



Gobierno  
de Chile

Ministerio de  
Obras Públicas

Ministerio de  
Economía,  
Fomento y  
Turismo

Gobierno de Chile

Gobierno de Chile

**Informe Final**

**REGIÓN DE VALPARAÍSO**

**"ANÁLISIS REQUERIMIENTOS DE INFRAESTRUCTURA  
MOP DE APOYO AL TURISMO"**

Diciembre 2016



INECON S.A.

## **PRESENTACIÓN MINISTERIAL DEL ESTUDIO**

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

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

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

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

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

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

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

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

**REGIÓN DE VALPARAÍSO**

<b>PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO .....</b>	<b>1</b>
<b>1 INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>3</b>
<b>2 EL TURISMO EN LA REGIÓN.....</b>	<b>9</b>
<b>2.1 Antecedentes generales de la Región de Valparaíso .....</b>	<b>9</b>
2.1.1 <i>Antecedentes geográficos</i> .....	9
2.1.2 <i>Antecedentes demográficos y socioculturales</i> .....	9
2.1.3 <i>Antecedentes administrativos</i> .....	11
2.1.4 <i>Conectividad</i> .....	12
2.1.5 <i>Antecedentes climáticos</i> .....	13
<b>2.2 Turismo .....</b>	<b>14</b>
<b>2.3 Caracterización de los Destinos .....</b>	<b>15</b>
<b>2.4 Situación de las Áreas Protegidas (SNASPE) .....</b>	<b>20</b>
<b>2.5 Áreas de Desarrollo Indígena.....</b>	<b>21</b>
<b>2.6 Caracterización económica del sector.....</b>	<b>22</b>
2.6.1 <i>Catastro de Prestadores de Servicios Turísticos en la Región de Valparaíso</i> .....	22
2.6.2 <i>Pasajeros provenientes de Programas Sociales</i> .....	24
<b>2.7 Caracterización de la demanda actual.....</b>	<b>25</b>
<b>3 RECOPIACIÓN Y REVISIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN.....</b>	<b>26</b>
<b>3.1 Instrumentos Regionales .....</b>	<b>26</b>
3.1.1 <i>Estrategia Regional de Desarrollo</i> .....	26
3.1.2 <i>Política Regional de Turismo</i> .....	29
3.1.3 <i>Plan de Acción Sector Turismo</i> .....	29
3.1.4 <i>Plan Regional de Ordenamiento Territorial de la Región de Valparaíso</i> .....	32
3.1.5 <i>Plan Regional de Desarrollo Urbano</i> .....	32
3.1.6 <i>Planes de Ordenamiento Territorial Turístico y Zonas de Interés Turístico</i> .....	39
3.1.7 <i>Zonificación del Borde Costero</i> .....	39
<b>3.2 Instrumentos de Planificación Local y de turismo.....</b>	<b>40</b>
3.2.1 <i>Planes de Desarrollo Turístico Comunes</i> .....	40
3.2.2 <i>Planes de Desarrollo Comunal</i> .....	40
3.2.3 <i>Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas (ASP)</i> .....	49
3.2.4 <i>Bien Público Rapa Nui</i> .....	53
3.2.5 <i>Plan Rumbo Valparaíso</i> .....	54
<b>3.3 Planes de Infraestructura MOP.....</b>	<b>54</b>
3.3.1 <i>Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021</i> .....	54
3.3.2 <i>Plan Director de Infraestructura al 2025 del Ministerio de Obras Públicas</i> .....	55
3.3.3 <i>Otros Planes MOP Validados y Vigentes</i> .....	57
<b>3.4 Conclusiones Instrumentos de Planificación Regional.....</b>	<b>62</b>
<b>4 INFRAESTRUCTURA MOP O SITUACIÓN BASE.....</b>	<b>64</b>
<b>4.1 Infraestructura de conectividad vial interurbana y urbana.....</b>	<b>64</b>
<b>4.2 Infraestructura de conectividad aeroportuaria.....</b>	<b>66</b>
<b>4.3 Infraestructura de conectividad marítima y productiva asociada a la Infraestructura Portuaria     Pesquera Artesanal.....</b>	<b>68</b>
<b>4.4 Infraestructura de riego.....</b>	<b>71</b>
4.4.1 <i>Embalses</i> .....	71
4.4.2 <i>Canales</i> .....	71
<b>4.5 Infraestructura de control aluvional.....</b>	<b>72</b>
<b>4.6 Edificación pública y patrimonial.....</b>	<b>73</b>

4.7	Cobertura de Agua Potable y Saneamiento .....	78
4.8	Infraestructura Pública Concesionada.....	79
<b>5</b>	<b>PLAN BASE DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE.....</b>	<b>84</b>
5.1	Antecedentes para la construcción del Plan Base.....	84
5.2	Construcción del Plan Base.....	85
5.3	Listado de Proyectos del Plan Base Región de Valparaíso.....	88
5.4	Elaboración de la Cartografía del Plan Base de Infraestructura .....	91
<b>6</b>	<b>IMAGEN OBJETIVO DE LOS DESTINOS .....</b>	<b>92</b>
6.1	Situación actual .....	92
6.2	Visión propuesta .....	98
6.3	Identificación de déficits.....	103
<b>7</b>	<b>PARTICIPACIÓN CIUDADANA .....</b>	<b>106</b>
7.1	<b>Descripción de los Talleres de Inicio.....</b>	<b>106</b>
7.1.1	<i>Definición de actores invitados</i> .....	106
7.1.2	<i>Contenido de los Talleres de Inicio</i> .....	106
7.1.3	<i>Registro de Ideas de proyectos identificados</i> .....	108
7.2	<b>Resumen Ejecutivo Taller con actores Públicos y Privados: Valparaíso .....</b>	<b>108</b>
7.2.1	<i>Participantes</i> .....	108
7.2.2	<i>Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región</i> .....	109
7.2.3	<i>Ideas de proyectos identificadas</i> .....	109
7.2.4	<i>Puntos críticos y oportunidades que se presentaron</i> .....	111
7.3	<b>Resumen Ejecutivo Taller con actores Públicos: San Felipe.....</b>	<b>112</b>
7.3.1	<i>Participantes</i> .....	112
7.3.2	<i>Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región</i> .....	112
7.3.3	<i>Puntos críticos y oportunidades que se presentaron</i> .....	114
7.4	<b>Resumen Ejecutivo Taller con actores Públicos: El Quisco .....</b>	<b>115</b>
7.4.1	<i>Participantes</i> .....	115
7.4.2	<i>Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región</i> .....	115
7.4.3	<i>Ideas de proyectos identificados</i> .....	115
7.4.4	<i>Puntos críticos y oportunidades que se presentaron:</i> .....	117
7.5	<b>Resumen Ejecutivo Taller de Validación .....</b>	<b>118</b>
7.5.1	<i>Participantes</i> .....	118
7.5.2	<i>Presentación propuesta de plan de infraestructura</i> .....	119
7.5.3	<i>Preguntas y observaciones</i> .....	119
<b>8</b>	<b>PROPUESTA DE PLAN DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE ...</b>	<b>122</b>
8.1	<b>Aspectos metodológicos para la elaboración de la propuesta de plan de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable. ....</b>	<b>122</b>
8.1.1	<i>Antecedentes para la construcción de la Propuesta de Plan</i> .....	122
8.1.2	<i>Identificación de Proyectos Nuevos.</i> .....	123
8.1.3	<i>Priorización de Proyectos Nuevos</i> .....	124
8.1.4	<i>Criterios para la priorización de Unidades de Desarrollo de Atractivos.</i> .....	126
8.1.5	<i>Criterios para la priorización de los proyectos al interior de las Unidades de Desarrollo de Atractivos (UDA)</i> .....	129
8.1.6	<i>Tipologías de Infraestructura</i> .....	146
8.1.7	<i>Estimación de Costos de Inversión</i> .....	148
8.2	<b>Listado de Proyectos Nuevos: Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo</b>	<b>152</b>
8.3	<b>Archivo Excel de la Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo.....</b>	<b>156</b>
<b>9</b>	<b>SÍNTESIS Y CARTERA PROPUESTA.....</b>	<b>157</b>
9.1	<b>Síntesis de la Propuesta del Plan Regional.....</b>	<b>157</b>
9.2	<b>Principales Aspectos de la Propuesta de Plan de Infraestructura.....</b>	<b>158</b>
9.3	<b>Cartera del plan .....</b>	<b>160</b>

## PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO

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 Valparaíso se desarrollaron cuatro talleres de participación. Tres 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 Valparaíso, El Quisco y San Felipe. 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 VALPARAÍSO**, 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 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 referente a obras de **infraestructura pública del ámbito del Ministerio con impacto en el desarrollo turístico sustentable**, principalmente focalizado en destinos turísticos<sup>10</sup>. Desde ese trabajo colaborativo surgió la necesidad de contar como producto una cartera de proyectos de infraestructura del Ministerio de Obras Públicas (MOP), similar a los Planes Regionales de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 del MOP, pero en este caso desarrollado específicamente para el sector turismo en destinos priorizados, coherente además con la visión y propuesta de desarrollo regional surgida de procesos de ordenamiento territorial de los Gobiernos Regionales otros servicios públicos relacionados. Por ello y en atención a la mirada de largo plazo se agrega el horizonte 2030 al análisis.

---

<sup>10</sup> Ministerio de Economía, Subsecretaría de Turismo, 2014. Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable.

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

La región combina áreas con diversos atractivos de tipo natural y cultural, entre ellos un borde costero extenso con balnearios tradicionales y otros de reciente desarrollo, altamente demandado por turistas nacionales y extranjeros, áreas silvestres protegidas, eventos de categoría internacional como el Festival de Viña del Mar, valles interiores de especialización agrícola y vitivinícola donde el turismo rural representa también una oportunidad de desarrollo local y la zona histórica de Valparaíso como Patrimonio Mundial de la Humanidad, entre otros.

En este contexto, el informe de focalización territorial turístico elaborado por la Subsecretaría de Turismo, ha definido para la Región de Valparaíso, siete destinos consolidados (Isla de Pascua, Litoral Norte – Papudo, Litoral Algarrobo – Santo Domingo, Valparaíso, Litoral Viña del Mar – Concón, Omué – La Campana y Portillo) y tres emergentes (Robinson Crusoe, Valle del Aconcagua y Valle de Casablanca).

Se debe tener en cuenta que la Estrategia Regional de Desarrollo de Valparaíso 2020, indica para la región que sus atributos naturales y paisajísticos, así como la puesta en valor de su variada tradición cultural y patrimonial permiten afianzar el turismo como sector de gran importancia para la economía regional. En este sentido señala que, "Si bien no existen estadísticas que reflejen directamente el aporte del turismo al PIB, según datos de SERNATUR, hay que relevar que la región de Valparaíso concentra el 14,5% de los establecimientos de alojamiento turístico y habitaciones del país, el 14,7% del número de camas, el 25% de los establecimientos de alimentación y el 19,3% de las agencias de viajes. En un proceso de consolidación como la principal región-destino turístico de Chile, la región acoge más del 25% del flujo de turismo nacional y es receptora del 21 por ciento de extranjeros"<sup>11</sup>.

Esta región cuenta con una superficie total de 16.396,10 km<sup>2</sup> que representa el 0,8% del territorio nacional, y un 2,1% del territorio nacional sudamericano<sup>12</sup>. De esta superficie, 394 km<sup>2</sup> corresponden a territorio insular compuesto por las islas de Pascua, Salas y Gómez, San Félix y San Ambrosio, y el Archipiélago Juan Fernández compuesto por las islas Alejandro Selkirk, Robinson Crusoe y Santa Clara. Según el

---

<sup>11</sup> Estrategia Regional de Desarrollo, Valparaíso 2020.

<sup>12</sup> Excluyendo el territorio antártico chileno.

INE, la población proyectada al 2016 alcanzará a 1.842.880 habitantes. Presenta una transición en relieve y clima, donde se pasa de un semiárido a templado de tipo mediterráneo. Su vegetación es variada debido a la mayor presencia de humedad y de un relieve que permite el desarrollo de sistemas hidrográficos de tipo andino y costero.

La Región de Valparaíso acoge una de las áreas urbanas más importantes del país: la conurbación Valparaíso-Viña del Mar. Además de ello, la región posee dos importantes puertos de embarque de diversos tipos de productos chilenos de exportación: Valparaíso y San Antonio. Además, en la ciudad de Valparaíso se encuentra la sede del Poder Legislativo: el Congreso Nacional.

La región está caracterizada por ser una zona de transición, desde el punto de vista morfológico y climático, ya que se presentan las últimas manifestaciones de los valles transversales del Norte Chico como son los ríos Petorca y La Ligua, además de no presentarse con claridad las unidades físicas orográficas que caracterizan al país especialmente el Valle Longitudinal o Depresión Intermedia que aparece reemplazada por una serie de cuencas tectónicas al pie occidental del cordón andino.

En resumen, la gran cantidad de paisajes naturales debido a su extensión continental e insular, hace que el turismo se diversifique en varios rubros. En este sentido, se han estado desarrollando el turismo de patrimonio urbano, natural, de entretenimiento y ocio, etnoturismo, rural, enoturismo, entre otros, haciendo que esta región sea una región turística por excelencia en la zona central del país.

## 2 EL TURISMO EN LA REGIÓN

A continuación, se exponen de manera general elementos del contexto tanto físico-espacial como demográfico y económico en el que se enmarca la actividad turística en la Región de Valparaíso. 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>13</sup>.

### 2.1 Antecedentes generales de la Región de Valparaíso

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

#### 2.1.1 Antecedentes geográficos

La Región de Valparaíso, en su parte continental, se encuentra ubicada en el centro de Chile; conectada con la capital Santiago y con la macrozona central del país, se proyecta hacia la región de Cuyo en Argentina a través de un corredor andino (sistema Cristo Redentor) que permite conectar por vía terrestre el océano Pacífico con el Atlántico. En una superficie total de 16.396 km<sup>2</sup>, el territorio regional se sitúa entre los 32° 02` y 33° 57` grados de latitud Sur y desde los 70 grados de longitud Oeste hasta el océano Pacífico; comprende, además, las islas de Pascua, San Félix, San Ambrosio y el archipiélago de Juan Fernández.

#### 2.1.2 Antecedentes demográficos y socioculturales

##### a) Demografía

La Región de Valparaíso se caracteriza por ser eminentemente urbana, de esta manera, con una densidad de 93,9 habitantes por km<sup>2</sup>, la región contaba en el año 2002 con 1.539.852 habitantes: 787.024 mujeres y 752.828 hombres; del total, el 91,6% se ubicaba en el área urbana, mientras que el 8,4% habitaba en el área rural. Para el año 2020 se proyecta una población 1.934.895 habitantes.

Por otra parte, la Región de Valparaíso es la que reúne el mayor porcentaje de personas de más de 60 años en el país, 14,9% en el año 2010, lo que plantea desafíos particulares a las políticas públicas. En la región se ha mantenido constante la tendencia que muestra, desde hace ya más de treinta años, un mayor envejecimiento relativo de la población. Entre el censo de 1992 y el censo de 2002 los mayores de 60 años incrementaron su representación en la estructura etaria, pasando de un 11,7% a un 13,4%. Esta tendencia se mantiene durante la última década, ya que según proyecciones de población para el año 2010 los mayores de 60 años representan el 14,9% de la población regional, mientras que para el año 2020 la

---

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

población regional con más de 60 años bordeará el 20%. Los adultos mayores están en condiciones de desarrollar una vida activa y pueden contribuir positivamente al desarrollo de la región, especialmente en ámbitos relacionados con la educación, el turismo, la salud, la recreación, entre otros. Para lo cual, se requiere generar espacios de participación para las personas mayores en la región. Programa de fomento del turismo para personas mayores.

b) Pueblos originarios

**Rapa Nui**

El pueblo Rapa Nui, se ubica en medio del Pacífico Sur en la Isla de Pascua, también comuna de Isla de Pascua, en las coordenadas 27°7'10'' Sur y 109°21'17'' Oeste, en la latitud de la ciudad de Caldera, y distante a 3.700 km. Es dependiente de la Provincia y Región de Valparaíso.

La población que se reconoce Rapa Nui en el censo de 2002, alcanzó a 4.647 personas (2.263 hombres y 2.384 mujeres). La mayor parte de la población se encuentra en la Región de Valparaíso, un 56,7%, especialmente en la misma isla que tiene 3.791 habitantes. El resto de los Rapa Nui están en un 26,1% en la Región Metropolitana, y un 17,1% en el resto de las regiones. Esta población representa el 0,7 % de la población indígena del país.

Debido a que la Isla está mayormente ocupada por el Parque Nacional y el Fundo Vaitea, los Rapa Nui se concentran en torno a Hanga Roa, en la zona Suroeste de la isla. Allí, cada familia posee en promedio una parcela de 5 a 7 hectáreas, en ellas se practica la ganadería, manteniendo vacas, cerdos y ovejas, y aves de corral. También, cultivan sus tierras con un promedio de 2,5 hectáreas, destinando a chacras y hortalizas, donde cada especie de cultivo ocupa entre 0,1 a 0,3 hectáreas. Entre una veintena de cultivos, destaca el Taro, -diversas variedades de un tubérculo local-, el Camote y la Yuca o Mandioca, todos de gran demanda local. Muchos Rapa Nui, además, practican la pesca, obteniendo moluscos y peces, principalmente el nanue en la pesca de orilla y el atún en profundidades.

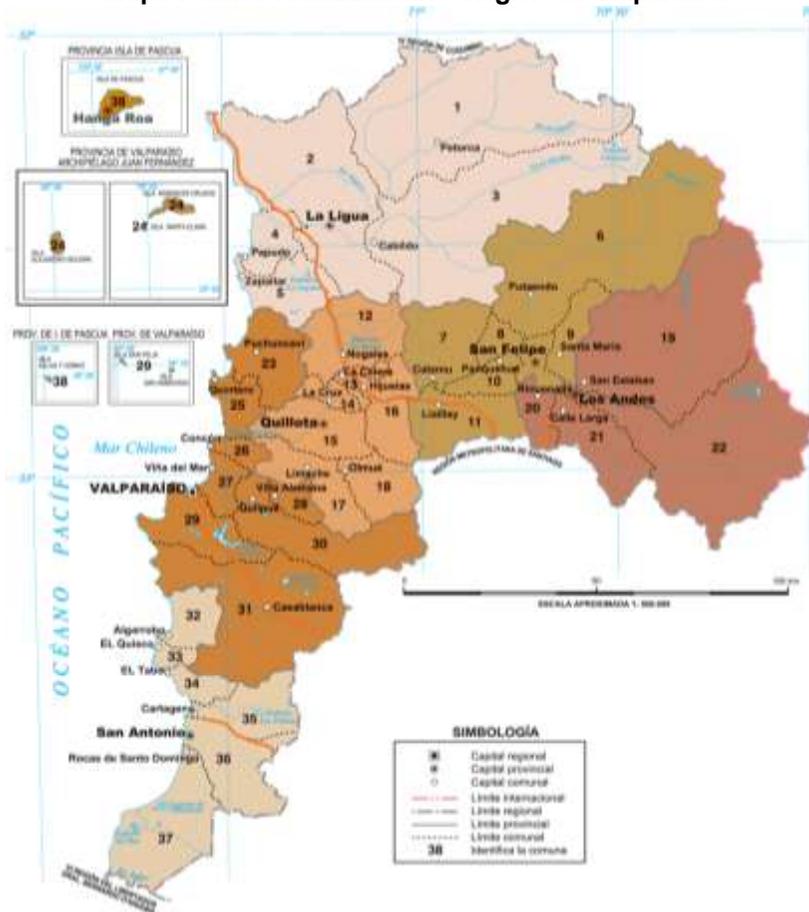
El 80% de la población se concentra en Hanga Roa, un poblado semidisperso, que es capital de la Isla y la provincia, la que cuenta con cinco caletas de pescadores (Hanga Piko, Hanga Roa Tai, Hanga Ho'onu o La Perouse, Hanga Nui y Hanga Te'e en Vaihu). El resto de la población se localiza en las zonas rurales de la isla.

Por último, cabe destacar que la isla donde habita este pueblo está clasificada como Área de Desarrollo Indígena (ADI) llamado Te Pito o Te Henua.

### 2.1.3 Antecedentes administrativos

Desde el punto de vista de su división político-administrativa, la región está constituida por ocho provincias, estas son: Provincia de Valparaíso, Provincia de Marga- Marga, Provincia de San Antonio, Provincia de Quillota, Provincia de San Felipe y Provincia de Los Andes y 38 comunas, dos de las cuales son los territorios insulares de Isla de Pascua y Juan Fernández. Su capital regional es la ciudad de Valparaíso, sede del poder legislativo y Patrimonio de la Humanidad según declaración de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) en el año 2003.

**Figura 2-1**  
**Mapa Político-Administrativo Región de Valparaíso.**



Fuente: IGM, educarchile.cl

#### 2.1.4 Conectividad

La red vial estructurante en la región está compuesta por 8 rutas principales:

- Ruta 68 (Valparaíso – Santiago) y su variante Aguasanta.
- Troncal (Viña – La Calera).
- Ruta Nogales – Puchuncaví.
- Ruta 5.
- Ruta 78 (Santiago- San Antonio) – 131,4 km, comprende 4 tramos.
- Ruta 60 CH (Valparaíso – Paso Fronterizo Cristo Redentor).
- Ruta 57 CH (Autopista Los Libertadores).
- Ruta 66 (Carretera de la Fruta)

La red vial posee una longitud total de 3.108,87 km, siendo el 73% de esta red pavimentada, y el resto, 864 km (27%) no pavimentados. Esto sitúa y posiciona a la región como una de las regiones con mayor conectividad, más aún si se considera que a nivel nacional, la red no pavimentada alcanza un 66% del total nacional.

**Cuadro 2-1**  
**Longitud de caminos Red Vial Nacional**

Longitud de caminos Red Vial Nacional, según tipo de carpeta de Rodadura								
Red Vial Pavimentada						Red Vial No Pavimentada		TOTAL
Asfalto	Hormigón	Asf/Horm	Horm/Ripio	Solución Básica		Ripio	Tierra	
				Capa Protección	Granular Estabilizado			
1.062,1	235,11	25,6	0	941,61	0	528,78	315,61	3.108,87
34%	8%	1%	0%	30%	0%	17%	10%	100%

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

La región cuenta con un sólo aeropuerto público, que corresponde al aeropuerto Mataverí de la Isla de Pascua, que es parte de la red primaria nacional. La región además cuenta con un par de pequeños aeródromos públicos entre los que está el aeródromo del Archipiélago de Juan Fernández, perteneciente a la red secundaria.

La carencia de este tipo de infraestructura pública obedece a que la región se encuentra en el hinterland del aeropuerto Arturo Merino Benítez, de la Región Metropolitana de Santiago.

**Cuadro 2-2**  
**Helipuertos y aeródromos urbanos de la región**

<b>N°</b>	<b>NOMBRE</b>	<b>LUGAR</b>	<b>TIPO</b>
1	Santo Domingo	Santo Domingo	Aeródromo
2	Hospital Naval	Viña del Mar	Helipuerto
3	Las Salinas	Viña del Mar	Helipuerto
4	Olmué	Olmué	Aeródromo
5	Quintero	Quintero	Aeródromo
6	Hospital San Camilo	San Felipe	Helipuerto
7	Víctor Lafón	San Felipe	Aeródromo
8	Aguas Blancas	Puchuncaví	Helipuerto
9	San Cristóbal	Zapallar	Helipuerto
10	Cachagua	Zapallar	Helipuerto
11	Papudo	Papudo	Helipuerto

**Fuente:** Plan de Acción Regional, Región de Valparaíso

En la región existe un aeropuerto público y de carácter internacional, Aeropuerto Mataverí, ubicado en la comuna de Isla de Pascua que es parte de la red primaria nacional y dos aeropuertos militares: Torquemada y Quintero. Con excepción de lo anterior, la infraestructura aeroportuaria principal se compone de una red de pequeños aeródromos, conformada por 29 aeródromos (2 de ellos fiscales de uso público: Víctor Lafón en San Felipe y Santo Domingo en la ciudad de igual nombre). De éstos, 11 se ubican en la zona urbana teniendo 7 de ellos la condición de helipuertos.

Además, la región cuenta con dos de los puertos más importantes del país: el Puerto de San Antonio y el Puerto de Valparaíso. Ambos, relevantes para el comercio y la exportación e importación de productos para Chile y el extranjero.

#### 2.1.5 Antecedentes climáticos

En términos generales, la región presenta un clima templado mediterráneo, pero con algunas variaciones en su territorio; hacia el Norte del río Aconcagua se presentan zonas semiáridas, siendo más húmedo o mediterráneo costero, en el litoral y mucho más frío a medida que aumenta la altura hacia la Cordillera. Tanto el océano Pacífico como la corriente de Humboldt, condicionan en gran medida la conducta de los elementos climáticos de la región.

Las direcciones predominantes de los vientos, todas de componente oceánico y portadoras de humedad, explican la constante presencia de este factor en el clima regional. En esta región se inicia el dominio de los climas templados. El carácter frío de la corriente de Humboldt también determina la existencia permanente de una banda de bajas temperaturas vecinas a la costa, contribuyendo al descenso de las temperaturas continentales.

De manera más específica en el ámbito regional continental es factible distinguir según la clasificación de Köppen la presencia de varios tipos climáticos, entre los que

podemos citar: estepa con nubosidad abundante; templado cálido con lluvias invernales; estepa templada con precipitaciones invernales; estepa fría de montaña y tundra de alta montaña, además de los climas de los territorios de insulares de ultramar.

## **2.2 Turismo**

Las características y tendencias principales de la Región de Valparaíso configuran un conjunto de potencialidades, así como limitantes, riesgos y desafíos, que la región debe considerar para la proyección de su desarrollo futuro.

Dentro de las potencialidades, impulsoras de procesos de desarrollo social y económico en la región, cabe destacar su economía diversificada, el liderazgo en algunos sectores de la economía a nivel nacional, la presencia creciente de universidades y centros de investigación y de transferencia tecnológica, sumados a las oportunidades que brindan los mercados internacionales de bienes y servicios con alto dinamismo: todo ello puede transformar a la región en uno de los territorios líderes de innovación en el país.

Este proceso se ve reforzado por la consolidación de la infraestructura vial y de generación energética en la región, así como el liderazgo nacional del sistema portuario regional. Estos aspectos sirven de soporte fundamental a las actividades que se desarrollan en el territorio.

La calidad de sus suelos y del clima favorecen la consolidación de la agricultura como uno de los sectores que ha tenido un mayor dinamismo regional en los últimos años; sus atributos naturales y paisajísticos, así como la puesta en valor de su variada tradición cultural y patrimonial permiten afianzar el turismo como sector de gran importancia para la economía regional.

Es necesario considerar el fortalecimiento de la identidad regional y la diversidad cultural, que forman parte importante para el desarrollo del turismo. La identidad de la región está fuertemente vinculada al desarrollo de su cultura, su patrimonio y su historia, lo que le permite enfrentar su inserción en el mundo con un sello propio.

Para ello, la región debe propiciar un proceso de puesta en valor de las identidades locales y las expresiones culturales que se manifiestan en sus territorios, contribuyendo a su pleno reconocimiento e integración. Se debe favorecer la preservación y el respeto de estas identidades y del patrimonio de la región, tanto cultural como natural, implementando políticas y programas orientados a satisfacer las necesidades y expectativas culturales y sociales de la población regional y sus visitantes.

El desarrollo regional debe contemplar una valoración positiva de la diversidad cultural, de la libertad de creación y expresión, Turismo e Industrias Creativas y de la participación y acceso igualitario de la población a los bienes y servicios culturales. Se debe poner, también, un énfasis especial en el conocimiento y respeto de las culturas

de los pueblos originarios. Las características y tendencias principales de la Región de Valparaíso configuran un conjunto de potencialidades, así como limitantes, riesgos y desafíos, que la región debe considerar para la proyección de su desarrollo futuro.

Dentro de las potencialidades, impulsoras de procesos de desarrollo social y económico en la región, cabe destacar su economía diversificada, el liderazgo en algunos sectores de la economía a nivel nacional, la presencia creciente de universidades y centros de investigación y de transferencia tecnológica, sumados a las oportunidades que brindan los mercados internacionales de bienes y servicios con alto dinamismo: todo ello puede transformar a la región en uno de los territorios líderes de innovación en el país. Este proceso se ve reforzado por la consolidación de la infraestructura vial y de generación energética en la región, así como el liderazgo nacional del sistema portuario regional. Estos aspectos sirven de soporte fundamental a las actividades que se desarrollan en el territorio.

### **2.3 Caracterización de los Destinos**

Los destinos turísticos están en constante evolución, su comportamiento es cambiante pudiendo su clasificación variar en el tiempo. Su éxito usualmente está condicionado a la gestión de los mismos, pero también por factores externos sobre los que no tiene control.

Los objetivos de la Gestión de Destinos es la de establecer una ventaja competitiva al desarrollar un posicionamiento fuerte y único y entregar experiencias de calidad a los visitantes además de generar eficiencia, economías de escala y mejorar el rendimiento del turismo, fomentar la sustentabilidad en turismo y proporcionar estructuras formales para coordinar e implementar iniciativas de desarrollo del Estado y que se estructuran dentro de las 5 tareas claves de los componentes del Plan:

1. Promoción Nacional e Internacional. (Marketing de destinos)
2. Desarrollo de Oferta de Actividades y Productos en Destino. (Desarrollo y gestión de productos).
3. Puesta en Valor de Destinos e Infraestructura habilitante. (Desarrollo y mantención de infraestructura y Ordenamiento territorial).
4. Calidad.
5. Capital Humano. (Gestión de recursos humanos)

**Cuadro 2-3**  
**Caracterización de los Destinos**

<b>Destinos</b>	<b>Comunas</b>	<b>Vocación Turística</b>	<b>Circuitos Turísticos</b>
Isla de Pascua	Isla de Pascua	Relacionado a la riqueza de su cultura étnica y sus atributos naturales. Patrimonio de la Humanidad	Circuito Patrimonial
Litoral Norte Papudo	Quintero, Puchuncaví, Zapallar, Papudo	Esparcimiento, Recreación, Desarrollo de la condición "Balnearios tradicionales" desarrollo vinculado a las actividades del mar en caletas pesqueras tradicionales.	Circuito Borde Costero
Viña del Mar - Concón	Viña del Mar - Concón	Congresos, Convenciones, Esparcimiento, Recreación	Circuito Cerro Castillo Circuito Viña Centro Circuito Borde Costero
Valparaíso	Valparaíso	Patrimonio cultural, Diversión Nocturna, Área de desarrollo patrimonial de orden mundial, se basa en la explotación y desarrolla a partir de su patrimonio Patrimonio de la Humanidad	Circuito fundacional o ruta fundacional circuito de las artes, cerros Bellavista y Florida (Casa Museo de Pablo Neruda) Circuito Borde Costero

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

**Cuadro 2-4**  
**Caracterización de los Destinos**

Destinos	Comunas	Vocación Turística	Circuitos Turísticos
Portillo	Los Andes	Esquí, Trekking en la nieve y Montañismo	Circuito del Vino del Valle Aconcagua y el Complejo Invernal Portillo
Olmué - La Campana – Quillota	Olmué, Limaché, Quillota	Área de desarrollo vinculada a la explotación y desarrollo del Parque Nacional La Campana y sus atributos naturales, Patrimonio de la cultura del agro, escuela agronomía, bodegas, patrimonio en museo del carruaje rural y urbano en la escuela de caballería de Quillota, patrimonio religioso; Virgen de las Cuarenta horas, Tradiciones huasas. La Campana , reserva de la biósfera	Reserva de Biósfera La Campana – Peñuelas Ruta de Darwin de La Campana – Ocoa Sendero el Andinista Sendero los Peumos-Portezuelo Ocoa Sendero Plateaux Sendero los Robles – Portezuelo Ocoa Sendero Salto La Cortadera Sendero El Amasijo – Portezuelo Ocoa  Ruta del Camino Real de La Dormida
Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Algarrobo, El Quisco, El Tabo, Cartagena, San Antonio, Santo Domingo	Esparcimiento, Recreación, Desarrollo de la condición "Bañerios tradicionales", Patrimonio cultural, desarrollo vinculado a las actividades del mar en caletas pesqueras tradicionales. La Casa Museo Isla Negra en la comuna de El Quisco, y la Reserva natural El Yali en la comuna de Santo Domingo, conforman dos ejes de atractivo de visita relevantes	Litoral de los Poetas Circuito Borde Costero
Valle del Aconcagua	Los Andes, San Esteban, Calle Larga, Rinconada, San Felipe, Santa María, Putaendo	Gastronomía, Valle Vitivinícola, Patrimonio urbano ciudad fundación siglo XVIII, festividades huasas.	Circuito religioso Aconcagua, circuito Aconcagua-vitivinicultura tradicional
Robinson Crusoe	Juan Fernández	Territorio asociado a sus recursos naturales y su capital histórico, Biodiversidad, paisaje y belleza escénica asociada. Recreación en ambientes naturales y Ecoturismo, de su Parque Nacional, deportes náuticos, buceo	Circuito Sendero del Picaflor, Sendero Poblado – Mirador de Selkirk, Sendero Mirador de Selkirk – Villagra, Sendero Poblado - Puerto Francés (Acantilados)

Fuente: Plan de Acción Regional, Región de Valparaíso.

**Cuadro 2-5**  
**Caracterización Zonas de Interés Turístico, Región de Valparaíso**

ZOIT	Comunas	Vocación Turística	Estado de declaratoria
Valparaíso	Valparaíso	Patrimonio Humanidad UNESCO	redefiniendo el área a postular
Juan Fernández	Juan Fernández	Turismo de Naturaleza	redefiniendo el área a postular
Casablanca	Casablanca	Gastronomía y Vinos (enoturismo)	Vigente

Fuente: Plan de Acción Regional, Región de Valparaíso.

**Cuadro 2-6**  
**Jerarquía de los Atractivos Turísticos.**

Jerarquía	Total	Porcentaje
Jerarquía Local	68	15,7
Jerarquía Regional	90	20,7
Jerarquía Nacional	201	46,31
Jerarquía Internacional	75	17,3
Total	434	100

Fuente: SERNATUR, 2014.

