reserva para construir un *bypass*. Debe recordarse que el actual trazado corresponde al Plan Serena de la década de los 50, el que desplazó al borde costero el acceso desde el Sur, el que antes se hacía por la Ruta Ovalle-La Serena, actual Ruta 43 y penetraba la ciudad por Avenida Balmaceda hasta casi la misma Plaza de Armas de La Serena. Hoy, el Ministerio de Obras Públicas debe seguir invirtiendo en una ruta que gradualmente se ha convertido en una avenida urbana y que por lo mismo, sus mejoramientos se complejizan por los impactos de todo orden que producen en la ciudad y también en zonas de humedales.

Hacia el Norte –en donde se ha licitado y construido mediante concesión la continuación de esta ruta con alto estándar hasta Vallenar, ha surgido otra complejidad en el sector de El Olivar, cruzando el río Elqui. Se trata de un área de gran riqueza arqueológica, lo que ha producido la detención de las obras mientras se busca una solución para el retiro de los restos encontrados, lo cual, según el Consejo de Monumentos Nacionales, puede tardar años.

Las dificultades anteriores para la actual Ruta 5 puede abrir la oportunidad para que en el futuro mediano y largo se genere un mega *bypass* contiguo al cordón de cerros que flanquea a esta conurbación por el Oriente. Este trazado (*bypass*) está definido en el P.R.I. en proceso de aprobación.

La conectividad transversal de La Serena-Coquimbo merece un análisis particular. Si bien la Ruta 41CH, como su sigla lo indica corresponde a un ruta internacional, tradicionalmente ha tenido muy poco flujo de este tipo, sirviendo básicamente al Valle del Elqui y su extensión por el río Claro hacia Paihuano y demás poblados al Sur de éste. Incluso su complejo fronterizo de Agua Negra en las décadas de los 80 y 90 estuvo la mayor parte de tiempo clausurado por el Estado. Sin embargo, desde fines de la década de los 90 la región (autoridades, Puerto de Coquimbo y empresarios del turismo) viene apostando por la generación de un corredor bioceánico que conecte las regiones productoras de soya de Argentina y Brasil con el Puerto de Coquimbo. Como externalidad positiva, el mejoramiento de esta ruta abriría insospechadas oportunidades para la llegada de turistas a La Serena y Coquimbo, provenientes de las provincias de San Juan y Mendoza, en Argentina. Las autoridades argentinas, específicamente la gobernación de San Juan, han promovido esta idea más aún que las chilenas. Se ha anunciado la pronta licitación del túnel (14 km) y su acceso para

ser construido a partir de 2017, lo que indudablemente acortaría y facilitaría el atravesado de Los Andes.

En lo que se refiere a infraestructura portuaria, la región cuenta con el Puerto de Coquimbo, el que se localiza en una de las mejores bahías protegidas del país. Por este puerto se exporta en su mayoría la producción frutícola de los valles de Elqui y Limarí<sup>21</sup>. La mayoría, pues, dependiendo de circunstancias climáticas o logísticas, los exportadores y empresas navieras pueden en ocasiones preferir al Puerto de Valparaíso. Su nuevo terminal frutícola tiene por objeto contrarrestar este factor y lograr una mayor competitividad.

El puerto, público pero concesionado a la empresa TPC, contempla en su Plan Maestro Portuario, la transformación a uno moderno y eficiente, el que incluirá instalaciones adecuadas para recibir grandes cruceros, incluyendo un terminal de pasajeros. La concreción de esta iniciativa se vio interrumpida por el sismo de 2015 pero ya se ha retomado. Los viajeros de este tipo en esta región son atraídos en su mayoría por el Valle del Elqui, lo que sin embargo tiene la complejidad del tiempo/distancia que se requiere para una adecuada visita. Sólo ir y volver a Pisco Elqui toma 4 horas, si es que el tránsito está despejado en la conurbación Coquimbo-La Serena. Por ello, muchos turistas se conforman con una visita a la ciudad de Vicuña, que tiene el atractivo de ser la cuna de Gabriela Mistral.

Ha habido en tiempos recientes la idea entre algunas autoridades de desplazar el puerto industrial hacia el Norte, específicamente hacia la bahía de Chungungo, el que cuenta con una dársena abandonada desde el tiempo de la producción de la mina El Tofo, y que hoy sirve a una caleta, dejando las actuales instalaciones dedicadas a la recepción de cruceros. Sin embargo, análisis especializados en logística portuaria desestiman que esta idea sea factible, entre otras razones por la competencia de Valparaíso, el que como ya hemos señalado, tiene una cuota de participación en la exportación frutícola de la región, lo que se vería incrementado si el puerto se localiza excéntrico a los territorios productivos de Elqui y Limarí. Es más razonable pensar en una funcionalidad combinada para ambas actividades en Coquimbo, lo que además trae potenciales beneficios al requerir el puerto actual una mejor conectividad, lo que presiona al Estado a resolver.

En materia aeroportuaria, la región cuenta con el Aeródromo La Florida, el que sirve en forma casi exclusiva las necesidades de transporte aéreo de la región. La Florida, que reemplazó al antiguo aeródromo de Coquimbo, localizado en el comienzo de la Avenida La Cantera, desde el punto de vista de los pasajeros está en una ubicación muy conveniente pues se encuentra a escasos kilómetros de la conurbación La Serena-Coquimbo, en el inicio de la Ruta 41-CH. Sin embargo, su tamaño para alojar los pasajeros que se proyectan en la próxima década (sobre el millón/año), sus dificultades para la aeronavegación dado la estrechez del valle para el aterrizaje y el número de días inoperantes por neblina, han hecho a las autoridades de la Dirección

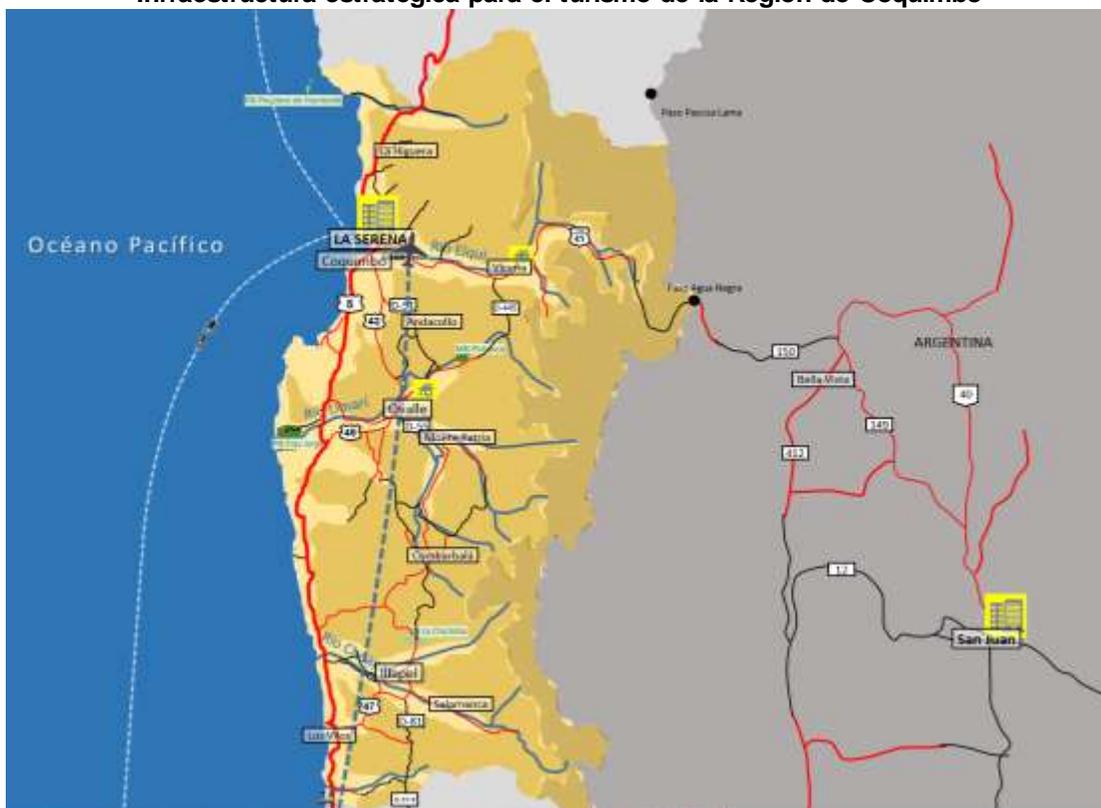
---

<sup>21</sup> Nota: más del 90% de las exportaciones frutícolas regionales se centran en la uva de mesa, provenientes de las regiones de Coquimbo y Atacama.

de Aeropuertos (MOP) estudiar su traslado al sector de Tongoy, en el borde costero al Sur de Coquimbo, ahora como aeropuerto internacional, el que podría suplementar al de Santiago.

Si bien el análisis costo/beneficio de su evaluación social parece ser ligeramente favorable, su corta distancia a Santiago puede jugarle en contra pues la industria aérea puede no interesarse en realizar viajes de tan corta distancia como es Santiago – Tongoy pues el ahorro de tiempo frente al modo bus no alcanza a rentabilizar el gasto de combustible de las naves, que en alta proporción corresponde a despegues y aterrizajes. El sector turismo no obstante deberá estar atento a las oportunidades que surgen de una u otra decisión, pues si permanece habrá obras de mejoramiento en el actual, sirviendo mejor al Valle del Elqui, y en el caso de traslado se habilitarían nuevos territorios del borde costero y Ovalle y el interior del Limarí será más accesible.

**Figura 6-1**  
**Infraestructura estratégica para el turismo de la Región de Coquimbo**



**Fuente:** Elaboración propia, en base a la cartografía de vialidad del Ministerio de Obras Públicas (2013).

Para esta región la Subsecretaría de Turismo, en su focalización territorial turística, ha definido y delimitado seis destinos turísticos de los 83 a nivel nacional (círculos color café en figura siguiente). De ellos, tres son considerados consolidados (La Serena-Coquimbo, Valle del Elqui y Litoral Los Vilos-Pichidangui), dos son considerados emergentes (Punta de Choros y Ovalle - PN Fray Jorge) y uno potencial (Montepatria-

Combarbalá). 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<sup>22</sup>), puede observarse que se trata más o menos de tres territorios turísticos desarrollados en el corazón de la región, y dos semi desarrollados en sus extremos Norte y Sur.

Desde el punto de vista del equipamiento turístico, La Serena tiene gran competitividad dado su bien conformado centro histórico, preservado y mejorado por el Plan Serena y protegido como Zona Típica por la Ley Monumentos Nacionales en años más recientes. Aunque debe señalarse que en años recientes, similar a lo ocurrido con Valparaíso, Coquimbo ha estado generando su propia oferta de equipamiento turístico y de recreación, especialmente en torno al Barrio Inglés y, desde antes, en el sector de La Herradura. También posee el casino-hotel, en el comienzo de la Avenida del Mar, vía que comparte con La Serena, el Casino de Coquimbo, más el recientemente inaugurado Casino-hotel en Ovalle (Ovalle Casino & Resort), un hotel en la Plaza de Armas y otro tipo resort en Socos, más el Hotel Limarí y Altos del Tuki, lo que ofrece al turista una variada oferta hotelera en la región.

El Valle del Elqui, posee también importante oferta de alojamiento incluso con la certificación de 4 estrellas en un renombrado Hotel de la comuna como el Terral Hotel & Spa, y muchos otros que también ofrecen un muy buen servicio.

Su potencia actual radica en el tradicional turismo de sol y playa, destinado a santiaguinos y argentinos que cruzan la cordillera (mayoritariamente por Los Libertadores). En este aspecto la oferta de La Serena responde adecuadamente a una demanda creciente. No así la vialidad urbana (Ruta 5 incluida) la que es objeto de saturación en tiempos de demanda alta.

Una vía turística interesante que desarrolla la región es la Ruta D-457, entre Vicuña y Andacollo, pasando por Samo Alto contiguo al río Hurtado, la que se denomina Antakari, nombre que la asocia a su pasado incaico. Su objetivo es rescatar tradiciones ancestrales y su pasado colonial ligado a la minería aurífera. También tiene componentes arqueológicos y paleontológicos de gran interés. Por otra parte esta ruta cuenta con servicios de turismo astronómico (observatorio Pangué), y también dispone de señalización turística caminera (Ruta de Las Estrellas-Circuito Antakari) como una ruta escénica que podría incluir una mejor señalética, paradores, datos turísticos y científicos, infografía de flora nativa y termas.

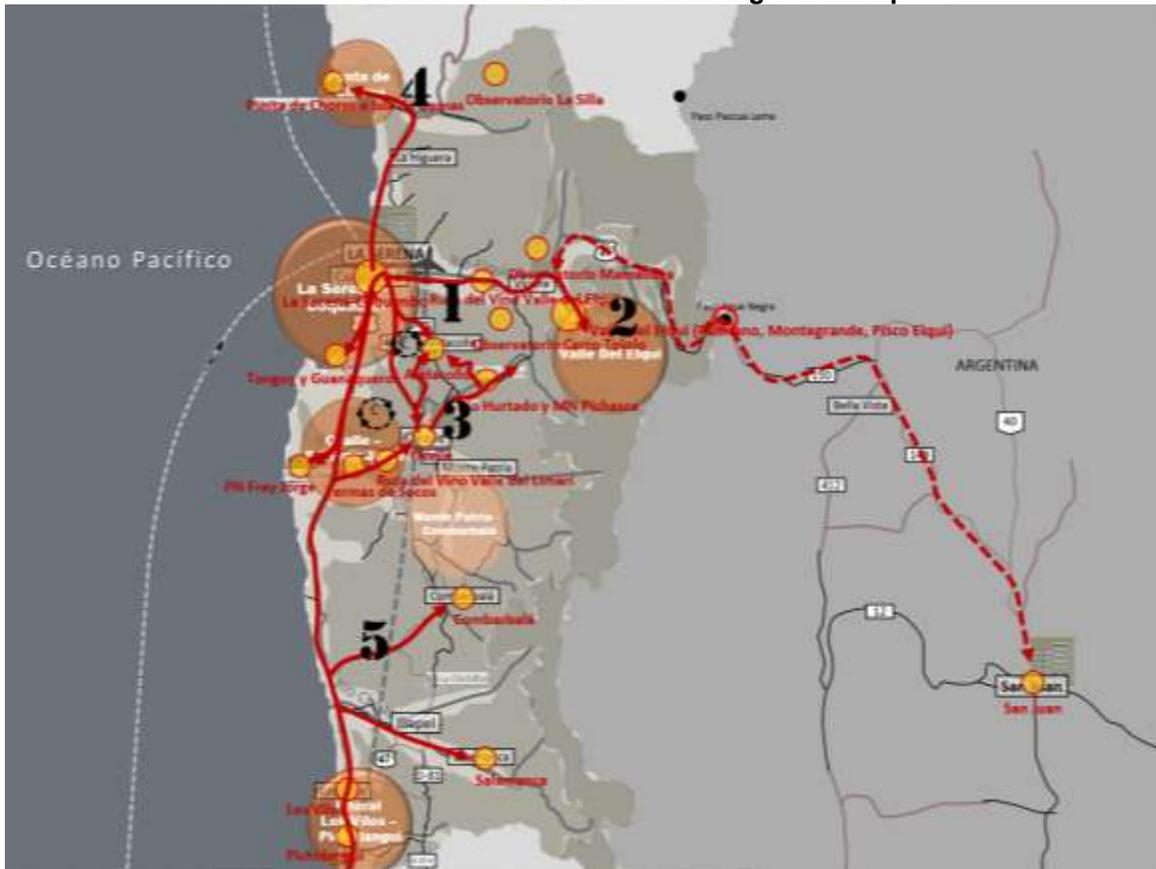
Otra vía de gran potencial turístico es aquella que conecta Cabildo, en la Región de Valparaíso, con Illapel en esta región, la Ruta D-37-E. Esta ruta, que corresponde a la antigua ruta de la colonia, hoy hace uso parcial de la antigua vía férrea, lo que evita al viajero tortuosas cuestas a cambio de atravesar tres antiguos túneles ferroviarios y otros tantos puentes. La ruta, incluye paisajes y costumbres sorprendentes (“El Chile profundo”) a un par de horas de Santiago, paseo que puede combinar arqueología (Valle de Petorca y nuevo museo de Monte Aranda), historia (Putando), zoología (RN

---

<sup>22</sup> RN Pingüino de Humboldt, PN Fray Jorge, MN Pichasca y RN La Chinchilla

Las Chinchillas) y astronomía (observatorio municipal de Combarbalá). Nuevamente la ausencia de pavimento en la mayor parte de su trayecto traiciona esta causa.

**Figura 6-2**  
**Situación actual del acceso turístico en la Región de Coquimbo**



**Fuente:** Elaboración propia, en base a la cartografía de vialidad del Ministerio de Obras Públicas (2013).  
1- La Serena – Coquimbo, 2- Valle del Elqui, 3- Ovalle, Punta de Choros – P.N. Fray Jorge, 4- Litoral Los Vilos – Pichidangui, 5 – Monte Patria – Combarbalá.