**Cuadro 2-7**  
**Categoría de los Atractivos Turísticos.**

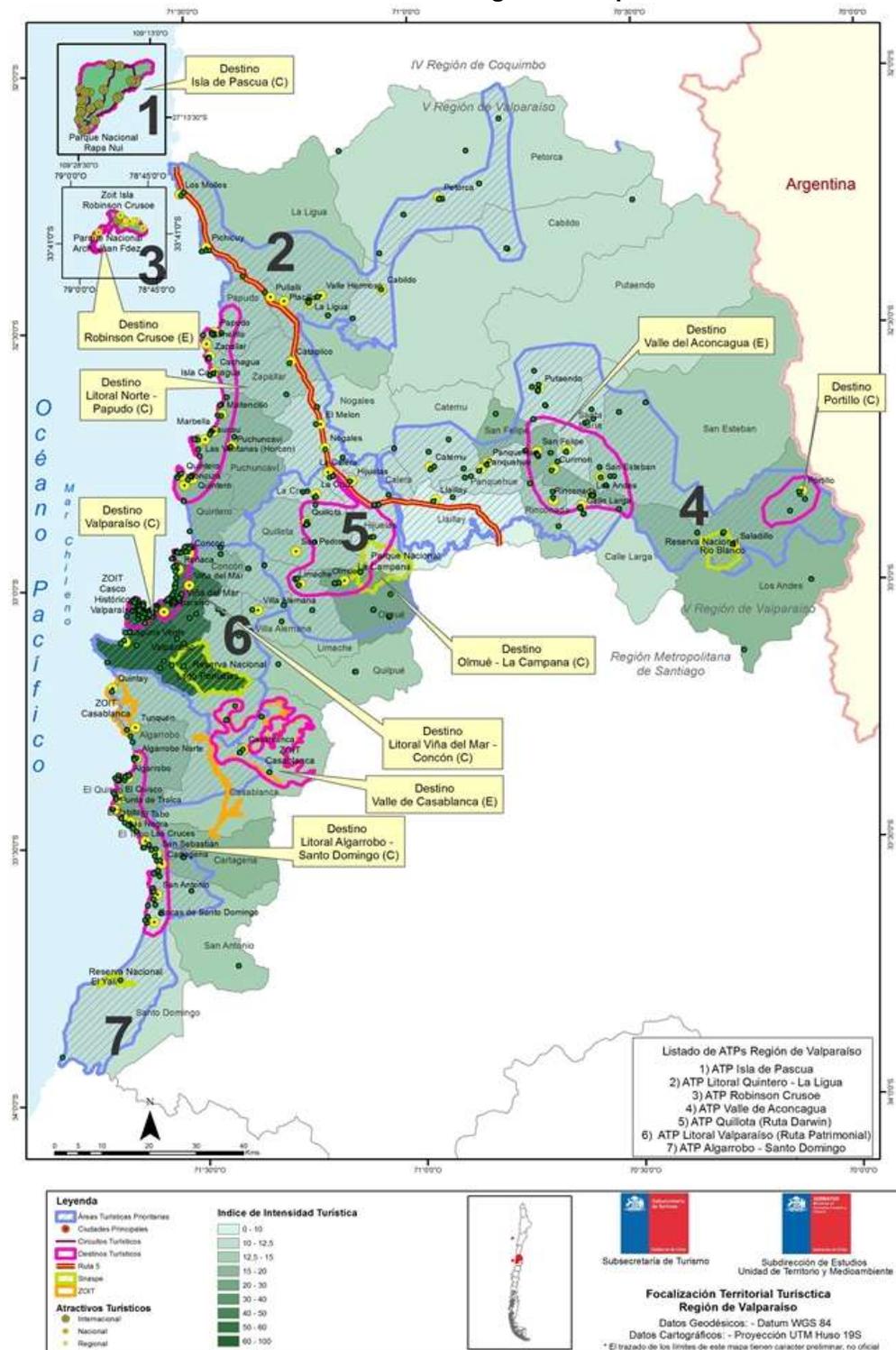
Categoría	Total	Porcentaje
Sitios naturales	135	31,1
Museos y manifestaciones culturales	169	39
Folklore	28	6,5
Realizaciones técnicas, científicas o artísticas contemporáneas	47	10,8
Acontecimientos programados	49	11,3
Centros o lugares de esparcimiento	6	1,3
Total	434	100

Fuente: SERNATUR, 2014.

Se evidencia la variedad de focos turísticos que ofrece la región. Por un lado, se tienen Destinos Turísticos que poseen múltiples focos como oferta y que llegan a turistas y visitantes de distinto perfil; en este sentido, se tiene destinos que ofrecen turismo de patrimonio urbano (Valparaíso – San Antonio), de naturaleza (Robinson Crusoe), de deporte y entretenimiento (Portillo), rural (Olmué); de etnoturismo como la Isla de Pascua o de enoturismo (Valle de Casablanca). Además de los parques y reservas nacionales, que ofrecen y atractivos existentes.

A pesar de toda esta variedad turística que posee la región, se detectan de todos modos, desigualdades territoriales ya que existen zonas donde el turismo está poco desarrollado como por ejemplo, el caso de las zonas Orientales de las comunas de Cabildo o Putaendo y la zona Norte de la región, límite con la Región de Coquimbo; o zonas altamente desarrolladas en turismo, como lo es caso del Valle del Aconcagua y gran parte del borde costero de la región, asociadas a las grandes aglomeraciones urbanas. (Figura 2-2).

**Figura 2-2**  
**Focos turísticos en la Región de Valparaíso**



Fuente: Subsecretaría de Turismo, 2015

## 2.4 Situación de las Áreas Protegidas (SNASPE)<sup>14</sup>

La Región de Valparaíso, es una región rica en recursos naturales y paisajísticos, tanto en su territorio insular como en el oceánico; la región contempla un total de 25<sup>15</sup> Áreas silvestres protegidas, entre ellas contempla:

- Reserva de la Biósfera: Archipiélago de Juan Fernández.
- Parques Nacionales: a. Archipiélago de Juan Fernández.  
b. Rapa Nui.  
c. La Campana.
- Reservas Nacionales: a. El Yali  
b. Lago Peñuelas.  
c. Río Blanco.
- Monumento Natural: a. Isla Cachagua.
- Parque Marino: a. Motu Motrio Hiva.
- Santuario de la Naturaleza: a. Isla de Cachagua.  
b. El Serranía del Ciprés.  
c. Las Petras de Quintero.  
d. Roca Oceánica.  
e. Dunas de Concón.  
f. Palmar El Salto.  
g. Acantilados Federico Santa Maria.  
h. Islote Peñón Peñablanca.  
i. Islote Pájaros Niños.  
j. Laguna El Peral.  
k. Isla Sala y Gómez. Islotes adyacentes a la Isla de Pascua.
- Área Marina Costera Protegida: a. Las Cruces.  
b. Isla de Pascua Parque Submarinos.
- Sitio Ramsar: a. Parque Andino Juncal.  
b. Yali.

Existe en la Región de Valparaíso una alta concentración de endemismos y diversidad de flora y fauna. Se indica que la región alberga “la presencia de 1.800 especies de

<sup>14</sup> SNASPE: corresponde a una porción significativa de los ambientes silvestres terrestres o acuáticos que el Estado protege y maneja para lograr su conservación. [http://www.mma.gob.cl/1304/articulos-50613\\_pdf.pdf](http://www.mma.gob.cl/1304/articulos-50613_pdf.pdf)

<sup>15</sup> Mapa Áreas protegidas Región de Valparaíso. Proyecto GEF áreas protegidas. [http://www.proyctogefareasprotegidas.cl/wpcontent/uploads/2012/05/AP\\_de\\_la\\_Region\\_de\\_Valparaiso.pdf](http://www.proyctogefareasprotegidas.cl/wpcontent/uploads/2012/05/AP_de_la_Region_de_Valparaiso.pdf)

plantas endémicas, lo que la ha llevado a ser considerada una de las 25 áreas *hotspots* mundiales, que requieren por tanto prioridad de protección”.

## 2.5 Áreas de Desarrollo Indígena

La Región de Valparaíso, es una de las regiones que posee Áreas de Desarrollo Indígena (ADI) establecidas por la Corporación Nacional de Desarrollo Indígena (CONADI), las cuales se definen como espacios territoriales determinados en los cuales los órganos de la Administración del Estado deben focalizar su acción para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas de origen indígena que habitan en dichos territorios, bajo la Ley 19.253<sup>16</sup>. Se busca la acción preferente del Estado y de la sociedad toda, en territorios geográficos delimitados para incentivar y potenciar las capacidades propias y autogestionarias de los indígenas, para el uso racional de sus propios recursos naturales, humanos, económicos y culturales y dotarse así de procesos sustentables conducentes a un desarrollo con identidad tal como lo definan las propias comunidades involucradas.

La CONADI posee objetivos específicos, los cuales son:

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

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

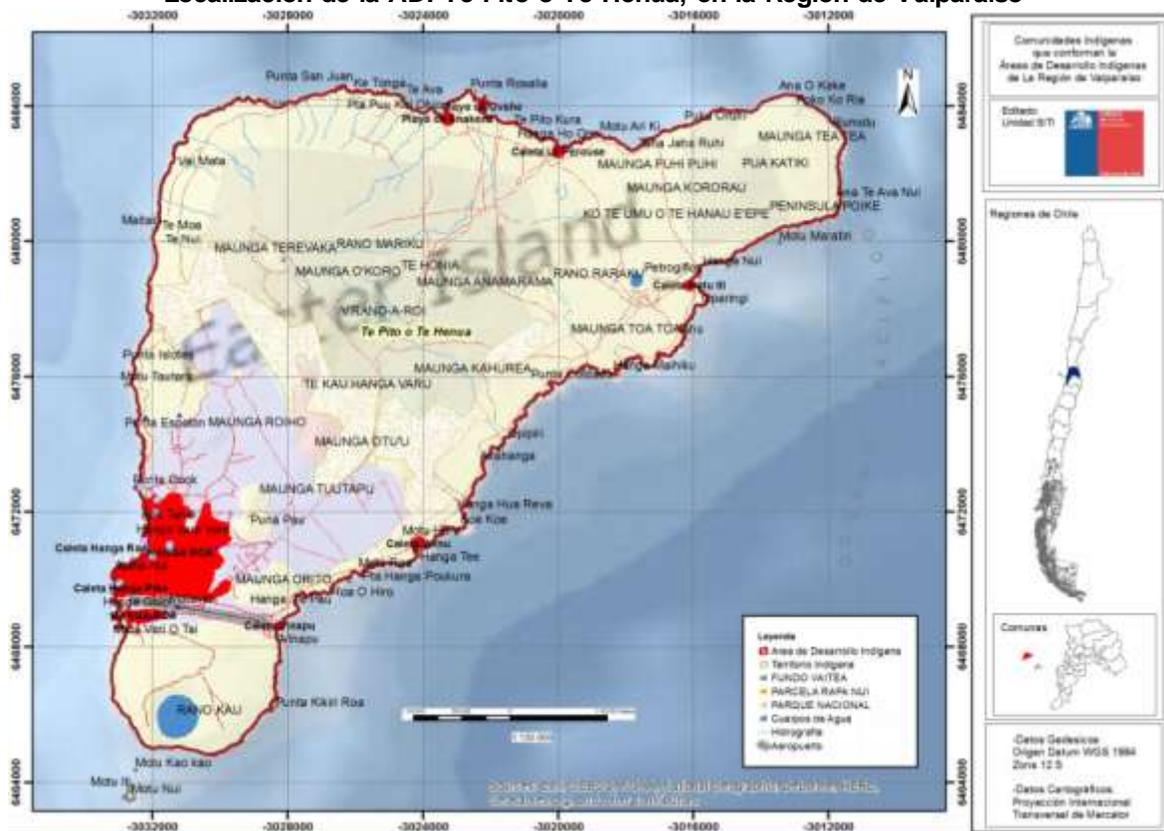
- Espacios territoriales en que han vivido ancestralmente las etnias indígenas;
- Alta densidad de población indígena;
- Existencia de tierras de comunidades o individuos indígenas;
- Homogeneidad ecológica
- Dependencia de recursos naturales para el equilibrio de estos territorios, tales como manejo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

Con respecto a la situación regional de Valparaíso, este posee un ADI llamado “Te Pito o Te Henua”. Figura 2-3.

La localización del ADI, concuerda con la localización también de los SNASPE. Esta coincidencia hace pensar en cómo potenciar la relación entre dinamismo del turismo cultural y en cuanto a la planificación territorial de las áreas protegidas enfocada en el medioambiente. Se debe pensar, por tanto, en un turismo no intensivo, es decir, que no represente una capacidad de carga importante para ese territorio y, que no perjudique a las comunidades y, por lo tanto, sea un turismo capaz de armonizar con el área de acogida y las comunidades.

<sup>16</sup> CONADI: Áreas de Desarrollo Indígena – Ministerio de Desarrollo Social.  
<http://www.conadi.gob.cl/index.php/nuestra-institucion/areas-de-desarrollo-indigena>

**Figura 2-3**  
**Localización de la ADI Te Pito o Te Henua, en la Región de Valparaíso**



Fuente: Corporación Nacional de Desarrollo Indígena

## 2.6 Caracterización económica del sector

La región requiere del desarrollo empresarial en el sector turístico, y para ello deben otorgarse las condiciones necesarias para incrementar la oferta turística e invertir en capacitación de servicios turísticos, calidad de los productos y servicios, y promoción.

Para lograr esto se deben coordinar las instancias públicas regionales, a fin de simplificar y facilitar el registro, la formación de empresas turísticas, y las inversiones en el desarrollo de productos turísticos.

El catastro que se presenta en el siguiente cuadro está en constante actualización con el objeto de tener una visión de las fluctuaciones del sector que permitan orientar las acciones de fomento y promoción público – privadas en el sector.

### 2.6.1 Catastro de Prestadores de Servicios Turísticos en la Región de Valparaíso

Sobre las comunas que prestan servicios turísticos, se puede decir que la cantidad de servicios es heterogénea. Mientras que comunas de gran volumen de población como Valparaíso o Viña del Mar poseen el 34% de los servicios entre ambas (con 454 servicios); comunas como Petorca, registran solo un servicio.

**Cuadro 2-8  
Prestadores de Servicios Turísticos**

Comunas	VALPARAÍSO															
	Servicios															
	Agencias de Viaje y Tour operadores	Alquileres Turístico	Arrendo de Vehículo	Artesanía	Guías de Turismo	Restaurantes y Similares	Servicios Culturales	Servicios de Esparcimiento	Servicios Deportivos	Taxis y Buses de Turismo	Transporte de Pasajeros al Aerpuerto	Transporte de Pasajeros por Carretera Interurbana	Transporte de Pasajeros por Vía Aérea	Transporte de Pasajeros por Vía Marítima	Turismo Aventura	Total general
ALGARROBO	3	25			2	2									3	34
CABILDO						1										1
CALERA	1	4														5
CALLE LARGA		1				1									1	3
CARTAGENA		43			2	3										48
CASABLANCA	2	5	1			1		3							4	16
CATEMU						1										1
CONCON	4	24			1	2					1	1			1	34
EL QUIRSO		115		4		5		1							1	126
EL TABO		34			3	3										40
HUELVA		1				3										4
ISLA DE PASCUA	17	157	1	4	39	12	4	1			3	2		3	17	258
JUAN FERNANDEZ		12		1		1								1	7	22
LA CRUZ		1														1
LOS ANDES	1	11							1						4	17
NOGALES		1														1
OLMUE	3	31				7		2		1	1				7	52
PANQUEHUE		1					1	1								3
PAPUDO		10				2		1								13
PETORCA						1										1
PUCHUNCAVI		17				2										19
PUTAENDO		1			1											2
QUILLOTA	3	7				1										11
QUILPUE	1	9		1		2		1			1	4			1	20
QUINTERO	1	22				1		1							6	31
RINCONADA		1						1								2
SAN ANTONIO	4	21		1		3									1	30
SAN ESTEBAN		9		2	1	2		3							3	20
SAN FELIPE	1	15		2		1	1								2	22
SANTA MARIA				4		1									1	6
SANTO DOMINGO		3													2	5
VALPARAISO	19	156	1	4	4	31	3		1	3	2	3			10	237
VILLA ALEMANA		5			1	4		1							2	13
VIÑA DEL MAR	17	133	4	1	8	8	3	1		3	3	2	1		13	217
ZAPALLAR		3				2									1	6
<b>Total general</b>	<b>99</b>	<b>883</b>	<b>7</b>	<b>24</b>	<b>82</b>	<b>107</b>	<b>12</b>	<b>19</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>93</b>	<b>1342</b>

**Fuente:** Plan de Acción Regional, Región de Valparaíso, Sector Turismo 2014 – 2018.  
SERNATUR – GOBIERNO REGIONAL

2.6.2 Pasajeros provenientes de Programas Sociales

**Cuadro 2-9**  
**Pasajeros provenientes de programas sociales – Vacaciones de Tercera Edad**

Lugar de Residencia	Destinos	2010	2011	2012	2013	2014
Todo Chile	Destino Isla de Pascua	508	347	302	576	83
	Destino Robinson Crusoe	0	0	0	0	0
	Destino Litoral Norte - Papudo	0	0	0	0	0
	Destino Valle del Aconcagua	0	0	0	0	0
	Destino Portillo	0	0	0	0	0
	Destino Olmué - La Campana	0	0	0	0	0
Todo Chile	Destino Litoral Viña del Mar - Concón	6.225	5.750	5.809	6.179	1.578
	Destino Valparaíso	0	0	0	0	0
	Destino Litoral Algarrobo - Santo Domingo	0	0	0	0	0

**Fuente:** Plan de Acción Regional, Región de Valparaíso, Sector Turismo 2014 – 2018.  
 SERNATUR – GOBIERNO REGIONAL

Como se observa, la participación del programa de turismo de Vacaciones de la Tercera Edad, es exclusivamente en el destino Litoral Central, porque se presenta con mayores valores hegemónicos sobre el Valle de Aconcagua, por ejemplo. En cuanto al origen se puede observar que el 100% de origen en 5 años, es variado entre distintas regiones centrales, llamando la atención que no exista la Metropolitana. Es importante este dato en el sentido que podrían incluirse otros orígenes pensando en la singularidad y jerarquía de la naturaleza de los atractivos existentes en la región.

**Cuadro 2-10**  
**Pasajeros provenientes de programas sociales – Giras de Estudio**

Lugar de Residencia	Destinos	2010	2011	2012	2013	2014
	Destino Isla de Pascua	0	0	0	0	0
	Destino Robinson Crusoe	0	0	0	0	0
	Destino Litoral Norte - Papudo	0	0	0	0	0
	Destino Valle del Aconcagua	0	0	0	0	0
	Destino Portillo	0	0	0	0	0
Maule	Destino Olmué - La Campana	0	0	0	0	484
Atacama	Destino Litoral Viña del Mar - Concón	0	176	176	0	0
Coquimbo		307	352	220	484	616
O'Higgins		1.182	1.100	968	1.012	1.276
Maule		1.531	1.495	1.320	1.584	1.716
		Destino Valparaíso	0	0	0	0
	Destino Litoral Algarrobo - Santo Domingo	0	0	0	0	0

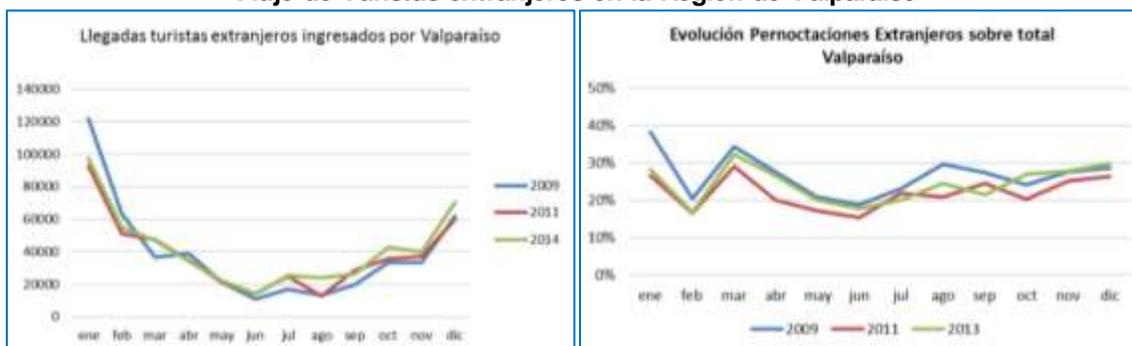
**Fuente:** Plan de Acción Regional, Región de Valparaíso, Sector Turismo 2014 – 2018.  
 SERNATUR – GOBIERNO REGIONAL

## 2.7 Caracterización de la demanda actual

- Llegadas de Turistas extranjeros ingresados por pasos de la región

Sobre la llegada de turistas extranjeros se desprende que no ha existido un cambio sustancial por Valparaíso a través de los años, manteniendo así una curva relativamente constante. Algo similar ocurre con los gráficos sobre las pernoctaciones de Extranjeros tanto en la Región de Valparaíso como en la ciudad de Valparaíso.

**Figura 2-4**  
**Flujo de Turistas extranjeros en la Región de Valparaíso**



**Fuente:** Plan de Acción Regional, Región de Valparaíso, Sector Turismo 2014 – 2018.  
SERNATUR – GOBIERNO REGIONAL

Se puede observar una alta demanda, tendencia clara y constante en los años y una fuerte estacionalidad en la evolución de las pernoctaciones que coincide con la alta demanda en el verano por el litoral central. Hay localidades como Reñaca, en la comuna de Viña del Mar, donde la composición extranjera puede llegar hasta el 46% (INE, 2014), sobretodo, argentinos provenientes de Mendoza.

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

#### **3.1 Instrumentos Regionales**

##### **3.1.1 Estrategia Regional de Desarrollo**

La Estrategia Regional de Desarrollo (ERD) es un instrumento orientador, construido con el aporte de distintos actores (Alcaldes, Concejales, Dirigentes, entre otros), el cual define para la región, según particularidades, condicionantes y desafíos, reconociendo territorios de planificación, con lineamientos, objetivos y tareas, que permitan alcanzar la imagen objetivo proyectada.

Los lineamientos corresponden a la búsqueda de la cohesión social, crecimiento económico, desarrollo sustentable de ciudades y territorios, identidad regional y la institucionalidad pública regional.

La **Estrategia Regional de Desarrollo de Valparaíso 2020** aspira a convertir a Valparaíso en una región diversa con un desarrollo sostenible para el bienestar de sus habitantes. Destaca por su estructura económica diversificada y un crecimiento sostenible de servicios, logística y sectores productivos, que convierten a Valparaíso en una región pivote en el Pacífico Sur.

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

**Cuadro 3-1**

**Infraestructura Turística Requerida según la Estrategia Regional de Desarrollo de la Valparaíso**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Dinamización sector productivo	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Plan Mejoramiento de infraestructura vial estructurante	Regional
Dinamización sector productivo	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Plan Mantenimiento caminos secundarios	Regional
Dinamización sector productivo	General		Plan Mejoramiento infraestructura ferroviaria	Regional
Dinamización sector productivo	General	Otros	Extensión e metro-tren	Regional
Sin Información	Turística	Otros	Marina deportiva y revitalización urbana del estero Marga Marga	Estero Marga Marga
Sin Información	Turística	Otros	Recuperación borde costero	Litoral Central Quintero Molles
Sin Información	Turística	Otros	Construcción borde costero parque Juan de Saavedra	Valparaíso
Sin Información	Turística	Otros	Construcción paseo costero	San Juan Bautista
Identidad regional	Turística	Otros	Plan de construcción y mejoramiento de infraestructura cultural	Regional
Sin Información	Turística	Edificación Patrimonial	Puesta en Valor Patrimonio Cultural: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Edificio Gobernación de Los Andes</li> <li>▪ Casa Pedro Aguirre Cerda y Escuela Agrícola de Calle Larga</li> <li>▪ Santuario Santa Filomena de Santa María y su entorno</li> <li>▪ Capilla de Lo Vicuña de Putaendo</li> <li>▪ Iglesia y Monasterio el Buen Pastor de San Felipe</li> <li>▪ Iglesia y Convento de</li> </ul>	Regional

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
			Curimón de San Felipe <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Iglesia de Petorca y su entorno</li> <li>▪ Teatro Pompeya de Villa Alemana</li> <li>▪ Iglesia Los Perales, su convento y entorno</li> <li>▪ Camino del Real del sector de La Dormida de Olmué</li> <li>▪ Iglesia de San Francisco del Cerro Barón e Valparaíso,</li> <li>▪ Teatro Municipal de Viña del Mar</li> <li>▪ Fuerte Santa Bárbara y Cuevas e los Patriotas de San Juan Bautista</li> <li>▪ Palacio Vergara de Viña del Mar</li> <li>▪ Museo el Grabado Documental y Patrimonio Visual de Valparaíso</li> <li>▪ Barrio Vaticano y Quirinal de El Tabo</li> <li>▪ Ascensores de la Ciudad de Valparaíso</li> </ul>	
Construcción espacios públicos	Turística	Otros	Plan de recuperación y ampliación de espacios públicos en el borde costero	Regional
Zonas insulares	Turística	Otros	Plan de reconstrucción de Juan Fernández	Archipiélago de Juan Fernández
Corredor Bioceánico	Turística	Otros	Mejoramiento infraestructura paso fronterizo Los Libertadores	Paso Los Libertadores

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

### 3.1.2 Política Regional de Turismo

La Política Regional de Turismo es un plan estratégico a largo plazo, que busca fomentar el desarrollo sustentable de la actividad turística de la región, basados en los ejes que establece la estrategia nacional de turismo. Su objetivo es reforzar los conceptos de identidad de la región como interesante destino turístico, potenciando la oferta y los atractivos turísticos, en base a los ejes estratégicos del plan regional. Sus lineamientos estratégicos son: promoción, fortalecimiento de la competitividad, inteligencia de mercado, inversión, sustentabilidad y calidad. La Región de Valparaíso no cuenta aún con este instrumento de planificación.

### 3.1.3 Plan de Acción Sector Turismo

El **Plan de Acción Valparaíso Sector Turismo 2014-2018** comprende los principales aspectos técnicos de la Estrategia de Desarrollo Turístico que conduce SERNATUR Valparaíso es, por tanto, portador de los elementos estratégicos de la política nacional y estrategia nacional de turismo, pues, se estructura en función de sus mismos ejes y componentes. Así también, se diseña de manera coherente con la estrategia regional de desarrollo, como carta de orientación para la planificación regional, e incorporando también elementos señalados por distintos actores regionales del turismo. Los requerimientos de infraestructura vinculados al turismo son los siguientes

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

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre Infraestructura	Ubicación
Puesta en valor destinos	Turística	Otros	Parque Ambiental y patrimonial del Estero Chalaco	Estero Chalaco
Puesta en valor destinos	Turística	Edificación Patrimonial	Casa y Bodega Ex Hacienda Santa Rosa de Colmo	Santa Rosa de Colmo
Puesta en valor destinos	Turística	Otros	Museo Arqueológico Petorca	Petorca
Puesta en valor destinos	Turística	Edificación Patrimonial	Estación de Ferrocarril	Petorca y Pedegua
Puesta en valor destinos	Turística	Otros	Construcción Centro Cultural	Cabildo
Puesta en valor destinos	Turística	Edificación Patrimonial	Restauración Teatro Municipal de Viña del Mar	Viña del Mar
Puesta en valor destinos	Turística	Otros	Construcción Centro Cultural	Concón
Puesta en valor destinos	Turística	Edificación Patrimonial	Restauración 9 ascensores	Valparaíso
Puesta en valor destinos	Turística	Edificación Patrimonial	Restauración Iglesia San Francisco	Cerro Barón
Puesta en valor destinos	Turística	Edificación Patrimonial	Recuperación Mercado Puerto Valparaíso	Valparaíso
Puesta en valor destinos	Turística	Otros	Construcción Centro Interdisciplinar Río de Neurociencia	Valparaíso
Puesta en	Turística	Edificación	Diseño y comp0ra de Ex	Valparaíso

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre Infraestructura	Ubicación
valor destinos		Patrimonial	Tornamensa de FF.CC	
Puesta en valor destinos	Turística	Edificación Patrimonial	Palacio Polanco	Valparaíso
Puesta en valor destinos	Turística	Otros	Habilitación Centro Cultural	Estación Quillota
Puesta en valor destinos	Turística	Edificación Patrimonial	Ex Estación de Ferrocarriles y Tornamesa	La Calera
Puesta en valor destinos	Turística	Edificación Patrimonial	Casa Eastman	Limache
Puesta en valor destinos	Turística	Edificación Patrimonial	Cervecería Limache	Limache
Puesta en valor destinos	Turística	Otros	Construcción Centro Cultural Quillota	Quillota
Puesta en valor destinos	Turística	Edificación Patrimonial	Tumba Vicente Huidobro	Cartagena
Puesta en valor destinos	Turística	Edificación Patrimonial	Mejoramiento y recuperación Ballenera	Quintay
Puesta en valor destinos	Turística	Edificación Patrimonial	Casa de veraneo Presidente Pedro Aguirre Cerda	Cartagena
Puesta en valor destinos	Turística	Otros	Construcción Centro Cultural	El Quisco
Puesta en valor destinos	Turística	Edificación Patrimonial	Fachadas calle Comercio, segunda cuadra	Putendo
Puesta en valor destinos	Turística	Edificación Patrimonial	Maestranza Ferroviaria	Los Andes
Puesta en valor destinos	Turística	Edificación Patrimonial	Bodegas San Vicente Ferrer	Calle Larga
Puesta en valor destinos	General	Aeropuertos	Conservación menor aeropuerto	Mataverí
Puesta en valor destinos	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento y reposición ruta F-190	Sector Valle Alegre
Puesta en valor destinos	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Ampliación Ruta F-20	Acceso Quintero
Puesta en valor destinos	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Ruta F-216	Sector Valle Alegre Cruce ruta F-30-E
Puesta en valor destinos	General	Otros	Reposición Estadio Municipal Sausalito	Estadio Municipal Sausalito
Puesta en valor destinos	General	Aeropuertos	Conservación rutinaria aeródromo	Viña del Mar
Puesta en valor destinos	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Conexión Reñaca Concón PIV 2 y PIV 4	Viña del Mar
Puesta en	Turística	Edificación	Reparaciones Muelle Vergara	Muelle Vergara

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre Infraestructura	Ubicación
valor destinos		Patrimonial		
Puesta en valor destinos	General	Otros	Reconstrucción cerros de Valparaíso	Valparaíso
Puesta en valor destinos	General	Otros	Construcción Borde Costero San Juan e Saavedra	Sector San Juan de Saavedra
Puesta en valor destinos	General	Otros	Complejo Fronterizo Los Libertadores	Paso Los Libertadores
Puesta en valor destinos	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Reposición Ruta 60 CH	Juncal Portillo y Saladillo
Puesta en valor destinos	General	Otros	Construcción Estado Municipal	Olmué
Puesta en valor destinos	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento y Reposición Ruta F50	Lo Orozco
Puesta en valor destinos	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Ruta f 760	Sector Cuesta Colliguay
Puesta en valor destinos	General	Otros	Habilitación extensión Metro	Val- Quillota/ La Calera
Puesta en valor destinos	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Ruta F -840	Las Dichas - Mirasol
Puesta en valor destinos	General	Otros	Mejoramiento infraestructura Caleta Pacheco Altamirano	San Antonio
Puesta en valor destinos	General	Otros	Construcción Paseo Costero Norte	San Antonio
Puesta en valor destinos	General	Otros	Construcción Paseo Bellamar Norte	San Antonio
Puesta en valor destinos	General	Aeropuertos	Conservación menor y normalización aeródromo	Robinson Crusoe
Puesta en valor destinos	General	Edificación Patrimonial	Reposición Muelle Bahía El Padre	Archipiélago de Juan Fernández
Puesta en valor destinos	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Construcción de conexión vial	Bahía Cumberland- Aeródromo
Puesta en valor destinos	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Construcción Paseo Costero	Bahía Cumberland
Puesta en valor destinos	General	Ampliación, mejoramiento y	Construcción Camino Laguna Verde Quintay	Laguna Verde- Quintay

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre Infraestructura	Ubicación
		reparación Vialidad		
Puesta en valor destinos	General	Otros	Construcción proyecto integral de ciclovías	Varias comunas

**Fuente:** Elaboración propia a partir de información del Plan de Acción Sector Turismo. Región de la Valparaíso 2014-2018.

### 3.1.4 Plan Regional de Ordenamiento Territorial de la Región de Valparaíso

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.

En el caso de la Región de la Valparaíso el Plan de Ordenamiento Territorial se encuentra en elaboración desde 2010, según acuerdo firmado en dicho año por el Gobierno Regional con el apoyo del Ministerio de Obras Públicas, del Interior y el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU), tiene como objetivo lograr una ordenación propia, específica y optimizada del territorio de la región, proceso en el que están involucradas todas las instancias político-administrativas, desde los municipios hasta el Consejo Regional y el Gobierno.

### 3.1.5 Plan Regional de Desarrollo Urbano

El Plan Regional de Desarrollo Urbano (PRDU) define grandes lineamientos del desarrollo regional, a partir del reconocimiento en el territorio de la existencia de usos múltiple y de la existencia de condicionantes de actividades en las comunas de la región y/o territorios específicos, que sirven de cimiento para el desarrollo de los planes de desarrollo territorial focalizados dentro de un territorio (comunas, intercomuna, entre otros).

El **PRDU de Valparaíso** tiene como finalidad establecer un ordenamiento territorial de la región y con ello las directrices regionales, que otorguen concordancia entre los distintos instrumentos de planificación territorial existentes al interior de la región, contrastada con los dominios de decisión propios del Plan Regional de Desarrollo Urbano, vale decir, de su ámbito de competencia específica.