## 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 en cuanto a la planificación del Estado.

Una visión de largo plazo en el desarrollo de la infraestructura para potenciar el turismo en la región, y que podría implementarse por etapas, consiste en reforzar la misma en los nodos con vocación de mantener o constituirse en nuevos centros de operación (Ovalle, Vicuña y en alguna medida Illapel). Más allá de lo que concierne a la inversión hotelera, que hoy es escasa y depende del sector privado (hotelería, gastronomía y entretención) el sector público y en especial en MOP tendría recursos

de inversión que pueden actuar como palancas y señales que incentivarían la inversión privada para desarrollar estos centros como atractivos turísticos de primer orden, algo que favorecería a la población local directamente, pero también indirectamente a través de la mayor competitividad que adquiriría la industria turística y las cadenas de valor que ésta desata, con impacto en el emprendimiento y el empleo.

Estamos pensando en centros cívicos, en donde la Dirección de Arquitectura tendría un papel preponderante, generando arquitectura de alto estándar para la edificación pública, concentrándola en lugares significativos de las ciudades, lo que de la mano del MINVU y del SERVIU puede lograr una cierta majestuosidad y acento en el carácter local en los espacios públicos y sus entornos. Combarbalá y Salamanca tienen también base para ser ciudades atractivas: con algunas muestras de arquitectura patrimonial (iglesias, antigua estación de trenes de Salamanca, etc.), entornos naturales magníficos. Atraer turistas hacia estas ciudades beneficia el turismo global de la zona.

Desde el punto de vista de la accesibilidad surge como un objetivo el reforzamiento del eje colonial, que permita a un turista proveniente de las regiones al Sur (Valparaíso y Metropolitana) recorrer este interior algo oculto desde Cabildo a Vicuña, pasando por Illapel, Salamanca, Combarbalá y Ovalle, con algunas bifurcaciones en Punitaqui y la misma Serena (rutas D-51 y 43). Su tránsito seguro y con señalética, además de colaborar en el desarrollo de la inversión privada en facilidades de alojamiento y gastronomía local, permitiría generar diversos circuitos turísticos que, desde el punto de vista sistémico, producirían beneficios para los múltiples atractivos regionales hoy existentes y la posibilidad de desarrollar otros tantos. Un sistema de redes turísticas entre atractivos hace que cada uno de estos valga más que mismo en forma aislado; la red potencia a sus componentes.

Un importante destino regional es Punta de Choros, que se combina y potencia con el destino Pingüino de Humboldt (Chañaral de Aceituno) en la región de Atacama, la que también la considera entre sus destinos emergentes. Ello requiere de pavimento. Un convenio de inversión con esa región permitiría pavimentar las rutas D-110 en esta región y C-536 y C-500 en la Región de Atacama, conformando un circuito espectacular de borde costero y actuando como desvío para viajeros que transitan entre ambas regiones por la Ruta 5. Asimismo, se puede buscar, a través de la inversión en infraestructura pública (centro de salud, aeródromo o helipuerto) y promoción con el sector privado, el desarrollo en algún grado de equipamiento turístico en el poblado de La Higuera, centro urbano localizado a un poco más de 60 km y que podría actuar como centro urbano, lugar de respaldo y seguridad para los turistas. Similar a lo que busca hacer la Región de Atacama con el puerto de Huasco.

En materia de infraestructura aeroportuaria, se deberá pronto definir o ayudar a definir, si la región reemplazará su aeródromo principal (La Florida) con otro nuevo, localizado junto a Tongoy. Desde el punto de vista de los destinos turísticos el de La Florida se perfila como una mejor opción por su ubicación estratégica cercana a La Serena y con respecto al mejor producto turístico regional cual es el Valle del Elqui.

En materia portuaria es necesario mejorar las condiciones de atraque y recepción de pasajeros al puerto de Coquimbo, con el fin de obtener buena accesibilidad a los lugares de visita, gastronomía y alojamiento (Av. Del Mar y Valle del Elqui). Hoy las condiciones de acceso por el puerto de Coquimbo no son adecuadas y desincentivan a muchos viajeros a bajar de los cruceros, debido principalmente a los efectos del terremoto y posterior tsunami de septiembre de 2015, aunque ya se trabaja en su reparación.

Mejorar estas conectividades terrestres y marítimas con lo requerido por el turista en términos de transitabilidad, continuidad, servicios al viajero, señalética, desvíos estratégicos, entre otros, permitiría potenciar los destinos turísticos priorizados por la Subsecretaría de Turismo y habilitar e incorporar al menos cuatro nuevos territorios a los destinos de esta región.

Mantener y preservar el centro histórico de La Serena es también una tarea de la mayor relevancia para todo el turismo regional, dado el rol articulador y de centro de operaciones para el turista que esta ciudad provee al resto del territorio. Alojarse y caminar por La Serena resulta un agrado difícil de igualar para el resto de las ciudades intermedias de nuestro país. Aquí la Dirección de Arquitectura tiene la palabra y debe procurar que la mantención de la arquitectura pública y en la construcción y desarrollo de nuevos proyectos, potencie el patrimonio urbano y arquitectónico existente. En este mismo sentido, la Dirección de Vialidad debe considerar el impacto urbano que tiene la ampliación de la Ruta 5 como autopista urbana, donde pensamos, deberá considerar importantes aunque costosas mitigaciones, como el hundimiento de la misma en su cruce con la Avenida Francisco de Aguirre.

Un proyecto relevante es el del borde del río Elqui en La Serena, en donde la Dirección de Vialidad contempla un proyecto de acceso hacia el valle en su ribera Sur y conexión con la Ruta 41-CH, y en donde deberá participar también la Dirección de Obras Hidráulicas para efectos de obras de contención fluvial, generándose así la posibilidad de una costanera. Un proyecto de esta envergadura merece ser abordado como una gran oportunidad para el desarrollo urbanístico, dando una nueva cara Norte a esta ciudad y en donde se puede generar oportunidades para la inversión privada, la que puede desarrollar proyectos inmobiliarios –incluyendo hotelería, gastronomía y entretenimiento- que aprovechen la amplia vista y privilegiada orientación Norte que allí se dispone, creando paseos y espacios públicos de enormes proyecciones para una verdadera ciudad turística.

Otros proyectos importantes para la Dirección de Arquitectura (en trabajo conjunto con el GORE), son los proyectos incorporados en la cartera del Programa Puesta en Valor del Patrimonio<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> Anexo Listado de Inversiones del Programa Puesta en Valor del Patrimonio 2016.

### 6.3 Identificación de Déficit

**En la Región de Coquimbo, se han identificado los siguientes déficit:**

- Escasez de caminos de calidad para el turista impide realizar circuitos convenientes que permitan retornar al origen por rutas que accedan y otros atractivos que los visitados en la ruta de ida. Urge en esta materia desarrollar un eje de conectividad interna de la región sobre la base del antiguo Camino de Chile, una ruta continua y pavimentada, tratada como vía escénica en algunos tramos uniendo las actuales rutas D-37-E, D-81, D-71, D-55 y D51. Tramos del antiguo ferrocarril podrían habilitarse como ciclorrutas, las que irían paralelas a esta ruta. También y por la misma causa, la Ruta D-605, que permitiría hacer una detención en Punitaqui a quienes se dirigen de Ovalle al sur y viceversa. Finalmente, falta completar la Ruta Antakari entre Río Hurtado y Vicuña (D-445).
- 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 Illapel, Salamanca, Combarbalá, Vicuña y La Higuera, las que podrían obtener un mejoramiento de sus espacios públicos y la puesta en valor de su patrimonio arquitectónico. Ovalle y Montepatria requieren mejorar y/o ampliar sus terminales rodoviarios. En el caso de La Serena, aguarda un gran proyecto de renovación urbana a emprender en conjunto con la nueva vía de acceso de la Ruta 41 y borde fluvial del Elqui que planean en conjunto la direcciones de Vialidad y Obras Hidráulicas del MOP. Aquí una paseo-costanera, incluyendo arborización, ciclovías, paisajismo, monumentos y obras de arte, darían una nueva imagen a su frente norte. Salvar este déficit requiere trabajo de coordinación con el Gobierno Regional (GORE), Municipio y MINVU.
- Inadecuada accesibilidad a áreas del SNASPE, como Punta de Choros, la que requiere de la pavimentación de la Ruta D-110, idealmente con tratamiento de vía escénica, con miradores, estacionamientos, ciclorruta, baños públicos y centro de interpretación.
- Calidad de algunas rutas para conformar vías escénicas. Es el caso de la Ruta D-485 al interior del Valle del Elqui, de la Ruta D-457 (Antakari) y las rutas D-430 y D-440 de acceso a Caleta Tongoy, lo cual les impide cumplir verdaderamente su rol de ruta turística o escénica. Requieren paradores, estacionamientos e información interpretativa para los viajeros. En el caso de las rutas D-485, D-430 y D-440 pueden complementarse con ciclovías en alguno de sus tramos más concurridos, y, para el caso de la D-485, aquellos de baja gradiente. En el caso de Antakari, pavimentación para su tramo Samo Alto – Andacollo.
- En materia puramente de vialidad, insuficiencia de Ruta 5 y varios de sus accesos para servir verdaderamente como ruta troncal, especialmente en su paso por Coquimbo y La Serena. Se debe estudiar la factibilidad de un *bypass* que pase por el oriente de esta conurbación, resolviendo de paso el impase actual con el sitio arqueológico del sector El Olivar (en donde se puede construir plantearse allí museo

de sitio). La realidad es que la Ruta 5 es una vía urbana. Asimismo, resolver el acceso a Coquimbo, el que hoy se accede por vías netamente locales y menores. A lo anterior y respecto de esta misma ruta, el acceso a Ruta 47 que conduce a Illapel no tiene el estándar mínimo adecuado y constituye un constante y grave peligro para los pasajeros cuyos vehículos que entran y salen de Ruta 5. Parte de la solución al *bypass* de la Serena y Coquimbo debe contemplar el tránsito de camiones desde el Valle del Elqui hacia el Puerto de Coquimbo, que causa grandes congestiones durante la época de cosecha, la que coincide con la temporada alta del turismo, y el que ahora se pretende llevar a Ruta 5 por la ribera Sur del río Elqui.

- No existen accesos adecuados, controlados y sustentables a humedales en Ruta 5, casos como Laguna Conchalí en sector Los Vilos o en el estero El Culebrón en Coquimbo o en la boca del Elqui que permitan el contacto y observación de la naturaleza.
- No existe conectividad interregional que permita a quienes transitan por el Valle de Petorca en la vecina Región de Valparaíso, considerar una visita al Valle del Choapa, y los centros urbanos de Illapel y Salamanca e incluso Combarbalá. Ello requiere mejorar –en convenio con la interregional- las condiciones del Ruta D-37-E, la que merece un tratamiento de vía escénica. Los túneles ferroviarios, si bien le dan un atractivo de singularidad, deben contar cada uno con pares, que agilicen el tránsito y las largas esperas, pues hoy es sólo posible en un sentido a la vez. El mismo concepto se aplica en el logro de una mejor estándar y accesibilidad para la Ruta D-110 hacia Punta de Choros, la que se complementaría con una inversión equivalente en las rutas C-536 y D-500 de la vecina Región de Atacama, constituyéndose en un aro en el tránsito por Ruta 5, beneficiando al turismo de ambas regiones.
- Amenaza para el transitar turístico hacia el Valle del Elqui y hacia/desde la Provincia de San Juan que significaría el que la Ruta 41-CH sea parte de un corredor internacional para el transporte de grandes volúmenes de carga proveniente de Argentina y Brasil hacia el Puerto de Coquimbo. Si estos planes se concretan sin una adecuación del camino para acoger ambos tipos de tránsito, la vía representaría una situación de riesgo para los turistas. Ello requiere la construcción de terceras pistas cuando las pendientes superen ciertos gradientes y construcción de paradores especiales para pasajeros. Asimismo, la construcción de un complejo fronterizo orientado al turismo, que acoja debida y segregadamente a estos, con espacios climatizados, buenos baños públicos, mesones y personal suficiente para garantizar un tránsito expedito y un centro de información especializada.
- Inadecuada infraestructura y equipamiento de caletas pesqueras, especialmente aquellas con mayor potencial turístico: Coquimbo, Guayacán<sup>24</sup>, Tongoy, Chungungo, Punta de Choros, que les permita ser un polo de atracción para el turismo de interés gastronómico. En el caso de Coquimbo, luego del tsunami de 2015 se requerirá un plan integral que contemple, además de la infraestructura de mercado, paseo, el acceso vial y ferroviario al puerto. El caso de Chungungo ofrece

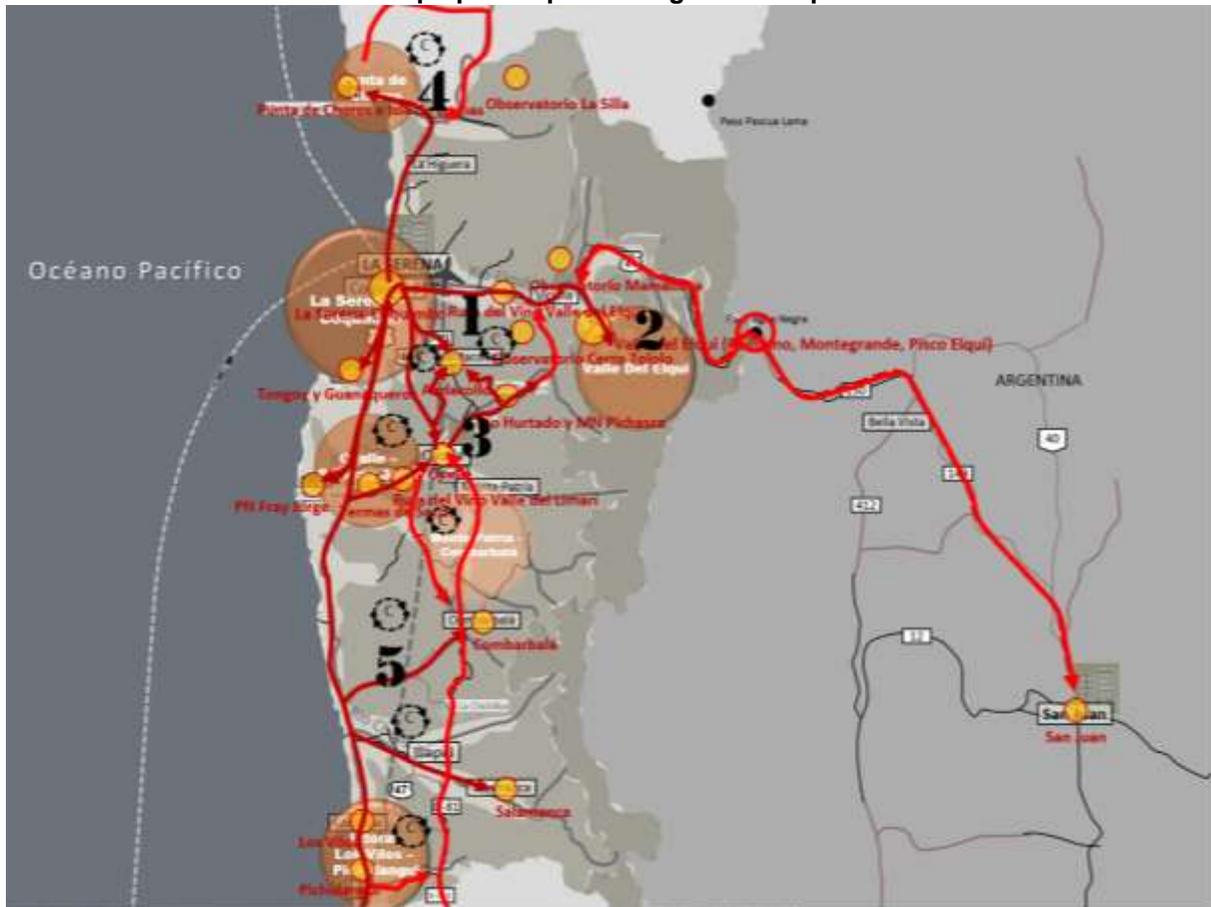
---

<sup>24</sup> Entendemos esta caleta cuenta con un plan de mejoramiento del DOH.

posibilidades muy interesantes más allá del turismo gastronómico, al contar con una infraestructura de dársena portuaria mayor, la que puede servir para realizar turismo industrial o una adaptación a nuevos usos recreativos. En el caso de Punta de Choros, se requiere un buen embarcadero a la Isla La Hoguera en Punta de Choros, pues hoy en día acceder a este lugar depende de la pericia de los pescadores para manejar su lanchas.