**Cuadro 3-3**  
**Infraestructura Turística Requerida según el Plan Regional de Desarrollo Urbano, Región de Valparaíso.**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Remodelación de la Plaza de Armas Parque Urbano Edificio	General	Otros	Plan de Renovación Urbana del Centro Cívico Edificio	Norte Petorca

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Público de la PYME. Recuperación de riberas del río La Ligua como frente urbano.			de Atención y Apoyo a la PYME	
Remodelación del sector centro y ejes comerciales Tratamiento del paisaje urbano mitigando los efectos ambientales del parque urbano industrial.	General	Otros	Plan de Renovación Urbana del Centro Cívico Plan mejoramiento integral de Edificios y espacios públicos.	Aconcagua
Mejoramiento de la imagen ambiental urbana, mediante la habilitación de espacios públicos, incorporación de vegetación nativa,	General	Otros	Plataforma de infraestructura de intercambio intermodal para transporte interurbano regional e intermetropolitano de la macro zona central. Proyectos de paisaje urbano y equipamientos culturales	Metropolitano Central
Mejoramiento del equipamiento urbano residencial y la infraestructura pública. Infraestructura productiva de apoyo al desarrollo del sector vitivinícola.	General	Otros	Antepuerto terrestre para transporte de productos de exportación con denominación de origen Valle de Casablanca Proyectos de infraestructura Turística de Ruta del Vino.	San Antonio
Mejoramiento de la plataforma portuaria e incremento de la capacidad de carga. Obras de renovación urbana.	General	Otros	Remodelación del Borde Costero Proyectos de mejoramiento del equipamiento y espacios públicos urbanos	San Antonio
Mejoramiento Ruta E- 37 -D Camino Palquico - Las Palmas	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Obras de mejoramiento para cambio de estándar de conectividad Ruta E-37 – D y su extensión interregional Norte ruta D-37- E, tramo Artificio – Illapel	Norte – Petorca
Ampliación Túnel La Grupa, Prov. De Petorca	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento de Obra de interconexión de infraestructura vial y ampliación de faja en el eje orbital intermedio y de conectividad interregional con la Región de Coquimbo, para incrementar la accesibilidad del valle interior de Petorca	Norte – Petorca
Mejoramiento De Estándar De La Ruta Putaendo Cabildo	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Obras de Mejoramiento por cambio de estándar de conectividad por pavimentación y equipamientos turístico asociado a la ruta entre el	Norte – Petorca

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
			tramo Putaendo- Guayacán – la Mora – Cabildo La Ligua	
Mejoramiento Ruta E-41 Sector: El Tártaro - Putaendo	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Cambio de estándar y mejoramiento de la conectividad local	Aconcagua
Reposición Ruta F-50 Sector: Lo Orozco - Quilpué	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Cambio de estándar, ampliación de faja a vía de doble pista, y mejoramiento del trazado geométrico rasantes para velocidad de diseño de 100 Km/hr.	Metropolitano Central
Mejoramiento Ruta F-98-G Valparaíso - Laguna Verde	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Cambio de estándar por pavimentación	Metropolitano Central
Habilitación Nuevo Cono. La Pólvora S: Ptas. Negras - Calle S. M	General	Construcción Vialidad	Constitución de faja y habilitación eje de alto estándar de conectividad como corredor de transporte de carga	Metropolitano Central
Autorruta Puchuncaví - Concón - Viña Del Mar	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Proyecto de iniciativa privada en fase de estudio para su evaluación en el periodo 2005- 2007, contemplando el diseño y ejecución de obras de mejoramiento y cambio de estándar de vía concesionada	Metropolitano Central
Construcción Camino Conectividad Ruta Costera Laguna Verde – Quintay	General	Construcción Vialidad	Proyecto de construcción de camino en el litoral costero, mediante el acceso Sur de Valparaíso y conectividad con el litoral central, alternativa a la Ruta 68.	Metropolitano Central
Conectividad Directa Ruta F-50 Lo Orozco Con Casablanca Y Con Autopista Litoral Central Mediante Cruce F-90	General	Construcción Vialidad	Proyecto de construcción mediante apertura de faja de acceso a Casablanca de la Ruta Orbital Intermedia de alto estándar de conectividad con aprovechamiento de cruces en rutas concesionadas Ruta 68 Casablanca, y F-90 en Lo Orrego Bajo.	San Antonio
Ambiental – turístico	Turístico Local	Otros	Remodelación del Borde Costero y proyectos costaneras de playa y borde mar. Equipamientos e infraestructura de desarrollo turístico en Zonas de protección	Papudo-Zapallar

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
			ecológica del litoral costero. Manual de diseño de mobiliarios y habilitación de espacios públicos, de tipo unitarios en la intervención de la imagen ambiental y paisaje de los centros urbanos y balnearios del litoral	
Urbano productivo (PYME)	General	Otros	Proyectos de edificación pública, servicios y equipamiento educacional, salud de mayor jerarquía para cubrir la demanda provincial. Proyectos de mejoramiento urbano, y diseño de espacios públicos en bordes fluviales. Construcción de edificación pública de fomento productivo.	La Ligua
Ambiental –agro turístico	Turístico Local	Otros	Proyectos de mejoramiento y/o conservación del patrimonio inmueble existente en sus áreas urbanas consolidadas y mejoramiento de la red de espacios público urbanos. Ello en conjunto con mejorar el equipamiento complementario a las rutas turísticas priorizadas del Corredor Cordillerano	Cabildo-Petorca
Productivo-Industrial	General	Otros	Proyectos de mejoramiento del medio ambiente urbano. Proyectos de mejoramiento de infraestructura vial urbana y su interconexión de nodos e intersecciones viales, así como la continuidad con los ejes estructurantes de la región. Mejoramiento del estándar del equipamiento e infraestructuras de parques industriales. Construcción y mejoramiento de estaciones de intercambio modal de transporte de carga.	Quintero-Ventana
Productivo agroindustrial	General	Otros	Remodelación del paisaje urbano, tratamiento de las áreas verdes y arborización urbana a fin de mitigar los impactos de la actividad	La Calera-Quillota

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
			industrial compatibilizando dicho uso con el residencial. Proyecto de parque agroindustrial Propuesta de diseño de espacio público urbano de frente de Carretera, minimizando los impactos y fricciones de Rutas nacionales sobre el medio urbano residencial. Construcción de parques tecnológicos e innovación productiva del sector agrícola.	
Productivo agrícola	General	Otros	Proyectos de mejoramiento urbano y densificación de las áreas centrales de las ciudades del Alto Aconcagua. Mejoramientos de la red de espacios públicos y parques urbanos y áreas verdes en las ciudades de este territorio. Mejoramientos y/o rehabilitación del patrimonio inmuebles de interés arquitectónico e histórico	San Felipe- Los Andes
Urbano Patrimonial-productivo servicios	General	Otros	Proyectos de rehabilitación, y remodelación urbana, en espacios públicos y edificaciones de interés arquitectónico, y patrimonio cultural e histórico. Proyecto de renovación urbana de recuperación de su borde costero. Proyectos de mejoramiento de la infraestructura pública y de saneamiento básico en sectores residenciales de periferias urbanas. Proyectos de mejoramiento de hábitat residenciales	Metropolitan o - Central
Ambiental – agro turístico	Turístico Local	Otros	Proyectos de mejoramiento de espacios públicos y conservación de la imagen ambiental urbana Proyectos de mejoramiento de la infraestructura de transporte urbano en redes de intercambio modal con Merval, en Limache e	Limache – Olmué

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
			interconexión Olmué. Proyectos de mejoramientos de redes de interconexión vial con los ejes estructurantes del Subsistema y Sistema intermedio de la región. Construcción de plataforma de equipamientos asociadas a los servicios turísticos del área de influencia regional, dado el mejoramiento de su estándar de interconexión. Proyectos de mejoramiento y conservación de su plataforma de infraestructura urbana y de servicios, por demanda habitacional y movilidad residencial del área metropolitana.	
Urbano- turístico	Turístico Local	Otros	Plan Maestro del litoral central – territorio interurbano costero, incorporando patrones de diseño de la imagen ambiental y paisaje urbano. Construcción de centros de equipamientos turísticos, deportivos, recreativos y culturales. Manual de diseño de mobiliarios y habilitación de espacios públicos, de tipo unitarios en la intervención de la imagen ambiental y paisaje de los centros urbanos y balnearios del litoral.	Litoral Central
Urbano-productivo (PYME)	General	Otros	Construcción de parques agro-industriales con buen estándar de equipamiento complementario e infraestructura básica, y conectividad urbana. Construcción de infraestructura vial de transporte como prolongación de la vialidad urbana estructurantes, para el acceso directo a la ciudad de Casablanca mediante el eje Orbital Intermedio de la región	Casablanca
Ambiental –agro turístico	Turístico	Otros	Mejoramiento del espacio	

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
	Local		público urbano y estándar de equipamiento básico. Mejoramiento y cambio de estándar la red de infraestructura productiva. Mejoramiento del estándar de la plataforma de servicios urbanos, dirigidos a las actividades industriales como productivas en general	
Programa conservación o mejoramiento vial de rutas turísticas	Turístico Local	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Ruta Cordillerana	Norte – Petorca
Programa conservación o mejoramiento vial de rutas turísticas	Turístico Local	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Corsario, Telares y leyendas	
Programa conservación o mejoramiento vial de rutas turísticas	Turístico Local	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Ruta de Darwin	Aconcagua
Programa conservación o mejoramiento vial de rutas turísticas	Turístico Local	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Patrimonial Aconcagua	
Programa conservación o mejoramiento vial de rutas turísticas	Turístico Local	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Ruta del Vino del Aconcagua	
Programa conservación o mejoramiento vial de rutas turísticas	Turístico Local	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Patrimonial Valparaíso	Metropolitano Central

**Fuente:** Elaboración propia a partir de información del el Plan Regional de Desarrollo Urbano, Región de Valparaíso

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

La Región de Valparaíso cuenta con una Zona de Interés Turístico (ZOIT) vigente desde 2014, correspondiente a Casablanca (23.646 ha.). Esta ZOIT fue declarada bajo la Ley de Turismo N° 20.423 (2010) y cumple con los requisitos establecidos en el Reglamento que fija el Procedimiento de Declaración ZOIT, N° 172 (2012).

El **Plan de Acción de la ZOIT de Casablanca 2013**, tiene como objetivo lograr que Casablanca pase de ser un destino turístico emergente a un destino consolidado en el plazo de dos años. Para ello, el Plan desarrolla las líneas de acción en base a los seis ejes de desarrollo para la comuna; asociatividad, Inteligencia de Mercado, Promoción y Desarrollo de Producto, Calidad y Capital Humano, Sustentabilidad e Infraestructura y Competitividad. A través de ellos, se espera desarrollar un destino integral

**Cuadro 3-4**  
**Infraestructura Turística Requerida según el Plan de Acción ZOIT Casablanca.**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Infraestructura para la entrega de información turística	Turística y Local	Otros	Implementar una oficina de información turística en Casablanca.	Casablanca
Generación de un sistema de señalética para el destino	Turística	Otros	Implementar un sistema de señalética turística para el destino de Casablanca que se alinee al utilizado por SERNATUR en las Rutas Chile.	Casablanca
Proponer un sistema de ciclovías para Casablanca	Turística y Local	Otros	Gestionar la implementación de rutas de ciclovía para el destino.	Casablanca

**Fuente:** Elaboración propia a partir de información del Plan de Acción ZOIT Casablanca, 2013.

### 3.1.7 Zonificación del Borde Costero

De acuerdo a la Secretaría Técnica de la Comisión Nacional de Uso del Borde Costero, a fines de 2010 la Comisión Regional del Uso del Borde Costero (CRUBC) aprobó la propuesta público-privada consensuada. Para el primer 2011 se proyectaron actividades de validación de la propuesta de Macrozonificación a la Comisión Nacional del Uso del Borde Costero (CNUBC). No existen otros antecedentes publicados sobre el estado actual del proceso de Zonificación del Borde Costero de la Región Valparaíso.

### 3.2 Instrumentos de Planificación Local y de turismo

#### 3.2.1 Planes de Desarrollo Turístico Comunales

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

Para el desarrollo de este informe se realizó la solicitud de los PLADETUR vía Transparencia, recibándose a la fecha sólo el Plan de Desarrollo Turístico Comunal de Cartagena.

De acuerdo al **PLADETUR de Cartagena 2015** se pretende transformar a Cartagena en la comuna turística sustentable de Chile, por su excepcional diversidad natural y sus dos productos turísticos de borde mar patrimonial y turismo rural.

**Cuadro 3-5**  
**Infraestructura Turística Requerida según el PLADETUR Cartagena 2015.**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Infraestructura	Turística	Otros	Mejoramiento de infraestructura y equipamiento paseo turístico costero	Playa Chica, Playa Grande, San Sebastián, Costa Azul
Infraestructura	Turística	Otros	Mejorar señalización turística	Litoral Sector Lo Abarca, Quillaicillo, La Rudilla, Lo Zárate, El Turco Cajón de la Magdalena
Producto turístico	Turística	Otros	Diseño y ejecución de puntos de interés paisajístico en caminos pintorescos	Cartagena
Producto turístico	Turística	Otros	Implementación de miradores, puntos fotográficos, paseos peatonales y señalética interpretativa	Cartagena

**Fuente:** Elaboración propia a partir de información del PLADETUR Cartagena 2015

#### 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 Valparaíso, se revisaron los PLADECO vigentes que están directamente relacionados con los destinos focalizados por la Subsecretaría, que corresponden a: Pascua, Juan Fernández, Valparaíso, Quintero, Zapallar, La Ligua, Algarrobo, El Quisco, El Tabo, Cartagena, San Antonio, Santo Domingo, Casablanca, Hijuelas, San Felipe, Calle Larga, Rinconada y Los Andes

El **PLADECO de Isla de Pascua 2013-2016** se orienta a satisfacer las necesidades de la comunidad local y visitantes, consolidando la participación democrática, para asegurar el progreso económico, social, cultural y medio ambiental a través de

prestación de servicios, mediante un manejo responsable y la articulación de actores bajo un modelo de respeto y gestión cooperativa.

Los fundamentos de la misión el PLADECO son: salud y medio ambiente, educación y valores culturales, desarrollo social y económico, y bienestar y felicidad.

Los requerimientos en infraestructura para el turismo identificados en el Plan de Desarrollo Comunal de Isla de Pascua se detallan a continuación:

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

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Auto sustentabilidad corto plazo	Turística	Otros	Proyecto Umu Pae	Rano Raraku
Optimización recursos	Turística	Otros	Construcción Centro Cultural	Hanga Roa
Optimización recursos	Turística	Otros	Remodelación Feria Artesanal	Hanga Roa

**Fuente:** Elaboración propia a partir del PLADECO Isla de Pascua 2013-2016.

La imagen objetivo del **PLADECO de Juan Fernández 2015-2020**, se define a la comuna como un territorio rico en recursos naturales que propende a constituirse en un territorio sostenible, que propicia el reconocimiento, puesta en valor y la conservación de su patrimonio natural y cultural.

Con el PLADECO se busca potenciar las actividades productivas, tales como pesca, turismo, artesanía y agricultura familiar. En lo que respecta a las necesidades de infraestructura para el turismo se identifica en el Plan el requerimiento de implementación de señalización turística.

De acuerdo a la visión del **PLADECO 2006 de Quintero** se espera que ésta sea un ejemplo de comuna sustentable, potenciando su condición costera turística y puerto, atrayendo inversión privada y el consecuente incremento de puestos de trabajo.

Se identifican en el PLADECO de Quintero los siguientes requerimientos en infraestructura para el turismo:

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

Línea De Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Planificación urbana y territorial	Turística	Otros	Restauración Plaza de Armas	Plaza de Armas
Planificación urbana y territorial	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Restauración vías de acceso	Avenida Normandie Avenida 21 de mayo
Desarrollo productivo	Turística	Otros	Instalación local comerciales para productores rurales en	Quintero

Línea De Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
			borde costero	
Turismo	Turística	Otros	Proyecto Borde Costero	Borde Costero
Turismo	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Construcción camino costero Ritoque -Concón vía VS-7q	Ritoque- Concón
Turismo	Turística	Otros	Instalación señalética turística	Quintero
Turismo	Turística	Otros	Construcción caseta de información turística	Quintero
Cultura	Turística	Otros	Habilitación centro cultural	Quintero

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Quintero, 2006.

El **PLADECO 2014-2017** aspira a convertir a **Zapallar** en un muy buen lugar para vivir y descansar, para sus habitantes y visitantes que tienen su segunda residencia. Se reconocen como valores la tranquilidad, un crecimiento equilibrado de construcciones y la sustentabilidad del medio ambiente.

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

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Patrimonio	Turística	Edificación Patrimonial	Restauración ex estación trenes	Catapilco
Patrimonio	Turística	Otros	Construcción Museo Historia Natural	Zapallar
Fomento	Turística	Otros	Construcción Pueblito Artesanal	Catapilco
Infraestructura	Turística	Otros	Construcción ciclovías	Carretera F 30

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

El **PLADECO de Valparaíso**<sup>17</sup> se orienta a convertir la ciudad en un centro innovador, integrado al mundo, abierto al conocimiento, la cultura y el patrimonio. La infraestructura turística identificada el Plan de Desarrollo Comunal es la siguiente:

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

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Sub-Tipo	Nombre	Ubicación
Identidad porteña	Turística	Edificación Patrimonial	Museo Lord Cochrane	Lord Cochrane
Servicios con sello puerto	Turística	Otros	Recorrido marítimo por la bahía	Borde Costero
Sin Información	Turística	Otros	Creación circuitos intercerros	Cerros Valparaíso
Sin Información	Turística	Otros	Readaptación de infraestructura patrimonial para uso turístico	Valparaíso
Sin Información	Turística	Otros	Dotación de infraestructura turística con estética porteña	Valparaíso

<sup>17</sup> Este documento no tiene fecha de edición; información en sección Transparencia Municipal. Actualmente en proceso de actualización

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Sub-Tipo	Nombre	Ubicación
Artesanía	Turística	Otros	Paseo de las Artesanías	Valparaíso
Infraestructura	Turística	Otros	Mejoramiento sector pesquero artesanal Caleta Portales	Caleta Portales
Sin Información	Turística	Otros	Mejoramiento Caleta de Pescadores El Membrillo	Caleta El Membrillo
Sin Información	Turística	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Reparación Muro Perimetral Avenida Errázuriz	Avenida Errázuriz
Sin Información	Turística	Otros	Reparación y mejoramiento infraestructura sector Muelle Prat	Muelle Prat
Sin Información	Turística	Otros	Reparación pavimentos sector costanera	Borde Mar
Accesibilidad	Turística	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento de la conectividad vial Muelle Prat	Muelle Prat
Borde Costero	Turística	Otros	Construcción Plaza de los Vientos Muelle Barón	Muelle Barón
Sin Información	Turística	Otros	Borde costero Avenida Altamirano	Avenida Altamirano
Sin Información	Turística	Otros	Borde Costero Barón Prat	Barón Prat
Sin Información	Turística	Otros	Borde Costero Caleta Portales	Caleta Portales
Sin Información	Turística	Otros	Pasarela Barón	Barón
Mercados	Turística	Edificación Patrimonial	Mejoramiento mercados	Mercado Placeres Mercado Barón
Sin Información	Turística	Edificación Patrimonial	Reposición mercados	Mercado Playa Ancha Mercado Puerto
Nuevas actividades productivas	Turística	Otros	Café Restaurante	Ascensor Barón, Reina Victoria Planta Alta, El Peral Planta Alta
Patrimonio	Turística	Edificación Patrimonial	Restauración Casa Playa Ancha	Playa Ancha
Sin Información	Turística	Edificación Patrimonial	Restauración Monte Alegre	Mote Alegre
Sin Información	Turística	Edificación Patrimonial	Restauración Edificio Severín	Edificio Severín
Sin Información	Turística	Edificación Patrimonial	Proyecto Centro Cultural Ex Cárcel	Ex Cárcel Valparaíso
Sin Información	Turística	Otros	Galería Municipal de Arte	Valparaíso
Fachadas	Turística	Otros	Iluminación de hitos urbanos	Valparaíso
Ascensores	Turística	Otros	Reparaciones mecánicas e instalaciones ascensores	El Peral, Reina Victoria, San Agustín,
Sin Información	Turística	Otros	Mejoramiento de paseos miradores	Vista Naves, Bella Mar, Sector Oriente, Camino Cornisa

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Sub-Tipo	Nombre	Ubicación
Edificios Patrimoniales	Turística	Otros	Restauración Patrimonial	Palacio Lyon. Edificio Luis Cousiño, Ex Café Vienes, Palacio Baburizza, Escuela de Bellas Artes de Valparaíso
Sin Información	Turística	Otros	Reparación Patrimonial	Casa Consistorial, Museo Lord Cochrane
Estaciones patrimoniales	Turística	Otros	Remodelación pasajes	Barrio Puerto
Sin Información	Turística	Otros	Mejoramiento pasajes	Cerro Polanco, Gálvez Fischer
Sin Información	Turística	Otros	Mejoramiento calles	Cerro Concepción, Cerro Artillería, Calle Higuera, Santa Isabel, Prat, Papudo
Sin Información	Turística	Otros	Mejoramiento Paseo Atkinsons y subida Cerro Concepción	Paseo Atkinsons Cerro Concepción
Sin Información	Turística	Otros	Mejoramiento subida Ex Cárcel	Ex Cárcel Valparaíso
Sin Información	Turística y local	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Avenida Brasil	Avenida Brasil
Sin Información	Turística y local	Otros	Mejoramiento Plazas	Aduana, J Edwards Bello, Eleuterio Ramírez
Sin Información	Turística y local	Otros	Mejoramiento entorno	La Sebastiana, Congreso Nacional, Eje La Matriz
Transporte	Turística	Otros	Estacionamiento buses de turismo Estación Puerto	Estación Puerto
Sin Información	Turística	Otros	Boulevard Av. Pedro Montt	Avenida Pedro Montt
Sin Información	General	Otros	Construcción calzada, aceras y soleras calle central Valparaíso	Valparaíso

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Valparaíso.

El PLADECO de **Algarrobo 2013-2016** tiene como objetivo convertir a Algarrobo en una comuna turística integrada social y territorialmente, con una relación armónica con el medio ambiente, con una comunidad participativa y activa, que cuenta con accesibilidad y conectividad vehicular y peatonal entre sus barrios; con espacios públicos y con acceso a una salud y educación de calidad. En relación al turismo, se identifican en el Plan los siguientes requerimientos de infraestructura:

**Cuadro 3-10**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Algarrobo.**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Desarrollo territorial	Turística	Otros	Accesibilidad peatonal controlada borde costero	Desde Canelo Canelillo hasta la Playa Mirasol

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Desarrollo económico	Turística	Otros	Equipamiento Circuito Turístico con señaléticas y miradores	Tunquén, Mirasol, Algarrobo Norte, Parque Canelo Canelillo, La Cofradía, Punta Fraile, San José
Desarrollo económico	Turística	Otros	Mejoramiento sitios de interés turístico	Borde Costero Sector Rural

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Algarrobo 2013-2016.

El **PLADECO de El Quisco 2008-2013** aspira a consolidar la oferta turística comunal durante todo el año, para así consolidar esta actividad y fortalecer los beneficios de ésta en la comuna. Los requerimientos de infraestructura para el turismo identificados en el Plan de Desarrollo son los siguientes:

**Cuadro 3-11**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de El Quisco.**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre Infraestructura	Ubicación
Infraestructura	Turística	Otros	Veredas de acceso Punta de Tralca	Punta de Tralca
Turismo	Turística	Otros	Instalación señalética prevención de riesgos y conductas apropiadas	El Quisco
Turismo	Turística	Otros	Señalización turística	El Quisco
Turismo	Turística	Otros	Habilitación de senderos y recorridos	El Quisco
Turismo	Turística	Otros	Instalación mobiliario urbano complementario en áreas de interés	El Quisco

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO El Quisco 2008-2013.

De acuerdo al **PLADECO de El Tabo 2012-2016** esta una comuna de servicios orientada al turismo, por lo que su futuro económico se orienta a ofrecer servicios de calidad superior, que apunten a captar nuevos turistas y retener los existentes. Por lo mismo, es relevante mejorar su infraestructura urbana e incorporar nuevos bienes para el turismo. A continuación, se detallan los requerimientos en infraestructura para el turismo

**Cuadro 3-12**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de El Tabo.**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Sin Información	Turística	Otros	Implementación de la ruta turística y senderismo en los Altos de El Tabo	Los Altos de El Tabo
Sin Información	Turística	Otros	Reposición e instalación de pavimentos y veredas en sectores céntricos	El Tabo
Sin Información	Turística	Otros	Construcción de veredas en sector residenciales, incluyendo a Las Cruces y Altos de El Tabo	Las Cruces, Los Altos de El Tabo

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO El Tabo 2012-2016.

**Cartagena** aspira a convertirse a través de su **PLADECO 2015-2020** en una comuna limpia y segura, que destaca por su patrimonio arquitectónico y cultural, con servicios e infraestructura eficientes, con una comunidad empoderada y participativa, que promueve la calidad de vida y su desarrollo sustentable. Los requerimientos de infraestructura para el turismo identificados en el Plan de Desarrollo son los siguientes:

**Cuadro 3-13**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Cartagena.**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Sub-Tipo	Nombre	Ubicación
Sistema de Transporte	Turística	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento de infraestructura urbano rural transporte público	Cartagena
Pavimentación	Turística	Otros	Mejoramiento costanera y pavimento Playa Chica	Playa Chica
Pavimentación	Turística	Otros	Mejoramiento Mirador Punta del Barco	Mirador Punta del Barco
Pavimentación	Turística	Otros	Mejoramiento Paseo Terraza Costanera del Mar	Terraza Costanera del Mar
Pavimentación	Turística	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Pavimento calles y avenidas centrales	Cartagena San Sebastián
Pavimentación	Turística	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Pavimentación Avenida Costanera del Mar	Costanera del Mar
Pavimentación	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Pavimentación Avenida de la Plaza	Plaza Cartagena
Pavimentación	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Pavimentación Camino Lo Abarca	Camino Lo Abarca
Pavimentación	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Pavimentación Avenida Costanera del Mar entre Av. La Plaza y Estero la Cigüeña	Avenida Costanera del Mar entre Av. La Plaza y Estero la Cigüeña
Infraestructura y equipamiento	Turística	Otros	Mejoramiento Casa Pedro Aguirre Cerda	Casa Pedro Aguirre Cerda
Infraestructura y equipamiento	Turística	Otros	Mejoramiento Escalas	Caupolicán, Kennedy, los Suspiros, Slucky, 21 de mayo

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Sub-Tipo	Nombre	Ubicación
Infraestructura y equipamiento	Turística	Otros	Mejoramiento Mirador 21 de mayo	Mirador 21 de mayo
Infraestructura y equipamiento	Turística	Otros	Mejoramiento Museo Estación de Ferrocarriles	Museo Estación de Ferrocarriles
Infraestructura y equipamiento	Turística	Otros	Recuperación Cine Diana	Cine Diana
Desarrollo Capacidad emprendedora	Turística	Otros	Instalación Feria Artesanal	San Sebastián Lo Abarca

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECOC Cartagena, 2015-2020.

El **PLADECOC de San Antonio 2015-2018** pretende convertir a San Antonio en una ciudad puerto sustentable, atractiva para vivir y desarrollarse, segura y limpia, propiciando mejorar la calidad de vida de sus habitantes. A continuación, se detallan los requerimientos en infraestructura para el turismo

**Cuadro 3-14**  
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de San Antonio.

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Territorial	Turística	Otros	Mejoramiento de infraestructura de la ciudad y accesos	San Antonio
Territorial	Turística	Otros	Mejoramiento del espacio público de zonas céntricas	San Antonio
Territorial	Turística	Otros	Construcción y reparación de infraestructura cultural	San Antonio

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECOC San Antonio 2015-2018.

El **PLADECOC 2014-2017** define a **Casablanca** como una comuna con actividades culturales y un lugar seguro a visitar, como también una comuna que difunde su patrimonio y con una vocación turística vinculada a la actividad vitivinícola y al agro. Los requerimientos de infraestructura para el turismo identificados en el Plan de Desarrollo son los siguientes:

**Cuadro 3-15**  
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Casablanca.

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Turismo	Turística	Otros	Realización circuitos turísticos vinculados al agroturismo	Casablanca
Equipamiento	Turística	Otros	Cambio de señalética	Casablanca

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECOC Casablanca 2014-2017.

De acuerdo al **PLADECOC de San Felipe 2016-2020**, la comuna posee una estructura económica basada en la agricultura, el turismo patrimonial y rural, y servicios, con capital humano capacitado. Se desarrolla con respeto a su historia, patrimonio, cultura y medio ambiente. A continuación se detallan los requerimientos en infraestructura para el turismo

**Cuadro 3-16**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de San Felipe.**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Mejoramiento y recuperación espacios públicos	Turística	Otros	Construcción Parque Borde Estero Quilpué	Estero Quilpué
Modernización gestión municipal	Turística	Otros	Instalación de Oficina de Informaciones Turísticas en la comuna	San Felipe

**Fuente:** Elaboración propia a partir del PLADECO San Felipe 2016-2020.

El PLADECO de **Calle Larga 2012-2016** tiene como visión estratégica ser una comuna agrícola y turística que destaca y valora sus tradiciones, con una infraestructura vial adecuada y espacios de uso público que facilitan el desarrollo cultural. La infraestructura turística identificada el Plan de Desarrollo Comunal es la siguiente:

**Cuadro 3-17**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Calle Larga.**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Sin Información	Turística	Otros	Anteproyecto boulevard	San Vicente
Sin Información	Turística	Otros	Anteproyecto Paseo Pedro Aguirre Cerda incluye terraza Cerro Patagua	Pocuro
Sin Información	Turística	Otros	Mejoramiento Plaza de Armas	Calle Larga
Sin Información	Turística	Otros	Construcción Media Luna	Calle Larga
Sin Información	Turística	Otros	Construcción de Ciclovías	Calle Larga
Sin Información	Turística	Otros	Implementación señalética	Calle Larga

**Fuente:** Elaboración propia a partir del PLADECO Calle Larga 2012-2016.

El **PLADECO 2009-2013** define a **Rinconada** como una comuna agrícola, turística y residencial, con identidad rural y con una red articulada con servicios de calidad, entregando oportunidades para una mejora calidad de vida y entorno saludable a sus habitantes. Se identifican en el Plan los siguientes requerimientos en infraestructura para el turismo:

**Cuadro 3-18**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Rinconada**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Espacios públicos, entorno y paisajismo	Turística	Otros	Ejecución proyectos de espacios públicos y equipamiento urbano	Rinconada
Turismo	Turística	Otros	Estudio factibilidad centro cultural	Rinconada

**Fuente:** Elaboración propia a partir del PLADECO Rinconada 2009-2013.

Según la visión estratégica del **PLADECO de Los Andes 2011-2015** hacia el año 2015 Los Andes se consolida como el primer puerto terrestre del país, con un desarrollo sustentable y actividades vinculadas a la minería, el comercio y el turismo. Los

requerimientos en materia de infraestructura para el turismo identificados en el Plan son los siguientes:

**Cuadro 3-19**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Los Andes.**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Conectividad Comunal	Turística	Otros	Construcción de ciclovías	Los Andes
Ordenamiento borde río	Turística	Otros	Implementación infraestructura y equipamiento sector borde río	Los Andes
Mejoramiento infraestructura urbana y rural	Turística	Otros	Implementación señalética vial enfocada al turismo	Los Andes
Áreas verdes	Turística	Otros	Parque urbano Hermano Clark	Parque urbano Hermano Clark
Áreas verdes	Turística	Otros	Parque de los niños	Parque de los niños
Áreas verdes	Turística	Otros	Parque Natural Cerro La Virgen	Parque Natural Cerro La Virgen
Turismo	Turística	Otros	Creación circuitos turísticos	Los Andes
Turismo	Turística	Otros	Implementación señalética turística	Los Andes
Turismo	Turística	Otros	Centro interpretación base Cerro La Virgen	Cerro La Virgen
Turismo	Turística	Otros	Instalación de señalización interpretativa en los edificios patrimoniales	Los Andes
Turismo	Turística	Otros	Mural informativo e Zona Típica de Río Blanco	Río Blanco

**Fuente:** Elaboración propia a partir del PLADECO Los Andes 2011-2015.

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

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

- Parque Nacional Rapa Nui
- Parque Nacional La Campana
- Parque Nacional Archipiélago de Juan Fernández
- Reserva Nacional Río Blanco
- Reserva Nacional Lago Peñuelas
- Reserva Nacional El Yali
- Monumento Natural Isla Cachagua

El Parque Nacional Rapa Nui, adquirió categoría de Parque Nacional el 16 de enero de 1935 mediante Decreto Supremo N° 103 del Ministerio de Tierras y Colonización. El 20 de diciembre de 1973 se concede el uso gratuito a la Corporación Nacional Forestal en Isla de Pascua. El Parque Nacional se crea con el objeto fundamental de proteger el patrimonio natural y cultural monumental de Isla de Pascua. Su **Plan de Manejo del Parque Nacional Rapa Nui**, se aprobó en **1997**.

El Parque Nacional destaca por los vestigios arqueológicos y la cultura rapanui. La isla posee clima marítimo, de características subtropicales, templado cálido con lluvias todo el año.

Según el Plan de Manejo vigente de la Corporación Nacional Forestal (CONAF, 1997) se identifican los siguientes requerimientos en infraestructura para el turismo:

**Cuadro 3-20**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Manejo del Parque Nacional Rapa Nui.**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Manejo del Patrimonio Natural	Turística y Local	Otros	En el subprograma de vivero, se encuentran requerimientos de instalaciones para invernadero y cercado	P.N. Rapa Nui
Programa de Apoyo y Fomento al Turismo	Turística y Local	Otros	Letreros de señalización turística en sitios de interés, equipamiento en el área de <i>camping</i> de Anakena, Habilitación y definición de sectores para venta de artesanía y mejoras en el sendero de acceso a cantera del Rano Raraku para lograr seguridad del turista y protección del recurso.	P.N. Rapa Nui
Programa de Educación Ambiental, Interpretación y Recreación.	Turística y Local	Otros	Un centro de visitantes y equipamiento de interpretación para los principales sitios arqueológicos	P.N. Rapa Nui
Programa de Administración y operaciones de la unidad.	Turística y Local	Otros	Letreros de señalización turística, equipamiento del <i>camping</i> Anakena, habilitación de sectores para venta de artesanía, mejoras en sendero de acceso a la cantera Rano Raraku, paneles, cortavientos, sombreadores, canchas de multiplicación y de cría, invernadero y cercado, sistema de riego.	P.N. Rapa Nui

**Fuente:** Elaboración propia a partir del Plan de Manejo del Parque Nacional Rapa Nui, 1997.

El Parque Nacional La Campana, fue creado el 17 de octubre de 1967 y es administrado por CONAF desde 1974. Fue declarado Reserva de la Biósfera en 1984. Es uno de los pocos lugares representativos del Bosque y Matorral Esclerófilo. La fauna está compuesta por una alta representatividad de especies del mediterráneo chileno como de otras migratorias (el caso de aves y felinos). Hay 100 especies animales, agrupados en mamíferos, aves, reptiles y anfibios. En cuanto a flora, este parque desarrolla un número importante de especies vegetales nativas de distintas latitudes y longitudes de Chile y endémicas, en total son 320 especies de plantas. En **Plan de Manejo del Parque Nacional La Campana** vigente (CONAF, 1997) se reconocen los siguientes requerimientos en infraestructura para el turismo:

**Cuadro 3-21**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Manejo del Parque Nacional La Campana.**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Mantenión de senderos, señalización de uso público (VARIOS) y mantención de la señalización de La Canasta y El Guanaco.	P.N. La Campana
Programa de Manejo de Recursos	Turística	Otros	Incluye en el sub-programa de Recursos culturales la instalación de señalizaciones en sitios de interés cultural	P.N. La Campana

**Fuente:** Elaboración propia a partir del Plan de Manejo del Parque Nacional La Campana, 1997.

El **Parque Nacional Archipiélago de Juan Fernández** fue declarado como tal en 1935. Posteriormente, en 1977 se convierte en Reserva Mundial de la Biosfera de la UNESCO. El año 2009 se aprueba el primer **Plan de Manejo** y el año **2014** se realiza la actualización que se encuentra vigente.

El Parque Nacional lo componen las islas Alejandro Selkirk, Robinson Crusoe y Santa Clara. Su objetivo principal es la conservación de especies de flora y fauna (terrestre y marina) en “Peligro de Extinción”, dado el marcado endemismo existente como consecuencia de las características ecológicas particulares y propias del sistema insular. Se destaca por la protección de las especies de fauna como el lobo fino de Juan Fernández, que es el único mamífero endémico, existiendo en la actualidad alrededor de 80.000 ejemplares en todo el archipiélago, y el picaflor de Juan Fernández, única especie insular endémica de picaflor en el mundo, llamativa por sus hermosos colores tornasolados, tanto en la hembra como en el macho, lamentablemente esta especie se encuentra en peligro de extinción, dado que su población actual es de 1000 individuos aproximadamente. En cuanto a flora hay 137 especies endémicas y 213 especies nativas, por lo tanto un 64,32% de endemismo, uno de los más elevados del planeta.

A continuación, se detallan los requerimientos en infraestructura para el turismo identificados en el Plan de Manejo del P. N. Archipiélago de Juan Fernández (CONAF, 2014).

**Cuadro 3-22**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Manejo del Parque Nacional Archipiélago Juan Fernández.**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Uso Público	Turística y Local	Otros	Construir la infraestructura y señalética necesaria.	P.N. Archipiélago Juan Fernández
Programa de Educación e Interpretación Ambiental	Turística y Local	Otros	Desarrollar material divulgativo y didáctico del Parque para la comunidad local y visitantes	P.N. Archipiélago Juan Fernández
Programa Manejo de Recursos	Turística y Local	Otros	En el subprograma de recursos culturales, se debe catastrar recursos culturales e históricos presentes en el archipiélago y restaurar y/o poner en valor los recursos histórico culturales catastrados	P.N. Archipiélago Juan Fernández
Programa de Operaciones	Turística	Otros	Construir, mantener y reparar la infraestructura y los equipos necesarios para el buen funcionamiento de la zona, lo que incluye reparar y mantener las guarderías, casetas de control, senderos, señaléticas y casas de huéspedes.	P.N. Archipiélago Juan Fernández

**Fuente:** Elaboración propia a partir del Plan de Manejo del Parque Nacional Archipiélago Juan Fernández, 2014.

La **Reserva Nacional Río Blanco** fue declarada como tal mediante el DS N° 2499 de 1932 del Ministerio de Tierras y Colonización, y aclarado por medio del D. S. N° 871 del 6 de septiembre de 1957 del Ministerio de Agricultura. En relación a la flora protegida en la zona, un catastro efectuado por Codelco Andina (dueña del predio) el año 2009 da cuenta de 32 especies vegetales, algunas en categoría de conservación del Libro rojo. Las especies más frecuentes fueron *Haplopappus multifolius* y *Haplopappus sp*, *Bromus berterianus*, *Quillaja saponaria* y *Talguenea quinquinervia* y *Kageneckia angustifolia* y *Mulinum spinosum*. De las especies encontradas en el lugar, los porcentajes que dan cuenta de aquellas nativas, endémicas e introducidas, son 94 %, 3 % y 3 %, respectivamente. Respecto de fauna, resalta la presencia y reproducción de parejas de cóndores en acantilados pronunciados, especialmente los que dan hacia el río Blanco. También la presencia de puma, vizcacha, lauchón orejudo, zorro culpeo y chilla, águila, aguilucho, jote, chercán, loica y perdiz, entre otras especies.

La Reserva Nacional Río Blanco no está bajo la administración de CONAF, ni existe mayor infraestructura ecoturística (por ejemplo, no hay senderos de *trekking*).

La **Reserva Nacional Lago Peñuelas** fue creada de 1952 y su **Plan de Manejo** se aprobó en julio del año **1999**. La Reserva se destaca por la protección de las especies de fauna como el cisne cuello negro, lagarto chileno, halcón peregrino, gato colocolo,

entre otros. Además, se encuentra una gran concentración de avifauna, llegándose a constatar más de 115 especies de aves; en cuanto a flora, se encuentran en categoría de conservación el Belloto del Norte, la palma chilena, la orquídea y el Lingue del Norte y otros.

**Cuadro 3-23**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Manejo de la Reserva Nacional Lago Peñuelas, 1999.**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Educación e Interpretación Ambiental	Turística	Otros	Diseño y construcción de un Centro de Información Ambiental (y su muestra interior) y senderos interpretativos; Diseño e impresión de material educativo didáctico y material gráfico y audiovisual (folleterías, charlas, videos, diaporamas, información en disquetes)	R.N. Lago Peñuelas
Programa de Recreación y Ecoturismo	Turística	otros	Incrementar sitios de Pic Nic Ruta N° 68; Diseño y construcción de: senderos y miradores, lugares para venta de productos y recuerdos, equipamiento de ciclo rutas guiadas, rutas cabalgatas guiadas, ruta de excursión. Diseño y ejecución de proyectos paisajísticos; Implementación de infraestructura como estacionamientos, señalizaciones, caminos, obras de arte, cercos.	R.N. Lago Peñuelas
Programa de Mantenimiento de Obras.	Turística	otros	Diseño y construcción de: un <i>camping</i> para 30 personas incluyendo sanitarios y estacionamientos, cafetería y stand para venta de <i>souvenir</i>	R.N. Lago Peñuelas

**Fuente:** Elaboración propia a partir del Plan de Manejo de la Reserva Nacional Lago Peñuelas, 1999.

#### 3.2.4 Bien Público Rapa Nui

El **Proyecto Bien Público Turismo Rapa Nui, 2014**, tiene como finalidad el desarrollo de un plan estratégico para destinos turísticos con características étnico – culturales y cuyo piloto se desarrolla en Isla de Pascua.

El proyecto es financiado por Innova Chile CORFO y Ejecutado por CODESSER. Su directorio se encuentra conformado por el Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR), Consejo Nacional de la Cultura y las Artes (CNCA), Corporación Nacional Forestal (CONAF), Gobernación de Isla de Pascua, Ilustre Municipalidad de Isla de Pascua y Cámara de Turismo de Isla de Pascua. En este documento se identificaron los siguientes requerimientos de infraestructura para el turismo:

**Cuadro 3-24**  
**Infraestructura Turística Requerida según el Proyecto Bien Público Rapa Nui.**

Línea De Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Plan operacional desarrollo turístico	General	Aeropuerto	Terminal de pasajeros	Mataveri
Plan operacional desarrollo turístico	Turística	Otros	Embelllecimiento paisaje urbano y periurbano	Isla de Pascua
Plan operacional desarrollo turístico	Turística	Otros	Museo del Pueblo e Rapa Nui	Hanga Roa
Promoción	Turística	Otros	Oficinas de turismo	Hanga Roa
Promoción	Turística	Otros	Implementación modelo	Isla de

Línea De Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
			señalización turística	Pascua

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Bien Público Rapa Nui, 2014.

### 3.2.5 Plan Rumbo Valparaíso

Los objetivos del **Plan Rumbo Valparaíso 2010-2015** son aumentar las llegadas de turistas y su gasto asociado. Según el Plan, en el año 2015, Valparaíso busca ser la capital cultural de Chile y el puerto de referencia del país en el turismo de cruceros y Reserva de la Biosfera.

**Cuadro 3-25**  
**Infraestructura Turística Requerida según el Plan Rumbo Valparaíso.**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Más y mejor producto turístico	Turística	Edificación Patrimonial	Recuperación casco histórico de Valparaíso	Valparaíso
Más y mejor producto turístico	Turística	Otros	Mejoramiento señalización turística Cerro Alegre y Concepción	Cerro Alegre Concepción
Más y mejor producto turístico	Turística	Otros	Mejoramiento miradores y ascensores	Valparaíso
Más y mejor producto turístico	Turística	Otros	Creación áreas públicas Cerro Polanco	Cerro Polanco
Más y mejor producto turístico	Turística	Otros	Señalización Turística vinculada a Pablo Neruda	Valparaíso
Más y mejor producto turístico	Turística	Otros	Señalización paseos públicos borde mar	Valparaíso
Más y mejor producto turístico	Turística	Otros	Señalización y diseño Paseos en Laguna Verde y Peñuelas	Laguna Verde Peñuelas
Infraestructura	Turística	Otros	Diseño Centros de atención al turista	Valparaíso

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Plan Rumbo Valparaíso 2010-2015.

## 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 Valparaíso, 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>18</sup>

El objetivo general de este Plan, es fortalecer a través de la provisión y gestión de infraestructura un desarrollo sustentable para la Región de Valparaíso, que potencie su ubicación privilegiada en la macro zona central y la consolide como una región

<sup>18</sup> DIRPLAN: Plan Regional de Infraestructura y Gestión de Recursos Hídricos al 2021. Región de Valparaíso- MOP [http://www.dirplan.cl/planes/regional/download/PRIGRH\\_Region\\_Valparaiso.pdf](http://www.dirplan.cl/planes/regional/download/PRIGRH_Region_Valparaiso.pdf)

plataforma en el Pacífico Sur, además de poner en valor sus recursos naturales, con foco en aquellos ámbitos estratégicos como el logístico, el ámbito de los recursos hídricos y el adecuado desarrollo de sus ciudades y su patrimonio. Sus objetivos específicos son:

- **Eje logístico:** Potenciar, a través de la provisión y gestión de infraestructura, un modelo logístico multimodal con énfasis en el modo vial, que incorpore los impactos de las proyecciones de cargas y tránsito de pasajeros y de las actividades regionales.
- **Eje hídrico:** Potenciar una gestión integrada del agua a nivel de cuencas, enfatizando la eficiencia en el uso del recurso, el desarrollo de infraestructura que incorpore innovación, la identificación y desarrollo de nuevas fuentes de agua y el fortalecimiento de las instituciones públicas y privadas involucradas, permitiendo de esta forma asegurar la satisfacción de las necesidades de consumo humano y de las distintas actividades productivas.
- **Eje ciudad y patrimonio:** Potenciar el desarrollo de las ciudades con foco en su habitabilidad, calidad de vida, su valor patrimonial, a través del desarrollo de infraestructura pública institucional y vialidad urbana, así como el mejoramiento de bordes costeros, incorporando a los procesos de planificación de infraestructura el entendimiento de la relación espacio-territorio-entorno.

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 déficits identificados de infraestructura en relación al turismo, fueron identificados desde los ejes de la logística y de ciudad y patrimonio principalmente

- Planificación adecuada del territorio para soportar futuros desarrollo de servicios logísticos.
- Resolver conectividades y accesos a zonas de actividad logísticas (ciudades de servicio, zonas de apoyo logístico, puertos marítimos y terrestres y antepuertos).
- Definición de estándares de ciudades puerto en el desarrollo y fortalecimiento de los bordes costeros urbanos e interurbanos como complemento de la actividad turística y logística.
- Puesta en valor del patrimonio como complemento de la actividad turística de intereses especiales.

### 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>19</sup>.

### **Visión del desarrollo regional del PDI. Región de Valparaíso**

- Posibilidad de agregar valor por medio de transformaciones productivas a los bienes transportados.
- Posicionamiento internacional, mejorando el acceso a mercados internacionales, alcanzando un nuevo impulso exportador basado en servicios o innovaciones sustentables en rubros de industrias tecnológicas, servicios globales y otros. A esto contribuye la generación del Corredor Bioceánico Central y la construcción del Túnel a Baja Altura.
- Región líder en turismo de sol, playas y de nieve.
- Gran desarrollo turístico de intereses especiales, de clase mundial, en especial de Valparaíso cultural y el turismo especial a los territorios isleños.
- Se consolida y diversificar la oferta agroalimentaria, específicamente en el área frutícola primaria.
- Minería se sigue expandiendo con una explotación sustentable y compatible con la condición agrícola regional y con una estrategia de generación de valor.
- Expansión de Valparaíso deja a camino de La Pólvora como vía urbana.
- Turismo será una cada vez más importante fuente generadora de empleo.

### **Lineamientos que se derivan para el PDI. Región de Valparaíso**

- Necesidad de aumentar inversión en infraestructura portuaria del sistema portuario de la región, ya sea mediante expansión de los puertos existentes o nuevas instalaciones portuarias, lo que significará la proyección de nuevas inversiones tanto de accesos al puerto como también de infraestructura de integración urbana de la ciudad.
- Fundamental es el desarrollo de servicios de infraestructura que integren países del Asia y América del Sur incluyendo infraestructura portuaria de atraque de embarcaciones mayores.
- Se debe contar con una oferta vial de adecuado estándar, sistemas fronterizos expeditos, accesibilidad óptima a puertos y centros. Solución al problema del Paso Los Libertadores.
- Desarrollo frutícola requiere obras de infraestructura de riego y tecnologías modernas.
- Materializar un sistema de riego en cada cuenca de la región: cuenca del Aconcagua, cuenca de Putaendo, cuenca de Petorca, cuenca de La Ligua y cuenca del Maipo. Deben considerar la construcción de presas para riego de cada sector y además optimizar la conducción de aguas para mejorar la pérdida por traslado en infiltración y evaporación.

---

<sup>19</sup> DIRPLAN: Actualización Plan Director de Infraestructura MOP. Región de Valparaíso, 2009.  
[http://www.dirplan.cl/planes/plandirector/Documents/2009/05\\_Informe\\_Final\\_resultados\\_Valparaiso.pdf](http://www.dirplan.cl/planes/plandirector/Documents/2009/05_Informe_Final_resultados_Valparaiso.pdf)

- Completar un gran proyecto del borde costero, legislando y materializando el acceso a las playas en la región y desarrollando áreas y edificación para estacionamientos privilegiando la característica turística de la región.
- Mejoramiento de la conectividad de Valparaíso – Viña – Reñaca – Concón. Comprendería enlaces y pasos a desnivel en vías troncales y la ampliación a más pistas.
- Dar 100% de conectividad a localidades más apartadas (categorías altas y críticas).
- Construir infraestructura en caletas pesqueras definidas como tales y sobre las que exista demanda efectiva:
  - Equipamiento.
  - Conectividad a red vial básica.
  - Infraestructura sanitaria.
- Dar conectividad vial, con estándar al menos de pavimento básico, al 100% de los destinos y atractivos turísticos regionales definidos como tal por este estudio.
- Construir solución vial para flujos de paso en el 100% de los casos que este estudio haya definido (by pass, circunvalación, variante, entre otros).

### 3.3.3 Otros Planes MOP Validados y Vigentes

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

El documento Chile 2020: Obras Públicas para el Desarrollo, corresponde a una sistematización de los aspectos más relevantes surgidos de diversas reuniones y talleres de trabajo realizados entre los años 2008 y 2009, tanto a nivel nacional como regional, que tuvieron la finalidad de dilucidar con diversos actores del sector público y del sector privados, vinculados con el desarrollo económico, social y político del país, acerca de la visión que se quiere tener de este para el año 2020, en forma tal de dar un sentido estratégico a las decisiones de inversión en servicios de infraestructura y a la gestión de recursos hídricos que permitan orientar la acción de futuras autoridades<sup>20</sup>.

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

En su estrategia de desarrollo regional, la región ha formulado la siguiente visión: Una comunidad integrada, que privilegia la puesta en valor de sus recursos humanos y naturales, con una estrategia de desarrollo basada en la innovación y el aprovechamiento de las ventajas de localización, siendo reconocida como la región portal para el intercambio y la innovación en el Pacífico Sur.

---

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

## Objetivos estratégicos

- Lograr un posicionamiento internacional, potenciando la actividad e identidad regional, mejorando el acceso de los servicios y productos regionales e internacionales a los mercados mundiales, a través del establecimiento de una imagen para facilitar su comercialización y mejorar su valorización.
- Consolidar y diversificar la oferta agrícola de carácter intensivo. La productividad de su suelo y clima, le dan ventajas comparativas importantes para liderar esta producción en el país.
- Proveer recursos mineros en forma sustentable con encadenamiento productivo, aprovechando la importante actividad minera regional, centrada en la extracción de yacimientos de cobre.
- Priorizar el turismo de intereses especiales, incluyendo el patrimonial, y consolidar el de sol, playas y nieve, con servicios de clase mundial. En la Región de Valparaíso, gracias a su clima y a sus playas aptas para el baño, se da por excelencia este tipo de turismo, producto de la accesibilidad de grandes mercados, tanto nacional como argentino, destacándose las zonas del borde costero: Papudo - Viña del Mar, Algarrobo-Santo Domingo.
- Lograr un nuevo impulso exportador sustentable, basado en servicios o innovación en rubros de industrias tecnológicas, servicios globales y otros, promoviendo principalmente el desarrollo de *Cluster* de educación-tecnología-innovación, ofreciendo educación superior de calidad y posicionándose como *cluster* de clase mundial.
- Proveer servicios de infraestructura portuaria y terrestre, desarrollando el corredor bioceánico y corredores interregionales (industria logística) para vincular al Cono Sur con la cuenca de Asia Pacífico, consolidándose como puerta de acceso que permita brindar servicios especializados en transporte y transferencia portuaria, servicios conexos a la actividad y, también, la posibilidad de agregar valor por medio de transformaciones productivas a los bienes transportados, aprovechando las franquicias arancelarias obtenidas por el país a través de sus tratados de libre comercio.
- Desarrollar los sectores de energía (diversificando la matriz energética: por ejemplo, la energía eólica, entre otras) y los recursos hídricos en forma sustentable, logrando seguridad, costo competitivo y eficiencia en el consumo, profesionalizando la distribución del agua en función de la ampliación de las áreas regadas mediante nuevas infraestructuras.
- Ofrecer a la ciudadanía territorios urbanos y rurales amables, que mejoren su habitabilidad, en un contexto de apoyo productivo, calidad de vida y sustentabilidad.

Infraestructura vial para aportar a la competitividad y la integración regional. Región de Valparaíso

Si bien, el plan no trae explicitados planes de infraestructura con el fin de fortalecer el sector turismo, si se puede mencionar la infraestructura vial, la cual es un elemento que directamente fortalece el dinamismo turístico a través de la conectividad:

En materia de mejoramiento de la red vial para aportar a la competitividad y la integración regional, si bien la Región de Valparaíso cuenta con indicadores viales muy buenos, en el futuro el crecimiento del tráfico y las necesidades de fortalecimiento de la competitividad demandarán diversas obras de ampliación vial (dobles calzadas): por ejemplo, en la Ruta 60 CH, en construcción, y en diversas rutas costeras (Concón-Quinteros, iniciativa de Concesiones para el próximo año).

Otra ruta costera que requiere mejoramiento es la conectividad de Valparaíso-Viña-Reñaca-Concón. Ella debe comprender enlaces y pasos a desnivel en vías troncales y la ampliación a más pistas, de tal manera de absorber la demanda que hoy se encuentra saturada, y proyectarla a la capacidad esperada en diez años.

Paralelamente debe estudiarse un sistema de metro-tren por la costa desde Valparaíso y hasta Concón.

Como parte de la habilitación del Longitudinal Interior con empalme a la Región de Coquimbo, se deberían mejorar y ampliar los tres túneles en el tramo entre Cabildo e Illapel. En la vinculación Norte entre la Región Metropolitana de Santiago y la Región de Valparaíso debe mejorarse el túnel de Chacabuco. Otra ruta estructurante que se requerirá es la construcción en curso de la Ruta de la Fruta, en el tramo entre el límite de la Región de O'Higgins y el puerto de San Antonio, incluyendo el acceso Sur al puerto. En el sector costero, y con fines turísticos e inmobiliarios, debería avanzarse en la construcción del camino Laguna Verde-Quintay y el mejoramiento (pavimentación) del tramo Mirasol-Quintay, al igual que rutas turísticas del Valle del Aconcagua.

También debe mejorarse el acceso a Viña del Mar por Agua Santa, materializar el acceso por el enlace Simón Bolívar, también en el sector de Miraflores y, además, 15 Norte.

Por ser esta región líder en la cobertura de pavimentación en el país –cercana al 80%– se debe desarrollar un gran plan de mantención por nivel de servicio en, al menos, un 50% de la red en una primera etapa, para conservar el patrimonio regional. Se analiza la incorporación de sistemas tradicionales y modernos de gestión vial en la ruta 60 CH, a objeto de optimizar la seguridad vial y hacer manejo oportuno de la infraestructura disponible, caminos y túneles en sectores montañosos donde la ampliación es dificultosa y de alto costo.

#### b) Plan Chile 30/30 Infraestructura y Agua Para el Desarrollo

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

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

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

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

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

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

- Conectividad:
  - Pavimentos básicos (mejorar carpeta de red vial)
  - Conectividad Multimodal (conectividad terrestre; integración con países vecinos; grandes proyectos de infraestructura vial; conectividad marítima, fluvial y lacustre; conectividad aérea).
- Turismo: desarrollo de la recuperación y conservación del patrimonio arquitectónico nacional como una prioridad relevante de la Agenda. Poner en valor el patrimonio existente, genera focos de atracción y soporte para la generación de actividades que impulsen el desarrollo social, cultural y económico de las localidades en las que se encuentran.

- Ciudades, restauración patrimonial y arte en espacios públicos: El patrimonio arquitectónico de la nación constituye un bien invaluable para la sociedad, es memoria del pasado y un aporte para el desarrollo futuro.

Por lo tanto, esta agenda, se resume en un gran conjunto coordinado de planes de infraestructura, que son los siguientes:

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

c) Planes Territoriales de Infraestructura Dirección de Obras Portuarias MOP

Estos planes de inversión buscan:

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

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

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

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

**Conservación de infraestructura Portuaria y Costera:** Mantener los estándares de operatividad de las obras de infraestructura construidas por la DOP, a través de aplicación de planes de conservación de obras

### Distintos Usos del Borde Costero

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

**Cuadro 3-26**  
**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
Río Bueno	16	10.000	-
Llanquihue	12	35.000	9.900
Chiloé	20	40.000	6.000
Quellón	5	25.000	-
Los Ríos	19	74.000	19.000

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

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

La **Estrategia Regional de Desarrollo, Valparaíso 2020** posee como lineamientos estratégicos la búsqueda de la cohesión social, el crecimiento económico, el desarrollo sustentable de ciudades y territorios, la identidad regional y la institucionalidad pública regional. En particular señala que la región tiene una estructura económica diversificada, en la que destacan entre otras la actividad turística, en este sentido dentro de los objetivos estratégicos regionales se señalan la necesidad de potenciar a la región como un destino turístico nacional e internacional así como en particular potenciar el turismo cultural de la región, considerando el Parque Nacional Rapa Nui y el barrio histórico de la ciudad de Valparaíso, declarados por UNESCO patrimonios culturales de la Humanidad, junto con ellos también se ubican en la región el Archipiélago de Juan Fernández, el Parque Nacional La Campana y la Reserva Nacional Peñuelas declarados Reserva Mundial de la Biósfera, a lo anterior se debe sumar una serie de otros recursos patrimoniales de reconocimiento nacional presentes en la región.

Dentro de la región la Estrategia Regional de Desarrollo, identifica una serie de territorios subregionales con vocación turística territorios, entre los que destacan: Valle de Petorca y La Ligua, Valle del alto Aconcagua, Valle Central del Aconcagua, Litoral Norte, Gran Valparaíso, Valle de Casablanca, Litoral Sur y territorios Insulares. Reuniendo un importante potencial para el desarrollo del turismo rural y montaña, actividades comerciales y turísticas, ruta del vino, atractivos naturales (playas), Ruta de los Poetas y turismo de intereses especiales en recursos culturales y naturales con connotación mundial. Dando cuenta en términos generales de la necesidad de mejoras

en la infraestructura vial y ferroviaria, de la necesidad de habilitación del borde costero tanto en términos de balnearios como de marinas turísticas y la puesta en valor de un importante número de recursos culturales.

Por su parte, el **Plan de Acción Valparaíso Sector Turismo (2014-2018)**, destaca por su coherencia con la Estrategia regional de Desarrollo, orientando instrumentos de turismo nacional hacia la Puesta en valor de los destinos, a través de la recuperación de sitios e inmuebles de valor patrimonial emplazados en gran parte de los territorios turísticos de la región, así como en asegurar una conectividad expedita tanto al interior de la región, como con sus tres regiones vecinas y en el mejoramiento del acceso y uso del borde costero con fines turísticos.

## 4 INFRAESTRUCTURA MOP O SITUACIÓN BASE

### 4.1 Infraestructura de conectividad vial interurbana y urbana

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

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

**Cuadro 4-1**  
**Red vial de caminos públicos**

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

Fuente: Dirección Regional de Vialidad

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

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

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

Red Vial Pavimentada				Soluciones Básicas		Red Vial No Pavimentada		Total
Asfalto	Hormigón	Asf./Horm	Caminos Básicos Intermedios	Capa Protección	Granular Estabilizado	Ripio	Tierra	
1.152,29	187,79	22,45	11,09	1.401,87	0,00	429,54	237,78	<b>3.442,81</b>

Fuente: Red Vial Nacional, Dimensionamiento y Características, diciembre 2014 (editado agosto 2015).

La Región de Valparaíso presenta un 40,7% de su red total pavimentada, ubicándose muy por encima del promedio nacional de 25,1%. Es la segunda región con mayor porcentaje de caminos pavimentados después de la Región Metropolitana. 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 Protección, 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 Valparaíso 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 Valparaíso y relación con destinos turísticos**

Ruta	Total (km)	Destino Turístico asociado
Ruta 5	126,93	Litoral Norte - Papudo
Ruta 60-CH (incluye C. La Pólvora)	204,13	Portillo; Valle del Aconcagua; Olmué – La Campana; Valparaíso
Ruta 57	29,81	Valle del Aconcagua
Ruta 64	35,81	Litoral Viña del Mar - Concón
Ruta 68	54,22	Litoral Viña del Mar – Concón; Valparaíso; Valle de Casablanca
Ruta 78	28,18	Litoral Algarrobo – Santo Domingo
Ruta F-90-G	33,38	Litoral Algarrobo – Santo Domingo
Ruta G-98-F	35,34	Litoral Algarrobo – Santo Domingo
Ruta G-94-F	24,40	Litoral Algarrobo – Santo Domingo
Ruta 66	20,82	Litoral Algarrobo – Santo Domingo
Ruta F-20	25,39	Litoral Norte - Papudo
Ruta E-46	19,04	Litoral Norte - Papudo
Ruta E-30-F	84,13	Litoral Viña del Mar – Concón; Litoral Norte - Papudo
Ruta E-41	66,14	Valle del Aconcagua
Total	787,72	

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

- **Pasos y avanzadas**

La Región de Valparaíso cuenta con el principal paso fronterizo del país, el Paso Los Libertadores Sistema Cristo Redentor. Este comunica directamente con la ciudad argentina de Mendoza, convirtiendo a esta localidad en un atractivo turístico de la región y de la Región Metropolitana. Sus características son las siguientes:

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

Nombre	Coordenadas		Altitud, metros sobre el nivel de mar (m.s.n.m.)	País limítrofe	Centro más cercano
	Latitud Sur	Longitud Oeste			
Paso Sistema Cristo Redentor (Túnel carretero)	32° 49'	70° 04'	3.220	Argentina	Los Andes

**Fuente:** Dirección de Fronteras

El Paso Los Libertadores cuenta con aduana, policía de investigaciones y SAG. Posee dos horarios de funcionamiento, uno de invierno (entre junio a septiembre) de 08:00 horas a 20:00 horas y de septiembre a mayo donde está abierto en horario continuado. Es común que en invierno deba cerrarse por malas condiciones

climatológicas, lo que afecta el flujo de turistas a la región. Durante 2015 recibió 1.183.608 pasajeros ingresados y 1.174.134 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 13 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 Valparaíso cuenta con un aeródromo de red primaria en Isla de Pascua (aeropuerto Mataverí), uno de red secundaria (el aeródromo del Archipiélago Juan Fernández Robinson Crusoe) y una red de pequeños aeródromos administrados por la Dirección General de Aeronáutica Civil. La red aeroportuaria de la región se muestra a continuación:

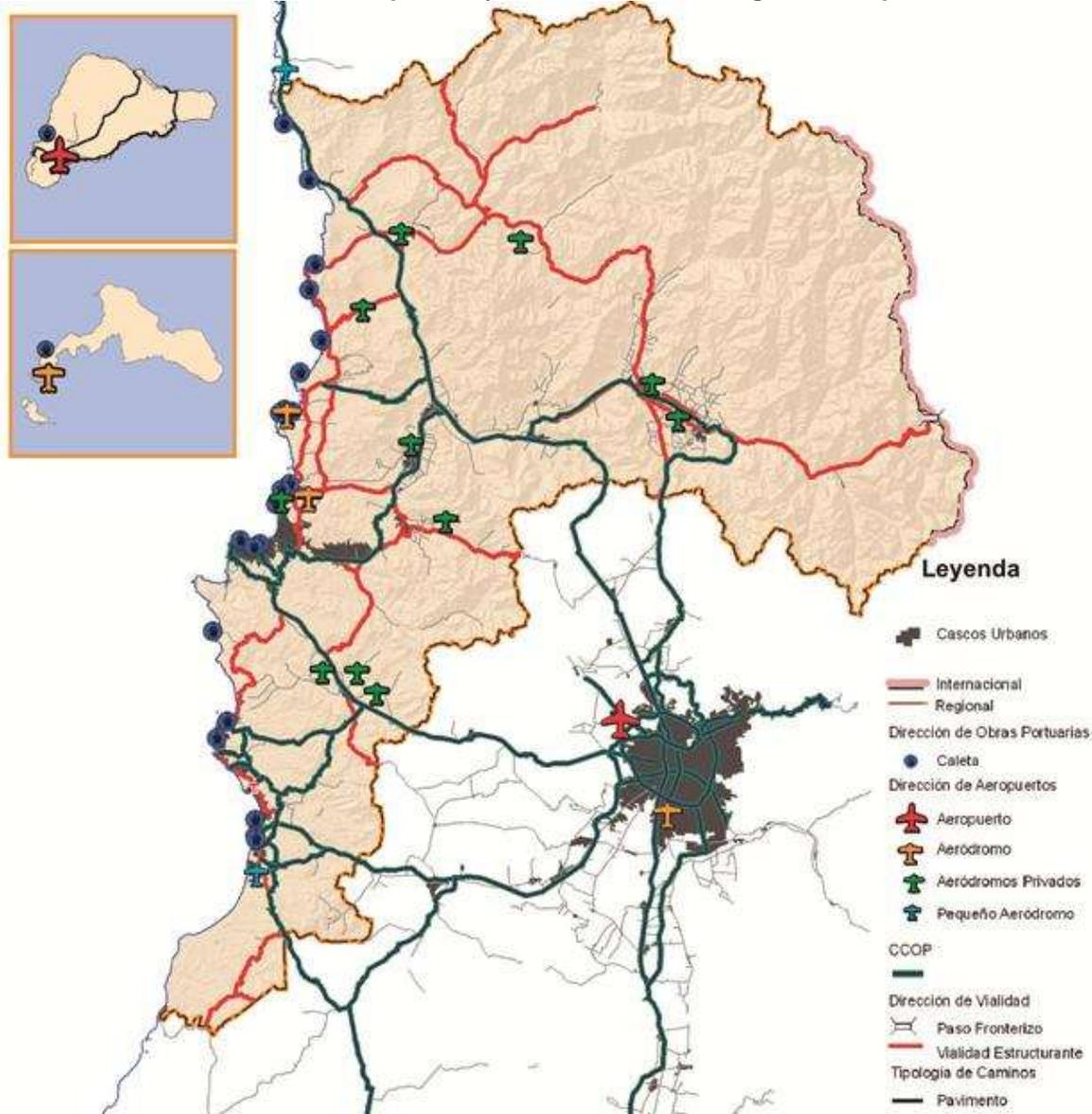
**Cuadro 4-5**  
**Aeropuertos y Aeródromos en la Región de Valparaíso**

Aeródromo	Ubicación	Red	Uso	Longitud de pista (m)	Altura (msnm)
Mataverí	Hanga Roa	Primaria	Público	3.318	69
Robinson Crusoe	Juan Fernández	Secundaria	Público	1.007	132
Torquemada	Concón	Pequeño Aeródromo	Público y Militar	1.750	176
Base Aérea de Quintero	Quintero	Militar	Militar	-	-
Casas Viejas	Zapallar	Privado	Privado	509	80
Diego Portales	La Ligua	Pequeño Aeródromo	Público	770	76
El Boco	Quillota	Pequeño Aeródromo	Público	600	140
El Rosario	Cartagena	Privado	Privado	1.000	245
El Tapihue	Casablanca	Privado	Privado	500	285
Olmué	Olmué	Privado	Privado	500	130
Fundo Loma Larga	Casablanca	Privado	Privado	798	265
Rodelillo	Valparaíso	Pequeño Aeródromo	Público	850	335
San Gerónimo	Algarrobo	Privado	Privado	500	103
San Rafael	Los Andes	Pequeño Aeródromo	Público	752	750
Santa Rita	Casablanca	Privado	Privado	700	225
Santo Domingo	Santo Domingo	Pequeño Aeródromo	Público	800	75
Víctor Lafón	San Felipe	Pequeño Aeródromo	Público	1.050	659
Viñamar	Casablanca	Privado	Privado	590	285

Fuente: Dirección de Aeropuertos 2011 y AIP Chile

El único aeropuerto relevante de la región es el Mataverí, ubicado en la Isla de Pascua. Por su ubicación en la polinesia, este aeropuerto es la vía preferente para poder visitar la isla. Asimismo, el aeródromo de Juan Fernández cumple también con esta misma función.

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



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

En cuanto a los pasajeros llegados y salidos de Isla de Pascua, las estadísticas de la Junta Aeronáutica Civil del año 2015 registran 188.991 pasajeros de destinos nacionales y 8.740 de destinos internacionales (provenientes de Papeete, Tahití).