- Postergación de la decisión de localización de un nuevo aeropuerto internacional perjudica al turismo regional al no contar esta región con un terminal de calidad que hoy se requiere en este tipo de infraestructura (salones VIP, locales comerciales, etc.) además de los servicios de aduana, SAG y Policía Internacional) y que reúna las condiciones para satisfacer los volúmenes de demanda actuales y futuros.
- No existe aeródromo y/o helipuertos cercanos a destinos turísticos, tales como Vicuña, La Higuera e Illapel.

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



**Fuente:** Elaboración propia, en base a la cartografía de vialidad del Ministerio de Obras Públicas (2013).  
 1- La Serena – Coquimbo, 2- Valle del Elqui, 3- Ovalle, Punta de Choros – P.N. Fray Jorge, 4- Litoral Los Vilos – Pichidangui, 5 – Monte Patria – Combarbalá.

## 7 PARTICIPACIÓN CIUDADANA

El enfoque de participación tuvo un énfasis en la realización de talleres con distintos tipos de actores. Tanto para la etapa inicial, como para la presentación y ajustes de la propuesta preparada para la región. En la etapa de levantamiento de información sobre los requerimientos de infraestructura MOP, asociados a los destinos turísticos priorizados, se presenta un resumen por ciudad en el siguiente cuadro:

**Cuadro 7-0**  
**Resumen de talleres de inicio o levantamiento en la región**

Ciudad	Participantes	% participantes mujeres	Ideas de proyecto presentadas
La Serena	46	30%	36
Ovalle	31	52%	26
Vicuña	39	54%	36
Los Vilos	22	45%	16

Fuente: elaboración propia con registro del proceso

### 7.1 Metodología propuesta para el desarrollo 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 abordarían en cada instancia.

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

#### 7.1.2 Contenido de los Talleres de Inicio

En la región de Coquimbo se realizó un Taller de Inicio en la capital regional, La Serena y otros tres talleres en las ciudades de Vicuña, Ovalle y Los Vilos, con una duración aproximada de 3 horas.

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

Los talleres realizados en las ciudades de Vicuña, Ovalle y Los Vilos, destinos turísticos, fueron independientes, para atender la visión de los destinos 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**

<b>Hora</b>	<b>Actividades a desarrollar</b>
15:00-15:10	Apertura del taller.
15:10-15:40	Presentación de la consultora: <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.
15:55-16:15	Trabajo en grupos interdisciplinarios. <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**

<b>Proyecto N°</b>	<b>Descripción</b>
Nombre proyecto	
Breve descripción que permita comprender la naturaleza del proyecto	

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

### 7.1.3 Registro de Ideas de proyectos identificados

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

A continuación, se presenta en un cuadro modelo, las iniciativas de inversión que se presentaron en cada uno de los grupos. Se identificaron en forma independiente, aquellas en que en su ejecución debía participar el MOP, por estar dentro de sus atribuciones, así como también aquellas en las que el principal actor debiera ser SERNATUR, a lo que se denomina “Turismo”. Se agregó, además, una tercera columna denominada “Otros apoyos” para identificar aquellos proyectos que siendo presentados por la comunidad, no corresponde su ejecución ni al MOP ni a Turismo, ejemplo CONAF, Municipio, Servicio de Vivienda y Urbanismo (SERVIU), MINVU, entre otros. También existió la posibilidad que una iniciativa requiera del apoyo o participación de más de un actor y en este caso se indicó las tres opciones. Se identificó con un número 1, cada proyecto, debido a que cada cuadro forma parte de una base de datos, que permite el procesamiento de la información desde distintos puntos de vista (tipo de proyecto, responsable, región, comuna, entre otros). Ver cuadro 6-3.

**Cuadro 7-3**  
**Modelo tipo de identificación de proyectos**

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

## 7.2 Resumen Ejecutivo Taller de Inicio en Capital Regional

Región de Coquimbo / La Serena

Fecha: 9 de mayo de 2016 Lugar: Auditorio MOP Región de Coquimbo

### 7.2.1 Participantes

De acuerdo a la metodología propuesta la región efectuó las invitaciones y se procedió a hacer seguimiento para confirmar su participación. La asistencia alcanzada fue de 46 personas de los cuales 32 eran hombres y 14 mujeres. En relación a la naturaleza de los participantes, pública, de la comunidad o de empresas privadas, se obtuvo lo siguiente:

- |   |      |
|---|------|
| ○ 12 Actores de la comunidad y/o privados | 26 % |
| ○ 34 Servicios públicos                   | 74 % |

Entre los actores privados y comunitarios asistentes al primer taller de inicio regional, se encuentran:

- Consejero Regional Indígena de la Región de Coquimbo
- Presidente de la Asociación Gremial de Camioneros de la Región de Coquimbo
- Representantes de la Universidad Católica del Norte
- Presidente del Colegio de Ingenieros de la Región de Coquimbo
- Representantes de la Corporación Teletón
- DTS Consultores
- Representante de la Cámara de Turismo de Coquimbo
- Gerente General de Consultora Brújula

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

Se presentó el objetivo del estudio, se aplica la metodología, habilitando cuatro grupos de trabajo. Los asistentes participan activamente reconociendo como principales atractivos de la zona:

- Caleta Punta de Choros
- Parque Fray Jorge
- Valle del Elqui
- Embalses de la región
- Cielos claros y posibilidad de ofrecer experiencias astronómicas
- Humedales
- Playas de la región
- Caletas pesqueras
- Valles de la región
- Producción agrícola
- Patrimonio geológico y de culturas ancestrales
- Gabriela Mistral

- Ubicación en medio de un potencial corredor bioceánico marca turística ya posicionada “La Serena”

### 7.2.3 Ideas de proyectos identificadas

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

**Cuadro 7-4**  
**Ideas de proyectos identificadas en taller La Serena**

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Ruta escénica entre Puerto Aldea y Tongoy	1			1	
2	Mejoramiento acceso a Punta Choros	1				
3	Habilitación acceso observatorio Collowara	1				1
4	Desarrollo de conectividad marítima, entre Punta Choros e Isla La Higuera	1				1
5	Habilitación ruta Antakari, entre Vicuña y Río Hurtado	1				1
6	Ampliación ruta costera de Avda. del Mar, entre, Fco. de Aguirre y Caleta de Peñuelas	1				
7	Habilitación ruta Valle de Choapa entre Ruta 5 y Salamanca	1				
8	Instalación equipamientos para accesibilidad universal a las playas de la región	1				1
9	Habilitación ruta turística sustentable a partir de los ecosistemas de la región	1			1	
10	Mejoramiento acceso Parque Fray Jorge	1				
11	Desarrollo y habilitación de equipamiento para la puesta en valor del Parque Fray Jorge	1				1
12	Habilitación ruta Antakari entre Ovalle y Río Hurtado con sentido turístico	1			1	1
13	Habilitación infraestructura turística en reserva de los Pingüinos de Humboldt y borde costero de La Higuera	1				1
14	Habilitación doble vía entre La Serena y Rivadavia	1				
15	Habilitación ruta del cuarzo (desde el Valle de Limarí hasta Tilama)	1				
16	Habilitación ruta escénica de Punta de Choros	1				
17	Mejoramiento acceso vehicular y peatonal hacia Tongoy	1				
18	Habilitación ciclovías entre La Serena y Valle del Elqui	1				
19	Rehabilitar ruta ferroviaria del Choapa con sentido turístico.					1

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
20	Habilitación de miradores mineros en Vicuña, Punitaqui, y Salamanca	1			1	1
21	Habilitación ruta turística ancestral Antakari inter valles	1			1	1
22	Saneamiento de Punta de Choros y habilitación de APR	1				
23	Habilitación ruta escénica cultura Antakari	1				
24	Habilitación <i>bypass</i> La Serena Coquimbo	1				
25	Construcción museo de sitio en el Olivar	1				
26	Habilitación acceso sustentable al Humedal Elqui	1			1	1
27	Habilitación camino Tulahuén Combarbalá	1				
28	Instalación de señalética turística en Tulahuén	1			1	
29	Puesta en valor de pueblos pequeños de Limarí, valle de Tulahuén	1				
30	Construcción terminal rurales en: La Serena, Ovalle y Monte Patria	1				1
31	Saneamiento y habilitación de APR en Tulahuén	1				
32	Habilitación de accesos sustentables en humedales de Coquimbo y La Serena	1				1
33	Habilitación de senderos peatonales para caletas de Limarí y La Higuera	1				
34	Habilitación de red de caletas pesqueras para el desarrollo de deportes náuticos	1				1
35	Mejoramiento camino Tulahuén Combarbalá	1				1
36	Mejoramiento ruta D 110 Punta de Choros	1				1

#### 7.2.4 Puntos críticos y oportunidades que se exponen los actores participantes en los talleres

- Puntos Críticos Detectados
  - Dificultad para obtener aprobación desde Ministerio de Desarrollo Social (MIDESO) a los proyectos presentados.
  - Ausencia de un diagnóstico de los sectores con recursos arqueológicos presentes en la zona, los que actualmente no están protegidos y están siendo saqueados o aprovechados por particulares en forma indiscriminada y sin sustentabilidad.
  - Se reconoce por parte de la comunidad del valor y atractivo de las numerosas caletas de la zona, las que actualmente no son accesibles ni han podido ser puestas en valor debido a la falta de un libre acceso y por la calidad de sus instalaciones.

- Desconfianza por parte de la comunidad de la calidad de los trabajos realizados por Vialidad, de quienes han podido percibir una visión altamente técnica pero que no respeta las condiciones y valores turísticos del territorio. Es altamente deseable por las comunidades que en el desarrollo de los proyectos que esta unidad efectúa se puedan considerar aspectos que apoyen la puesta en valor de los territorios, considerando la instalación de miradores, senderos, bermas.
  - Se solicita que se considere que las vías y sus alrededores deben ser pensadas no solo para los vehículos, sino que también para las personas.
  - Se plantea la ausencia de atención a los pueblos interiores con altas potencialidades de convertirse en atractivos turísticos pero que no cuentan información, ni equipamientos que permitan poner en valor sus productos y servicios para los turistas. Se requiere mejorar conectividad y desarrollar equipamiento de atención.
  - Falta de accesibilidad hacia los observatorios, disponibles para el turismo. No obstante existir 3 observatorios en la región, no existen accesos adecuados, por lo que no se puede aprovechar este recurso eficientemente.
  - Alta saturación vehicular, entre Coquimbo y La Serena y a la salida de los valles hacia la ruta 5. Se requiere con urgencia contar con el *bypass* que permita mejorar la accesibilidad.
  - Grave situación de escasez hídrica en la región, produce gran desconfianza y dudas de posibilidades de emprendimiento para los pequeños empresarios.
  - Gran inquietud de la comunidad por la planificación urbana asociada al desarrollo del corredor bioceánico de Aguas Negras. Y el impacto que este tendrá sobre los territorios directa o indirectamente afectados.
- **Oportunidades reconocidas por la comunidad**
    - Se destaca entre los asistentes la riqueza del poblado de Tulahuén, reconocido como un sector digno de ser puesto en valor y como atractivo de la región, con una visión de turismo sustentable. El rescate de las técnicas ancestrales, en la agricultura y ganadería caprina y el desarrollo de productos que de esta actividad se han desarrollado (quesos, manjares, licores), los vinos el fruto de chañar y nuevos productos que se están desarrollando a partir de él.
    - Unido a la existencia de pequeños pueblos que pueden recorrerse a caballo, a pie y en bicicleta, en donde se puede apreciar, flora, fauna, artesanías, culturas y costumbres ancestrales, únicas de este valle. Todos estos atributos podrían ponerse en valor para ser conocidos en forma sustentable y controlada, convirtiéndose así en un nuevo producto turístico de la zona.
    - Consenso generalizado en la región de aprovechar la basta costa de la región, donde se destaca la necesidad de:

- Incorporar actividades náuticas deportivas desde la costa de Coquimbo hasta Punta de Choros
  - Acceso a caletas ricas en productos que hoy no pueden disfrutarse por falta de accesos.
- Se reconoce existencia de pueblos rurales en los valles, que pueden constituirse en proveedores de provisiones y servicios, con identidad, sólo si se les dispone de infraestructura adecuada.
  - Existencias de humedales que pueden ser visitados por turistas si se desarrollan, en forma sustentable, los equipamientos básicos para su recorrido e interpretación.
  - Existencia de los cielos más limpios del mundo donde se puede desarrollar el astroturismo, unido al conocimiento de las culturas ancestrales (Ej. Diaguitas).
  - Existencia de reserva de los Pingüinos de Humboldt, donde se encuentra el 80% de la especie a nivel mundial.
  - Existencia de una geografía excepcional en la región y macro región con la presencia de un conjunto de islas en el sector de Punta de Choros.
  - Existencia de 3 observatorios y numerosos sectores naturales disponibles para el desarrollo del astroturismo.
  - Existencia de hallazgos arqueológicos posibles de poner en valor a lo largo de toda la región.
  - Existencia de la ruta Antakari (gran hombre de cobre) ruta de 273 kilómetros en la que se encuentran 20 localidades posibles de poner en valor de modo sustentable.
  - La comunidad posee un amplio reconocimiento del valor de su borde costero lo que no solo el valorado por los habitantes de la región, sino que también por los turistas nacionales e internacionales, de ahí la necesidad de poder ponerla a disposición de su uso en forma pedestre, en bicicleta o como ruta escénica.
  - La existencia de numerosas caletas.

### 7.3 Resumen Ejecutivo Talleres de inicio Ovalle

Región de Coquimbo / Ovalle

Fecha: 10 de mayo de 2016

Lugar: Auditorio Gobernación de Limarí (Ovalle)

#### 7.3.1 Participantes

Hubo 31 asistentes de los cuales 15 eran hombres y 16 mujeres. Respecto a la asistencia según institución, los porcentajes se reparten de la siguiente manera:

- |                                     |      |
|-------------------------------------|------|
| ○ 14 Actores comunidad y/o privados | 45 % |
| ○ 6 Gobierno local                  | 19 % |
| ○ 11 Servicios públicos             | 36 % |

Entre los actores privados y comunitarios asistentes al primer taller regional, se encuentran:

- Presidente de la Unión Campesina de la Región de Coquimbo
- Administradora del Gran Hotel y Hotelera Marvi Ltda.
- Directora de Junta de Vigilancia de Ovalle
- Presidenta Unión Comunal Rural
- Empresaria Hostal La Gallardina.
- Presidente Asociación de Agua Potable Rural del río Loa
- Empresa Portuaria de Coquimbo
- Presidenta Agua Potable Rural La Higuera Punitaqui
- Consultora Brújula
- Propietaria Hostal Villa Arrayán

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

Se presentó el objetivo del estudio, se aplicó la metodología, pudiendo habilitar, tres grupos de trabajo. Los asistentes participan activamente reconociendo como principales atractivos de la zona:

- Embalses de la región
- Parque Fray Jorge
- Valles de la región
- Observatorios
- Humedales
- Playas
- Valle del encanto
- Minas de lapislázuli
- Combarbalita, piedra Nacional de Chile (desde 1993)
- Ruta Antakari
- Trashumancia de la región
- Petroglifos y pueblos típicos de la provincia.
- Ruta del Pisco y Vino

### 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 identificadas en taller Ovalle**

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudio	
1	Mejoramiento de acceso parque Nacional Fray Jorge	1			1	1
2	Habilitación Centro de Interpretación en Valle	1			1	

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudio	
	del Encanto					
3	Mejoramiento acceso minas de Combarbalita, que incorpore centro de interpretación	1			1	1
4	Habilitar centro de artesanía en espacios públicos de Ovalle	1			1	1
5	Habilitación de servicios básicos en localidades rurales de la provincia	1			1	1
6	Construcción centro de información turística en plaza de armas de Ovalle	1			1	
7	Mejoramiento ruta precordillerana entre las comunas interiores (ruta del INCA)	1			1	
8	Mejoramiento acceso caleta El Toro y humedal Río Limarí	1			1	1
9	Mejoramiento camino San Juan	1				
10	Habilitación aeródromo en Ovalle	1				1
11	Construcción aeropuerto Internacional	1				1
12	Habilitación APR y alcantarillado en la provincia de Limarí.	1				
13	Mejoramiento de la conexión vial entre Montepatria, Combarbalá y Río Hurtado	1				
14	Mejoramiento ruta entre Combarbalá y Tuluahuén	1				
15	Conexión ruta Antakari, con Canela, Montepatria y Combarbalá	1				
16	Habilitación agua potable y alcantarillado en comunas rurales de la provincia	1				
17	Mejoramiento de señalética y accesos a Parque Fray Jorge	1		1	1	1
18	Mejoramiento de senderos y servicios dentro del Parque Fray Jorge.	1				1
19	Habilitación ruta escénica entre Tuluahuén y Combarbalá	1		1	1	1
20	Habilitación de observatorios turísticos en la provincia.	1				
21	Saneamiento en Parque Fray Jorge	1				1
22	Centro de interpretación del Pisco y el Vino en Monte Patria	1			1	1
23	Mejoramiento de la señalética en toda la provincia.	1				
24	Habilitación centro de interpretación para el lapislázuli	1			1	
25	Mejoramiento caletas de la provincia del Valle de Limarí	1			1	
26	Habilitación Plataforma de observación de las rutas rupestres y geoglifos de la Provincia	1			1	1