#### 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 Valparaíso**

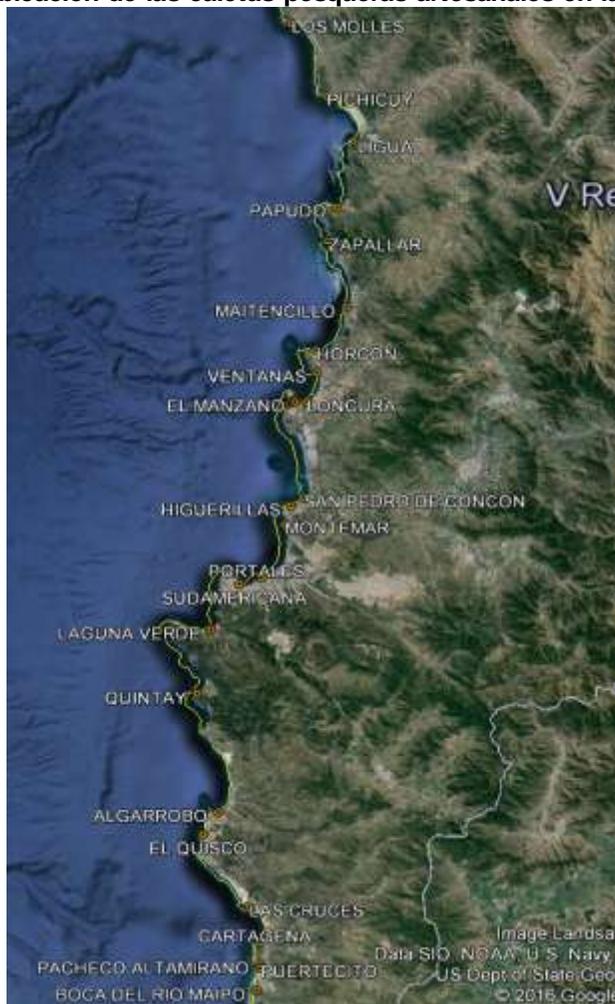
Caleta	Provincia	Comuna
El Membrillo	Valparaíso	Valparaíso
Portales	Valparaíso	Valparaíso
Laguna Verde	Valparaíso	Valparaíso
Quintay	Valparaíso	Valparaíso
Bahía Cumberland (Robinson Crusoe)	Valparaíso	Juan Fernández
Maitencillo	Valparaíso	Puchuncaví
Horcón	Valparaíso	Puchuncaví
Ventanas	Valparaíso	Puchuncaví
Loncura	Valparaíso	Quintero
El Manzano	Valparaíso	Quintero
El Embarcadero	Valparaíso	Quintero
Papagallo	Valparaíso	Quintero
San Pedro de Concón	Valparaíso	Concón
Higuerilla	Valparaíso	Concón
Montemar	Valparaíso	Viña del Mar
Alejandro Selkirk	Valparaíso	Juan Fernández
Cartagena	San Antonio	Cartagena
Las Cruces	San Antonio	El Tabo

Caleta	Provincia	Comuna
Algarrobo	San Antonio	Algarrobo
El Quisco	San Antonio	El Quisco
San Pedro – Pacheco Altamirano	San Antonio	San Antonio
Puertecito	San Antonio	San Antonio
Desembocadura Río Maipo	San Antonio	Santo Domingo
Los Molles	Petorca	La Ligua
Pichicuy	Petorca	La Ligua
Ligua	Petorca	Papudo
Papudo	Petorca	Papudo
Zapallar	Petorca	Zapallar
Hanga Roa	Isla de Pascua	Isla de Pascua
Hanga Piko	Isla de Pascua	Isla de Pascua
Laperouse (Hanga Hoonu)	Isla de Pascua	Isla de Pascua
Vaihu	Isla de Pascua	Isla de Pascua
Hotu Iti	Isla de Pascua	Isla de Pascua

Fuente: Decreto 240, Ministerio de Defensa Nacional

Figura 4-2

Figura esquemática ubicación de las caletas pesqueras artesanales en la Región de Valparaíso



Fuente: Elaboración propia.

**Figura 4-3**  
**Figura esquemática ubicación de las caletas pesqueras artesanales en la Región de Valparaíso**  
**(Juan Fernández e Isla de Pascua)**



Fuente: Elaboración propia.

- **Infraestructura Portuaria Industrial o Productiva.**

La Región de Valparaíso es la región portuaria más importante del país, siendo la entrada y salida al Pacífico de los países del Cono Sur. Se compone de los puertos de San Antonio, Valparaíso, Ventanas, Oxiquim Quintero y Terminal Quintero (RPC). Juntos mueven más del 50% de la carga portuaria del país.

Valparaíso y San Antonio son los puertos más grandes del país y se encuentran bajo modelo de concesión. Valparaíso (EPV) se destaca por ser uno de los puertos más eficientes del mundo en relación a las zonas de acopio que posee y está equipado para recibir cruceros. De acuerdo al Plan Maestro 2010 de EPV, al 2019 debería estar recibiendo cerca de 177.000 turistas.

#### 4.4 Infraestructura de riego

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

##### 4.4.1 Embalses

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 tres embalses construidos, Aromos, Lliu-Lliu, Lo Ovalle y Chacrillas. En estudio se encuentran los embalses Las Palmas, El sobrante, La Chupalla, Los Ángeles, Catemu y Regadío Cuncumén. Puntilla del Viento es el más avanzado, con RCA aprobada.

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

Embalse	Provincia	Comuna	Cauce	Volumen (Mill m <sup>3</sup> )	Altura Muro (m)	Año de término	Superficie de Riego (ha)	Administración.	Propiedad
Lliu-Lliu	Quillota	Limache	Lliulliu	2,3	20	1925	370	Privada	Privada
Aromos	Quillota	Limache	Limache	35	43	1978	Agua Potable	Fiscal	Fiscal
Lo Ovalle	Valparaíso	Casablanca	Lo Ovalle	13,5	13	1932	1.600	Privada	Privada
Chacrillas	San Felipe	Putendo	Rocín	27	102	2014	7.100		

Fuente: Dirección de Obras Hidráulicas MOP.

##### 4.4.2 Canales

Canales: permiten captar las aguas desde un río, un embalse u otro canal, para conducirlos hasta la zona de cultivos o plantaciones bajo riego. El canal es una excavación de forma trapezoidal, 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.

En canales no existen obras de propiedad fiscal. Existen algunas obras que en su momento fueron administradas por el Estado como el canal Mauco (construido en 1914) y el Dren Cabildo que abastece al canal Montegrande. Según el Censo Agrícola 2007 la superficie regada alcanza las 86.000 ha.

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

<b>Comuna</b>	<b>Censo 2007</b>
Valparaíso	134,20
Casablanca	7.660,68
Concón	61,90
Juan Fernández	0,50
Puchuncaví	310,93
Quilpué	275,91
Quintero	165,02
Villa Alemana	57,60
Viña del Mar	4,10
Isla de Pascua	12,23
Los Andes	1.537,20
Calle Larga	3.263,22
Rinconada	2.258,50
San Esteban	5.206,09
La Ligua	3.852,19
Cabildo	5.906,60
Papudo	411,23
Petorca	3.610,67
Zapallar	252,00
Quillota	5.990,11
Calera	774,54
Hijuelas	4.147,61
La Cruz	2.607,74
Limache	2.163,04
Nogales	3.728,29
Olmúe	1.380,79
San Antonio	1.606,99
Algarrobo	153,66
Cartagena	887,35
El Quisco	14,87
El Tabo	48,19
Santo Domingo	2.176,43
San Felipe	5.660,95
Catemu	3.706,61
Llaillay	4.316,37
Panquehue	4.322,75
Putendo	3.445,15
Santa María	4.044,50
Total regional	86.156,71

**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. En la actualidad no existen obras recientes de control aluvional en quebradas en la Región de Valparaíso.

## 4.6 Edificación pública y patrimonial

### • Patrimonio Cultural

La Región de Valparaíso es probablemente la región más importante en términos patrimoniales del país. Valparaíso, Declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO y sede del Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, ha sido históricamente un territorio de intercambio nacional e internacional, no solo en el ámbito comercial sino de manera especial en el ámbito cultural del país. Un sinnúmero de hitos existentes en la región, ponen en valor esta situación estratégica a lo largo del tiempo, como por ejemplo que en la actualidad alberga al Congreso Nacional, y que, además, tiene el periódico más antiguo del país y diversos centros académicos e industriales de relevancia nacional.<sup>21</sup>

El siguiente cuadro muestra el listado de Monumento Nacionales en la Región de Valparaíso:

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

Nombre (Denominación Oficial)	Comuna	Categoría
Casa donde nació el presidente Manuel Montt	Petorca	Monumento Nacional
Isla de Pascua	Isla de Pascua	Monumento Nacional
Fuerte Esmeralda	Valparaíso	Monumento Nacional
Castillo de San José de Valparaíso	Valparaíso	Monumento Nacional
Iglesia y convento de Curimón	San Felipe	Monumento Nacional
Declara las propiedades que se indican: Iglesia La Matriz	Valparaíso	Monumento Nacional
Entorno Iglesia La Matriz	Valparaíso	Zona Típica
Pila de bronce que se encuentra ubicada en la plaza del Pueblo de Zapallar	Zapallar	Monumento Nacional
Reloj con su torre, ubicado en la Estación Barón de los Ferrocarriles del Estado	Valparaíso	Monumento Nacional
Convento de San Francisco El Almendral	San Felipe	Monumento Nacional
Casa donde naciera el Patriota Don José Antonio Salinas	Putauendo	Monumento Nacional
Casa donde naciera el ex Presidente de Chile, don Pedro Aguirre Cerda	Calle Larga	Monumento Nacional
Laguna El Peral	El Tabo	Santuario de la Naturaleza
Réplica de la casa construida en el Siglo XVII en Hildesheim, Baviera	Zapallar	Monumento Nacional
Casa Colonial de Quillota	Quillota	Monumento Nacional
Ascensor Polanco	Valparaíso	Monumento Nacional
Palacio Ross	Valparaíso	Monumento Nacional
Edificio de calle Esmeralda N° 1118	Valparaíso	Monumento Nacional
Edificio de la Antigua Aduana.	Valparaíso	Monumento Nacional
Plaza Aníbal Pinto	Valparaíso	Zona Típica
Islas oceánicas de Salas y Gómez	Isla de Pascua	Santuario de la Naturaleza
Islotes adyacentes a Isla de Pascua	Isla de Pascua	Santuario de la Naturaleza
Islote Pájaros Niños	Algarrobo	Santuario de la Naturaleza
Isla de Cachagua	Zapallar	Santuario de la Naturaleza
Edificio de la Intendencia de Valparaíso	Valparaíso	Monumento Nacional

<sup>21</sup> Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021. MOP.

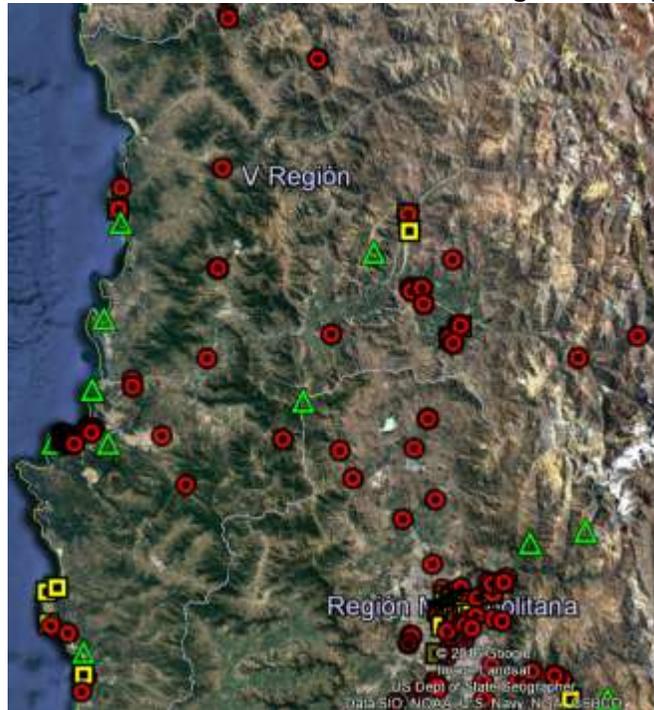
<b>Nombre (Denominación Oficial)</b>	<b>Comuna</b>	<b>Categoría</b>
Plaza Sotomayor de Valparaíso, incluye los edificios que la encierran	Valparaíso	Zona Típica
Declara en la Isla Robinson Crusoe: Cueva de los Patriotas	Juan Fernández	Monumento Nacional
Declara en la Isla Robinson Crusoe: Fuerte Santa Bárbara	Juan Fernández	Monumento Nacional
Palacio Baburizza	Valparaíso	Monumento Nacional
Iglesia Anglicana San Pablo	Valparaíso	Monumento Nacional
Cerros Alegre y Concepción	Valparaíso	Zona Típica
Edificio denominado ex Palacio Lyon	Valparaíso	Monumento Nacional
Inmueble en que funciona la Escuela F-511	Calle Larga	Monumento Nacional
Islote o peñón denominado Peña Blanca y Punta de Peña Blanca	Algarrobo	Santuario de la Naturaleza
Iglesia y convento San Francisco	Valparaíso	Monumento Nacional
Refugio de Correos	Los Andes	Monumento Nacional
Palacio Rioja	Viña del Mar	Monumento Nacional
Restos del crucero alemán Dresden	Juan Fernández	Monumento Nacional
Iglesia de La Candelaria	Algarrobo	Monumento Nacional
Edificio de Avenida Libertad 250, entre calles 3 y 4 Norte, incluido el parque que lo circunda	Viña del Mar	Monumento Nacional
Viejos galpones de la maestranza y antigua tornamesa del ferrocarril	Valparaíso	Monumento Nacional
Sector inserto en la zona del extenso complejo ferroviario de la Estación Barón	Valparaíso	Zona Típica
Casas patronales de la hacienda Santa Rosa de Colmo	Quintero	Monumento Nacional
Colecciones de todos los museos dependientes de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos	Isla de Pascua	Monumento Nacional
Colecciones de todos los museos dependientes de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos	Valparaíso	Monumento Nacional
Iglesia y coro adyacente de las Carmelitas descalzas de Los Andes	Los Andes	Monumento Nacional
Casona Mardones	San Felipe	Monumento Nacional
Capilla de La Dormida	Olmué	Monumento Nacional
Iglesia Catedral de San Felipe	San Felipe	Monumento Nacional
Iglesia del Buen Pastor	San Felipe	Monumento Nacional
Sector del balneario de Zapallar	Zapallar	Zona Típica
Promontorio rocoso denominado Roca Oceánica, situado en el camino costero entre Viña del mar y Concón.	Concón	Santuario de la Naturaleza
Sector del Balneario Algarrobo	Algarrobo	Zona Típica
Casa de Pablo Neruda	El Quisco	Monumento Nacional
El edificio de la Antigua Escuela Rural	La Ligua	Monumento Nacional
Tumba de Vicente Huidobro	Cartagena	Monumento Nacional
Casona El Tabo	El Tabo	Monumento Nacional
Bosque Las Petras de Quintero y su entorno	Quintero	Santuario de la Naturaleza
Campo Dunar de La Punta de Concón	Concón /Viña del Mar	Santuario de la Naturaleza
El recinto de la Estación de Ferrocarriles de Cartagena	Cartagena	Monumento Nacional
Edificio que se levanta entre Avenida Errázuriz y calle Blanco, enfrentando al crucero de Pasaje Ross	Valparaíso	Monumento Nacional
Sector Pasaje Ross	Valparaíso	Zona Típica
Edificios que señala de la ex hacienda San Vicente Ferrer: Sector antiguo de la casa patral	Calle Larga	Monumento Nacional

<b>Nombre (Denominación Oficial)</b>	<b>Comuna</b>	<b>Categoría</b>
Edificios que señala de la ex hacienda San Vicente Ferrer: Bodega más antigua	Calle Larga	Monumento Nacional
Sector que indica de la ex hacienda San Vicente Ferrer: Instalaciones agrícolas y parque	Calle Larga	Zona Típica
Grúa 82 del Puerto de San Antonio	San Antonio	Monumento Nacional
Iglesia Nuestra Señora de Las Mercedes	Papudo	Monumento Nacional
Castillo Wülff	Viña del Mar	Monumento Nacional
Casa de don Domingo Faustino Sarmiento	Calle Larga	Monumento Nacional
Inmuebles que indica en el pueblo de El Melón	Nogales	Monumento Nacional
Sector costero de Isla Negra	EL Quisco	Zona Típica
Piezas ferroviarias que indica: Góndola DT-1024	Los Andes	Monumento Nacional
Piezas ferroviarias que indica: Locomotora E-2803	Valparaíso	Monumento Nacional
Palmar El Salto	Viña del Mar	Santuario de la Naturaleza
Ascensor Barón	Valparaíso	Monumento Nacional
Ascensor El Peral	Valparaíso	Monumento Nacional
Ascensor Reina Victoria	Valparaíso	Monumento Nacional
Ascensor San Agustín	Valparaíso	Monumento Nacional
Ascensor Florida	Valparaíso	Monumento Nacional
Ascensor Mariposas	Valparaíso	Monumento Nacional
Ascensor Monjas	Valparaíso	Monumento Nacional
Ascensor Artillería	Valparaíso	Monumento Nacional
Ascensor Cordillera	Valparaíso	Monumento Nacional
Ascensor Concepción	Valparaíso	Monumento Nacional
Ascensor Larrain	Valparaíso	Monumento Nacional
Ascensor Espíritu Santo	Valparaíso	Monumento Nacional
Ascensor Villaseca	Valparaíso	Monumento Nacional
Ascensor Lecheros	Valparaíso	Monumento Nacional
Biblioteca Santiago Severín y su entorno	Valparaíso	Monumento Nacional
Réplica del monolito erigido en memoria de los soldados y marinos caídos en la Batalla de Concón	Concón	Monumento Nacional
Borde costero de Cartagena y sector casa, parque y tumba de Vicente Huidobro	Cartagena	Zona Típica
Edificio de la Gobernación Provincial de Los Andes	Los Andes	Monumento Nacional
Centro histórico de Los Andes	Los Andes	Zona Típica
Sector Canelo - Canelillo	Algarrobo	Zona Típica
Sector quebrada Márquez	Valparaíso	Zona Típica
Sector plaza Echaurren y calle Serrano	Valparaíso	Zona Típica
Sector Cerro Cordillera	Valparaíso	Zona Típica
Sector Bancario de Calle Prat	Valparaíso	Zona Típica
Área histórica de Valparaíso	Valparaíso	Zona Típica
Centro histórico y calle Comercio de Putaendo	Putaendo	Zona Típica
Casa central de la Universidad Católica de Valparaíso	Valparaíso	Monumento Nacional
Escuela Ramón Barros Luco	Valparaíso	Monumento Nacional
Catedral de Valparaíso	Valparaíso	Monumento Nacional
Iglesia de los Doce Apóstoles	Valparaíso	Monumento Nacional
Iglesia Unión Church	Valparaíso	Monumento Nacional
Iglesia de los Sagrados Corazones	Valparaíso	Monumento Nacional
Iglesia Asilo del Salvador	Valparaíso	Monumento Nacional
Capilla del Carmen	Valparaíso	Monumento Nacional
Iglesia del Corazón de María	Valparaíso	Monumento Nacional
Capilla de la Providencia	Valparaíso	Monumento Nacional
Iglesia La Compañía de Jesús	Valparaíso	Monumento Nacional
16 trolebuses, de marca Pullman Standard	Valparaíso	Monumento Nacional

Nombre (Denominación Oficial)	Comuna	Categoría
Palacio presidencial de Cerro Castillo	Viña del Mar	Monumento Nacional
Castillo Brunet	Viña del Mar	Monumento Nacional
Nueve piezas rodantes ferroviarias, correspondientes al Ferrocarril Trasandino, que se encuentran en la Casa de Máquinas de Los Andes	Los Andes	Monumento Nacional
Cementerio N° 1 o Cementerio General de Valparaíso	Valparaíso	Monumento Nacional
Cementerio N° 2 de Valparaíso	Valparaíso	Monumento Nacional
Cementerio de Disidentes o Cementerio Inglés de Valparaíso	Valparaíso	Monumento Nacional
Serranía El Ciprés	San Felipe	Santuario de la Naturaleza
Acantilados Federico Santa María	Valparaíso	Santuario de la Naturaleza
Scuola Italiana "Arturo Dell 'Oro"	Valparaíso	Monumento Nacional
Estación de ferrocarriles de río Blanco del ferrocarril Trasandino	Los Andes	Monumento Nacional
Hacienda Lo Vicuña	Putendo	Zona Típica
Capilla de Lo Vicuña	Putendo	Monumento Nacional
Edificio de la ex Compañía Chilena de Tabacos	Valparaíso	Monumento Nacional
Palacio y Parque Vergara	Viña del Mar	Monumento Nacional
Casa Ballivián, actual sede de la Corporación Club de Deportes Santiago Wanderers	Valparaíso	Monumento Nacional
Capilla Los Perales	Quilpué	Monumento Nacional
Iglesia Nuestra Señora de la Merced	Petorca	Monumento Nacional
Santuario de Santa Filomena	Santa María	Monumento Nacional
Teatro Pompeya y sus Portales de Villa Alemana	Villa Alemana	Monumento Nacional
Casa Santa Teresa de Llaillay (antigua Casa de Jenaro Prieto)	Llaillay	Monumento Nacional
Teatro Municipal de Viña del Mar	Viña del Mar	Monumento Nacional
Ascensor del Hospital Van Buren	Valparaíso	Monumento Nacional
Casa Museo La Sebastiana	Valparaíso	Monumento Nacional
Liceo Pedro Montt	Valparaíso	Monumento Nacional
Edificio Ex Escuela Naval	Valparaíso	Monumento Nacional
Siete Órganos musicales Cavallé-Coll	Valparaíso	Monumento Nacional
Edificio Estación de Ferrocarriles de La Calera	La Calera	Monumento Nacional
Tornamesa de la Estación de Ferrocarriles de La Calera	La Calera	Monumento Nacional
Recinto Ferroviario de La Calera	La Calera	Zona Típica
Humedal de Tunquén	Algarrobo / Casablanca	Santuario de la Naturaleza

Fuente: Consejo de Monumentos Nacionales

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



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

**Figura 4-5**  
**Ubicación de Monumentos Nacionales en la Región de Valparaíso (Isla de Pascua, Juan Fernández e Isla de Salas y Gómez)**



**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 y Saneamiento**

##### **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 579.127 clientes mientras los de recolección y disposición de aguas servidas alcanzan a los 526.820.

##### **b) Sector rural**

Según datos del año 2014 del MOP, en la región se contabilizan un total de 156 sistemas de APR operativos. Los APR en funcionamiento, se listan en el siguiente cuadro:

**Cuadro 4-10**  
**APR en la Región de Valparaíso**

Provincia	Comuna	Cuenta de Localidad	Suma de Número de Arranques	Suma de Beneficiarios/as Estimados
<b>Los Andes</b>	Calle Larga	2	565	2.260
	Los Andes	3	755	3.020
	San Esteban	9	1.355	5.420
<b>Marga Marga</b>	Limache	9	2.461	9.844
	Olmué	3	4.007	16.028
	Quilpué	2	427	1.708
	Villa Alemana	1	194	776
<b>Petorca</b>	Cabildo	11	2.508	10.032
	La Ligua	11	3.753	15.012
	Papudo	2	60	240
	Petorca	10	1.594	6.376
	Zapallar	3	770	3.080
<b>Quillota</b>	Calera	2	589	2.356
	Hijuelas	4	2.071	8.284
	La Cruz	3	966	3.864
	Nogales	5	1.151	4.604
	Quillota	11	2.739	10.956
<b>San Antonio</b>	Cartagena	3	332	1.328
	El Quisco	1	129	516
	San Antonio	5	1.016	4.064
	Santo Domingo	2	223	892
<b>San Felipe</b>	Catemu	7	1.694	6.776
	Llay-Llay	5	1.416	5.664
	Panquehue	2	702	2.808
	Putendo	7	2.113	8.452
	San Felipe	6	1.504	6.016
	Santa María	3	964	3.856
<b>Valparaíso</b>	Casablanca	13	1.559	6.236
	Puchuncaví	8	2.848	11.392
	Quintero	4	375	1.500
	Valparaíso	1	442	1.768
<b>Total</b>		<b>158</b>	<b>41.282</b>	<b>165.128</b>

Fuente: Elaboración propia en base a base de datos APR MOP diciembre 2016.

#### 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.

- **Túnel El Melón.**

De acuerdo a la descripción el proyecto en Concesiones, esta fue la primera obra pública adjudicada en concesión a privados en abril de 1993 y consideró la construcción y explotación de un proyecto de una longitud total de 5,19 kilómetros, de los cuales 2,52 kilómetros corresponden al túnel.

Ubicado entre los kilómetros 127,54 y 132,73 de la Ruta 5 Norte, permite un ahorro de tiempo de viaje mínimo de 15 minutos en relación al desplazamiento por la cuesta El Melón, facilitando una expedita conectividad a las localidades de las provincias de Quillota y Petorca, así como para quienes se desplazan por la carretera Panamericana con fines comerciales o turísticos.

En su interior cuenta con 53 casetas, ubicadas cada 48 metros, que incluyen citófonos S.O.S. de emergencia, mangueras contra incendios y extintores

- **Red Vial Litoral Central.**

De acuerdo a la descripción el proyecto en Concesiones, el proyecto habilita una red en el litoral central a través de un camino costero que se extiende desde Cartagena por el Sur, hasta Algarrobo, por el Norte. Este se complementó con la vialidad existente, logrando dar conexión al camino Santiago-Valparaíso-Viña del Mar en el sector de Casablanca, y al camino Santiago-San Antonio en el sector de Aguas Buenas.

Tanto por su ubicación en relación a las áreas productivas del Norte y Sur del país, como por su emplazamiento, cercano al sistema portuario de San Antonio y Valparaíso, son factores que determinan la importancia de esta ruta.

- **Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar (Ruta 68)**

De acuerdo a la descripción el proyecto en Concesiones, la Ruta 68 constituye la principal conexión entre la Región Metropolitana y la Región de Valparaíso, favoreciendo el transporte fluido y seguro de carga y de pasajeros. Su trazado permite un fácil acceso al puerto de Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué y a otras ciudades interiores, a través del Troncal Sur y del Camino Las Palmas, ciudades y zonas que se caracterizan por tener una importante actividad frutícola, industrial, minera del país, y por, sobre todo, por presentar un permanente nivel de turismo durante todo el año. Paralelamente, mejoró la accesibilidad Poniente al Gran Santiago, a la circunvalación Américo Vespucio y al sector industrial e Quilicura.

- **Camino Santiago – Colina – Los Andes (Ruta 57)**

De acuerdo a la descripción el proyecto en Concesiones, esta autopista permite una conexión expedita entre la capital y el corredor Bioceánico Cristo Redentor; que a su vez une a Valparaíso con el Paso Los Libertadores (frontera con Argentina), uniendo así a los puertos del Pacífico con los del Atlántico, ruta principal por la que circula el transporte terrestre con productos de exportación de los países del Mercosur.

Por otro lado, otorga una mejor conexión entre la Región Metropolitana y las provincias de San Felipe y Los Andes, fortaleciendo la actividad frutícola y agrícola del Valle del Aconcagua. Generando una gran fluidez de tránsito y descongestión urbana en Colina y Los Andes, al disponer la circulación vehicular por dos *by pass* a dichas localidades.

- **Camino Nogales – Puchuncaví**

De acuerdo a la descripción el proyecto en Concesiones, el Camino Nogales - Puchuncaví ha elevado sustancialmente la conexión de la costa Norte con el Sur del país, particularmente con Santiago, respondiendo a los requerimientos del gran flujo del sector turístico, especialmente en los meses estivales y los fines de semana.

También ha beneficiado directamente las necesidades industriales de la refinería de Ventanas, pero el sector que más ha crecido gracias a esta concesión es el de la producción agrícola.

La obra también ha generado empleos, aumentado el transporte de valores y de productos que se producen en la zona, disminuido los tiempos de viaje, de la congestión y la contaminación.

- **Autopista Santiago – San Antonio (Ruta 78)**

De acuerdo a la descripción el proyecto en Concesiones, la Autopista Santiago-San Antonio (Ruta 78, Autopista del Sol) tiene una extensión de 131,4 kilómetros y comprende cuatro tramos:

- 1) Troncal, Santiago a Agua Buena, en San Antonio, con 104,6 kms. de doble calzada.
- 2) Ramal Leyda-Santo Domingo, de 16 kms. de calzada bidireccional
- 3) Ramal Ruta 78 a la ciudad de San Antonio, con 3,6 kms. de calzada bidireccional.

- **Ramal Acceso al Puerto de San Antonio, de 7,0 kms. de calzada bidireccional.**

La concesión incluye, además, el mantenimiento de las nuevas obras ejecutadas y de las preexistentes, en los estándares fijados para el período de concesión.

La Ruta 78 abarca tanto a la Región Metropolitana como a la Región de Valparaíso, beneficiando a las provincias de Santiago, Talagante, Melipilla y San Antonio. Consecuentemente, ha favorecido el tránsito para el transporte de carga entre la capital y el puerto de San Antonio, así como los viajes a las zonas turísticas costeras de la Región de Valparaíso.

En su tramo urbano, ha mejorado considerablemente la conectividad de las comunas de la zona Surponiente de Santiago con la Ruta 5, esto a través del trazado de la autopista en su acceso a Santiago.

La Autopista de Sol ha rebajado los tiempos de viaje entre la capital y el puerto de San Antonio, otorgando conectividad a las localidades aledañas, reduciendo los accidentes y la congestión.

- **Puerto Terrestre de Los Andes**

De acuerdo a la descripción el proyecto en Concesiones, con una superficie aproximada de 24 ha, en el sector denominado el Sauce, en la comuna de Los Andes, y con una demanda anual estimada de 135.000 camiones que transportan cerca de dos millones y medio de toneladas al año, el futuro Puerto Terrestre Los Andes contempla el diseño, construcción y explotación de un Recinto Portuario con capacidad para prestar la totalidad de los servicios públicos y privados relacionadas con el transporte, almacenamiento de la carga y el control aduanero y fitozoosanitario de los productos que ingresan y salen del país, a través del paso fronterizo Los Libertadores que comunica, vía terrestre, a Chile con Argentina y el resto de Mercosur.

Este puerto seco, facilita el transporte de carga internacional que va hacia los países del Atlántico, así como también los productos que ingresan directamente a los puertos de Valparaíso y San Antonio.

- **Nuevo Complejo Fronterizo Los Libertadores (en construcción)**

De acuerdo a la descripción el proyecto en Concesiones, el proyecto consiste en la construcción de un nuevo Complejo Fronterizo en el Paso Los Libertadores, punto que atiende el mayor flujo de personas, vehículos y transporte de carga con Argentina (más de 4,3 millones de toneladas y sobre 1,5 millones de personas en tránsito),

constituyéndose además en la principal conexión terrestre entre Chile y el MERCOSUR y con un mercado potencial de 190 millones de personas.

La iniciativa implica el reemplazo de las actuales instalaciones ubicadas aproximadamente a 300 metros del actual complejo, a 3.000 metros sobre el nivel del mar, a 68 km. de la ciudad de Los Andes, en la Región de Valparaíso. Las principales obras consideradas en el proyecto son: Edificio de Control e Inspección (Automóviles particulares, Buses y vehículos de carga) Edificio de Alojamiento para Funcionarios Subcomisaría de Carabineros de Chile Vialidad de acceso y empalmes con la Ruta 60-CH, vialidad de circulación interior y buffer de estacionamientos Área para Servicios Generales

Otras obras complementarias: muro deflector de avalanchas, contención de taludes, cierros, drenajes, saneamiento, circulación peatonal, demolición de construcciones existentes, señalética, entre otras.

Los beneficios del proyecto están asociados a la disminución los tiempos de espera en cola de usuarios; mayor eficacia en el control migratorio de personas, control de mercancías (incluyendo sustancias ilícitas) y control fitozoosanitario; mejorar las condiciones de trabajo y habitabilidad para los funcionarios; reducir la exposición a riesgo de avalanchas; asegurar la mantención y conservación de la nueva infraestructura; mejorar la imagen país para turistas que ingresan a Chile; contar con nuevos y mejores servicios para los usuarios; potenciar el Programa de Integración con el resto de la región de Sudamérica.

- **Camino Internacional, Ruta 60-CH (en licitación)**

De acuerdo a la descripción el proyecto en Concesiones, el proyecto se inicia antes del empalme de la Ruta 57 CH con la actual Ruta 60, al Oriente de la ciudad de Los Andes, a 6,5 Km. al poniente del Puente Las Vizcachas, y termina en el enlace Peñablanca, donde empalmará con el punto inicial del Troncal Sur. El proyecto tiene una longitud efectiva de 90,5 km y está dividido en dos sectores: Sector 1, Los Andes – Ruta 5 Norte, y Sector 2, Ruta 5 Norte – Enlace Peñablanca.

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

Para el presente estudio se entiende como Plan Base de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo, 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 de transporte principalmente (dado que también existen tramos fluviales, aéreos, etc), 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 Protegidas, 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, el consultor 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 ésta con el

destino o atractivo turístico o un conjunto de éstos. Así, es posible que un proyecto atienda a más de un atractivo turístico o incluso a más de un destino, lo mismo que un destino o atractivo puede ser 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 se 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 del 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.

**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.
- **ZONA DE INTERÉS TURÍSTICO (ZOIT):** Se entiende por ZOIT como aquellos territorios comunales, intercomunales o determinada área dentro de éstos, que tengan condiciones especiales para la atracción turística y que requieren de una planificación integrada para promover las inversiones del sector privado. Si el proyecto se encuentra inserto dentro de una ZOIT, en esta columna se indicará el nombre de esta zona.