#### 7.3.4 Puntos críticos y oportunidades que se exponen los actores participantes en los talleres

- Puntos Críticos Detectados

- Ausencia de equipamiento adecuado dentro del Parque Fray Jorge, pone en riesgo la reserva CONAF, que no cuenta con los recursos necesarios para mantener en buenas condiciones la reserva para el uso de turistas.
  - Algunos pueblos del interior de los valles aún no cuentan con agua potable y servicios sanitarios, con lo cual no están en condiciones obtener la Resolución Sanitaria que exige el Ministerio de Salud (MINSAL) para poder prestar servicios gastronómicos.
  - Las malas condiciones de conectividades y vialidad, impiden que los atributos de la región puedan alcanzar el valor agregado que se ha planteado.
  - La falta de agua pone en riesgo los atractivos y el futuro del turismo en la región.
  - Ausencia de Oficina de Información Turística en la ciudad.
  - No se ha implementado un sistema de información turística en la provincia
  - Ausencia de conectividad aérea internacional en la región.
  - Falta de equipamientos e infraestructura para poner al acceso de los ciudadanos internos y externos para disfrutar de la claridad de los cielos de la Región de Coquimbo.
- Oportunidades reconocidas por la comunidad
    - Existencia de la Reserva Parque Fray Jorge, a una distancia relativamente cercana de la comunidad y con un gran atractivo para los turistas externos.
    - Existencia de numerosas caletas que permiten dejar en disponibilidad atractivos para el turismo.
    - El valle cuenta con numerosos sitios con valor arqueológico que tiene alto potencial para ponerse en valor y apoyar el desarrollo turístico de la zona.
    - EL valle cuenta con los cielos más limpios del país y del mundo.
    - El valle posee características únicas para la producción de vinos de gran atractivo y demanda lo que se puede poner al servicio del turismo.
    - El pueblo de Combarbalá, cuenta con un yacimiento de mineral único en el mundo con el cuales e pueden desarrollar una variada cantidad de productos muy posicionados en el mercado nacional e internacional.
    - Presencia de un segmento de la ruta del Inca en la provincia, la que puede ponerse en valor y conectarse a las otras regiones.
    - Existencia de Humedales de gran valor en el valle, como los existentes en la desembocadura del Río Limarí.

#### **7.4 Resumen Ejecutivo Taller de Inicio Vicuña**

Región de Coquimbo / Vicuña

Fecha: 11 de mayo de 2016 Lugar: Museo Gabriela Mistral (Vicuña)

#### 7.4.1 Participantes

Hubo 39 asistentes de los cuales 21 eran mujeres y 18 varones. Respecto a la asistencia según institución, los porcentajes se reparten de la siguiente manera:

- |                                     |      |
|-------------------------------------|------|
| ○ 19 Actores comunidad y/o privados | 49 % |
| ○ 14 Gobierno local                 | 36 % |
| ○ 6 Servicios públicos              | 15 % |

Entre los actores privados y comunitarios asistentes al taller, se encuentran:

- Agrupación de Artesanos Rurales del Elqui
- Asociación de Turismo de Pisco Elqui
- Agrupación Punta Choros
- Corporación de Turismo de Vicuña
- Taxis Valles del Sol
- Consejo consultivo ODEFOT
- ASETUR A.G.
- VITUR
- Eñki Magic
- Pueblo de artesanos
- Hotel S.A.
- Servicios de Hospedaje
- Café Frida
- Explora Elqui

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



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

Se presenta el objetivo del estudio, se aplica la metodología, pudiendo habilitar, tres grupos de trabajo. Los asistentes participan activamente reconociendo como principales atractivos de la zona:

- Gabriela Mistral

- Parque Nacional Fray Jorge
- Pisqueras de Elqui
- Valles de la región
- Punta de choros
- Borde costero de la provincia
- Pre cordillera de los Andes y Valles transversales
- Observatorios
- Playas
- Petroglifos
- Humedales
- Ruta hacia paso Aguas Negras
- Valle del Encanto
- Minas de lapislázuli
- Ruta Antakari
- Trashumancia de la región
- Petroglifos y pueblos típicos de la provincia.
- Ruta del Pisco.

#### 7.4.3 Ideas de proyectos identificadas

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

**Cuadro 7-6**  
**Ideas de proyectos identificadas en taller de Vicuña**

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				Otros apoyos
		MOP		Turismo		
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Centro de información e interpretación en paso fronterizo Aguas Negras	1				1
2	Diagnóstico sitios con valor arqueológico y paleontológicos de la región				1	1
3	Habilitación de miradores turísticos en humedales de la Región de Coquimbo	1			1	
4	Habitación y pavimentación camino de acceso a Collowara	1				
5	Mejoramiento camino original de aguas negras KM 60 al 190	1				
6	Habilitación mirador, en Llanos de Arquero	1				
7	Mejoramiento acceso Tongoy – Puerto Aldea	1				
8	Estudio de la normativa de diseños de obras con identidad en Punta de Choros.	1				
9	Habilitación sendero pedestre en Punta de Choros (Playa del apollado a playa de Los Choros)	1				
10	Construcción vías escénica desde Ruta 5 Norte hasta Punta de Choros.	1			1	
11	Mejoramiento señalética turística en toda la región	1			1	
12	Habilitación ciclovías entre Rivadavia y Pisco Elqui	1				
13	Rehabilitación de bermas en ruta 41, desde el	1				

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				Otros apoyos
		MOP		Turismo		
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
	Valle a Alcohuz					
14	Habilitación ciclovías en antigua línea del tren; La Serena, Vicuña, y Rivadavia	1				1
15	Mejoramiento ruta de acceso a ruta del peregrino de Andacollo	1				
16	Mejoramiento de la arquitectura asociada a la ruta de Gabriela Mistral	1				1
17	Habilitación acceso a reserva pingüino de Humboldt, (desde la ruta 5 hasta el mar, pasando por llanos de choros, pueblo de choros hasta punta de choros)	1				
18	Habilitación de talleres de artesanía en distintos puntos de Vicuña.	1				1
19	Mejoramiento conectividad hacia los Pingüinos de Humboldt, entre Punta de choros y Región de Atacama	1				
20	Habilitación de sendero entre la Playa de Las Conchitas hasta Playa la Ventana	1				
21	Habilitación de estación médica en Punta de Choros					1
22	Desarrollo y puesta en valor de rutas ancestrales que faciliten el agroturismo	1		1		1
23	Habilitación de vías, para e, tránsito de bicicletas y caminatas, entre La Serena y Valle del Elqui	1				
24	Habilitación de sistema de APR y saneamiento en localidades rurales del valle del Elqui	1				
25	Instalación y mejora de puentes que mejoren la conectividad en los pueblos del Valle del Elqui y La Higuera	1				
26	Habilitación ruta de <i>trekking</i> en la pre cordillera del valle del Elqui.	1				
27	Mejoramiento de caletas, humedales y balnearios del borde costero de la Provincia del Elqui	1				
28	Mejoramiento de borde costero que apoye la llegada de cruceros	1				
29	Habilitación ruta de las caletas	1				
30	Mejoramiento borde costero La Serena y Coquimbo, que permita la inclusión de todas las personas	1				
31	Restauración línea de ferrocarril para uso turístico entre Rivadavia y Vicuña					1
32	Mejoramiento de la conectividad entre Rivadavia y Alcohuz	1				
33	Mejoramiento ruta 41 para mejorar conectividad entre Vicuña y el Valle del Elqui	1				
34	Construcción camino entre Quebrada seca. Puerto aldea y Tongoy	1				
35	Construcción parque arqueológico en San Juan	1			1	1
36	Provisión de servicios y mejoramiento de caminos en el interior del Valle	1			1	

#### 7.4.4 Puntos críticos y oportunidades que se exponen los actores participantes en los talleres

- **Puntos Críticos Detectados**

- El proyecto del Túnel de Aguas Negras, presenta una gran inquietud, tanto para los habitantes del Vicuña, como para quienes podrían ser los receptores de las inversiones mitigadoras que se comienzan a señalar como por ejemplo Punta de Choros y La Higuera.
- Baja conectividad entre los pueblos interiores, lo que impediría poner en valor los recursos culturales y geográficos que ellos tienen
- Ausencia de saneamiento básico (agua y alcantarillado) en sectores con grandes atributos turísticos, pero que no podrán acceder a autorizaciones sanitarias para funcionar, en tanto no alcancen este tipo de soluciones
- Ausencia de señalética turística en toda la provincia, en especial aquella que permita orientar a los turistas
- Ausencia de seguridad en materia de salud en la Reserva Nacional de Pingüinos de Humboldt y en el sector de Punta de Choros.
- A pesar de que la provincia posee recursos geográficos de gran valor para los turistas nacionales e internacionales, los proyectos viales que se han desarrollado hasta ahora, no han considerado la habilitación de senderos, bermas y ciclovías que permitan recorrer los paisajes de los valles y las rutas precordilleranas.
- Caletas costeras de la provincia se encuentran en pésimas condiciones, con escombros, basuras y falta de acceso, lo que impide que puedan ser puestas en valor para el turismo.
- Deficiencia portuaria, pese a que en la actualidad los cruceros visitan la ciudad de Coquimbo cada año, esta es limitada debido a la falta de una infraestructura adecuada para prestar los servicios que se requieran.
- Ausencia de infraestructura que favorezca la inclusión de las personas a los atractivos turísticos de la región. A fin de respetar el valor de los vestigios existentes en todo el sector de Punta de Choros.

- **Oportunidades reconocidas por la comunidad**

- Existencia de una gran y variada cantidad de recursos culturales y turísticos reconocidos por su comunidad (ejemplo: Gabriela Mistral y su historia, rutas ancestrales, paisajes únicos, restos arqueológicos y paleontológicos de gran valor.
- Existencia de numerosa infraestructura en desuso (ejemplo puentes) que podrían rescatarse y ponerse en valor para convertirlos en atractivos turístico. Con lo cual se cumplen dos objetivos; crear nuevos atractivos a bajo costo y poner en valor recursos patrimoniales físicos y culturales del territorio.
- Alta valoración por parte de la comunidad de los cielos del valle que permiten disfrutar de una exclusiva actividad, el astro turismo.

- Existencia de numerosas caletas que permitan definir una ruta específica que las ponga en valor.
- Disponibilidad de infraestructura ferroviaria en la región, que podrían generar un nuevo atractivo para la región.
- Existencia de embalses que pueden permitir el desarrollo de actividades deportivas náuticas.

## 7.5 Resumen Ejecutivo Taller de Inicio en Los Vilos

Región de Coquimbo / Los Vilos

Fecha: 12 de mayo de 2016

Lugar: Biblioteca Municipal de Los Vilos.

### 7.5.1 Participantes

Hubo 22 asistentes de los cuales eran 12 hombres y 10 mujeres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se observan de la siguiente manera.

- |                                    |      |
|------------------------------------|------|
| ○ 7 Actores comunidad y/o privados | 32 % |
| ○ 8 Gobierno local                 | 36 % |
| ○ 7 Servicios públicos             | 32 % |

Entre los actores privados y comunitarios asistentes al primer taller regional, se encuentran:

- Propietario Casa Guangualí
- Director Kaw say
- Federación pescadores de la Región de Coquimbo (Los Vilos)
- Red de turismo de Quilimarí
- Mesa Apícola comuna de Los Vilos
- Blue Restaurant (propietaria)
- Restaurante La Choza (propietario)

**Imagen 7-2**  
**Taller realizado en Los Vilos**



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

Se presenta el objetivo del estudio, se aplica la metodología, se formaron dos grupos de trabajo. Los asistentes participan activamente reconociendo como principales atractivos de la zona:

- Las Caletas pesqueras de la provincia de Choapa
- Leyendas asociadas a lugares geográficos especiales (cuevas, quebradas saltos de agua, raja de Manquehua, entre otros)
- Paisajes precordilleranos
- Trashumancia
- Valles que permiten conectar la cordillera y el mar
- Tradiciones agrícolas ancestrales (Tulahuén)
- Vestigios arqueológicos de la cultura diaguita presentes en todo el territorio
- Punta de Choros
- Parques eólicos
- Acceso a observatorios
- Playas singulares
- Bosque relicto
- Tradiciones gastronómicas únicas de la zona (Empanadas de Huentelauquén)
- Minas de cuarzo
- Sector y leyenda raja de Manquehua Salamanca
- Existencia de la cintura de Chile en la provincia de Choapa
- Sector La Junta, unión de dos ríos con saltos de agua
- Activos ferroviarios presentes en la zona
- Sector de Los Mellizos, con sus paisajes y vestigios arqueológicos

### 7.5.3 Ideas de proyectos identificadas

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

**Cuadro 7-7**  
**Ideas de proyectos identificadas en taller de Los Vilos**

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Mejoramiento acceso a sendero arqueológico Los Coligues.	1				
2	Centro de información e interpretación en paso fronterizo Aguas Negras	1				1
3	Mejoramiento ruta 37-E (túnel las Palmas y Socavón Illapel, (Ruta Cuarzo)	1				
4	Mejoramiento camino y ruta turística diaguita, entre Illapel hasta El Bato	1				
5	Mejoramiento señalética turística en toda la provincia	1			1	
6	Habilitación ciclovías paralela a la línea férrea	1				1
7	Mejoramiento acceso al cerro Santa Inés (Pichidangui)	1				

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
8	Mejoramiento acceso a cueva marina de la Quintrala (Punta Quelén)	1				
9	Mejoramiento de accesos a caletas pesqueras de la Provincia de Choapa	1				
10	Habilitación ruta turística del Cuarzo, con habilitación de un centro de interpretación entre Quilimarí y Tilama	1			1	
11	Mejoramiento camino Raja de Manquehua en Salamanca (17 Km desde Salamanca hacia el Norte Rivera Poniente)	1				
12	Habilitación APR y saneamiento en poblados interiores y precordilleranos de la Provincia	1				
13	Implementación de senderos interpretativos en sector de Raja de Manquehua	1				
14	Puesta en valor turístico del camino denominado cintura de Chile. Salamanca	1			1	
15	Señalética caminera con infografía turística que indique acceso a Illapel y Salamanca	1			1	
16	Habilitación de ruta de paseo (sendero y ciclovías) paralela a la Ruta 5, entre Punta de Lobos y Playa Cachina	1				

#### 7.5.4 Puntos críticos y oportunidades que se exponen los actores participantes en los talleres

- Puntos Críticos Detectados
  - Ausencia de saneamiento básico (agua y alcantarillado) en comunidades y pueblos con grandes potenciales turísticos, pero que no podrán acceder a autorizaciones sanitarias para funcionar, en tanto no alcancen este tipo de soluciones.
  - Ausencia de señalética turística en toda la provincia, se destaca la falta de información básica para identificar acceso a localidades importantes de la Provincia como Illapel y Salamanca.
  - Es ampliamente indicado la falta de información certera incorporada a los letreros y señaléticas instaladas por el MO. Lo anterior visto como mala información o información obsoleta que no es retirada o actualizada.
  - Inexistencia de una ruta habilitada adicional que permita conectar la costa con el valle ante un problema en la ruta que actualmente está vigente
  - Numerosos sitios que contienen vestigios arqueológicos de la cultura Diaguita y Picunche no se encuentran protegidos o con un plan de manejo, lo que los hace correr el riesgo de ser destruidos o saqueados.
  - Existencia de numerosas caletas de pescadores y playas cuyos accesos se encuentran en terrenos privados.

- **Oportunidades reconocidas por la comunidad**

- Existencia en el valle de la zona denominada “la cintura de Chile”, que comprende 90 Km que unen la cordillera con el mar., la que debe ser puesta en valor y puede convertirse en un gran atractivo para turistas nacionales e internacionales.
- La existencia de activos ferroviarios, que incluyen vías férreas, puentes y túneles en desuso son una oportunidad para generar una nueva vía de acceso que conecte la costa con la cordillera y se convierta en un camino alternativo que permita y poniendo en valor los pueblos y comunidades existentes en su camino, con sus culturas, tradiciones y atributos gastronómicos, lo que les permitiría convertirse en una ruta turística muy singular.
- Existencia de numerosa infraestructura en desuso (ejemplo puentes) que podrían rescatarse y ponerse en valor para convertirlos en atractivos turísticos. Con lo cual se cumplen dos objetivos: crear nuevos atractivos a bajo costo y poner en valor recursos patrimoniales físicos y culturales del territorio.
- Existencia de numerosas caletas rurales que permitan definir una ruta específica que las ponga en valor.
- Presencia en la zona de lugares emblemáticos a asociados a leyendas que tras el desarrollo de un relato y mejoramiento de los accesos, permitirían crear circuitos interesantes y únicos en el país. Ejemplo: Cueva del Negro, Cueva de la Quintrala, Salamanca, Salto de la Junta, entre otros.
- Fuerte presencia de la historia de los pueblos os Diaguitas y Picunches, lo que permitiría poner en valor elementos esenciales de su cultura.
- Posibilidad de establecer una segunda vía de acceso al Parque Fray Jorge uno de los 2 Bosques relictos de Chile.

## **7.6 Resumen Ejecutivo Taller de Validación en Capital Regional**

Fecha: 28 de octubre de 2016.

Lugar: Sala de reuniones MOP Coquimbo.

### **7.6.1 Participantes**

Asistieron 20 personas de las cuales eran 11 hombres y 9 mujeres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se observan de la siguiente manera.

- 2 Sector privado                      10 %
- 18 Servicios públicos                90 %

### 7.6.2 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 Coquimbo, 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.

### 7.6.3 Preguntas y observaciones

1. SEREMI MOP indica que en el sector de Punta de Choros existe un proyecto, que se está desarrollando el camino entre la Ruta 5 a Punta de Choros (D-110) y el conector desde Punta de Choros hasta la playa El Apollillado.
2. Proyecto N° 17 se indica que se ejecutará en el año 2018 por parte de Vialidad.
3. Director de Vialidad y SEREMI MOP indican la necesidad de considerar nuevas variables para que el MIDESO permita la incorporación de nuevos elementos que lo hagan elegible. (RS)
4. SERNATUR pregunta respecto de la experiencia de la Ruta escénica Interlagos, indicando que se podría aplicar a las rutas de la región como la ruta de Las Estrellas y la ruta Antakari.
5. SEREMI MOP indica que actualmente los APR tiene un carácter social, en la actualidad se está conectando a actividades productivas. Solicita que se cree un programa que incorpore esta iniciativa pero con otro nombre, por ejemplo "Habilitación de servicios para el desarrollo productivo" lo que se pediría fuese financiada con otros fondos.
6. Se aclara que para los proyectos asociados a Arquitectura deben considerarse convenios o solicitudes de mandatos.
7. SERNATUR solicita se considere en los próximos proyectos ya la mejora de la señalética. El consultor sugiere que se coordinen con el nivel central para conocer los avances del proyecto de mejoramiento de señalética que se está desarrollando entre el MOP y Subsecretaria de Turismo.
8. Se consulta sobre la posibilidad de tener financiamiento para la ejecución de los proyectos presentados.
9. SEREMI MOP informa que se debe hacer coordinación con otros organismos; da el ejemplo del proyecto de desarrollo de 16 caletas turísticas en la zona.
10. SEREMI MOP indica que falta la concesión tramo urbano conurbación La Serena/ Coquimbo, que se licita en el año 2016. Esto ha sido muy solicitado por los actores regionales.
11. Se sugiere que el MOP sea considerado en el proyecto Elqui Pedaleable, que está siendo financiado por SUBDERE.
12. Representante del GORE indica que la UDA La Serena - Coquimbo debería incorporar el humedal Punta Teatinos y Río Elqui.
13. SEREMI indica que el MINVU hará el proyecto 13 del plan base, correspondiente a la Construcción Paseo Costero Sector Coquimbo.
14. Se solicita considerar el desarrollo de una costanera desde la región de Coquimbo a la región de Atacama.
15. El ensanche de la Avda. Pacífico es solicitado como absolutamente necesario.
16. Se solicita que no se eliminen los proyectos que no son competencia MOP.

17. Se solicita dar apoyo a la recuperación del Humedal El Culebrón ya que existe un fondo aprobado a través de Bienes Nacionales para su recuperación.
18. Se solicita que se envíe la primera parte de la información para entender los conceptos.
19. Se hace hincapié que se gestione con MIDESO la posibilidad de considerar la modificación de los mecanismos de rentabilización de proyectos por parte de ellos, se sugiere que sea similar a lo aplicado en las zonas de rezago (caletas turísticas, senderos, rutas escénicas y movilidad marítima señalética).
20. Se indica que la construcción del complejo fronterizo de Agua Negra no está incorporada en la construcción del Túnel. El proyecto considera otro tipo de iniciativas, para lo cual se crearon 5 mesas de trabajo de multiespecialidades. Se inició precalificación para identificar las empresas que definirán el diseño.
21. SEREMI MOP solicita quede claramente establecido que Arquitectura solo asiste como unidad técnica.
22. SEREMI MOP indica que todas las mejoras que se han realizado en caletas, ya han incorporado la visión turística.
23. Se destaca la necesidad de que los muelles sean tratados en términos de su normativa, de manera que puedan ser utilizados para el desarrollo de actividades náuticas.

## **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 tendido 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 la región, lo que se materializó a través del Taller 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 el Taller 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 confeccionó 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 cubiertas 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.

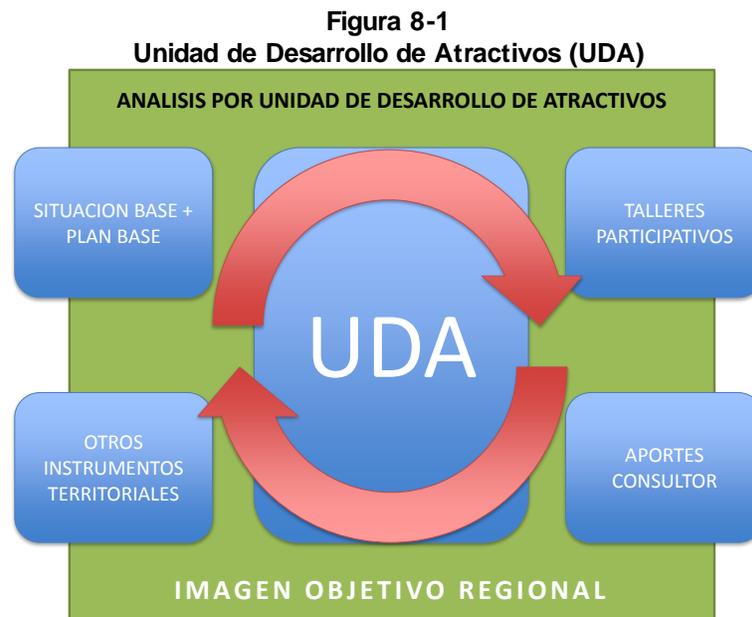
Cabe señalar que estas unidades no corresponden a unidades físicas con superficies encerradas por un polígono, con límites bien definidos, sino a una unidad conceptual de apoyo al análisis territorial, que en definitiva alberga a un conjunto de proyectos de diferentes tipologías.

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, existen situaciones puntuales en relación al desarrollo de proyectos **conectores**, capaces de relacionar los distintos componentes del territorio turístico, los cuales, en algunos casos, no se encuentran dentro de las UDA o incorporan a más de una.
- A partir de este análisis, se confeccionó la lista de proyectos del Plan Preliminar, 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 esta reflexión, se propone un análisis escalar, que permita 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 asignen 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 empleados para priorizar el desarrollo de las 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>25</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>26</sup>: si la UDA está relacionada con una ZOIT, tiene puntaje 1; si no, 0.
- **Inclusión y equidad.**
  - a) ADI<sup>27</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 la región de Coquimbo (Provincia Limarí-Choapa), 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>25</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>26</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>27</sup> Las Áreas de Desarrollo Indígena (ADIs) surgen a partir de la aplicación del Art. 26° de la Ley N° 19.253 aprobada en octubre de 1995. De acuerdo a esta normativa, son definidas como espacios territoriales determinados en los cuales los órganos de la Administración del Estado y deben focalizar su acción para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas de origen indígena que habitan en dichos territorios.



$$\text{Puntaje UDA} = a * 0,15 + b * 0,20 + c * 0,15 + d * 0,10 + e * 0,10 + f * 0,10 + g * 0,20$$
  
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.
  - b) Apoyo directo a emprendimientos existentes: si la infraestructura propuesta por el proyecto apoya directamente a emprendimientos existentes, tiene puntaje 1; si no, 0.

**Cuadro 8-2**  
**Matriz multicriterio aplicada a Proyectos al interior de una UDA**

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

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	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
Punta de Choros	Mejoramiento a ruta escénica D-110: Acceso Punta de Choros	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Punta de Choros	Construcción de Muelle Turístico, Punta de Choros	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	2
Punta de Choros	Construcción de Muelle Turístico, Isla Damas	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	2
Punta de Choros	Construcción de Muelle Turístico, Isla Gaviota	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	2
Punta de Choros	Construcción de caleta turística, Cruz Grande	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	2
Punta de Choros	Construcción de senda no motorizada costera, entre la	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	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
	D-116 - playa las Conchitas - Punta de Choros								
Punta de Choros	Construcción de Centro de recepción al visitante e interpretación turística, Punta de Choros	0	0	0,2	0	0	0,15	0,35	2
Llanos de Arqueros	Construcción de tres miradores en sector Llanos de Arquero	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	3
La Serena	Estudio de factibilidad para la construcción: Museo de sitio, en el sector El Olivar (hallazgo arqueológico)	0	0	0,2	0,15	0	0	0,35	2
La Serena	Construcción terminal rural La Serena y centro de recepción de visitantes	0	0	0,2	0	0,2	0,15	0,55	2

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	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 Serena	Ensanche Avenida del Mar, Playa Peñuelas	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
La Serena	Construcción de plataforma de acceso inclusivo a playa Peñuelas	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Coquimbo	Construcción de equipamiento para acceso inclusivo a playa La herradura	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Coquimbo	Construcción de mirador interpretativo en humedal El Culebrón	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	2
Coquimbo	Mejoramiento de equipamiento portuario específico para la recepción de cruceros en Puerto de Coquimbo	0	0	0,2	0,15	0	0,15	0,50	2
Vicuña	Construcción centro de atención	0	0	0,2	0,15	0	0,15	0,50	3

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	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
	al visitante y exposición artesanal de Vicuña								
Pisco Elqui	Construcción de senderos de caminata, desde Pisco Elqui hasta Lago el Cepo	0	0	0	0	0,2	0	0,20	2
Paso de Aguas negras	Construcción de centro de información turística en paso fronterizo aguas negras	0	0	0,2	0	0	0	0,20	3
Andacollo	Mejoramiento vial, acceso observatorio Collawara, entre D-457 y Observatorio	0	0,15	0,2	0	0	0	0,35	3
Andacollo	Mejoramiento de senda no motorizada, ruta del Peregrino de Andacollo	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	3

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	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
Tongoy	Construcción de ruta escénica mixta Puerto Aldea y Tongoy	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Tongoy	Construcción senda turística no motorizada entre Puerto Aldea y mirador en Punta lengua de Vaca	0,15	0	0	0	0,2	0	0,35	3
Tongoy	Construcción de mirador y Sendero interpretativo, Salinas Chica.	0,15	0	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Tongoy	Construcción de mirador y Sendero interpretativo Humedal Tongoy.	0,15	0	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Tongoy	Construcción de mirador y Sendero interpretativo Salinas Grande.	0,15	0	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Ovalle	Construcción terminal rural de Ovalle Ovalle y centro de	0	0	0,2	0	0,2	0,15	0,55	2

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	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
	recepción de visitantes								
Ovalle	Mejoramiento acceso a aeródromo de Ovalle	0	0	0,2	0	0	0	0,20	2
Ovalle	Construcción de centro de información turística en la ciudad de Ovalle	0	0	0,2	0	0	0	0,20	2
Ovalle	Construcción de centro de interpretación arqueo-astronómico Valle del Encanto	0,15	0,15	0,2	0,15	0	0,15	0,80	2
PN Fray Jorge	Mejoramiento a ruta escénica turística D-540: Acceso a Parque Nacional Fray Jorge	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
PN Fray Jorge	Construcción de centro de visitantes, refugio	0,15	0	0,2	0,15	0	0	0,50	2

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	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
	y facilidades Guardaparques, P.N. Fray Jorge.								
PN Fray Jorge	Construcción de muelle turísticos en caleta El Sauce	0	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	0,85	2
Monte Patria	Construcción terminal rural de Monte Patria y centro de recepción de visitantes	0	0	0,2	0,15	0,2	0,15	0,70	2
Monte Patria	Construcción de centro de interpretación del vino y el pisco en Monte Patria	0	0	0,2	0,15	0	0	0,35	2
Desembocadura Limarí	Construcción de sendero Interpretativo y pasarelas, humedal desembocadura Río Limarí	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0	0,70	2
Desembocadura Limarí	Habilitación de muelles turísticos	0	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	0,85	2

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	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
	en caleta El Toro								
Desembocadura Limarí	Mejoramiento de acceso y construcción de pasarelas y miradores en el humedal de la desembocadura del Río Limarí	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0	0,70	2
Punitaqui	Construcción de centro de interpretación de la pequeña minería en Punitaqui	0	0	0,2	0,15	0	0	0,35	2
Valle de Tulahuén	Mejoramiento de APR, Las Juntas	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Valle de Tulahuén	Mejoramiento de APR, Chilecito	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Valle de Tulahuén	Mejoramiento de APR, El Coipo	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Valle de Tulahuén	Mejoramiento de APR, Chañaral de Carén	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Valle de Tulahuén	Mejoramiento de APR, Tulahuén	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Valle de	Construcción de	0	0	0,2	0	0	0,15	0,35	2

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	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
Tulahuén	centro de interpretación del lápiz lázuli Tulahuén								
Combarbalá	Construcción de centro de interpretación de la Combarbalita, Combarbalá	0	0	0,2	0	0	0	0,20	2
El Coligue	Mejoramiento de camino s/r y construcción de sendero arqueológico los Coligues	0	0,15	0,2	0	0,2	0	0,55	2
Puerto Oscuro	Habilitación de muelles turísticos Puerto Oscuro	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	2
Puerto Manso - Agua Dulce	Habilitación de muelle turísticos Puerto Manso	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Puerto Manso - Agua Dulce	Habilitación de muelle turísticos Agua Dulce	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Huentelauquén	Habilitación de muelle turísticos	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	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
	Huentelauquén								
Illapel	Mejoramiento a ruta escénica turística en la cintura de Chile	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Chigualoco	Habilitación de muelle turísticos Chigualoco	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Salamanca	Construcción de centro de interpretación minera en Salamanca	0	0	0,2	0	0	0	0,20	3
Salamanca	Mejoramiento ruta escénica, camino hacia raja de Manquehua desde km 17, con senderos interpretativos.	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Los Vilos	Construcción terminal rural de Los Vilos y centro de recepción de visitantes	0	0	0	0,15	0,2	0,15	0,50	3
Los Vilos	Habilitación de	0	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	0,85	3

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	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
	muelles turísticos Los Vilos								
Los Vilos	Construcción de equipamiento para acceso universal a playas Los Vilos	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	3
Totalillo	Habilitación de muelles turísticos Totalillo	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Pichidangui	Habilitación de muelles turísticos Pichidangui	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Pichidangui	Construcción de centro de interpretación del cuarzo, con senderos interpretativos en Pichidangui	0	0	0,2	0,15	0,2	0,15	0,70	3
Pichidangui	Construcción de acceso y senderos interpretativos, Cueva marina la Quintrala y Acceso al cerro Santa Inés	0,15	0	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	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
	(circuitos turísticos)								
Coquimbo	Construcción de embarcadero común de Pasajeros para el servicio de paseos por la Bahía, sector Puerto de Coquimbo	0	0,15	0,2	0	0	0,15	0,50	2
Ovalle	Mejoramiento terminal Rodoviario de Ovalle	0	0	0	0	0,2	0,15	0,35	2
Monte Patria	Mejoramiento del terminal Rodoviario de Monte patria	0	0	0	0	0,2	0,15	0,35	2
Vicuña	Estudio de diagnóstico y catastro para puesta en valor de patrimonio arquitectónico de Illapel, Salamanca y Vicuña	0	0,15	0	0	0,2	0	0,35	3

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	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	Construcción de senda no motorizada "Elqui pedaleable"	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica D-445: Antakari - Vicuña - Río Hurtado	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica D-457: Antakari - Andacollo	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Construcción de by pass La Serena - Coquimbo.	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica D-715/D-769: Tulahuén y Combarbala	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Habilitación de senderos peatonales y para ciclistas en borde costero de Limarí	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	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	Construcción senda no motorizada de la ruta del Choapa (ex red ferroviaria)	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Habilitación de senda peatonal entre H-41 y D-485, Molle - Alcohuz	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Construcción de ciclovía entre Rivadavia - Pisco - Elqui - Alcohuz	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Construcción sendero pedestre: las playas del apollado a la playa de Los Choros (incluye sector dunas y humedal)	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Mejoramiento vial entre Almirante Latorre - Islón	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Mejoramiento ruta	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	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
	escénica mixta: Ruta CH-41 hasta el paso Aguas Negras								
Conector	Construcción de sendero interpretativo Ruta del Inca	0,15	0,15	0,2	0	0,2	0	0,70	1
Conector	Mejoramiento a ruta escénica mixta D-595: Andacollo - Canela	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Construcción de senda no motorizada, paralela a la línea férrea, desde la Ruta 5 pasando por Illapel hasta el embalse el Bato	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica ruta D-875 y D-37	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica D-110: Desde C-536	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	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
	hasta caleta Chañaral de Aceituno								
Conector	Mejoramiento a ruta escénica entre Ruta 5 (Quebrada Seca) y Puerto Aldea, rutas D-520, D516	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Diseño de aeropuerto internacional	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Construcción ruta escénica turística entre Cueva de la Quintrala y Caleta Totalillo	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica Ruta D-81 entre Illapel y Salamanca	0,15	0	0	0	0,2	0	0,35	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica Ruta D-55 desde Ovalle hasta cruce con	0,15	0	0	0	0,2	0	0,35	2

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	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
	Ruta D-599 (Embalse la Paloma)								
Conector	Mejoramiento a ruta escénica D-37-E desde cruce D-875 hasta límite con Región de Valparaíso	0,15	0	0	0	0,2	0	0,35	2

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 iniciarían, ahora los proyectos deben ser ordenados al interior de cada uno de esos períodos.