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

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

N° Proyecto	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	
12	Equipamiento, Instalación Cctv, Letre. Progr, Postes Sos, Cr. Redentor	SIN BIP	MOP	Dirección de Vialidad	Olmué - La Campana			Portillo	Ejecución						
25	Mejoramiento Ruta E-795 Camino Campos De Ahumada, Prov. De Los Andes	SIN BIP	MOP	Dirección de Vialidad	Valle del Aconcagua			San Esteban			Diseño				
36	Mejoramiento Ruta F-10-G Sector Lte. Reg.- Lo Chaparro, Com. Olmué	SIN BIP	MOP	Dirección de Vialidad	Olmué - La Campana			Limache	Ejecución						
42	Mejoramiento Caleta de pescadores el Quisco		MOP	Dirección de Obras Portuarias	Litoral Algarrobo - Santo Domingo			Algarrobo							
43	Mejoramiento borde costero playa Las Agatas El Quisco	30291340-0	MOP	Dirección de Obras Portuarias	Litoral Algarrobo - Santo Domingo			Algarrobo							
45	Mejoramiento borde costero playa El Tabo	30130684-0	MOP	Dirección de Obras Portuarias	Litoral Algarrobo - Santo Domingo			El Tabo							
51	Mejoramiento Ruta F-800 Acc. Quintay S:Bif.Tunquen-Caleta Quintay	SIN BIP	MOP	Dirección de Vialidad	Fuera de Destino		Casa Blanca	Quintay			Diseño				
52	Construcción camino Laguna Verde- Quintay		MOP	Dirección de Vialidad	Fuera de Destino			Quintay							
53	Construcción Ciclovía Y Acceso A Parque Ecocultural, C° Laguna Verde	30091223-0	MOP	Dirección de Vialidad	Valparaíso			Laguna Verde	Ejecución						
67	Restauración Iglesia San Francisco Del Barón Valparaíso	30085114-0	EXTRA MOP	Dirección de Arquitectura	Valparaíso			Valparaíso	Diseño						
68	Restauración Arquitectura y Sistema de ascensores de Valparaíso		MOP	Dirección de Arquitectura	Valparaíso			Valparaíso	Ejecución						
70	Mejoramiento Borde Costero Sector Juan De Saavedra	30092941-0	MOP	Dirección de Obras Portuarias	Litoral Viña del Mar			Viña del Mar	Ejecución						
78	Restauración Playa Papagallo,		MOP	Dirección de Obras Portuarias	Litoral Norte Papudo			Quintero	Diseño						

N° Proyecto	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	
	Quintero														
79	Mejoramiento Borde Costero Quintero Entre Playa Durazno-Cueva Pirata		MOP	Dirección de Obras Portuarias	Litoral Norte Papudo			Quintero	Diseño						
82	Construcción infraestructura caleta artesanal Ventanas		MOP	Dirección de Obras Portuarias	Litoral Norte Papudo			Ventanas							
83	Mejoramiento Borde Costero Horcón Centro, Puchuncaví		MOP	Dirección de Obras Portuarias	Litoral Norte Papudo			Horcón	Diseño						
84	Construcción Infraestructura Marítima Caleta Horcón		MOP	Dirección de Obras Portuarias	Litoral Norte Papudo			Horcón							
90	Construcción obra marítima caleta Papudo		MOP	Dirección de Obras Portuarias	Litoral Norte Papudo			Papudo							
94	Mejoramiento a Caleta Turística borde costero centro norte, Quintero				Fuera de Destino			Sin UDA							
95	Mejoramiento Ruta F-300 S:La Calera-Pachacama-Ocoa Prov. Quillota	SIN BIP	MOP	Dirección de Vialidad	Olmué - La Campana			Sin UDA	Diseño			Ejecución			
96	Mejoramiento Circuito Vial Ruta F-360 Colmo - F-366 Lo Rojas	30081531-0	MOP	Dirección de Vialidad	Olmué - La Campana			Sin UDA			Ejecución				
97	Mejoramiento Camino Mirasol - Bif. Quintay, Com. De Algarrobo Y Casablanca	SIN BIP	MOP	Dirección de Vialidad	Fuera de Destino		Casablanca	Sin UDA				Ejecución			
98	Mejoramiento Ruta G-966 San Sebastián - Lo Abarca	SIN BIP	MOP	Dirección de Vialidad	Litoral Algarrobo - Santo Domingo			Sin UDA							Diseño
99	Construcción Puente 21 De Mayo En Ruta E-559 - V Región	27000059-0	MOP	Dirección de Vialidad	Valle del Aconcagua			Sin UDA	Ejecución						
100	Mejoramiento Ruta F-864-G Sector: Cr. F-760 - Cerro Viejo - Lte. Reg. Rm	SIN BIP	MOP	Dirección de Vialidad	Fuera de Destino	Cerro Viejo		Sin UDA	Diseño			Ejecución			
101	Ampliación Servicio APR Mina Caracoles Comuna De Rinconada	SIN BIP	MOP	Dirección Obras Hidráulicas	Valle del Aconcagua			Sin UDA		Ejecución					

N° Proyecto	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
102	Mejoramiento borde costero playa hanga roa El Quisco	30130683-0	MOP	Dirección de Obras Portuarias	Litoral Algarrobo - Santo Domingo			Sin UDA						

\* El salto de numeración, corresponde a los proyectos de la Propuesta de Plan, 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.

## 6 IMAGEN OBJETIVO DE LOS DESTINOS

### 6.1 Situación actual

La Región de Valparaíso, al contar con los dos principales puertos nacionales y que prestan servicios de transporte para las cargas de importación y exportación tanto de Santiago como de toda la zona central, posee la conectividad terrestre de mejor calidad del país. Ello también incluye vías férreas, aunque éstas no han sido beneficiadas por el Estado en las últimas décadas, y en el caso de Valparaíso, abiertamente perjudicadas por la localización de un antepuerto inaccesible para este modo y de una obstaculización de su paso por la denominada “última milla”. Con todo, la estructura de conexión interurbana está fuertemente orientada a este propósito. El “litoral central” es el lugar clásico de vacaciones y esparcimiento para los habitantes de la zona central del país, incluyendo a los santiaguinos y por supuesto los propios habitantes de la región.

Según cifras de SERNATUR, en 2015 sobre 1,3 millones de personas visitaron la región (nacionales y extranjeros), de los 9,2 millones que lo hicieron al resto del país (14%), siendo el destino más concurrido luego de Santiago y la Región Metropolitana. Dentro de la región el destino más popular es el litoral Norte (Valparaíso, Viña del Mar y Concón)<sup>22</sup> con sobre 870 mil visitantes (64%) y en segundo lugar el litoral Sur (sector Santo Domingo – Algarrobo)<sup>23</sup> con 167 mil visitantes (12%). El resto de los destinos de la región, que incluyen atractivos como Los Andes y Portillo y Valle de Casablanca, atrajo en 2015 a 325 mil visitantes (23%).<sup>24</sup>

La estructura del sistema urbano regional de la Región de Valparaíso se manifiesta hoy en día en la existencia una serie de conurbaciones, con una clara predominancia – aunque no desmedida- de la que forma su capital Valparaíso con la ciudad turística de Viña del Mar, conurbación que hoy en realidad incluye un vasto territorio urbano que llega hasta Limache por el Oriente y Concón por el Norte. Valparaíso mismo (275 mil hab)<sup>25</sup> representa alrededor del 15% de la población regional (1.540 mil). Viña del Mar por su parte (287 mil) tiene igual peso relativo sumando entre ambas alrededor del 30% de la población regional. Si a ello sumamos las poblaciones de Quilpué (129 mil hab.), Villa Alemana (96 mil hab.), Limache (39 mil hab.) y Concón (32 mil hab.) llegamos a algo más que 800 mil habitantes para el denominado Gran Valparaíso (área metropolitana), es decir, algo más del 53% de la población regional. San Antonio por su lado, también una conurbación junto a Santo Domingo, Lolleo, Cartagena y Las Cruces, suma algo más de 106 mil hab, lo que le da un peso relativo regional de un 6%. Otras ciudades con poblaciones importantes son la conurbación San Felipe (64 mil hab) - Los Andes (60 mil hab), las que sumadas llegan al 7% de la población regional. Estas últimas –desde el punto de vista económico- tienden a gravitar hacia Santiago. También cabe mencionar la conurbación Quillota (76 mil hab.) – La Cruz (13

<sup>22</sup> La Subsecretaría de Turismo divide este espacio en “Litoral de Viña del Mar y Concón”, y “Litoral Norte y Papudo”.

<sup>23</sup> Hoy SERNATUR denomina este destino “Litoral de los Poetas” aludiendo a la asociación de Huidobro y Couve con Cartagena y Neruda con Isla Negra.

<sup>24</sup> Cifras de SERNATUR 2016. <http://www.sernatur.cl/estadisticas/>

<sup>25</sup> Fuente: INE, Censo 2002.

mil hab.) - Calera (50 mil hab.) llegamos a un peso relativo regional de cerca de 9% para estas ciudades de la cuenca del Aconcagua, con visos de soldarse en un futuro próximo a la conurbación en torno al Marga Marga.

Tres vocaciones definen a esta región: su función portuaria, que va desde carga general hasta graneles sólidos y líquidos, pasando por la fruticultura proveniente de los valles de Aconcagua, Maipo, Cachapoal, Colchagua y Maule; la agricultura, cuyo centro es Quillota y turismo, principalmente de sol y playa, concentrado por Viña del Mar. Su cercanía a Santiago y la fuerte estacionalidad propia de un clima templado, incide en que esta última actividad sea, más allá de una excelente fuente de ingresos y desarrollo, a la vez tremendamente invasiva para la región, dado los pesos relativos de sus poblaciones. Así, en ocasiones de fiestas de asueto o de períodos de vacaciones, las vías de conexión interurbanas que las conectan, como también las urbanas y locales, se vean saturadas, a veces a niveles extremos. En inicios de temporada estival, o en fiestas patrias o en noche de año nuevo el litoral central puede fácilmente recibir sobre un millón de visitantes, lo que significa más de 300 mil vehículos circulando primero por las rutas de acceso (78, 68, 5 y F-10-G<sup>26</sup>) y luego transitando por las vías locales, las que muestran graves limitaciones para contener tales volúmenes ocasionales de vehículos adicionales. El caso del balneario popular de Cartagena (17 mil hab.) es un fenómeno, pues llega a contar con una población flotante de 600 mil visitantes durante los veranos.

Ambos litorales de la región, Norte y Sur, sufren de importantes congestiones de tráfico durante toda la época estival, habiendo el MOP lidiado con ello mediante la construcción a lo largo de los años, de sucesivos caminos que se alejan del borde costero. Ello con el propósito de hacer más fluido y eficiente el paso de las cargas. Es el caso de la Ruta F-30-E en el litoral Norte y luego el re trazado de la Ruta 60-CH y también la Ruta G-94-F en el litoral Sur. En el litoral Norte la Ruta 5 cumple este papel con su trazado que gradualmente se aproxima al litoral.

En términos de vialidad, en esta región la Ruta 5 ejerce un rol estructurante importante, aunque de menor jerarquía que en otras regiones del país, cumpliendo aquello más bien hacia el Norte de la región a partir del túnel de la Calavera y Llaillay. En esta región la estructura transversal de las vías es tanto o más importante que la conectividad Norte – Sur. Se destacan las rutas 68, 78, 66 y 60-CH -esta última orientada también al transporte transandino. También cabe mencionar la Ruta 57 que conecta la Provincia de los Andes directamente con Santiago. Todas ellas cuentan con doble calzada y diseño de alta velocidad.

El paso Cristo Redentor y su complejo Libertadores, es –desde el punto de vista de las cargas- el más transitado de Chile, y desde el punto de vista de los flujos de personas, el segundo. Se ve también afectado por una extrema estacionalidad al ser el litoral central, especialmente el litoral Norte de la región, un destino turístico de gran atractivo para argentinos de la provincia de Mendoza. Asimismo, la ciudad de

---

<sup>26</sup> La Cuesta de la Dormida en años recientes, dado la extrema congestión de las restantes, se ha convertido en una alternativa real en días de alto tránsito entre ambas regiones.

Mendoza ejerce un fuerte poder de atracción para santiaguinos que en épocas estivales o de fines de semanas extendidos atraviesan la cordillera en busca de comercio y gastronomía. El complejo ha sido concesionado y está a punto de iniciarse su remodelación, el que tendrá un estándar similar a un aeropuerto moderno.

El ferrocarril desde Santiago hacia esta región hace ya más de 40 años dejó de ser un medio transporte para pasajeros y por consiguiente, para el turismo. No siendo una actividad rentable para EFE, es de dudar que alguna vez en el corto o mediano plazo lo resume. Sin embargo, la empresa ha estado ensayando con ocasionales salidas de trenes turísticos a San Antonio y al parecer con resultados interesantes. Ahora hay planes (financiados por la SUBDERE) para recuperar el Monumento Histórico Estación de Cartagena y eventualmente extender este servicio hasta allá, adicionando un atractivo paseo al del Valle Central, permitiendo un contacto directo con el litoral que separa este balneario del puerto de San Antonio.

Debe mencionarse como algo extremadamente relevante desde el punto de vista de la infraestructura y el turismo el caso de la ciudad de Valparaíso y su conflictiva situación de ser, a la vez, puerto principal, con las apremiantes necesidades de expansión que ello conlleva para satisfacer las crecientes demanda del transporte de cargas en una economía nacional orientada a la exportación en un mundo globalizado y, por otra, contener, casi contiguo al puerto, un destino urbano, Sitio de Patrimonio Mundial, inscrito como tal por su Valor Universal Excepcional (VUE) de "testimonio de la fase temprana de la globalización en el siglo XIX, cuando se convirtió en el principal puerto mercante en las rutas marinas de la costa del Pacífico de América del Sur".

De pronto, urge darle un destino turístico al borde de mar de la ciudad (sin perjuicio de dar curso a las modernizaciones portuarias), con una importante proporción del espacio destinado a paseo y entretención, lo que perfectamente se puede combinar con la actividad comercial ya programada. Ejemplos en el mundo sobran: Barcelona, Baltimore, Boston, Ciudad del Cabo, Buenos Aires, Guayaquil. Un museo de arqueología subacuática, un acuario, son algunas de las ideas que han surgido.

En lo que respecta a Viña del Mar, esta ciudad ha sufrido en las últimas décadas un cierto grado de deterioro respecto a su imagen fundacional, especialmente en sus espacios públicos. La gran "ciudad-jardín" de otrora, turística por excelencia, cuidada con gran esmero por el municipio, con arquitectura en general de gran categoría y espacios públicos notables y gran arborización, financiados sus diseños, construcción y mantención en buena medida con las utilidades del Casino. Al haberse extendido su área urbana extraordinariamente, también lo han hecho sus problemas sociales, a los que debe atender con urgencia y prioridad. Hoy –en sus paseos urbanos- uno de sus mayores dolores de cabeza está en la Av. Perú, cuyo enrocado no es protección suficiente frente a las fuertes marejadas que ocurren producto del fenómeno climático de El Niño. Hay que destacar por otra parte –y como algo muy positivo para el desarrollo urbano de esta ciudad- lo que fue el proyecto de hundimiento del Metro Valparaíso realizado en la década pasada y que permitió crear una gran avenida boulevard uniando Álvarez y Viana, superadas hasta entonces por una línea de ferrocarril.

En materia aeroportuaria –dado la cercanía- la región depende y usufructúa de la Región Metropolitana para resolver sus necesidades de transporte aéreo internacional, tanto de personas como de cargas. Arturo Merino Benítez (AMB) está a 127 km de distancia, lo que en situación de flujo libre representa un viaje terrestre de 1,5 hr., algo largo pero tolerable. Para pasajeros con alto valor del tiempo y que por lo mismo pueden solventarlo está la alternativa de transporte en helicóptero partiendo desde el aeródromo Rodelillo, en un viaje de 15 minutos de duración hasta AMB o bien al aeródromo Eulogio Sánchez, si el destino es Santiago Oriente. También –y en forma excepcional- hay vuelos combinados desde el aeródromo militar Torquemada, en Concón.

La isla Rapa Nui, siendo -hasta ahora- territorio administrativo bajo la jurisdicción de la Región de Valparaíso, es no obstante servida para propósitos de transporte aéreo desde el aeropuerto AMB en la Región Metropolitana, por lo que es Santiago la ciudad beneficiada por los flujos de pasajeros que llegan al país con este propósito y deben hacer tránsito en el territorio. En términos marítimos, es servida por la armada y por varias empresas que zarpan desde Valparaíso. Juan Fernández por su parte es atendido en términos marítimos desde Valparaíso y por transporte aéreo desde Santiago (aeródromo Eulogio Sánchez).

En cuanto a la recepción de cruceros, Valparaíso lidera entre los puertos nacionales el número de atraques de este tipo de naves, con 44 recaladas en la última temporada 2015-2016 y 118 mil visitantes.<sup>27</sup> Hace algunos años, ante la ausencia de un terminal apropiado, la empresa portuaria EPV habilitó un lugar más adecuado en una sección de la antigua Bodega Bolívar. Ahora, ante la necesidad de entregar dicha edificación como parte de una concesión para el desarrollo de un centro comercial en el sector de Puerto Barón, ha construido un nuevo terminal de pasajeros (VTP) muy bien equipado para tal efecto, lo que sin duda mejorará la experiencia de quienes arriban a la ciudad por este medio de transporte.

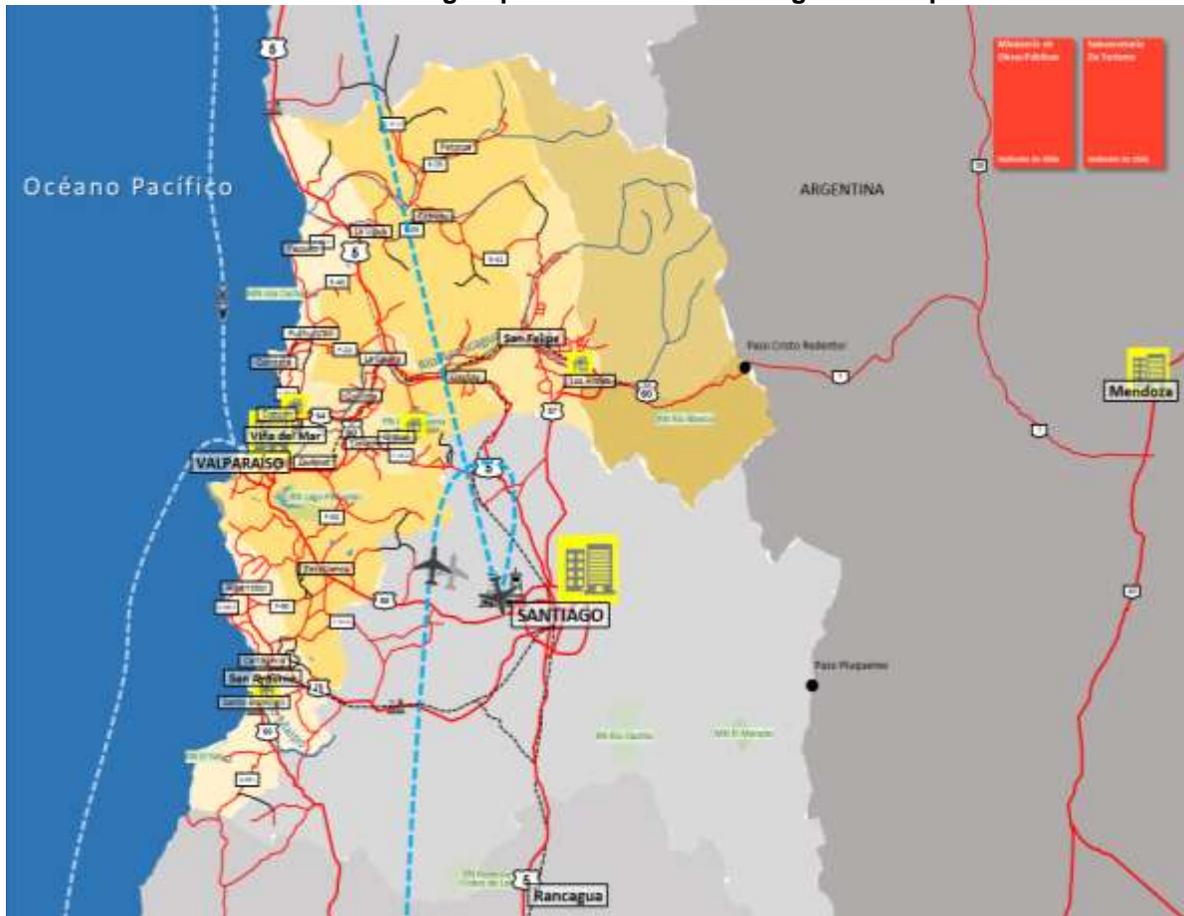
Dicho lo anterior, es imprescindible que Valparaíso y la región aumenten y mejoren sus atractivos y destinos para que estos pasajeros permanezcan en la zona. Hasta ahora, cuando descienden, en su mayoría, prefieren realizar una visita a Santiago pues esta ciudad tiene una oferta comercial, gastronómica y de entretención muchísimo mayor y que largamente compensa las dos horas de viaje. Casablanca y su industria vitivinícola han creado una ruta del vino que busca ofrecer una alternativa para captar, en alguna medida, este flujo de visitantes.

Se requiere desarrollar más lugares así y también contar con el apoyo del Estado para la infraestructura habilitante: caminos básicos, miradores, desvíos, estacionamientos, baños públicos, ciclovías y señalética, entre otros.

---

<sup>27</sup> Portal del Puerto: <http://www.portaldelpuerto.cl/2016/04/15/temporada-de-cruceros-valparaiso-culmina-con-118-mil-visitantes/>

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



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

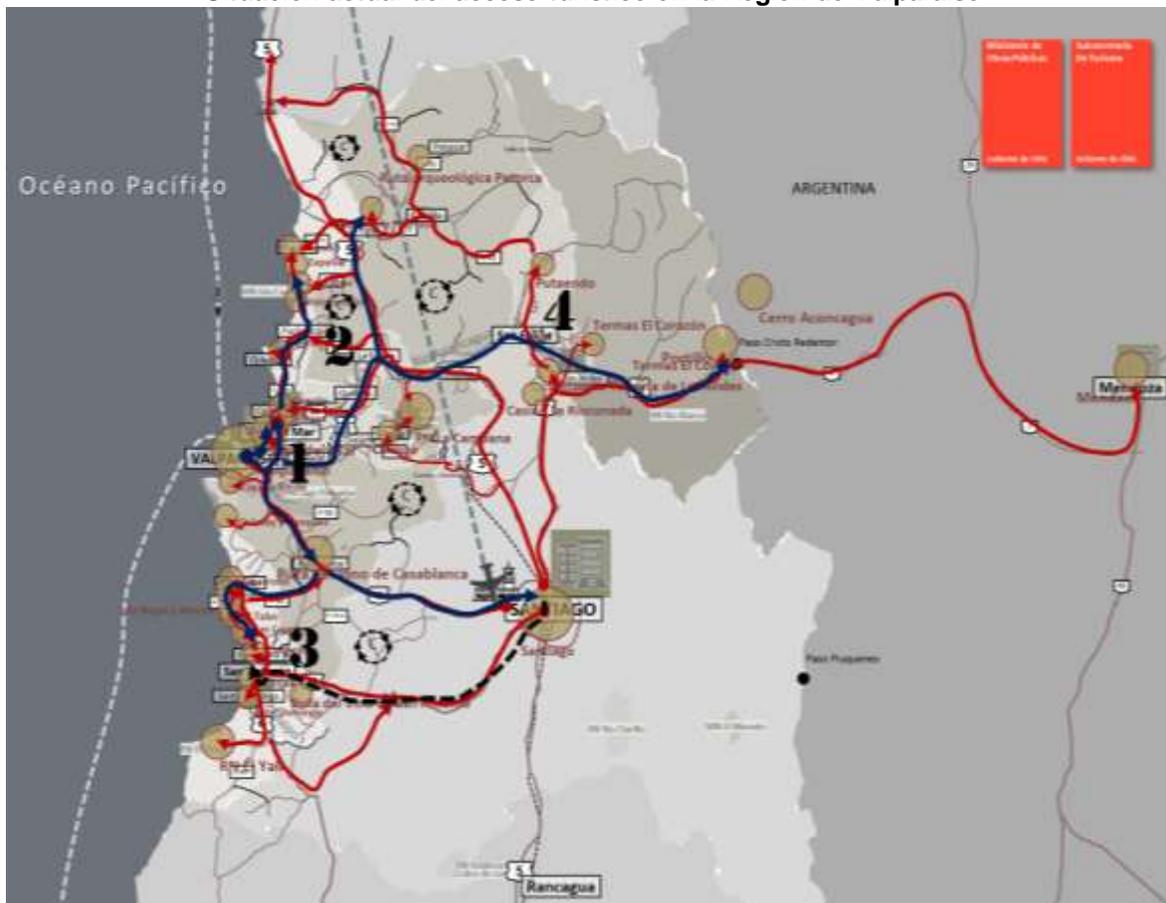
Para esta región la Subsecretaría de Turismo en su focalización territorial turística ha definido y delimitado ocho destinos turísticos de los 83 a nivel nacional (círculos color café en figura siguiente). De ellos, seis son considerados como “consolidados”, la cifra más alta para las distintas regiones del país (Litoral Norte y Papudo; Litoral de Viña del Mar y Concón; Valparaíso; Litoral Algarrobo y Santo Domingo; Olmué – La Campana y; Portillo) y dos “emergentes” (Valle de Aconcagua y Valle de Casablanca). Al sumarle a estos destinos los principales atractivos turísticos de la región (círculos amarillos en la figura siguiente), incluyendo las áreas dentro del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE), en color verde, puede observarse que se trata más o menos de cuatro territorios turísticos desarrollados, uno en la Valparaíso, Viña del Mar y alrededores (Reñaca y Concón), otro en el litoral Norte (Quintero – Papudo y más allá), otro en el litoral Sur (Santo Domingo – Algarrobo, incluyendo en cierta medida Casablanca) y finalmente el de San Felipe – Los Andes – Portillo, con extensión hacia Mendoza en Argentina). El Valle de Petorca, con sus recursos históricos y arqueológicos en el Valle del Pedernal, aún no constituye un destino al no contar con el equipamiento adecuado para el turismo, como alojamiento y gastronomía.

Recorrer los destinos descritos en esta región y sus atractivos asociados es posible realizarlo en forma directa entre origen y destino o bien a través de cinco o seis circuitos si se desea ir y retornar por caminos pavimentados diversos.

En definitiva, esta es una región consolidada plenamente como destino turístico en el tipo clásico de “sol y playa”, con un mercado cuyo gran demandante es la gran y cercana población de Santiago. También hay atractivos de tipo cultural y urbano, como Valparaíso, Viña del Mar y Cartagena, y de deportes de invierno, como el centro de *ski* de Portillo, con algunas de las mejores canchas de sud américa para este deporte, si bien con altos precios de estadía.

Su zona Norte es aún una promesa en lo que a turismo se refiere y podría beneficiarse si se conectara mejor con la Provincia de Choapa en la Región de Coquimbo. En términos gruesos, hay un desequilibrio en cuanto a los destinos turísticos actuales, en su abrumadora mayoría en el borde costero y muy poco en el resto de su territorio. Se requiere aplicar una política desconcentradora, habilitando nuevos espacios con infraestructura de conectividad y apropiada al paseo, de modo de distribuir mejor las oportunidades de desarrollo local mediante los encadenamientos productivos que logra esta actividad.

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



**Fuente:** Elaboración propia, en base a la cartografía de vialidad del Ministerio de Obras Públicas (2013).  
 1- Valparaíso, Viña del Mar y alrededores (Reñaca y Concón), 2- litoral Norte (Quintero – Papudo y más allá), 3- Litoral Sur (Santo Domingo – Algarrobo, incluyendo en cierta medida Casablanca), 4- San Felipe– Los Andes – Portillo, con extensión hacia Mendoza en Argentina).

## 6.2 Visión propuesta

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

Una visión de largo plazo en el desarrollo de la infraestructura para potenciar el turismo en la región, y que podría implementarse por etapas, consiste en reforzar y mejorar los actuales centros urbanos y nodos de turismo (Valparaíso, Viña de Mar y litorales), con mejor accesibilidad y espacio público, especialmente para el encuentro y paseo, pero a la vez desconcentrar los actuales destinos mejorando los y/o potenciando los nuevos y emergentes, como Casablanca, Quillota, Putaendo, a la vez que conformando posibles nuevas rutas turísticas y circuitos.

Una manera de lograr esto es a partir del desarrollo de lugares próximos, lo que permitiría absorber, en alguna medida, la excesiva densidad de turistas en los destinos actuales. En general, los balnearios de la costa tienen en sus territorios próximos lugares potencialmente muy atractivos para el turismo y que pueden servir de expansión a quienes visitan el borde costero si se ponen en valor. Los veraneantes pueden disfrutar de ellos en días menos aptos para el sol y la playa. O como lugar para satisfacer sus demandas gastronómicas. E incluso como refugio para los habitantes permanentes de los bordes costeros cuando se ven “invadidos” por los veraneantes en sus espacios habituales (es el caso de los viñamarinos con Olmué). Lugares como El Yali, Bucalemu, Alhué, Lo Abarca, Ruta del Vino de San Antonio, Ruta del Vino de Casablanca, Olmué, Laguna Verde, Valle Hermoso, entre otros, pueden servir a esta causa si se mejora su infraestructura de acceso y paseo, lo que sería una apuesta para que luego la inversión privada lo haga en alojamientos, diversión y gastronomía.

Los bordes costeros también requieren de mejoramiento de la infraestructura. Todo balneario debe contar con un paseo de borde y costanera de alto estándar –partiendo por Valparaíso- de tamaño proporcional a la escala del lugar. Pavimentos, arborización, miradores estratégicos, ciclovías, lugares para practicar deportes, entre otros, deben estar incluidos en el diseño y ser de la mejor calidad. El conflicto con los estacionamientos y congestión de automóviles particulares frente a las playas, producto de las actuales y crecientes tasas de motorización, puede manejarse con convenios con los municipios, los que deben habilitar estacionamientos masivos alejados de las playas y proveer servicios motorizados de acercamiento.

Proveer marinas públicas concesionadas –como lo que se ha pensado para Puerto Barón en Valparaíso o en la boca del Marga Marga- y que fomenten el deporte marino debiese ser otra prioridad. Ello, junto a los paseos y costaneras, con actividades culturales y deportivas incluidas, distribuidas en todo balneario y poblado costero, generaría una sana distribución de los veraneantes y aumentaría el valor del destino playas.

También debe invertirse en las caletas pesqueras, siguiendo modelos como Rockport, al Norte de Boston o Fisherman’s Wharf, en San Francisco o si es posible en combinación con lo anterior, o si no, en forma independiente. Esto último requiere serios programas de participación con los pescadores y sus sindicatos pues la desafortunada experiencia de la Ruta de las Caletas del Maule, financiado por Antofagasta Minerals después del terremoto y tsunami de 2010, en que las infraestructuras de apoyo quedaron sin uso o uso muy limitado, no debe repetirse.

En una escala regional, varios circuitos pueden considerarse a partir del desarrollo del mejoramiento de algunos caminos, algunos como desvíos de rutas importantes otros como circuito propios. Dentro de los primeros se puede considerar el Valle de Casablanca, que con su ruta es capaz de captar turistas que se dirigen desde Santiago a la región o viceversa. Ello requiere mejorar el estándar de pavimentación y tratamiento como vía escénicas, con paradores, ciclovías y lugares para la

contemplación y el disfrute, de las vías F-870, F-74-G, F-930 y F-830. Lo mismo las ruta G-904 y G-814 en San Antonio. La Ruta F-74-G, que se extiende hacia la Región Metropolitana, puede constituirse en un estupendo paseo y ruta alternativa a la Ruta 68. La Ruta G-832 hacia la RN El Yali y F-360 en la ribera Norte del Aconcagua. También la Ruta E-85, que hoy conecta San Felipe con Los Andes, una vez que se complete la nueva Ruta 60-CH por la ribera Norte del río Aconcagua, debiese ser entregada a la jurisdicción municipal y SERVIU convertida en una avenida paseo, dado su patrimonio arquitectónico.

Debe completarse la ruta alternativa al camino costero al Norte de Concón (Ruta F-30-E), esto es la Ruta F-190, destinada a aliviar y descongestionar a la primera y dejando al actual como el de acceso a la playa de Ritoque, playa que ojalá pueda mantenerse como un espacio natural mínimamente intervenido, dado su fragilidad ecosistémica, destinado a la contemplación de los procesos naturales y biológicos, en donde anidan aves migratorias. La Ruta F-30-E misma –o una inmediatamente paralela- podría tratarse como una de equipamiento turístico, con hotelería, comercio y gastronomía, desde donde surgen unas dos o tres caminos de penetración hacia el borde, el cual puede contar con algunos estacionamientos y provisiones básicas (helados, bebidas) y pasarelas elevadas de madera que eviten ser muros de contención para la dinámica dunaria.

El valle de Petorca merece un análisis particular. Se trata de una zona actualmente muy deprimida económicamente pues su agricultura, cuya base es la producción de palta para la exportación, está sometida a una situación crítica del recurso agua. Al no contar con aguas de origen nival, la actual sequía, que se prolonga por cuatro o más años, tiene en jaque a los productores. Por esto, la resolución de este problema mediante embalses, mejoramiento de canales, redistribución de derechos de agua, trasvasije de cuencas (como se ha pensado) tiene prioridad total por sobre la inversión en infraestructura turística, al menos en el corto plazo. Sin embargo, también hay que señalar que la economía del turismo puede morigerar en el futuro estos desafortunados ciclos naturales, pues distribuye mejor las fuentes de ingresos. Así, el Estado debiese aquí planificar también en esta materia y realizar inversiones en el mediano y largo plazo. El Valle, constituido por dos subcuencas (ríos La Ligua y Petorca) tiene su atractivo en lo agreste, poco poblado y la belleza geomorfológica, amén de sus plantaciones. Sus poblados principales, Cabildo y Petorca, con su arquitectura rural, tienen el encanto de ser lugares aún poco intervenidos por el desarrollo, algo que si bien administrado por los municipios puede ser una fuente de atracción de visitantes. El turismo de base arqueológica<sup>28</sup> tiene potencial al combinarse con agroturismo, *trekking*, cabalgatas y recorridos históricos.

El Valle de Petorca, desde el punto de vista de una circulación apropiada al turismo ya cuenta con varias vías pavimentadas (Rutas E-41, E-35) que permiten realizar un paseo desde San Esteban, concluyendo en La Ligua y su proyección hacia el litoral Norte por rutas F-30-E o 5 y E-46. Sin embargo, se beneficiaría de una mejor

<sup>28</sup> Debe señalarse que no se trata de incentivar la recolección de objetos de valor arqueológico por cuanto ello es ilegal de acuerdo a la Ley 17.288, sino que visitar en forma guiada sitios de este tipo y apoyarse en centros de interpretación y museos de sitio que deben ser provistos.

conexión hacia la Provincia de Choapa por la Ruta D-37-E, accediendo a los encantos del antiguo camino al Norte al que se accede a través de los antiguos túneles ferroviarios. Un circuito largo que puede conducir hacia Los Vilos, incluyendo Valle Hermoso y su industria de productos de lana, para ya sea, retornar a Santiago o Valparaíso o bien continuar camino hacia el Norte chico. También está la posibilidad de transitar por el interior de la Valle del Choapa hacia Ovalle y La Serena, una ruta con contacto con lugares como Salamanca y Combarbalá.