Período 1: año 1 – año 5, **Corto Plazo= 1** (entre años 2017 al 2021)  
Período 2: año 6 – año 9, **Mediano Plazo= 2** (entre años 2022 al 2026)  
Período 3: año 10 – año 13 y **Largo Plazo= 3** (entre años 2027 al 2030)

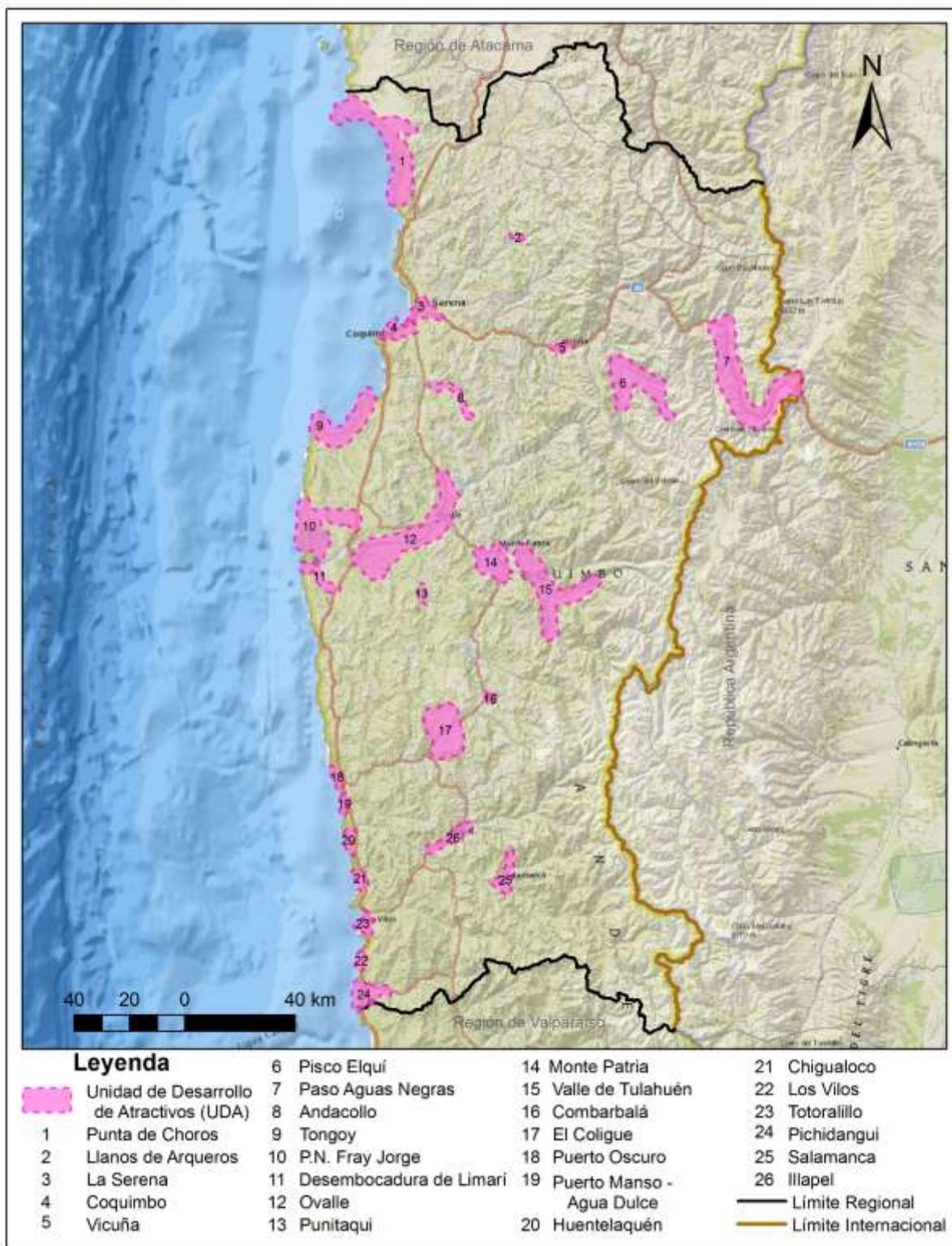
Considerando lo anterior, aquellos proyectos que obtengan un puntaje entre 0,21 y 1,00 serán desarrollados al Inicio del período que les corresponde.

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

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

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

**Figura 8-2**  
**Unidad de Desarrollo de Atractivos región de Coquimbo.**



### 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.

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
6	Edificación Pública	<b>MOP / NO MOP</b>	Edificación ocupada por organismos públicos, con presencia en el espacio urbano.
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>	<p>Obra pública destinada:</p> <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> <p>Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.</p>
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.

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
14	Ruta Escénica	<b>MOP</b>	<p>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.</p> <p>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 ciclorutas o sendas peatonales, que se adentran en zonas prístinas y no alteradas.</p>
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

Nº	TIPOLOGÍA PARA COSTO	TIPO	Unidad	Costo (\$ 2016)
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 Transbordador	Global	Gl	4.000.000.000
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 Río	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 5 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**

## 8.2 Listado de Proyectos Nuevos: Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo

A continuación, se presenta el listado de proyectos **nuevos**, que conforma la Propuesta de Plan de Infraestructura.

**Cuadro 8-6**  
Listado de proyectos nuevos: Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo – Región de Coquimbo

N° PROYECTO	UDA	Nombre Proyecto	Origen	Ámbito del MOP	Costo de Inversión M\$	Corto Plazo (5 años)					Mediano Plazo (5 años)					Largo plazo (4 años)			
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1	Punta de Choros	Mejoramiento a ruta escénica D-110: Acceso Punta de Choros	Taller	Vialidad	2.654.632						P	D	E						
2	Punta de Choros	Construcción de Muelle Turístico, Punta de Choros	Taller	Obras Portuarias	200.000						P	D	E						
3	Punta de Choros	Construcción de Muelle Turístico, Isla Damas	Taller	Obras Portuarias	200.000						P	D	E						
4	Punta de Choros	Construcción de Muelle Turístico, Isla Gaviota	Taller	Obras Portuarias	200.000						P	D	E						
5	Punta de Choros	Construcción de caleta turística, Cruz Grande	Taller	Obras Portuarias	200.000						D	D	E						
6	Punta de Choros	Construcción de senda no motorizada costera, entre la D-116 - playa las Conchitas - Punta de Choros	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	68.639						P	D	E						
7	Punta de Choros	Construcción de Centro de recepción al visitante e interpretación turística, Punta de Choros	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
8	Llanos de Arqueros	Construcción de tres miradores en sector Llanos de Arquero	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317											D	E		
9	La Serena	Estudio de factibilidad para la construcción: Museo de sitio, en el sector El Olivar (hallazgo arqueológico)	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	100.000						P	D							
10	La Serena	Construcción terminal rural La Serena y centro de recepción de visitantes	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	1.500.000						P	D	E						
11	La Serena	Ensanche Avenida del Mar, Playa Peñuelas	Taller	vialidad	3.885.000						P	D	E						
12	La Serena	Construcción de plataforma de acceso inclusivo a playas Peñuelas	Taller	Obras Portuarias	217.000						D	E							
20 - 29 - 30	Vicuña	Estudio de diagnóstico y catastro para puesta en valor de patrimonio arquitectónico de Illapel, Salamanca y Vicuña	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	300.000											P	D		
21	Coquimbo	Construcción de equipamiento para acceso inclusivo a playa La herradura	Taller	Obras Portuarias	217.000						D	E							
22	Coquimbo	Construcción de mirador interpretativo en humedal El Culebrón	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
23	Coquimbo	Mejoramiento de equipamiento portuario específico para la recepción de cruceros en Puerto de Coquimbo	Taller	Concesiones	2.369.637						P	D	D	E					
24	Coquimbo	Construcción de embarcadero común de Pasajeros para el servicio de paseos por la Bahía, sector Puerto de Coquimbo	Taller	Obras Portuarias	200.000						P	D	E						
28	Vicuña	Construcción centro de atención al visitante y exposición artesanal de Vicuña	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317											D	E		
31	Pisco Elqui	Construcción de senderos de caminata, desde Pisco Elqui hasta Lago el Cepo	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	454.960								P	D	E				
34	Paso de Aguas negras	Construcción de centro de información turística en paso fronterizo aguas negras	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317													D	E
35	Andacollo	Mejoramiento a ruta escénica D-457: Antakari - Andacollo	Taller	Vialidad	2.014.020						P	D	E						
36	Andacollo	Mejoramiento vial, acceso observatorio Collawara, entre D-457 y Observatorio	Taller	vialidad	1.709.400											P	D	E	
37	Andacollo	Mejoramiento de senda no motorizada, ruta del Peregrino de Andacollo	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	279.477											P	D	E	
40	Tongoy	Construcción de ruta escénica mixta Puerto Aldea y Tongoy	Taller	Vialidad	1.050.764											P	D	E	
41	Tongoy	Construcción senda turística no motorizada entre Puerto Aldea y mirador en Punta lengua de Vaca	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	95.706											P	D	E	
42	Tongoy	Construcción de mirador y Sendero interpretativo, Salinas Chica.	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	23.959											D	E		
43	Tongoy	Construcción de mirador y Sendero interpretativo Humedal Tongoy.	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	18.390											D	E		
44	Tongoy	Construcción de mirador y Sendero interpretativo Salinas Grande.	Taller	No MOP (UT	17.613											D	E		

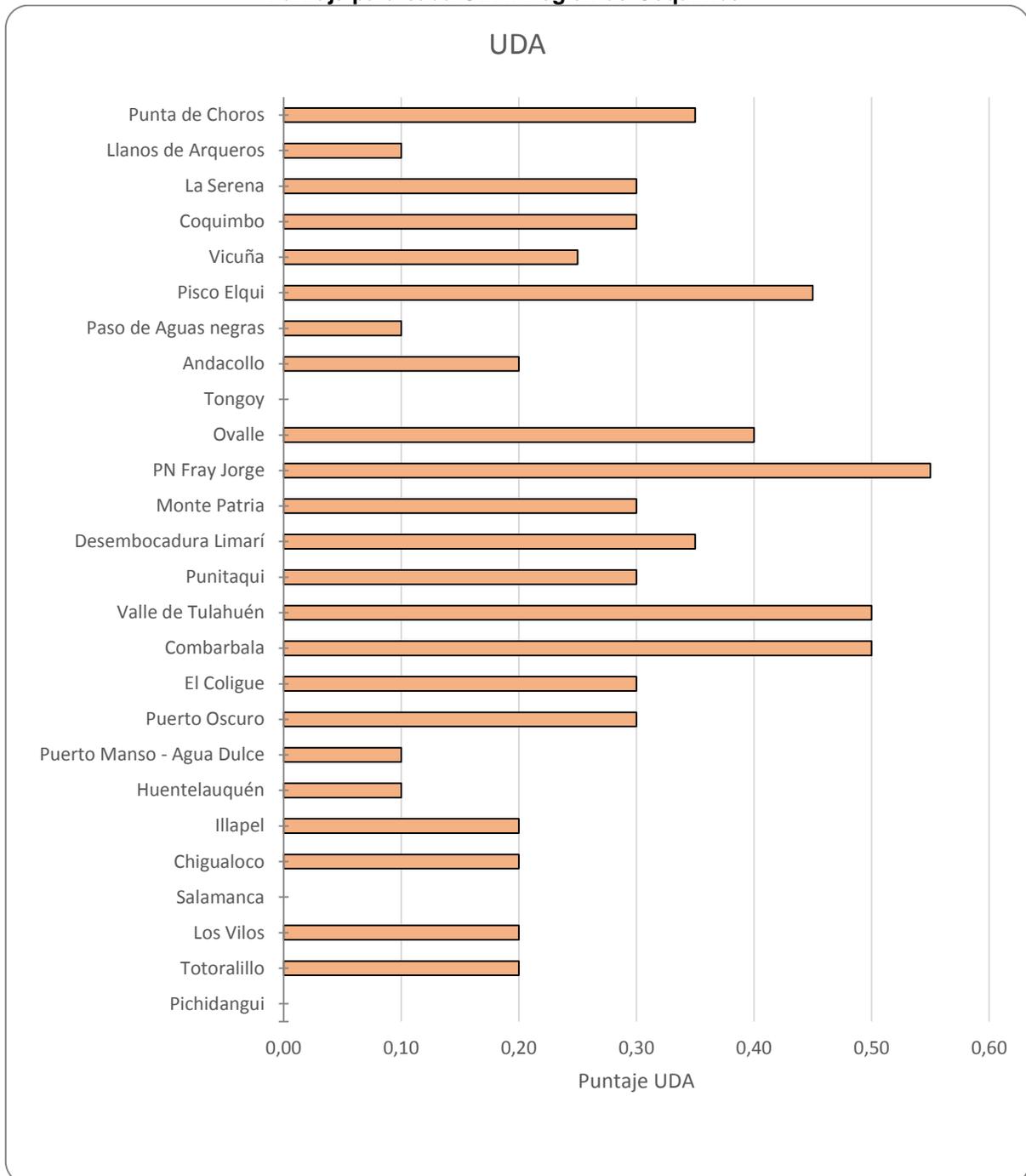
N°	UDA	Nombre Proyecto	Origen	Ámbito del	Costo de Inversión	Corto Plazo (5 años)					Mediano Plazo (5 años)					Largo plazo (4 años)			
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
45	PN Fray Jorge	Mejoramiento a ruta escénica turística D-540: Acceso a Parque Nacional Fray Jorge	Taller	Arquitectura)	2.651.960						D	E							
46	PN Fray Jorge	Construcción de centro de visitantes, refugio y facilidades Guarda parques, P.N. Fray Jorge.	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
47	PN Fray Jorge	Construcción de muelle turísticos en caleta El Sauce	Taller	Obras Portuarias	200.000						P	D	E						
49	Desembocadura Limarí	Construcción de sendero Interpretativo y pasarelas, humedal desembocadura Río Limarí	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	80.933						P	D	E						
50	Desembocadura Limarí	Habilitación de muelles turísticos en caleta El Toro	Taller	Obras Portuarias	200.000						P	D	E						
51	Desembocadura Limarí	Mejoramiento de acceso y construcción de pasarelas y miradores en el humedal de la desembocadura del Río Limarí	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	324.223						P	D	E						
52	Ovalle	Construcción terminal rural de Ovalle y centro de recepción de visitantes	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	1.500.000						P	D	E						
53	Ovalle	Mejoramiento acceso a aeródromo de Ovalle	Taller	vialidad	722.400									D	E				
54	Ovalle	Construcción de centro de información turística en la ciudad de Ovalle	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317									D	E				
55	Ovalle	Construcción de centro de interpretación arqueo-astronómico Valle del Encanto	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
56	Ovalle	Mejoramiento terminal rodoviario de Ovalle	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	714.000						P	D	E						
59	Punitaqui	Construcción de centro de interpretación de la pequeña minería en Punitaqui	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
60	Monte Patria	Construcción terminal rural de Monte Patria y centro de recepción de visitantes	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	315.000						D	E							
61	Monte Patria	Construcción de centro de interpretación del vino y el pisco en Monte Patria	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
62	Monte Patria	Mejoramiento del terminal rodoviario de Montepatria	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	210.000						D	E							
63	Valle de Tulahuén	Mejoramiento de APR, Las Juntas	Taller	Obras Hidráulicas	380.000						D	E	E						
64	Valle de Tulahuén	Mejoramiento de APR, Chilecito	Taller	Obras Hidráulicas	380.000						D	E	E						
65	Valle de Tulahuén	Mejoramiento de APR, El Coipo	Taller	Obras Hidráulicas	380.000						D	E	E						
66	Valle de Tulahuén	Mejoramiento de APR, Chañaral de Caren	Taller	Obras Hidráulicas	380.000						D	E	E						
67	Valle de Tulahuén	Mejoramiento de APR, Tulahuén	Taller	Obras Hidráulicas	380.000						D	E	E						
68	Valle de Tulahuén	Construcción de centro de interpretación del lapislázuli Tulahuén	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
72	Combarbalá	Construcción de centro de interpretación de la Combarbalita, Combarbalá	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317									D	E				
73	El Coligue	Mejoramiento de camino s/r y construcción de sendero arqueológico los Coligues	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	159.294						P	D	E						
74	Puerto Oscuro	Habilitación de muelles turísticos Puerto Oscuro	Taller	Obras Portuarias	200.000						P	D	E						
76	Puerto Manso - Agua Dulce	Habilitación de muelle turísticos Puerto Manso	Taller	Obras Portuarias	200.000											P	D	E	
77	Puerto Manso - Agua Dulce	Habilitación de muelle turísticos Agua Dulce	Taller	Obras Portuarias	200.000											P	D	E	
78	Huentelauquén	Habilitación de muelle turísticos Huentelauquén	Taller	Obras Portuarias	200.000											P	D	E	
79	Chigualoco	Habilitación de muelle turísticos Chigualoco	Taller	Obras Portuarias	200.000											P	D	E	
81	Los Vilos	Construcción terminal rural de Los Vilos y centro de recepción de visitantes	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	1.500.000											P	D	E	
82	Los Vilos	Habilitación de muelles turísticos Los Vilos	Taller	Obras Portuarias	200.000											P	D	E	

N°	UDA	Nombre Proyecto	Origen	Ámbito del	Costo de Inversión	Corto Plazo (5 años)					Mediano Plazo (5 años)					Largo plazo (4 años)			
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
83	Los Vilos	Construcción de equipamiento para acceso universal a playas Los Vilos	Taller	Obras Portuarias	217.000											D	E		
86	Totalillo	Habilitación de muelles turísticos Totalillo	Taller	Obras Portuarias	200.000											P	D	E	
88	Pichidangui	Habilitación de muelles turísticos Pichidangui	Taller	Obras Portuarias	200.000											P	D	E	
89	Pichidangui	Construcción de centro de interpretación del cuarzo, con senderos interpretativos en Pichidangui	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.31											D	E		
90	Pichidangui	Construcción de acceso y senderos interpretativos, Cueva marina la Quintrala y Acceso al cerro Santa Inés (circuito turístico)	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	166.288											P	D	E	
91	Salamanca	Construcción de centro de interpretación minera en Salamanca	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317													D	E
92	Salamanca	Mejoramiento ruta escénica, camino hacia raja de Maquehua desde km 17, con senderos interpretativos.	Taller	Vialidad	457.580											P	D	E	
93	Illapel	Mejoramiento a ruta escénica turística en la cintura de Chile	Taller	Vialidad	8.671.308											P	D	E	E
99	Conector	Construcción de senda no motorizada "Elqui pedaleable"	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	1.115.579						P	D	E						
100	Conector	Mejoramiento a ruta escénica D-445: Antakari - Vicuña - Río Hurtado	Taller	Vialidad	5.011.336						P	D	E						
101	Conector	Construcción de by pass La Serena - Coquimbo.	Taller	vialidad	37.933.000						P	D	E	E					
102	Conector	Mejoramiento a ruta escénica D-715/D-769: Tulahuén y Combarbalá	Taller	Vialidad	2.858.372						P	D	E						
103	Conector	Habilitación de senderos peatonales y para ciclistas en borde costero de Limarí	Taller	Obras Portuarias	10.271.200						P	D	E	E					
104	Conector	Construcción senda no motorizada de la ruta del Choapa (ex red ferroviaria)	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	1.491.669						P	D	E	E					
105	Conector	Mejoramiento a ruta escénica D-110: Desde C-536 hasta caleta Chañaral de Aceituno	Taller	Vialidad	510.352						P	D	E						
106	Conector	Habilitación de senda peatonal entre H-41 y D-485, Molle - Alcohuaz	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	1.049.271						P	D	E						
107	Conector	Construcción de ciclovia entre Rivadavia - Pisco - Elqui - Alcohuaz	Taller	Vialidad	1.638.400						P	D	E						
108	Conector	Construcción sendero pedestre: las playas del apollillado a la playa de los choros (incluye sector dunas y humedal)	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	116.427						P	D	E						
109	Conector	Mejoramiento vial entre Almirante Latorre - Islón	Taller	vialidad	20.315.400						P	D	E						
110	Conector	Mejoramiento a ruta escénica mixta: Ruta CH-41 hasta el paso Aguas Negras	Taller	Vialidad	15.243.092						P	D	E	E	E				
111	Conector	Mejoramiento a ruta escénica entre Ruta 5 (Quebrada Seca) y Puerto Aldea, rutas D-520, D516	Taller	Vialidad	2.138.936						P	D	E						
112	Conector	Construcción de sendero interpretativo Ruta del Inca	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	3.791.595		P	D	E	E									
113	Conector	Diseño de aeropuerto internacional	Taller	Vialidad	400.000						P	D							
114	Conector	Mejoramiento a ruta escénica mixta D-595: Andacollo - Canela	Taller	Concesiones	13.537.688						P	D	E	E	E				
115	Conector	Construcción ruta escénica turística entre Cueva de la Quintrala y Caleta Totalillo	Taller	Vialidad	674.012						P	D	E						
116	Conector	Construcción de senda no motorizada, paralela a la línea férrea, desde la Ruta 5 pasando por Illapel hasta el embalse el Bato	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	940.355						P	D	E						
117	Conector	Mejoramiento a ruta escénica ruta D-875 y D-37	Taller	Vialidad	6.675.324						P	D	E						
118	Conector	Mejoramiento a ruta escénica Ruta D-81 entre Illapel y Salamanca	Consultor	Vialidad	2.042.744						D	E	E						
119	Conector	Mejoramiento a ruta escénica Ruta D-55 desde Ovalle hasta cruce con Ruta D-599 (Embalse la Paloma)	Consultor	Vialidad	2.795.580						D	E	E						
120	Conector	Mejoramiento a ruta escénica D-37-E desde cruce D-875 hasta límite con Región de Valparaíso	Consultor	Vialidad	93.520						D	E	E						
		Costo Total de Inversión			171.684.476														
		Inversión con financiamiento externo			17.807.819														
		Inversión directa MOP			153.876.657														

\* El salto de numeración, corresponde a los proyectos del Plan Base, contenidos en el Capítulo 5.

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

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



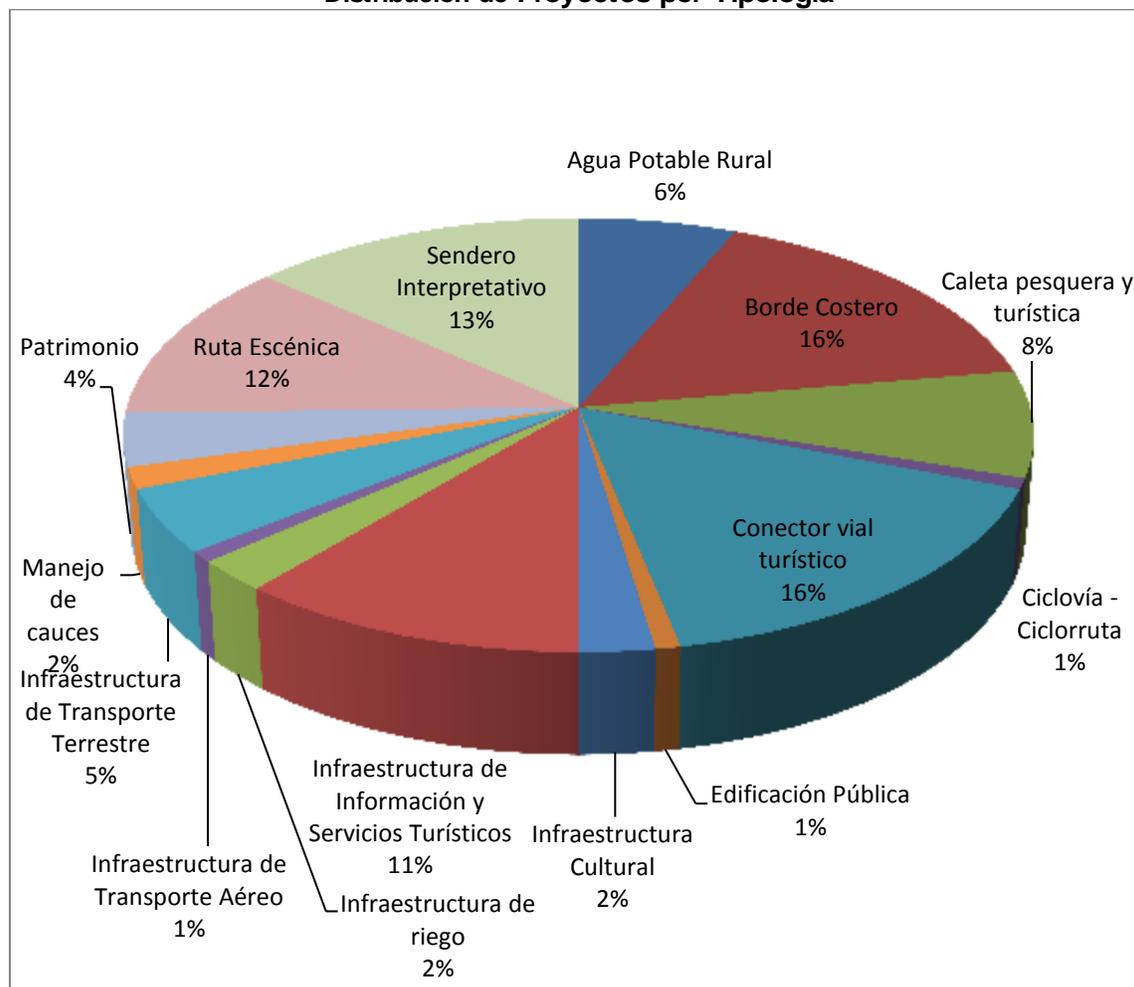
**Fuente:** Elaboración propia

## 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 de Proyectos por Tipología**



Fuente: Elaboración propia.

Del gráfico anterior y las tipologías de inversión en que se ha clasificado a las iniciativas, es posible observar que la concentración mayor se presenta principalmente en Conectores Viales y Borde Costero, seguidos de Senderos Interpretativos, lo cual alcanza casi la mitad de las iniciativas regionales asociadas al plan.

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	1038,9
Ciclovía - Ciclorruta	20,4
Sendero Interpretativo	780,2

En términos relativos, no se generó una gran longitud de ciclorrutas, ya que muchas de ellas se consideran parte de las rutas escénicas propuestas.

## 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 TURISTICO	UNIDAD DESARROLLO ATRACTIVO	N° de iniciativas
<b>La Serena - Coquimbo</b>	Andacollo	4
	Conector	1
	Coquimbo	7
	La Serena	9
	Ovalle	1
	Tongoy	6
	Otro	4
	<b>Litoral Los Vilos - Pichidangui</b>	Chigualoco
Conector	5	
Huentelauquén	1	
Illapel	1	
Los Vilos	4	
Pichidangui	3	
Puerto Manso - Agua Dulce	2	
Puerto Oscuro	2	
Salamanca	2	
Otro	2	
Totalalillo	2	
<b>Litoral Norte Punta de Choros</b>	Punta de Choros	7
	Otro	2
<b>Monte Patria - Combarbalá</b>	Combarbalá	1
	Conector	2
	El Coligue	1
	Monte Patria	2

DESTINO TURISTICO	UNIDAD DESARROLLO ATRACTIVO	N° de iniciativas
	Ovalle	1
	Valle de Tulahuén	9
	Otro	1
<b>Ovalle - P.N. Fray Jorge</b>	Andacollo	1
	Conector	1
	Desembocadura Limarí	3
	Monte Patria	1
	Ovalle	6
	Parque Nacional Fray Jorge	4
	Punitaqui	1
	Tongoy	1
<b>Ovalle - P.N. Fray Jorge - Monte Patria -Combarbalá</b>	Conector	1
<b>Valle del Elqui</b>	Conector	6
	La Serena	1
	Llanos de Arqueros	1
	Paso de Aguas Negras	1
	Pisco Elqui	3
	Vicuña	3
	Otro	5
<b>Valle del Elqui - La Serena - Coquimbo</b>	Conector	1
<b>Valle del Elqui - Ovalle - P.N. Fray Jorge</b>	Conector	1
<b>Todos los Destinos</b>	Todos	1
<b>Total general</b>		<b>126</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 en muchos casos 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	7
Arquitectura	45
Concesiones	2
Obras Hidráulicas	6
Obras Portuarias	30
Vialidad	35
<b>Total general</b>	<b>126</b>

Fuente: Elaboración propia

Se propone el desarrollo de 126 proyectos, 39 de los cuales provienen del plan base y 87 son nuevas iniciativas. En términos del costo total de la inversión se llega a la suma de M\$ 476.402.044, correspondiendo el 82% a inversión del MOP y el 18% a financiamiento externo al MOP. Desde el punto de vista de los plazos estimados para iniciar la ejecución de las inversiones de la cartera, el 64% del total, está en el corto plazo, como se observa en el cuadro siguiente:

**Cuadro 9-3**  
**Distribución de Proyectos por forma de financiamiento y plazo**

FINANCIAMIENTO	Plazos			Total
	Corto	Mediano	Largo	
Extrasectorial	64.061.805	17.190.142	2.828.019	84.079.966
Sectorial	242.394.943	135.505.963	14.421.172	392.322.078
<b>Total general</b>	<b>306.456.748</b>	<b>152.696.105</b>	<b>17.249.191</b>	<b>476.402.044</b>

Fuente: Elaboración propia

Destaca por su valor, entre otros, el proyecto Mejoramiento a ruta escénica mixta: Ruta CH-41 hasta el paso Agua Negra.