Por último, está la Ruta E-445, que permite un paseo más de aventura entre ambas regiones, por lomajes con contacto con abundante vegetación nativa y especies silvestres ya sea en vehículos de tracción de cuatro ruedas o bien cabalgando. Este camino requiere para ser una mejor oferta para este tipo de turismo la habilitación de miradores y paneles de información e interpretación. Algo como lo que se ha hecho en la Ruta Antakari entre Samo Alto y Andacollo o en la ruta A-31 entre Arica y Parinacota. Es en definitiva, un territorio poco explorado y por lo mismo sorprendente.

Portillo, otro destino importante, aunque como ya se ha dicho, bastante selectivo, podría beneficiarse como destino de paseos más masivos con una posible reinstauración del tren trasandino, del que cada tiempo resurge como idea en EFE. Tren que podría nuevamente partir desde La Calera e incluso desde Valparaíso con trasbordo en la primera. Sin embargo, ello depende de inversiones y decisiones que responderán primeramente a otras consideraciones anteriores al turismo.

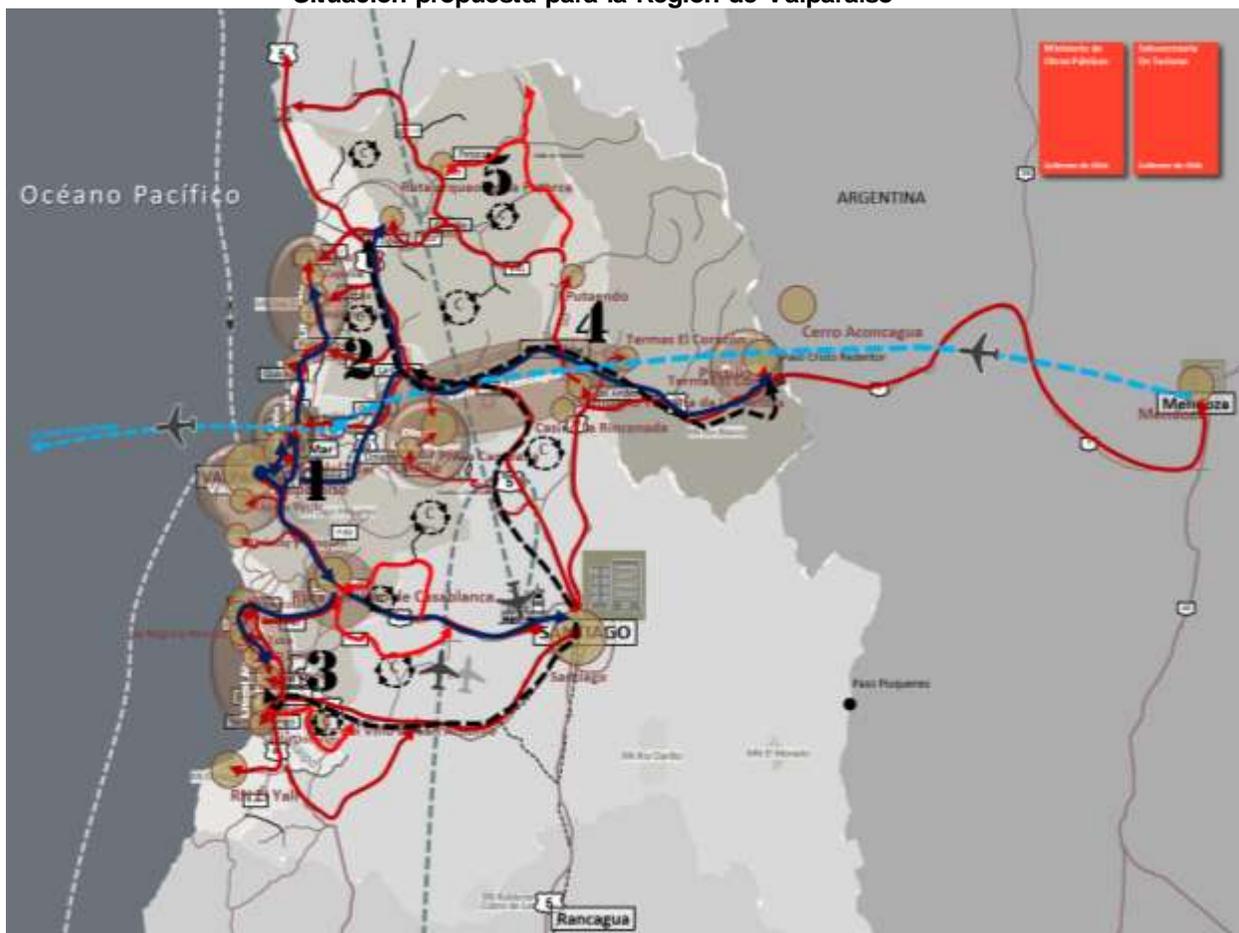
En materia aeroportuaria, la región seguirá dependiendo para el tráfico internacional de Arturo Merino Benítez (AMB) en la Región Metropolitana. Sin embargo, los aeródromos de Rodelillo y Torquemada podrían cumplir algún rol importante para la actividad turística. Rodelillo, como ya se ha dicho, podría ser un punto de llegada o partida de viajeros de altos ingresos para vuelos en helicóptero a destinos dentro de la región o hacia regiones vecinas, o bien para quienes que se dirigen con premura hacia AMB y quieren evitarse así las dos horas de viaje entre ambos puntos. Torquemada por su parte podría ser punto de partida nacional de vuelos hacia la isla Juan Fernández, en donde podría combinarse con vuelos a y desde Mendoza, pudiendo entonces operarse el turismo hacia esa isla para viajeros de Santiago y Mendoza. Asimismo, durante periodos estivales podría operar para llegada y salida de viajeros de regiones que se dirigen a esta región y sus balnearios, algo similar a como opera el aeródromo de Pucón en la Araucanía. Lo anterior debe ser analizado a la luz de estudios demanda específicos, y consultar con los operadores aéreos para ver su interés y factibilidad comercial de este negocio y si –dado beneficios sociales medibles- tal vez pensar en algún apoyo estatal. Si fuere del caso ambos recintos requieren mejoras. También habilitación y/o mejoramiento de estándar helipistas en algunos de los aeródromos de la región: Casas Viejas, Diego Portales, La Ligua, Tapihue, Olmué, San Gerónimo, San Rafael, Santo Domingo y Víctor Lafón. Se trata – en su mayoría- de aeródromos privados por lo que se requiere –de prosperar la idea- de establecer algún convenio público privado.

En cuanto a inversión portuaria, el nuevo terminal de pasajeros de Valparaíso parece ser una inversión suficiente y de la más alta trascendencia para mejorar la

competitividad de este terminal para el atraque de cruceros. Si hubiese interés de alguna empresa naviera por paseos más cortos, por ejemplo, Valparaíso – San Antonio o Valparaíso – Ventanas, podría estudiarse necesidades de equipamiento portuario en esos destinos.

Potenciar los centros urbanos de la manera descrita y mejorar estas conectividades terrestres con lo requerido por el turista, en términos de transitabilidad, continuidad, servicios al viajero, señalética, desvíos estratégicos, horarios, entre otros, permitiría potenciar los destinos turísticos priorizados por la Subsecretaría de Turismo, generando más de cuatro nuevos circuitos, los que se sumarían a los cinco ya detectados e incorporaría al menos un nuevo territorio (Valle de Petorca) a los destinos de esta región.

**Figura 6-2**  
**Situación propuesta para la Región de Valparaíso**



**Fuente:** Elaboración propia, en base a la cartografía de vialidad del Ministerio de Obras Públicas (2013).  
1- Valparaíso, Viña del Mar y alrededores (Reñaca y Concón), 2- litoral Norte (Quintero – Papudo y más allá), 3- Litoral Sur (Santo Domingo – Algarrobo, incluyendo en cierta medida Casablanca), 4- San Felipe– Los Andes – Portillo, con extensión hacia Mendoza en Argentina, 5- Valle de Petorca.

### 6.3 Identificación de déficits

En la Región de Valparaíso, se han identificado las siguientes déficits:

- Mejoramientos inconclusos de Ruta 60-CH en las provincias de San Felipe y Los Andes lo que impide un acceso conveniente a turistas trasandinos y a quienes se dirigen desde el litoral hacia los Andes y/o hacia Mendoza, Argentina. Ello es especialmente crítico en el sector de Penciahue.
- Falta conclusión de la Ruta Interportuaria (F-190), que alivie el tránsito de vehículos pesados por la Ruta F-30-E costera. Una vez concluida reformular la Ruta F-30-E como avenida de borde costero dunario, con vía paralela para acoger desarrollo inmobiliario, equipamiento y servicios desde donde se desprendan senderos de penetración hacia el borde litoral con carácter de santuario natural, respetando los valores ecológicos y geomorfológicos del lugar.
- Ausencia de verdaderas rutas del vino en Casablanca y San Antonio. Ello requiere de desvíos de las rutas principales respectivas (68 y 78) constituyendo vías escénicas, con accesos a las viñas y espacios que posibiliten la detención y disfrute del recorrido, incorporando ciclovías y señalética adecuada con información al paseante. Para el caso de Casablanca se propone mejorar las vías F-74-G y G-730 y las rutas F-870 y F-864-G (en convenio con la Región Metropolitana). Para el caso de la Ruta del Vino de San Antonio, mejoramientos con las mismas condiciones para las rutas G-904 (camino Lo Gallardo), G-814 y G-814 (en convenio con la Región Metropolitana).
- Falta de conectividad adecuada para la integración de rutas turísticas con regiones vecinas, Ruta G-864-F, La Vinilla – Curacaví por Quebrada del Estero Puangue y Ruta E-37-10 por el túnel La Grupa. Asimismo, conexión del Valle del Pedernal, a través de la Ruta E-375 hasta Ruta D-835 en la Región de Coquimbo (camino a Salamanca), el que puede tener tramos a nivel de sendero.
- Falta de acondicionamiento a nivel de rutas escénicas de caminos con potencial turístico al interior de cerros y valles de la región. Por ejemplo: Ruta F-768-G, Cuesta de Colliguay y su conexión con Ruta F-760; Ruta F-764 a Lliulliu; Ruta F-690 y F-692 y F-678 en las inmediaciones del PN La Campana, Ruta G-115-E Cuesta de Chacabuco y Ruta F-130 (Cuesta de Balmaceda). También las rutas F-360, en la ribera norte del río Aconcagua, entre Quillota y Santa Rosa de Colmo y la G-832 hacia la RN El Yali caen en esta categoría. Finalmente, la Ruta G-115-E de la Cuesta de Chacabuco, la que posee un alto valor histórico y por lo mismo requiere un centro de interpretación y, dado su carácter interregional, un convenio de programación con la Región Metropolitana de Santiago.
- Inadecuada y pobre calidad de costaneras y paseos en playas y bordes costeros. Si bien ha habido mejoramientos puntuales (por ej. los casos de Cartagena y Punta de Tralca) debiese establecerse un alto estándar para todos los balnearios de esta región, asociándolo a mejores defensas costeras y ambicionando contar con los mejores paseos de borde de mar de sud América: con diseños que dispongan de paisajismo de excelencia, con amplias y bellas terrazas, arborización, jardinería, pavimentos, mobiliario urbano, pequeños locales para el comercio ocasional, todo de la mejor calidad y que den una impronta reconocible a cada lugar, pero a la vez conformando un diseño global distintivo para toda la

región. Partiendo por el paseo de costanera de borde de Valparaíso, que sería paseo principal y rector del resto, la av. Perú en Viña del Mar que debe considerar las marejadas actuales, el de San Antonio (que debiese ser ampliado y mejorado) y el de Quintero, luego los demás balnearios, desde Los Molles a Santo Domingo. Para el caso de Valparaíso debe contemplarse museos (un centro de interpretación del patrimonio subacuático parece ser una buena idea) y un acuario de nivel mundial.

- Falta de una solución adecuada para estacionamientos públicos en balnearios del litoral, lo que provoca un conflicto permanente y creciente entre los veraneantes de las playas del borde costero. Se propone un sistema de concesión de terrenos para estacionamientos en las cercanías, localizados al interior y a distancias no mayores a un par de kilómetros y luego la implementación de servicios de acarreo motorizados de acercamiento. Esto es algo que puede bien organizar y licitar la Coordinación General de Concesiones del MOP utilizando la ley de Concesiones.
- Necesidad de mejorar camino de acceso a al PN La Campana desde la Región<sup>29</sup> en sectores de Granizo y Cajón Grande a través de la Ruta F-598 y sendero hacia el interior del parque, con lugares para el descanso, refugio y miradores. También mejorar el estándar del sendero El Amasijo, en el sector de Ocoa, entrando por Ruta 5. En ambos lugares se requieren mejorar acceso y estacionamientos.
- Abandono de antiguas vías férreas en desuso y que pueden ser reutilizadas para reponer servicios de trenes de paseos (como es el caso del “Tren del Recuerdo al Puerto de San Antonio”) o bien habilitadas como rutas de trekking y/o ciclovías. Destaca en ello las líneas del antiguo Longino (ferrocarril al norte) y el ferrocarril trasandino. Entendemos que la empresa Ferronor contempla un proyecto de esta naturaleza de La Calera a Melón. Al antiguo trazado La Ligua – Túnel La Grupa sería formidable darle un carácter de vía de paseo.
- Mala calidad urbana de acceso a Valparaíso por Av. Argentina, la cual puede ser tratada como gran boulevard aprovechando obras de colector de aguas lluvias por parte de la DOH/MOP.
- Falta de facilidades aeroportuarias para capturar demandas de turistas argentinos hacia Viña del Mar y también Isla Juan Fernández, para lo cual puede acondicionarse el aeródromo Torquemada como terminal internacional.
- Falta de helipuertos que faciliten el acceso y salida rápida de turistas de altos ingresos lugares atractivos como borde costero de Valparaíso, Viña del Mar (Rodelillo), Valle de Casablanca y Zapallar. También en Olmué, para lo que puede localizarse en el aeródromo de esta localidad. Mejoramiento de estándar helipistas en algunos de los aeródromos de la región: Casas Viejas, Diego Portales, La Ligua, Tapihue, Olmué, San Gerónimo, San Rafael, Santo Domingo y Víctor Lafón.
- Falta de un terminal de pasajeros en Puerto de Valparaíso para viajeros que se dirigen a Isla de Pascua en transporte Aquiles de la Armada.

---

<sup>29</sup> También se puede acceder al PN desde la Región Metropolitana

- Imposibilidad de realizar paseos de navegación corta dentro de la región, por lo que se propone estudiar demanda y posibilidad de construir y habilitar atracaderos adecuados en Valparaíso, San Antonio y Quintero (Ventanas).<sup>30</sup>
- Falta de marinas deportivas públicas que potencien las actividades de recreación marítima en la población en lugares de alta concurrencia en borde costero: Valparaíso, Viña del Mar, San Antonio y Quintero. También puede considerarse una infraestructura de este tipo en nuevo embalse Chacarillas.
- Inadecuada calidad de caletas pesqueras para acoger turismo gastronómico y de paseantes de borde costero. Se requiere el mejor diseño e inversión respectiva en caletas Los Molles, Pichicuy, Papudo, Ligua, Zapallar, Maitencillo, Horcón, Ventanas, Loncura, El Manzano, Embarcadero, Papagallo, San Pedro, Higuera, Montemar, Portales, J. Fernández, Membrillo, Laguna Verde, Quintay, Algarrobo, El Quisco, Las Cruces, Cartagena, P Altamirano, Puertecito, Río Maipo y Caleta Playa Mostazal.
- Necesidad de inversión urbana en San Antonio, Cartagena, Los Andes, San Felipe, Cabildo y Petorca, en sus espacios públicos y centros cívicos, con edificios públicos de la mejor calidad y programas de inversión pública de apoyo a la puesta en valor del patrimonio construido privado.

---

<sup>30</sup> Es necesario además realizar algunas modificaciones legales para el transporte marítimo de pasajeros dentro del país.

## 7 PARTICIPACIÓN CIUDADANA

### 7.1 Descripción de los Talleres de Inicio

A continuación se indican las consideraciones generales de las actividades realizadas en cada una de las intervenciones que se hicieron con el equipo consultor en la región 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 Valparaíso se realizó un Taller de Inicio en la capital regional (Valparaíso) y otro dos en las ciudades de El Quisco y San Felipe, cada uno 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 gran parte de las comunas de la región.

Los talleres realizados en las ciudades de El Quisco y San Felipe, ambos 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**

Hora	Actividades a desarrollar
15:00-15:10	Apertura del taller.
15:10-15:40	Presentación de la consultora: <ul style="list-style-type: none"> <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</li> </ul>

Hora	Actividades a desarrollar
	al turismo en la región.
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**

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

### 7.1.3 Registro de Ideas de proyectos identificados

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

A continuación, se presenta en un cuadro modelo, las iniciativas de inversión que se presentaron en cada uno de los grupos. Se identificaron en forma independiente, aquellas en que en su ejecución debía participar el MOP, por estar dentro de sus atribuciones, así como también aquellas en las que el principal actor debiera ser SERNATUR, a lo que se denomina “Turismo”. Se agregó, además, una tercera columna denominada “Otros apoyos” para identificar aquellos proyectos que, siendo presentados por la comunidad, no corresponde su ejecución ni al MOP ni a Turismo, ejemplo CONAF, Municipio, SERVIU, MINVU, entre otros. También existió la posibilidad que una iniciativa requiera del apoyo o participación de más de un actor y en este caso se indicó las tres opciones. Se identificó con un número 1, cada proyecto, debido a que cada cuadro forma parte de una base de datos, que permite el procesamiento de la información desde distintos puntos de vista (tipo de proyecto, responsable, región, comuna, entre otros). Ver cuadro 7-3.

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

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

## 7.2 Resumen Ejecutivo Taller con actores Públicos y Privados: Valparaíso

Región de Valparaíso / ciudad de Valparaíso

Fecha: 13 de junio 2016 (15:00 a 18:00 hrs)

Lugar: Auditorio Empresa Portuaria de Valparaíso

### 7.2.1 Participantes

Hubo 54 asistentes de los cuales 18 eran mujeres y 36 hombres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se observan de la siguiente manera.

- 15 comunidad y sector privado 27,8%
- 39 Servicio público 72,2%

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

Se presentó el objetivo del estudio, se aplicó la metodología y se habilitó cuatro grupos de trabajo. Los asistentes reconocieron como principales atractivos de la zona los siguientes:

- Valparaíso puerto
- Valparaíso patrimonio de la Humanidad
- Rapa Nui
- Isla Negra
- Parque Nacional La campana
- Cuncumén, pueblo
- Laguna del Chepical
- Petroglifos de Alicahue
- Dunas de Ritoque
- Humedales de la región
- Camino del Inca
- Sitios arqueológicos de Petorca
- Laguna Verde
- Activos gastronómicos y culturales de la región
- Acantilados de Quirilluca

### 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 taller Valparaíso**

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Recuperación ascensores de Valparaíso	1				1
2	Construcción circuito de ciclovías entre ascensores	1			1	1
3	Construcción centro de interpretación y señalética turística para los ascensores de Valparaíso	1			1	1
4	Habilitación muelle en Rapa Nui Hanga Piko	1				
5	Habilitación alcantarillado en Rapa Nui	1				
6	Mejoramiento vial e implementación de señalética entre Isla Negra y Cuncumén	1				
7	Mejoramiento acceso turístico cerro Parque La Campana	1				
8	Construcción ruta escénica Limache - Colliguay	1				
9	Reposición mercado Puerto Valparaíso	1				
10	Construcción ciclovías entre Viña del Mar y Valparaíso	1				
11	Habilitación centro de Información turística en Paso fronterizo Los Libertadores	1				

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
12	Construcción y habilitación ruta de las iglesias y cementerios de la región	1				
13	Habilitación camino turístico Ruta del Inca	1				
14	Puesta en valor de la dunas y humedales de Ritoque	1				
15	Habilitación museo al aire libre en sitios arqueológicos de Pitroca	1				
16	Recuperación y mejoramiento borde costero V Región	1				
17	Mejoramiento infraestructura borde costero Laguna Verde	1				
18	Construcción embalse Estero Marga Marga	1				
19	Construcción infraestructura en desembocadura del Estero Marga Marga	1				
20	Mejoramiento de servicios de agua potable y alcantarillado en Laguna Verde	1				
21	Mejoramiento Ruta F-30	1				
22	Habilitación ruta de murales de Valparaíso	1			1	1
23	Recuperación y puesta en valor de la ruta ferroviaria histórica de la Región	1			1	1
24	Mejoramiento de las Caletas del litoral de la región	1				
25	Habilitación ruta turística en los acantilados de Quirilluca	1			1	
26	Recuperación borde costero de Valparaíso entre Molo de abrigo a Caleta Portales	1				
27	Construcción camino del agua con sentido turístico	1				
28	Habilitación de una marina pública para el desarrollo de actividad náutica	1			1	1
29	Habilitación de equipamiento costero para el desarrollo de actividades subacuáticas	1				1
30	Construcción paseo mirador de Playa Ancha	1				
31	Recuperación adoquinado original de calle Gran Bretaña en Playa Ancha	1				1
32	Puesta en valor de los petroglifos de Alizaque y laguna Chepical	1				1
33	Habilitación de accesos a las dunas de Ritoque	1				
34	Mejoramiento muelle Prat (ensanchamiento y protección)	1				
35	Mejoramiento camino de acceso sector Ocoa Parque Nacional La Campana	1				
36	Mejoramiento camino acceso a Parque Nacional El Yali	1				

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



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

- Puntos Críticos Detectados
  - Amenaza de perder la visión del mar de Valparaíso, por causa de los proyectos T2 y Mall.
  - No se cuenta con equipamiento de borde costero que permita utilizar el mar como atractivo turístico, (muelles y marinas públicas costanera).
  - Falta de equipamiento de borde costero en Rapa Nui.
  - Falta de alcantarillado en Rapa Nui.
  - Se requiere mejorar la señalética en toda la región, ya que no es claro para los turistas toda la oferta que tiene la región.
  - Necesidad de recuperar el Mercado Puerto de Valparaíso, el que se encuentra abandonado.
  - Ausencia de ciclovías que puedan conectar Valparaíso con Viña del Mar para mejorar la conectividad de residente y turistas.
  - Excesiva intervención humana en lugares que deberían ser protegidos por su valor histórico y ecológico.
  - Desprotección del patrimonio subacuático del país.
  - Falta de seguridad en toda la región.
  - Falta de accesibilidad al Parque Nacional La Campana.
  - Falta de agua en sectores rurales de la zona (Laguna Verde) gran congestión vial en épocas de mayor afluencia de visitantes.
- Oportunidades
  - Existencia de un sistema de ascensores únicos en el mundo con más 16 unidades que pueden funcionar como medios de transporte y turístico.
  - Valparaíso posee un patrimonio subacuático de gran envergadura, el que puede ser puesto al servicio del turismo y el desarrollo económico.
  - Existencia de sistemas de transporte patrimonial como ascensores y troles.
  - Existencia de petroglifos de Alicahue.

- Denominación del Parque Nacional La Campana como reserva de la Biosfera.
- Existencia del camino del Inca.
- Existencia del lecho del estero Marga Marga, que puede convertirse en un espacio de interés turístico.
- Existencia de red ferroviaria patrimonial que data de 1900, que permite conectar distintas localidades de la región que puede ser aprovechada para el desarrollo de nuevas infraestructuras viales livianas.
- Capital cultural de la comuna, con su historia y sus murales.

### **7.3 Resumen Ejecutivo Taller con actores Públicos: San Felipe**

Región de Valparaíso / San Felipe

Fecha: 14 de junio 2016 (15:00 a 18:00 hrs)

Lugar: Salón de reuniones de la Cámara de Comercio de San Felipe

#### **7.3.1 Participantes**

Hubo 41 asistentes de los cuales 16 eran mujeres y 25 hombres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se observan de la siguiente manera.

- 14 Comunidad y sector privado      39,03%
- 27 Servicio público                      60,97%

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

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

- Sector Cariño Botado
- Camino histórico San Martín
- Paso fronterizo
- Cajón del Zaino
- Senderos de Chile
- Paso Los Patos
- Reserva Nacional de Río Blanco
- Zona arqueológica del cerro Patagual
- Localidad de Pocuro y Calle Larga
- Serranía del Ciprés
- Estación de trenes de Río Blanco
- Parque museo de Las Carretas
- Cerro La Virgen de Los Nades
- Humedal El Zaino El Copin
- Embalse Chacrillas

### Ideas de proyectos identificadas

Después de identificar los atractivos turísticos se generan los siguientes proyectos:

**Cuadro 7-5**  
**Ideas de proyectos taller San Felipe**

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Mejoramiento integral del espacio Público del Almendral	1				
2	Habilitación acceso, centro de interpretación y de información en Cajón Zaino	1			1	
3	Mejoramiento centro histórico de Los Andes, a través de la instalación subterránea del cableado eléctrico	1			1	
4	Recuperación maestranza de Los Andes	1				1
5	Habilitación acceso peatonal e iluminación del Cerro de la Virgen	1				1
6	Habilitación borde fluvial río Aconcagua entre Los Andes y San Felipe	1				
7	Mejoramiento acceso ciudad de Los Andes	1				1
8	Instalación de señalética turística pertinente para Aconcagua	1			1	
9	Habilitación sendero turístico en ruta histórica del Ejército Libertador de los Andes	1				
10	Habilitación de señalética para cerros del Aconcagua	1				
11	Habilitación circuito asociado al Santuario Santa Filomena	1				
12	Habilitación de señalética y servicios asociados al humedal El Zaino y Copín	1				1
13	Habilitación acceso y uso turístico del espejo de agua del embalse Chacarillas	1				
14	Habilitación de señalética y mejoramiento de acceso en ruta Cariño Botado	1				
15	Mejoramiento sistema eléctrico (alumbrado ecológico LED) Pocuro, Calle larga	1				1
16	Habilitación Camino de acceso en Serranía El Ciprés	1				
17	Instalación de señalética para difundir Serranía El Ciprés	1			1	
18	Habilitación acceso y restauración estación ferrocarril Río Blanco	1				1
19	Mejoramiento de acceso y señalización para el Valle de Putaendo	1				

**Imagen 7-2**  
**Taller realizado en San Felipe**



### 7.3.3 Puntos críticos y oportunidades que se presentaron

- Puntos Críticos Detectados
  - Debilidad en los sistemas eléctricos de zonas de la comuna.
  - Faltan caminos de acceso a Reserva Nacional La Campana.
  - Ausencia o baja cobertura de sistemas de comunicación, lo que impide otorgar seguridad a los usuarios.
  - Falta señalética adecuada en toda la zona, los turistas no logran ubicarse ni llegar a los destinos existentes por lo que terminan saliendo de la región.
  - Exceso de cableado aéreo en zonas de interés patrimonial impiden que se vea en plenitud, la belleza arquitectónica de los bienes patrimoniales.
  - Excesiva intervención humana en lugares que deberían ser protegidos por su valor histórico y ecológico.
  - Falta de acceso e información para la comunidad, de usuarios y turista, hacia sectores de gran belleza e interés histórico y turístico.
  
- Oportunidades
  - Presencia en la zona de la ruta que utilizó el Ejército Libertadores.
  - Existencia en Los Andes de Cerro La Virgen, que permite ver todo el valle.
  - Cerros de Aconcagua presentes en la zona, permiten el desarrollo de muchas actividades turísticas.
  - Comunidad empoderada con los atractivos de San Felipe, y con gran posibilidad de desarrollar emprendimientos nuevos si las condiciones de infraestructura lo permiten.

## 7.4 Resumen Ejecutivo Taller con actores Públicos: El Quisco

Región de Valparaíso / El Quisco

Fecha: 15 de junio 2016 (15:00 a 18:00 hrs)

Lugar: Salón de reuniones del Balneario del Banco Central de Chile, en El Quisco

### 7.4.1 Participantes

Hubo 24 asistentes de los cuales 17 eran mujeres y 7 hombres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se observan de la siguiente manera.

- 4 comunidad y sector privado 16.67%
- 20 Servicios públicos 83.33%

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

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

- El Totoral
- El Almendral
- Isla Negra
- Borde costero, caletas y playas
- La Puntilla
- Punta de Tralca
- Patrimonio cultural de Los Poetas Chilenos

### 7.4.3 Ideas de proyectos identificados

Después de identificar los atractivos turísticos se generan los siguientes proyectos

**Cuadro 7-6**  
**Ideas de proyectos taller El Quisco**

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Estudios	Proyectos	
1	Mejoramiento y recuperación Puente Córdova	1				
2	Mejoramiento del acceso al Humedal de El Yali	1				
3	Mejoramiento conexión interior ciudades del litoral; Rocas de Santo Domingo y Mirasol	1				
4	Mejoramiento de acceso al Mirador Cristo del Maipo	1				
6	Mejoramiento del acceso al museo de Vicente Huidobro	1				1
7	Construcción paseo costero entre Mirasol y Rocas de Santo Domingo	1				

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Estudios	Proyectos	
8	Habilitación en muelles del borde costero provincial	1				
9	Mejoramiento de caletas de las comunas del borde costero	1				
10	Construcción funicular entre Santo Domingo y mirador Cristo del Maipo	1				
11	Instalación de señalética en ruta del vino y sectores rurales	1				1
12	Habilitación de senderos peatonales y ciclovías en quebradas de la provincia	1				
13	Mejoramiento de la vialidad interna de la provincia	1				1
14	Construcción monorriel entre Mirasol y Rocas de Santo Domingo	1				
15	Habilitación de ciclovías y tren de sangre, (tracción animal) entre El Tabo y Las cruces por borde costero	1				1
16	Accesibilidad universal al Cristo de Maipo y estuario del Maipo	1				
17	Mejoramiento de vías peatonales y ciclovías en Cartagena	1				
18	Unificación de señalética en la comuna	1				
19	Mejoramiento de aceras y escaleras de la comuna	1				
20	Mejoramiento equipamiento de caletas pesquera y habilitación de servicios turísticos	1				
21	Mejoramiento de acceso a la tumba de Vicente Huidobro	1				
22	Habilitación de miradores, accesos, senderos, paradores en la Quebrada de Córdova	1				
23	Construcción de Acceso y miradores en islote del Pájaro Niño,	1				
24	Habilitación de accesos, señalética y servicios en barrios patrimoniales de El Tabo y El Quisco	1				
25	Habilitación de Centro de Información en ruta Litoral de los poetas	1				
26	Mejoramiento de ruta en borde costero entre Algarrobo y Santo Domingo	1				
27	Habilitación planta de tratamiento de aguas servidas para la Provincia de San Antonio y 5 comunas	1				1
28	Instalación de señalética pertinente en la ruta del litoral de Los Poetas	1		1		1
29	Habilitación de senderos interpretativos en humedales de la provincia	1		1		
30	Habilitación de senderos interpretativos en Ruta Antropológica de San Antonio	1				
31	Construcción de ciclovía provincial entre Algarrobo y San Antonio	1				
32	Recuperación mirada histórica de Blasco Ibáñez	1				1

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Estudios	Proyectos	
33	Recuperación de ferrocarril entre San Antonio y Cartagena	1				1

**Imagen 7-3**  
**Taller realizado en El Quisco**



#### 7.4.4 Puntos críticos y oportunidades que se presentaron:

- Puntos Críticos Detectados
  - Colapso en verano de los sistemas de alcantarillado y agua potable, más de 500.000 personas utilizan los servicios que están habilitados para una población de 13.000 habitantes. La actual solución que se ha entregado para el sistema de alcantarillado, está contaminando la zona debido a su colapso. Se requiere urgente solución.
  - Crítica conectividad entre las ciudades del litoral, recorridos que normalmente duran 15 minutos se transforman en 2 horas de traslado, lo que está provocando una pérdida de competitividad turística para estas zonas.
  - Ausencia de legislación que permita crear un sistema de transporte (taxi) por mar para liberar las congestionadas vías del litoral que tiene poca posibilidad de ser ensanchadas.
  - Ausencia de ciclovías para incorporar un nuevo medio de transporte de residentes y turistas, el actual tránsito es muy peligroso.
  - Revisar posibilidad de que el Ministerio de Desarrollo Social (MIDESO) considere otros aspectos para evaluar los proyectos.

- Oportunidades
  - Cercanía con la Región Metropolitana y con ello de turistas nacionales e internacionales, no solo en períodos de verano, sino que todo el año.
  - Existencia en la zona de variadas playas y caletas que pueden ser recorridas desde el mar y por tierra.
  - Borde costero rico en recursos y atractivos.
  - Posicionamiento del litoral central en Chile y países vecinos.
  - Existencia de oferta de habitaciones y gastronomía.
  - Existencia de capital cultural histórico que puede ser puesto en valor.
  - Conciencia y deseo del colectivo social, de recuperar el patrimonio histórico, cultural y natural de la zona. Existen variadas organizaciones, que están funcionando en pro de a la recuperación de San Antonio, Cartagena, Valparaíso, entre otras. Estas organizaciones congregan y levantan adeptos, levantan fondos, presentan proyectos y los gestionan. Su coordinación con el sector público es clave para complementar grandes inversiones que son necesarias.

## 7.5 Resumen Ejecutivo Taller de Validación

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

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

Fecha: 04 de noviembre de 2016 (09:30 a 12:00 horas)

Lugar: Auditorio Facultad de Química, Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso.

### 7.5.1 Participantes

Asistieron 17 personas, de las cuales eran 11 hombres y 6 eran mujeres. Respecto de su procedencia, correspondían a 14 funcionarios del sector público y 3 del sector privado. A continuación, se muestran los porcentajes:

- 3 comunidad y sector privado      17,65%
- 14 Servicios públicos              82,35%

### 7.5.2 Presentación propuesta de plan de infraestructura

Los consultores realizaron una presentación de la propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo en la Región del Libertador Bernardo O´ Higgins, 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.