### 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
Choapa	Canela	Construcción /Habilitación de muelle turístico Agua Dulce	Borde Costero	Obras Portuarias	Litoral Los Vilos - Pichidangui	Prefactibilidad	Sectorial	Largo
		Construcción /Habilitación de muelle turístico Huentelauquén	Borde Costero	Obras Portuarias	Litoral Los Vilos - Pichidangui	Prefactibilidad	Sectorial	Largo
		Construcción /Habilitación de muelle turístico Puerto Manso	Borde Costero	Obras Portuarias	Litoral Los Vilos - Pichidangui	Prefactibilidad	Sectorial	Largo
		Construcción /Habilitación de muelle turístico Puerto Oscuro	Borde Costero	Obras Portuarias	Litoral Los Vilos - Pichidangui	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción Caleta Puerto Oscuro	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Litoral Los Vilos - Pichidangui	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción de Caletas: Huentelauquén - Maitencillo - Puerto Manso	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Litoral Los Vilos - Pichidangui	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento de camino s/r y construcción de sendero arqueológico los Coligues	Sendero Interpretativo	Vialidad	Monte Patria - Combarbalá	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
	Illapel	Construcción de senda no motorizada, paralela a la línea férrea, desde la Ruta 5 pasando por Illapel hasta el Embalse el Bato	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Litoral Los Vilos - Pichidangui	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
		Mejoramiento / puesta en valor de patrimonio arquitectónico de Illapel	Patrimonio	Arquitectura	La Serena - Coquimbo	Ejecución	Extrasectorial	Mediano
Choapa		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta D-81, entre Illapel y Salamanca	Ruta Escénica	Vialidad	Litoral Los Vilos - Pichidangui	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
	Los Vilos	Construcción /Habilitación de muelle turístico Chigualoco	Borde Costero	Obras Portuarias	Litoral Los Vilos - Pichidangui	Prefactibilidad	Sectorial	Largo
		Construcción /Habilitación de muelle turístico Los Vilos	Borde Costero	Obras Portuarias	Litoral Los Vilos - Pichidangui	Prefactibilidad	Sectorial	Largo
		Construcción /Habilitación de muelle turístico Pichidangui	Borde Costero	Obras Portuarias	Litoral Los Vilos - Pichidangui	Prefactibilidad	Sectorial	Largo
		Construcción /Habilitación de muelle turístico Totoralillo	Borde Costero	Obras Portuarias	Litoral Los Vilos - Pichidangui	Prefactibilidad	Sectorial	Largo
		Construcción Caleta Cascabeles	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Litoral Los Vilos - Pichidangui	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción de acceso y senderos interpretativos, Cueva marina la Quintrala y Acceso al cerro Santa Inés (circuitos turísticos)	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Litoral Los Vilos - Pichidangui	Prefactibilidad	Extrasectorial	Largo
		Construcción de centro de interpretación del cuarzo, con senderos interpretativos en Pichidangui	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Litoral Los Vilos - Pichidangui	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Construcción de equipamiento para acceso universal a playas Los Vilos	Borde Costero	Obras Portuarias	Litoral Los Vilos - Pichidangui	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Construcción Infraestructura Caleta Totoralillo Sur, Los Vilos	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Litoral Los Vilos - Pichidangui	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Paseo Costero Sur	Borde Costero	Obras Portuarias	Litoral Los Vilos - Pichidangui	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Ruta Escénica Turística entre Cueva de la Quintrala y Caleta Totoralillo	Ruta Escénica	Vialidad	Litoral Los Vilos - Pichidangui	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción Terminal rural de Los Vilos y centro de recepción de visitantes	Infraestructura de Transporte Terrestre	Arquitectura	Litoral Los Vilos - Pichidangui	Prefactibilidad	Extrasectorial	Largo
		Mejoramiento a Ruta Escénica Rutas D-875 y D-37-E	Ruta Escénica	Vialidad	Litoral Los Vilos - Pichidangui	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Caleta Chigualoco, Los Vilos	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Litoral Los Vilos - Pichidangui	Ejecución	Sectorial	Corto
	Salamanca	Construcción de centro de interpretación minero en Salamanca	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Litoral Los Vilos - Pichidangui	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Construcción senda no motorizada de la ruta del	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Litoral Los Vilos -	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
		Choapa (ex red ferroviaria)			Pichidangui			
		Mejoramiento / puesta en valor de patrimonio arquitectónico de Salamanca	Patrimonio	Arquitectura	Valle del Elqui	Ejecución	Extrasectorial	Largo
Choapa		Mejoramiento a Ruta Escénica Turística en la cintura de Chile, D-835, D-825, D-37-E, D-85	Ruta Escénica	Vialidad	Litoral Los Vilos - Pichidangui	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Mejoramiento a Ruta Escénica, camino hacia Raja de Manquehua con senderos interpretativos	Ruta Escénica	Vialidad	Litoral Los Vilos - Pichidangui	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
Elqui	Andacollo	Ampliación Edificio Consistorial de Andacollo	Edificación Pública	Arquitectura	La Serena - Coquimbo	Ejecución	Extrasectorial	Corto
		Construcción Sistema APR Maitencillo	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	La Serena - Coquimbo	Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento de senda no motorizada, ruta del Peregrino de Andacollo	Sendero Interpretativo	Arquitectura	La Serena - Coquimbo	Prefactibilidad	Extrasectorial	Largo
		Mejoramiento vial, acceso a observatorio Collawara, Ruta D-447 entre Andacollo y Observatorio	Conector vial turístico	Vialidad	La Serena - Coquimbo	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
	Coquimbo	Construcción de aeropuerto internacional	Infraestructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	La Serena - Coquimbo	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción de embarcadero común de Pasajeros para el servicio de paseos por la Bahía, sector Puerto de Coquimbo	Borde Costero	Obras Portuarias	La Serena - Coquimbo	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción de equipamiento para acceso inclusivo a playa La Herradura	Borde Costero	Obras Portuarias	La Serena - Coquimbo	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción de mirador interpretativo en humedal El Culebrón	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	La Serena - Coquimbo	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción de mirador y Sendero interpretativo Humedal Tongoy.	Sendero Interpretativo	Arquitectura	La Serena - Coquimbo	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Construcción de mirador y Sendero interpretativo Salinas Chica.	Sendero Interpretativo	Arquitectura	La Serena - Coquimbo	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Construcción de mirador y Sendero interpretativo Salinas Grande.	Sendero Interpretativo	Arquitectura	La Serena - Coquimbo	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Construcción de plataforma de acceso inclusivo a Playa Peñuelas	Borde Costero	Obras Portuarias	La Serena - Coquimbo	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción Obras de Mejoramiento Quebrada de Peñuelas Provincia de Elqui	Manejo de cauces	Obras Hidráulicas	La Serena - Coquimbo	Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción Paseo Costero Sector Coquimbo	Borde Costero	Obras Portuarias	La Serena - Coquimbo	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción senda turística no motorizada entre Puerto Aldea y mirador en Punta lengua de Vaca	Sendero Interpretativo	Arquitectura	La Serena - Coquimbo	Prefactibilidad	Extrasectorial	Largo

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapa	Financiamiento	Plazo
		MEJORAMIENTO ACCESO PUERTO DE COQUIMBO DESDE RUTA 5 NORTE	Conector vial turístico	Vialidad	La Serena - Coquimbo	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Caleta de Pescadores Artesanales de Guayacán, Coquimbo	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	La Serena - Coquimbo	Ejecución	Sectorial	Corto
Elqui	Coquimbo	Mejoramiento de equipamiento portuario específico para la recepción de cruceros en Puerto de Coquimbo	Borde Costero	Obras Portuarias	La Serena - Coquimbo	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano
		MEJORAMIENTO PASADA RUTA 5, SECTOR LA HERRADURA (KM 457 AL 462)	Conector vial turístico	Vialidad	La Serena - Coquimbo	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento y Construcción de Ruta Escénica Mixta Rutas D-510, D-516 entre Puerto Aldea y Tongoy	Ruta Escénica	Vialidad	La Serena - Coquimbo	Prefactibilidad	Sectorial	Largo
	Coquimbo, La Serena	MEJORAMIENTO QUEBRADA DE PEÑUELAS REGION DE COQUIMBO	Manejo de cauces	Obras Hidráulicas	La Serena - Coquimbo	Ejecución	Sectorial	Corto
	La Higuera	Construcción de caleta turística Cruz Grande	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Litoral Norte Punta de Choros	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción de Centro de recepción al visitante e interpretación turística, Punta de Choros	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Litoral Norte Punta de Choros	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción de Muelle Turístico Isla Damas	Borde Costero	Obras Portuarias	Litoral Norte Punta de Choros	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción de Muelle Turístico Isla Gaviota	Borde Costero	Obras Portuarias	Litoral Norte Punta de Choros	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción de Muelle Turístico Punta de Choros	Borde Costero	Obras Portuarias	Litoral Norte Punta de Choros	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción de senda no motorizada costera, entre la D-116 - playa las Conchitas - Punta de Choros	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Litoral Norte Punta de Choros	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano
		Construcción sendero pedestre: playa del apollado a la playa de los choros (incluye sector dunas y humedal)	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Valle del Elqui	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta D-110, desde acceso a Punta de Choros hasta límite regional	Ruta Escénica	Vialidad	Litoral Norte Punta de Choros	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		MEJORAMIENTO CBI RUTA D-110, SECTOR CRUCE RUTA 5 - LOS CHOROS	Conector vial turístico	Vialidad	Litoral Norte Punta de Choros	Ejecución	Sectorial	Corto
		MEJORAMIENTO CBI RUTA D-110,S:LOS CHOROS-PUNTA DE CHOROS, LA HIGUERA	Conector vial turístico	Vialidad	Litoral Norte Punta de Choros	Ejecución	Sectorial	Corto
	La Serena	AMPLIACION RUTA 41-CH SECTOR: BIF. LAS ROJAS - BIF. A MARQUESA	Conector vial turístico	Vialidad	Valle del Elqui	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Biblioteca Regional de La Serena	Infraestructura Cultural	Arquitectura	La Serena - Coquimbo	Ejecución	Extrasectorial	Corto

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
		Construcción de By pass La Serena - Coquimbo	Conector vial turístico	Vialidad	La Serena - Coquimbo	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción de Museo de sitio, en el sector El Olivar (hallazgo arqueológico)	Infraestructura Cultural	Arquitectura	La Serena - Coquimbo	Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción de tres miradores en sector Llanos de Arquero	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Valle del Elqui	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
Elqui		Construcción Obras de Protección Costera Faro Monumental, La Serena	Borde Costero	Obras Portuarias	La Serena - Coquimbo	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Teatro Regional	Infraestructura Cultural	Arquitectura	La Serena - Coquimbo	Prefactibilidad	Extrasectorial	Corto
		Construcción Terminal rural La Serena y centro de recepción de visitantes	Infraestructura de Transporte Terrestre	Arquitectura	La Serena - Coquimbo	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento / Restauración Casa de Gabriela Mistral, Las Compañías	Patrimonio	Arquitectura	La Serena - Coquimbo	Ejecución	Extrasectorial	Corto
		Mejoramiento Ruta 5 tramo conurbación La Serena - Coquimbo	Conector vial turístico	Concesiones	La Serena - Coquimbo	Ejecución	Extrasectorial	Corto
		Mejoramiento Ruta D-205, entre Almirante Latorre e Islón	Conector vial turístico	Vialidad	Valle del Elqui	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
	Paiguanó	Construcción /Habilitación de senda peatonal entre CH-41 y D-485, Molle - Alcohuz	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Valle del Elqui	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano
		Construcción de ciclovia en Ruta D-485 entre Rivadavia - Pisco Elqui - Alcohuz	Ciclovia - Ciclorruta	Vialidad	Valle del Elqui	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción de senderos de caminata, desde Pisco Elqui hasta Lago el Cepo	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Valle del Elqui	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano
		Construcción para embalse de riego en el Río Chalinga, Salamanca	Agua Potable Rural	Obras Hidráulicas	Valle del Elqui	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Embalse Estero Derecho (ANÁLISIS PLAN MAESTRO DE PEQUEÑOS EMBALSES MACROZONA NORTE INTERREGIONAL)	Infraestructura de riego	Obras Hidráulicas	Valle del Elqui	Prefactibilidad	Sectorial	Corto
	Vicuña	Ampliación Reposición Ruta 41-Ch, Sector: La Serena-Vicuña	Conector vial turístico	Vialidad	Valle del Elqui	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		CONSTRUCCION TUNEL INTERNACIONAL PASO DE AGUA NEGRA	Conector vial turístico	Vialidad	La Serena - Coquimbo	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		CONSTRUCCION ACCESO PONIENTE A VICUÑA, PROVINCIA ELQUI	Conector vial turístico	Vialidad	Valle del Elqui	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción de centro de información turística en paso fronterizo Agua Negra	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Valle del Elqui	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Construcción de Centro de Información y Servicios Turísticos en Vicuña	Infraestructura de Información	Arquitectura	Valle del Elqui	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
			y Servicios Turísticos					
		Construcción de senda no motorizada "Elqui pedaleable"	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Valle del Elqui - La Serena - Coquimbo	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento / puesta en valor de patrimonio arquitectónico de Vicuña	Patrimonio	Arquitectura	Valle del Elqui	Ejecución	Extrasectorial	Largo
Elqui		Mejoramiento a Ruta Escénica Mixta Ruta 41-CH hasta el Paso de Agua Negra	Ruta Escénica	Vialidad	Valle del Elqui	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta Antakari, Vicuña - Río Hurtado - Samo Alto	Ruta Escénica	Vialidad	Valle del Elqui - Ovalle - P.N. Fray Jorge	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		MEJORAMIENTO RUTA 41 CH S: PTE EL CAMARON - LA LAGUNA, COM. DE VICUÑA	Conector vial turístico	Vialidad	Valle del Elqui	Ejecución	Sectorial	Corto
		MEJORAMIENTO RUTA 41 CH S: JUNTAS DEL TORO - PTE EL CAMARON, VICUÑA	Conector vial turístico	Vialidad	Valle del Elqui	Ejecución	Sectorial	Corto
		MEJORAMIENTO RUTA 41 CH, SECTOR: LA LAGUNA - LLANO LAS LIEBRES	Conector vial turístico	Vialidad	Valle del Elqui	Ejecución	Sectorial	Corto
Interprovincial	Intercomunal	CONSTRUCCION PROYECTOS NUEVOS 2018 AGUA POTABLE RURAL IV	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Todos los Destinos	Ejecución	Sectorial	Corto
Limarí	Monte Patria	CONSERVACION IGLESIA SOTAQUI OVALLE	Patrimonio	Arquitectura	Monte Patria - Combarbalá	Ejecución	Extrasectorial	Corto
	Combarbalá	Construcción de centro de interpretación de la combarbalita en Combarbalá	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Monte Patria - Combarbalá	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Rutas D-715/D-769, Tulahuén - Combarbalá	Ruta Escénica	Vialidad	Monte Patria - Combarbalá	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
	Monte Patria	Construcción Terminal rural de Monte Patria y centro de recepción de visitantes	Infraestructura de Transporte Terrestre	Arquitectura	Monte Patria - Combarbalá	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción de Alcantarillado y Mejoramiento de APR Tulahuén	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Monte Patria - Combarbalá	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción de centro de interpretación del lápiz lazuli en Tulahuén	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Monte Patria - Combarbalá	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción de centro de interpretación del vino y el pisco en Monte Patria	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Monte Patria - Combarbalá	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción de sendero interpretativo Ruta del Inca	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Valle del Elqui	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica	Ruta	Vialidad	Monte	Diseño y	Sectorial	Media

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
		Ruta D-55, desde Ovalle hasta cruce con Ruta D-599 (Embalse la Paloma)	Escénica		Patria - Combarbalá	Ejecución		no
Limarí	Monte Patria	Mejoramiento Canal Palqui Maurat Semita Monte Patria Región de Coquimbo	Infraestructura de riego	Obras Hidráulicas	Monte Patria - Combarbalá	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento de APR Chañaral de Carén	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Monte Patria - Combarbalá	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento de APR Chilecito	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Monte Patria - Combarbalá	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento de APR El Coipo	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Monte Patria - Combarbalá	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento de APR Las Juntas	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Monte Patria - Combarbalá	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento del Terminal rodoviario de Montepatria	Infraestructura de Transporte Terrestre	Arquitectura	Ovalle - P.N. Fray Jorge	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento Pavimentación Camino Carén - Tuluahuén	Conector vial turístico	Vialidad	Monte Patria - Combarbalá	Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Ruta D-577, Caren - Pedregal - El Maitén	Conector vial turístico	Vialidad	Monte Patria - Combarbalá	Ejecución	Sectorial	Mediano
	Ovalle	Construcción/Habilitación de muelles turísticos en caleta El Toro	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Ovalle - P.N. Fray Jorge	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción/Habilitación de senderos peatonales y para ciclistas en borde costero de Limarí	Borde Costero	Obras Portuarias	Ovalle - P.N. Fray Jorge	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción de centro de información turística en la ciudad de Ovalle	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Ovalle - P.N. Fray Jorge	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción de Centro de Información y Servicios Turísticos, P.N. Fray Jorge.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Ovalle - P.N. Fray Jorge	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción de centro de interpretación arqueoastronómico Valle del Encanto	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Ovalle - P.N. Fray Jorge	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción de muelle turístico en caleta El Sauce	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Ovalle - P.N. Fray Jorge	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción de sendero Interpretativo y pasarelas, humedal desembocadura Río Limarí	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Ovalle - P.N. Fray Jorge	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Infraestructura Caleta El Sauce, Limarí	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Ovalle - P.N. Fray Jorge	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
Limarí		Construcción Terminal rural de Ovalle y centro de recepción de visitantes	Infraestructura de Transporte Terrestre	Arquitectura	Ovalle - P.N. Fray Jorge	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Rutas D-520 y D-516, entre Ruta 5 ( Quebrada Seca) y Puerto Aldea	Ruta Escénica	Vialidad	Ovalle - P.N. Fray Jorge	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Turística Ruta D-540, Acceso a Parque Nacional Fray Jorge	Ruta Escénica	Vialidad	Ovalle - P.N. Fray Jorge	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento acceso a aeródromo de Ovalle	Conector vial turístico	Vialidad	Ovalle - P.N. Fray Jorge	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento de acceso y construcción de pasarelas y miradores en el humedal de la desembocadura del Río Limarí	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Ovalle - P.N. Fray Jorge	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento Integral Canal Camarico Comuna de Ovalle	Infraestructura de riego	Obras Hidráulicas	Ovalle - P.N. Fray Jorge	Prefactibilidad	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Ruta 43, Ovalle-Coquimbo	Conector vial turístico	Concesiones	La Serena - Coquimbo	Ejecución	Extrasectorial	Corto
		Mejoramiento Ruta 45 S: Cr. Ruta 5 (Socos) - Altos La Chimba	Conector vial turístico	Vialidad	Monte Patria - Combarbalá	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Terminal rodoviario de Ovalle	Infraestructura de Transporte Terrestre	Arquitectura	Ovalle - P.N. Fray Jorge	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano
	Punitaqui	Construcción de centro de interpretación de la pequeña minería en Punitaqui	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Ovalle - P.N. Fray Jorge	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Mixta Ruta Andacollo - Samo Alto - Ovalle - Punitaqui - Combarbalá - Canela Baja	Ruta Escénica	Vialidad	Ovalle - P.N. Fray Jorge - Monte Patria - Combarbalá	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
	Río Hurtado	Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta D-457, Antakari, Andacollo - Samo Alto	Ruta Escénica	Vialidad	Ovalle - P.N. Fray Jorge	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo



INECON S.A.