### 7.5.3 Preguntas y observaciones

1. Director de Obras portuarias, señala que se ha desarrollado en la región un análisis de factibilidad de desarrollo de caletas.
2. Directora de la UGAT indica que se están haciendo trabajos de rescate de los valores patrimoniales y arqueológicos en la región, los que solicitan sean relevados y considerados en el estudio. Destaca el circuito del sector Petorca.
3. Respecto del proyecto de habilitación “Ruta del Ejército Libertador“, SERNATUR sugiere que las intervenciones más importantes sean solamente hasta el embalse Chacrillas, ya que más arriba la ruta no es segura y solo requeriría un trabajo de senderos.
4. Directora de SERNATUR, indica que el embalse Chacrillas se ha entregado a la Asociación de Regantes, pero dada la necesidad de mantenerlo y darle sustentabilidad a su uso, existiría la posibilidad de incorporar el uso turístico del embalse. Se revisará el plan maestro del embalse Rapel para poder aplicar la estrategia al embalse Chacrillas.
5. La directora de UGAT, indica que el embalse Chacrillas tiene un gran potencial y que deben considerarse todas las variables para su explotación.
6. Se informa que existe el Plan maestro para el Parque Nacional La Campana, que permitirá atender los proyectos relacionados con este parque, que fueron solicitados en los talleres de inicio.
7. Se indica que la senda no motorizada entre Isla Negra y Cartagena, ya tiene tramos en desarrollo pero que existen áreas que geográficamente no se pueden intervenir o que implicarían expropiaciones muy costosas.
8. Por causa de las marejadas de este año, SERVIU estaría trabajando en el mejoramiento de la ruta entre Con-Con y Reñaca.
9. Se pide que se deje claramente establecido qué puede hacer el MOP y cuáles son sus reales las competencias.

10. Se solicita especificar qué condiciones debe tener una caleta turística para el desarrollo de actividades.
11. Se sugiere revisar los títulos asociados a “Habilitación”. en los proyectos presentados.
12. DOP informa que la caleta de Papudo se mejorara el año 2017.
13. SERNATUR indica que todos los proyectos deben tener acceso universal y que ese debería ser el estándar de la región.
14. El proyecto “Mejoramiento doble calzada y ruta escénica mixta F30”, es un proyecto ya diseñado por el M.O.P. pero está definido para el largo plazo, por lo que la primera etapa de diseño ya estaría lista.
15. Presidente de la Junta de Vecino N° 11 solicita considerar un bypass que permita manejar los flujos vehiculares tras las intervenciones realizadas en Maitencillo y Catapilco, todo lo que se relaciona con la separación de flujos de vehículos pesados. Esta iniciativa se encuentra recogida en proyecto “Estudio de factibilidad de un Bypass en la ruta F-30 entre Puchuncaví y Las Terneras.
16. Se extraña proyectos asociados a Isla de Pascua. SERNATUR indica que se encuentran desarrollando proyectos en otras fuentes, por lo que serán enviados. Para su incorporación, por ejemplo, mejoramiento aeródromo de Juan Fernández y mejoramientos de Borde costero de Plan Rapa Nui.
17. Se solicita precisar la real competencia del MOP para no generar falsas expectativas, Además aquellos proyectos que están relacionados con la ZOIT, ya que se utilizan mayores tiempos en la tramitación de las autorizaciones respectivas y su diseño.
18. SERNATUR indica que, en la actualidad, los análisis de los proyectos relacionados con la ZOIT se están tramitando más rápido.
19. Se solicita, en los proyectos planteados deben quedar claramente establecido, los actores públicos a cargo de la gestión y mantención futura. Especialmente en aquellos casos en los que se pone en valor un espacio de valor patrimonial.
20. Se sugiere que cada proyecto tenga un indicador asociado para poder hacer seguimiento a su ejecución.
21. Se aclara por parte del MOP Nacional, que este plan está respaldado por el Comité de Ministros, cuya misión es apoyar el desarrollo de las iniciativas, promover la coordinación entre los actores involucrados y generar la

creación o modificación de las normativas necesarias para su gestión y continuidad en el tiempo.

22. Se solicita que el concepto de reserva de la Biosfera se considere en los análisis de intervenciones, ya que no se tiene claridad si esto quedó incorporado dentro del análisis del SNASPE. A lo que se responde que, en el marco de las mesas de trabajo del comité de ministros, se están revisando nuevos elementos que aún no están incorporados en la normativa vigente (Ej. Rutas Escénicas, Construcción de senderos, Reserva de la biósfera etc.).
23. SERNATUR, sugiere mantener una mesa de trabajo permanente, en la región donde participe SERNATUR y el MOP con sus respectivos profesionales, de manera que los proyectos futuros que se desarrollen, puedan recoger las necesidades que desde el turismo son necesarias de atender.

## **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 cada región, lo que se materializó a través de los Talleres de Validación. En ellos, se presentó la cartera de proyectos, a través de representaciones cartográficas,

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

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

#### 8.1.2 Identificación de Proyectos Nuevos.

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

En primera instancia desde la perspectiva regional se consideró la infraestructura base o existente y el Plan Base, sobre los cuales se proyectó la imagen objetivo de infraestructura, identificando los déficits que debían ser 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.

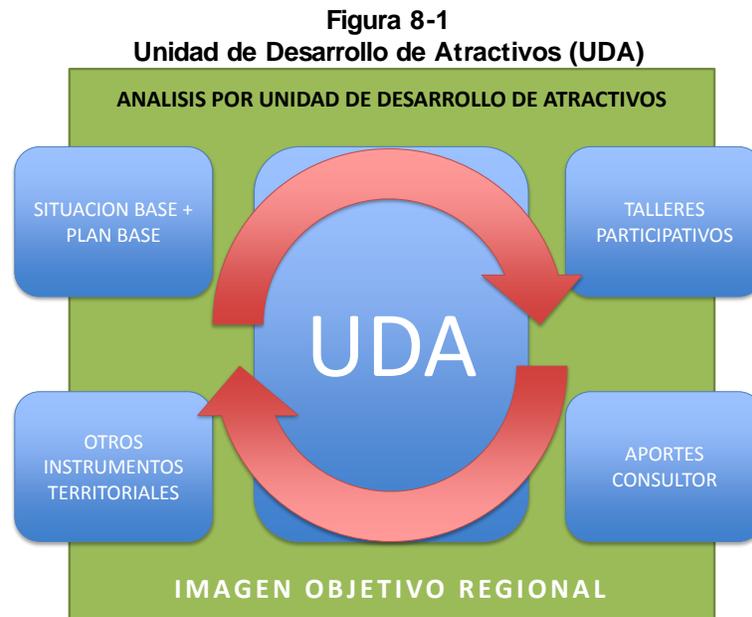
Cabe señalar que estas unidades no corresponden a unidades físicas con superficies encerradas por un polígono con límites bien definidos, sino a una unidad conceptual de apoyo al análisis territorial, que en definitiva alberga a un conjunto de proyectos de diferentes tipologías.

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

- Para la identificación de 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 suman 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.
- De igual forma, a partir del listado de proyectos propuestos por la comunidad, se construyó una matriz de respuesta, en función de la consideración de cada proyecto en el Plan Preliminar.

### 8.1.3 Priorización de Proyectos Nuevos

En primer término, es necesario precisar que la priorización de 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 y acordado con la contraparte, pero con la posibilidad de ser ajustado por cada Región, en función de la importancia que le asignaban los actores claves regionales.
- Una vez definida la priorización del desarrollo de las UDA, se estableció una priorización para los proyectos contenidos en cada una de ellas.
- De manera similar al caso de las UDA, se estableció una priorización de desarrollo para los proyectos contemplados en ellas, para lo cual se utilizaron otras variables con sus respectivos ponderadores.
- El puntaje obtenido por cada proyecto, le asignó una posición relativa al interior del período que le corresponde a la UDA a la cual pertenece.
- Así, los proyectos con mayor puntaje, deberían iniciarse al comienzo del período y aquellos con menor puntaje, podrán iniciarse en el segundo, tercer o cuarto año del período, sin importar si su finalización cae fuera del período determinado para esa UDA.

#### 8.1.4 Criterios para la priorización de Unidades de Desarrollo de Atractivos.

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

- **Sustentabilidad.**
  - a) Área Silvestre Protegida perteneciente al SNASPE<sup>31</sup>: si la UDA está relacionada con una SNASPE, tiene puntaje 1; si no, 0.
- **Focalización territorial.**
  - a) Tipo de Destino: si la UDA está relacionada con un Destino Turístico Emergente o Potencial, tiene puntaje 1; si no, 0.
  - b) ZOIT<sup>32</sup>: si la UDA está relacionada con una ZOIT, tiene puntaje 1; si no, 0.
- **Inclusión y equidad.**
  - a) ADI<sup>33</sup>: si la UDA está relacionada con una ADI, tiene puntaje 1; si no, 0.
  - b) Territorio Rezagado: si la UDA está relacionada con un Territorio Rezagado ubicado en las comunas de las regiones de Coquimbo (Provincia Limarí-Choapa), Maule (Provincia de Cauquenes y la Comuna de Empedrado), Bío-Bío (Provincia de Arauco y Valle del Itata) y Los Ríos (Provincia del Ranco), tiene puntaje 1; si no, 0.
- **Complementariedad entre planes y programas.**
  - a) Programa Estratégico Regional de Turismo (PERT): si la UDA está relacionada con una zona de aplicación de un Programa Estratégico Regional de Turismo (PERT), tiene puntaje 1; si no, 0.
  - b) Plan Base: si existen proyectos del Plan Base asociados a la UDA, tiene puntaje 1; si no, 0.

<sup>31</sup> La riqueza natural de Chile está protegida dentro del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado, administrado por la Corporación Nacional Forestal, CONAF. El Sistema tiene en la actualidad 100 unidades, distribuidas en 36 Parques Nacionales, 49 Reservas Nacionales y 15 Monumentos Naturales. Estas unidades cubren una superficie aproximada de 14,5 millones de hectáreas, el 19,2% del territorio continental de Chile.

<sup>32</sup> De acuerdo a la Ley del Turismo (Ley 20.423 del año 2010), son Zonas de Interés Turístico (ZOIT) “los territorios comunales, intercomunales o determinadas áreas dentro de éstos, que tengan condiciones especiales para la atracción turística y que requieran medidas de conservación y una planificación integrada para promover las inversiones del sector privado” (Art. 13).

<sup>33</sup> Las Áreas de Desarrollo Indígena (ADIs) surgen a partir de la aplicación del Art. 26° de la Ley N° 19.253 aprobada en Octubre de 1995. De acuerdo a esta normativa, son definidas como espacios territoriales determinados en los cuales los órganos de la Administración del Estado y deben focalizar su acción para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas de origen indígena que habitan en dichos territorios.

**Cuadro 8-1**  
**Matriz multicriterio aplicada a las Unidades de Desarrollo de Atractivos (UDA)**

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

UDA	Valores Posibles							Puntaje UDA	Periodo
Alto de Petorca	0	1	0	0	0	0	0	0,20	3
Los Molles	0	0	0	0	0	0	1	0,20	3
Pichicuy	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
Alicahue	0	1	0	0	0	0	0	0,20	3
Bahía La Ligua	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
Papudo	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
Embalse Chacarillas	0	1	0	0	0	0	0	0,20	3
Zapallar	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
Putendo	0	1	0	0	0	1	0	0,30	2
Cajón Zaino	0	1	0	0	0	0	0	0,20	3
Maitencillo	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
Serranía del Ciprés	0	1	0	0	0	0	0	0,20	3
Santa Filomena	0	1	0	0	0	1	0	0,30	2
Acantalidos de Quirilluca	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
Horcón	0	0	0	0	0	0	1	0,20	3
Ventanas	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
EL Almendral	0	1	0	0	0	1	0	0,30	2
Loncura	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
Quintero	0	0	0	0	0	0	1	0,20	3
San Esteban	0	1	0	0	0	1	1	0,50	2

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

UDA	Valores Posibles							Puntaje UDA	Periodo
Portillo	0	0	0	0	0	0	1	0,20	3
Los Andes	0	1	0	0	0	1	1	0,50	2
Ritoque	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
Río Blanco	1	0	0	0	0	0	0	0,15	3
Concón	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
Parque Andino EL Juncal	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
Parque Nacional La Campana	1	0	0	0	0	0	0	0,15	3
Limache	0	0	0	0	0	0	1	0,20	3
Viña del Mar	0	0	0	0	0	0	1	0,20	3
Valparaíso	0	0	1	0	0	1	1	0,45	2
Laguna Verde	0	0	1	0	0	1	1	0,45	2
Quintay	0	0	1	0	0	0	1	0,35	2
Algarrobo	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
El Tabo	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
Las Cruces	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
Cartagena	0	0	0	0	0	0	1	0,20	3
San Antonio	0	0	0	0	0	0	1	0,20	3
Casablanca	0	0	1	0	0	0	1	0,35	2

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

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

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

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

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

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

#### 8.1.5 Criterios para la priorización de los proyectos al interior de las Unidades de Desarrollo de Atractivos (UDA)

Una vez definida la prioridad de desarrollo de las Unidades de Desarrollo de Atractivos (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**

- c) 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.
- d) 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**

- e) 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.

- f) Apoyo directo a emprendimientos existentes: si la infraestructura propuesta por el proyecto apoya directamente a emprendimientos existentes, tiene puntaje 1; si no, 0.

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

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		$\Sigma$ Ponderadores (siempre=1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de la comunidad locales	Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Alto de Petorca	Construcción sendero interpretativo sitios arqueológicos de Petorca	0,15	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,85	3
Los Molles	Construcción centro de interpretación del patrimonio sub acuático de la región, Los Molles	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	3
Los Molles	Mejoramiento a caleta turística borde costero centro norte Los Molles	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Pichicuy	Mejoramiento a caleta turística borde costero centro norte Pichicuy	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Alicahue	Construcción senda no motorizada ruta laguna Chepical	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	3
Alicahue	Construcción centro de interpretación Petroglifos de Alicahue	0	0,15	0,2	0	0	0,15	0,50	3
Bahía La Ligua	Mejoramiento a caleta turística borde costero	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		$\Sigma$ Ponderadores (siempre=1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de la comunidad locales	Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	centro norte La Ligua								
Papudo	Mejoramiento a Caleta Turística borde costero centro norte Papudo	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Embalse Chacarillas	Construcción costanera turística en embalse Chacarillas	0,15	0	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Embalse Chacarillas	Construcción de centro de atención al visitante en embalse Chacarillas	0	0	0,2	0	0	0	0,20	3
Zapallar	Mejoramiento a Caleta Turística borde costero centro norte Zapallar	0	0	0,2	0	0,2	0,15	0,55	3
Putendo	Construcción Senda no Motorizada, ruta patrimonial ejercito libertador E-527	0	0,15	0,2	0	0,2	0	0,55	2
Putendo	Construcción miradores en la ruta del ejercito libertador	0	0	0,2	0	0	0	0,20	2
Putendo	Construcción centro de información de la ruta del ejercito libertador (Putendo y Los Patos )	0	0	0,2	0	0	0	0,20	2
Cajón Zaino	Construcción y	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		$\Sigma$ Ponderadores (siempre=1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de la comunidad locales	Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	Mejoramiento de senderos de caminata y miradores, Cajón del Zaino hacia la laguna Copín								
Cajón Zaino	Construcción centro de información en Santa Filomena- Cajón Zaino	0	0	0,2	0	0	0	0,20	3
Maitencillo	Mejoramiento costanera turística en Maitencillo	0,15	0	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Maitencillo	Mejoramiento a Caleta Turística borde costero centro norte Maitencillo	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Serranía del Ciprés	Construcción Ruta Escénica, acceso a Serranías El Ciprés	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0	0,70	3
Santa Filomena	Mejoramiento Ruta Escénica de peregrinación, circuito de turismo religioso Santuario Santa Filomena.	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	2
Acantalidos de Quirilluca	Construcción mirador escénico en Acantalidos de Quirilluca	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	3

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		$\Sigma$ Ponderadores (siempre=1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de la comunidad locales	Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Horcón	Mejoramiento a Caleta Turística borde costero centro norte Horcón	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Ventanas	Mejoramiento a Caleta Turística borde costero centro norte Ventanas	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
EL Almendral	Restauración y Conservación inmuebles de valor histórico patrimonial, sector el almendral	0	0,15	0	0,15	0	0	0,30	2
Loncura	Mejoramiento a Caleta Turística borde costero centro norte Loncura	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Quintero	Mejoramiento a Caleta Turística borde costero centro norte Papagayo	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Quintero	Mejoramiento a Caleta Turística borde costero centro norte El Manzano	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
San Esteban	Mejoramiento Ruta Escénica, ruta histórica turística sector Cariño botado.	0	0	0,2	0	0,2	0,15	0,55	2
San Esteban	Construcción centro de	0	0	0,2	0	0	0,15	0,35	2

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		$\Sigma$ Ponderadores (siempre=1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de la comunidad locales	Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	interpretación, San Esteban								
San Esteban	Restauración Casona La Ermita, San Esteban	0	0,15	0,2	0,15	0	0	0,50	2
Portillo	Construcción de centro de información turística en Paso los libertadores	0	0	0,2	0,15	0	0,15	0,50	3
Los Andes	Restauración Edificio Patrimonial, Maestranza Los Andes	0	0,15	0,2	0,15	0	0	0,50	2
Río Blanco	Restauración estación Río Blanco	0	0,15	0,2	0,15	0	0	0,50	3
Concón	Mejoramiento a Caleta Turística en Caleta Higuierillas	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Concón	Mejoramiento a Caleta Turística en Caleta Montemar	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Concón	Mejoramiento a Caleta Turística en Caleta San Pedro	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Concón	Mejoramiento a Caleta Turística en Caleta Concón	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Parque	Mejoramiento Ruta	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0	0,70	3

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		$\Sigma$ Ponderadores (siempre=1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de la comunidad locales	Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Andino El Juncal	Escénica, ruta E- 781, acceso al Cajón Juncal								
Parque Nacional La Campana	Mejoramiento Ruta Escénica, camino acceso sector Ocoa Parque Nacional La Campana	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0	0,70	3
Parque Nacional La Campana	Construcción y Mejoramiento de senderos de caminata, PN La Campana	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0	0,70	3
Parque Nacional La Campana	Construcción de Unidad de servicios higiénicos sustentables, para atención de los visitantes, PN La Campana	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0	0,70	3
Limache	Construcción Ruta escénica Limache / Colliguay	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	3
Limache	Mejoramiento Ruta Escénica Tranque Santa Rosa de Limache	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	3
Viña del Mar	Desarrollo Plan maestro del estero Marga Marga	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0	0,70	3
Valparaíso	Mejoramiento a Caleta	0	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	0,85	2

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		$\Sigma$ Ponderadores (siempre=1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de la comunidad locales	Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	Turística en Caleta Portales								
Valparaíso	Mejoramiento a muelle turístico Barón y construcción de marina deportiva	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	2
Valparaíso	Construcción ruta escénica mixta, Gran Balcon Urbano (camino el agua)	0	0,15	0,2	0,15	0,2	0	0,70	2
Valparaíso	Construcción centro de interpretación del patrimonio sub acuático, Caleta Portales	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	2
Valparaíso	Construcción costanera escénica en Playa Ancha	0	0	0,2	0	0,2	0,15	0,55	2
Valparaíso	Estudio para el Mejoramiento del uso Turístico del Muelle Prat (NO MOP)	0	0,15	0,2	0,15	0,2	0	0,70	2
Valparaíso	Construcción centro de interpretación de la red de ascensores de Valparaíso	0	0	0,2	0	0	0	0,20	2
Valparaíso	Restauración mercado	0	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	0,85	2

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		$\Sigma$ Ponderadores (siempre=1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de la comunidad locales	Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	Puerto Valparaíso								
Valparaíso	Construcción de ciclovía Viña del Mar hasta Valparaíso	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Laguna Verde	Construcción ruta escénica cerro colorado , acceso Laguna Verde	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Laguna Verde	Mejoramiento a caleta turística, Laguna Verde	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	2
Laguna Verde	Ampliación APR, Laguna Verde y mejoramiento de saneamiento sanitario	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Quintay	Construcción centro de interpretación del patrimonio sub acuático de la región, Quintay	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	2
Quintay	Mejoramiento a Caleta Turística en Caleta de Quintay	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	2
Quintay	Mejoramiento acceso playa Quintay	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Algarrobo	Construcción de mirador ecológico y señalética asociada en islote Pájaro Niño	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	3

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		$\Sigma$ Ponderadores (siempre=1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de la comunidad locales	Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
El Tabo	Construcción de sendas no motorizadas en Quebrada de Córdoba	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0	0,70	3
Las Cruces	Mejoramiento a Caleta Turística en Caleta de Las Cruces	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Cartagena	Mejoramiento Ruta Escénica entre Cartagena y Lo Abarca	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	3
Cartagena	Construcción de sendero interpretativo en camino de acceso a la tumba de Vicente Huidobro	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	3
San Antonio	Mejoramiento Ruta Escénica, camino acceso RN el Yali camino interior agrosuper	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	3
San Antonio	Construcción de sendero y centro de interpretación humedal desembocadura del río Maipo.	0,15	0	0	0	0,2	0	0,35	3
Ritoque	Construcción senderos de interpretación por borde costero dunario,	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	3

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		$\Sigma$ Ponderadores (siempre=1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de la comunidad locales	Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	Mantagua								
Parque Nacional La Campana	Mejoramiento vial acceso al P.N. La Campana sector Ocoa	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	3
Parque Nacional La Campana	Mejoramiento vial acceso al P.N. La Campana sector Granizo	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	3
Parque Nacional La Campana	Mejoramiento vial acceso al P.N. La Campana Cajón Grande	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	3
Parque Nacional La Campana	Construcción de refugio de montaña P.N. La Campana	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	3
Casablanca	Estudio de prefactibilidad para construcción de Helipuerto en Casablanca	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	2
Valparaíso	Construcción terminal de pasajeros marítimos en Valparaíso: Viajes a Juan Fernandez-Isla de Pascua	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Conector	Construcción y mejoramiento sendero de trekking y caminata camino del INCA	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	2

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		$\Sigma$ Ponderadores (siempre=1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de la comunidad locales	Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	(Quillota y Petorca)								
Conector	Mejoramiento a Ruta Escénica, ruta costera entre Reñaca y Concón.	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Estudio factibilidad de defensa borde costero, Valparaíso, Viña del mar Y Concón	0,15	0,15	0,2	0	0,2	0	0,7	1
Conector	Mejoramiento a doble calzada, Ruta Escénica mixta, ruta F - 30 E	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento ribera recreativa, entre SanFelipe y Los Andes (parque borde río Aconcagua)	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	2
Conector	Construcción de miradores en el borde río del Aconcagua	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	2
Conector	Mejoramiento accesos ciudad de los Andes	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Construcción de borde costero turístico entre las comunas de Algarrobo y San Antonio	0,15	0	0,2	0	0,2	0,15	0,7	1

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		$\Sigma$ Ponderadores (siempre=1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de la comunidad locales	Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	, Asociado a un plan Maestro intercomunal								
Conector	Estudio de prefactibilidad para el mejoramiento vial del litoral central	0	0	0,2	0	0,2	0	0,4	2
Conector	Construcción ciclovía Peñuelas y RN La Campana	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Estudio de factibilidad de un By pass en la ruta F-30 E , entre Puchuncaví y Las Terneras	0	0	0,2	0	0,2	0	0,4	2
Conector	Construcción de senda no motorizada entre el Isla Negra y Cartagena	0,15	0	0,2	0	0,2	0,15	0,7	1
Conector	Mejoramiento a ruta F-190 para reformular ruta escénica mixta paralela a ésta	0,15	0	0	0	0,2	0	0,35	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica "del vino" F-74-G	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica "del vino" G-730	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	2

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		$\Sigma$ Ponderadores (siempre=1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de la comunidad locales	Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Conector	Mejoramiento a ruta escénica del vino F-870 / F-864	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica del vino G-904	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica del vino F-864-G	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica del vino G-814	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica E-375/ D-875 (camino a salamanca)	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica camino a Lliulliu	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2

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

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

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

Período 1: año 1 – año 5

Período 2: año 6 – año 9

Período 3: año 10 – año 13

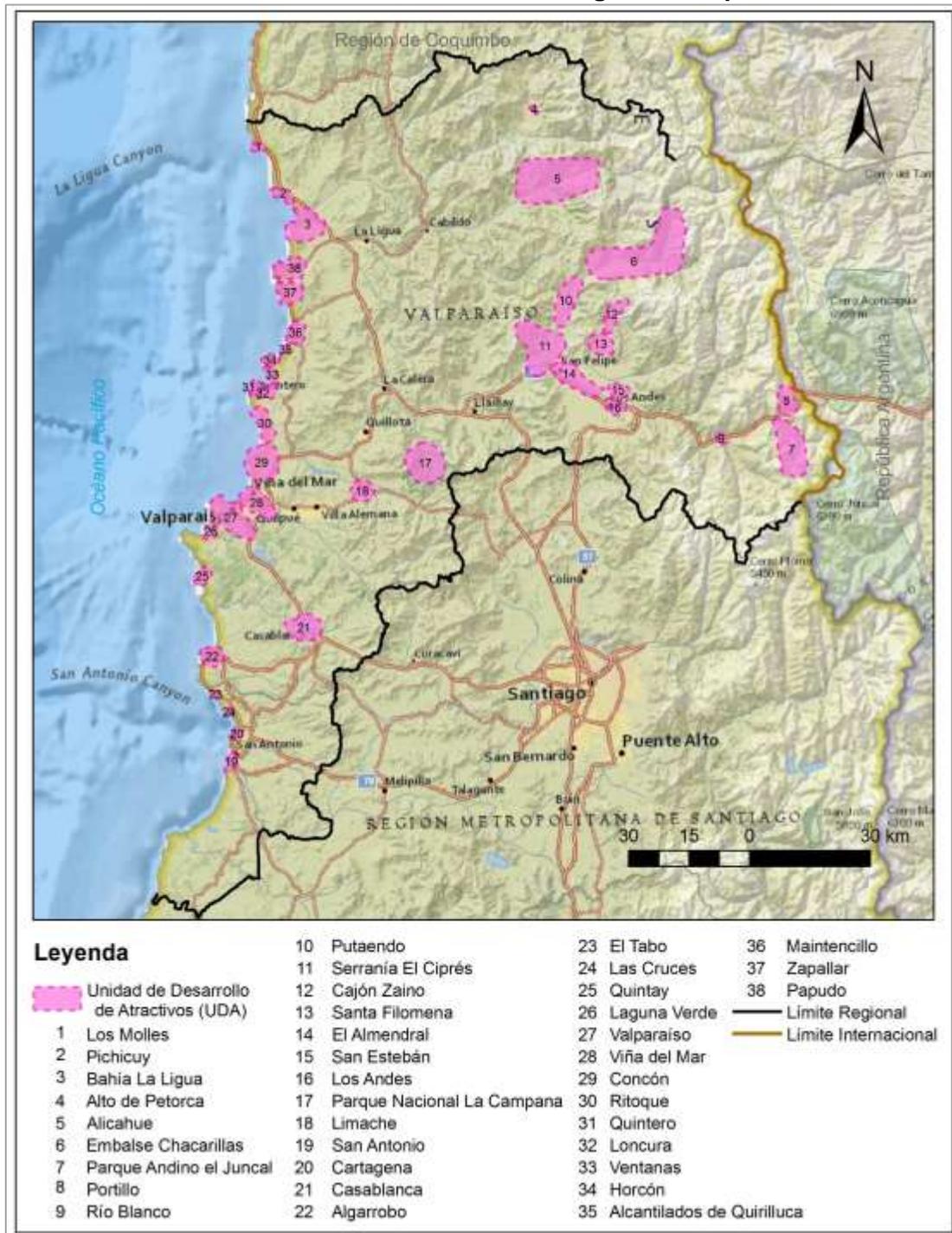
Considerando lo anterior, aquellos proyectos que obtuvieron un puntaje entre 0,21 y 1,00 serán desarrollados al Inicio del período que les corresponde.

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 Valparaíso.**



Fuente: Elaboración propia

### 8.1.6 Tipologías de Infraestructura

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

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

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

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

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
1	Agua Potable Rural	MOP	Se asocia a proyectos de construcción y ampliación de sistemas de agua potable que atienden localidades o sectores rurales. En particular, su definición de construcción o ampliación obedece a la situación actual y demanda esperada.
2	Aguas Lluvias	MOP	Reúne acciones desarrolladas principalmente sobre áreas urbanas, destinadas a la formulación de estudios y obras necesarias para la evacuación de aguas lluvias. Tipología no relacionada directamente con la actividad turística.
3	Borde Costero	MOP	Obra pública que reúne acciones en el borde costero marítimo, lacustre y/o fluvial, cuya relación está asociada a caletas y su mejoramiento al concepto de Caleta Turística o bien está referida a la puesta en valor del borde costero marítimo y/o lacustre, a través de la construcción de costaneras, sean estas recreativas o turísticas.
4	Ciclovia - 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

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
			turísticos o UDAS.
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

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
			través de la Dirección de Arquitectura.
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 ciclorrutas 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
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

Nº	TIPOLOGÍA PARA COSTO	TIPO	Unidad	Costo (\$ 2016)
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 Rio	Global	Gl	200.000.000
37	Restauración Iglesia	Global	Gl	1.000.000.000
38	Estudio prefactibilidad Museo	Global	Gl	100.000.000
39	Diseño Aeropuerto internacional	Global	Gl	400.000.000
40	Construcción Helipuerto	Global	Gl	100.000.000
41	Construcción Paradero de Buses	Global	Un	15.000.000
42	Defensa Fluvial	Global	Gl	500.000.000
43	Estudio Prefactibilidad Embalse	Global	Gl	400.000.000
44	Construcción Cobertizo Rodados	Global	Gl	420.000.000

Fuente: Elaboración propia

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

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

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

ITEM	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	COSTO (\$) (dic 2016)
Vialidad	Berma de 2 metros de ancho a ambos lados de la calzada Calzada de 7 metros de ancho Faja de separación de 1,5 metros entre la ciclorruta y vialidad para vehículos motorizados	km	700.000.000
Ciclorruta	2 metros de ancho	km	80.000.000
Mirador	Superficie de maicillo con 10 estacionamientos, 10 bancas con capacidad para 4 personas c/u, 2 paneles informativos, estructura con techumbre para protección del clima	Un	40.000.000
Estacionamiento con Zona de	Superficie de maicillo con 20 estacionamientos, 20 mesas con capacidad para 4 personas c/u, baños y estructura con techumbre para protección del	Un	60.000.000

Descanso	clima.		
----------	--------	--	--

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 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 Valparaíso**

N° Proyecto	UDA	Nombre Proyecto	Origen	Ámbito del MOP	Costo de Inversión M\$	5 años					5 años					4 años			
						Corto Plazo					Mediano Plazo					Largo plazo			
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1	Los Molles	Construcción centro de interpretación del patrimonio sub acuático de la región, Los Molles	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317											D	E		
2	Los Molles	Mejoramiento a caleta turística borde costero centro norte Los Molles	Taller	Obras Portuarias	130.200											D	D	E	
3	Pichicuy	Mejoramiento a caleta turística borde costero centro norte Pichicuy	Taller	Obras Portuarias	130.200											D	D	E	
4	Bahía La Ligua	Mejoramiento a caleta turística borde costero centro norte La Ligua	Taller	Obras Portuarias	130.200											D	D	E	
5	Alto de Petorca	Construcción sendero interpretativo sitios arqueológicos de Petorca	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	363.528											P	D	E	
6	Alicahue	Construcción senda no motorizada ruta laguna Chepical	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	630.184											P	D	E	
7	Alicahue	Construcción centro de interpretación Petroglifos de Alicahue	Taller	Vialidad	105.317											D	E		
8	Embalse Chacarillas	Construcción costanera turística en embalse Chacarillas	Taller	Obras Portuarias	69.440											D	E		
9	Embalse Chacarillas	Construcción de centro de atención al visitante en embalse Chacarillas	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317													D	E
10	Parque Andino EL Juncal	Mejoramiento a Ruta Escénica, ruta E- 781, acceso al Cajón Juncal	Taller	Vialidad	565.128											P	D	E	
11	Portillo	Construcción de centro de información turística en Paso los libertadores	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317											D	E		
13	Río Blanco	Restauración estación Río Blanco	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	100.000											D	E		
14	Putendo	Construcción Senda no Motorizada, ruta patrimonial ejercito libertador E-527	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	928.570						P	D	E	E					
15	Putendo	Construcción miradores en la ruta del ejercito libertador	Taller	Vialidad	105.317									D	E				
16	Putendo	Construcción centro de información de la ruta del ejercito libertador (Putendo y Los Patos )	Taller	Arquitectura	105.317									D	E				
17	Serranía del Ciprés	Construcción Ruta Escénica, acceso a Serranías El Ciprés	Taller	Vialidad	508.348											P	D	E	
18	Cajón Zaino	Construcción y Mejoramiento de senderos de caminata y miradores, Cajón del Zaino hacia la laguna Copín	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	106.714											D	E		
19	Cajón Zaino	Construcción centro de información en Santa Filomena- Cajón Zaino	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317													D	E
20	Santa Filomena	Mejoramiento Ruta Escénica de peregrinación, circuito de turismo religioso Santuario Santa Filomena.	Taller	Vialidad	199.064						P	D	E						
21	EL Almendral	Restauración y Conservación inmuebles de valor histórico patrimonial, sector el almendral	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	100.000						D	D	E	E					
22	San Esteban	Mejoramiento Ruta Escénica, ruta histórica turística sector Cariño botado.	Taller	Vialidad	139.612						P	D	E						
23	San Esteban	Construcción centro de interpretación, San Esteban	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
24	San Esteban	Restauración Casona La Ermita, San Esteban	Ficha On line	No MOP (UT Arquitectura)	100.000						D	E							
26	Los Andes	Restauración Edificio Patrimonial, Maestranza Los Andes	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	100.000						D	D	E	E					
27	Parque Nacional La Campana	Mejoramiento Ruta Escénica, camino acceso sector Ocoa Parque Nacional La Campana	Taller	Vialidad	142.952											P	D	E	
28	Parque Nacional La Campana	Construcción y Mejoramiento de senderos de caminata, PN La Campana	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	227.027											P	D	E	
29	Parque Nacional La Campana	Construcción de Unidad de servicios higiénicos sustentables, para atención de los visitantes, PN La Campana	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317											D	E		
30	Parque Nacional La Campana	Mejoramiento vial acceso al P.N. La Campana sector Ocoa	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	1.696.800											D	E		
31	Parque Nacional La	Mejoramiento vial acceso al P.N. La Campana sector Granizo	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	1.129.800											D	E		

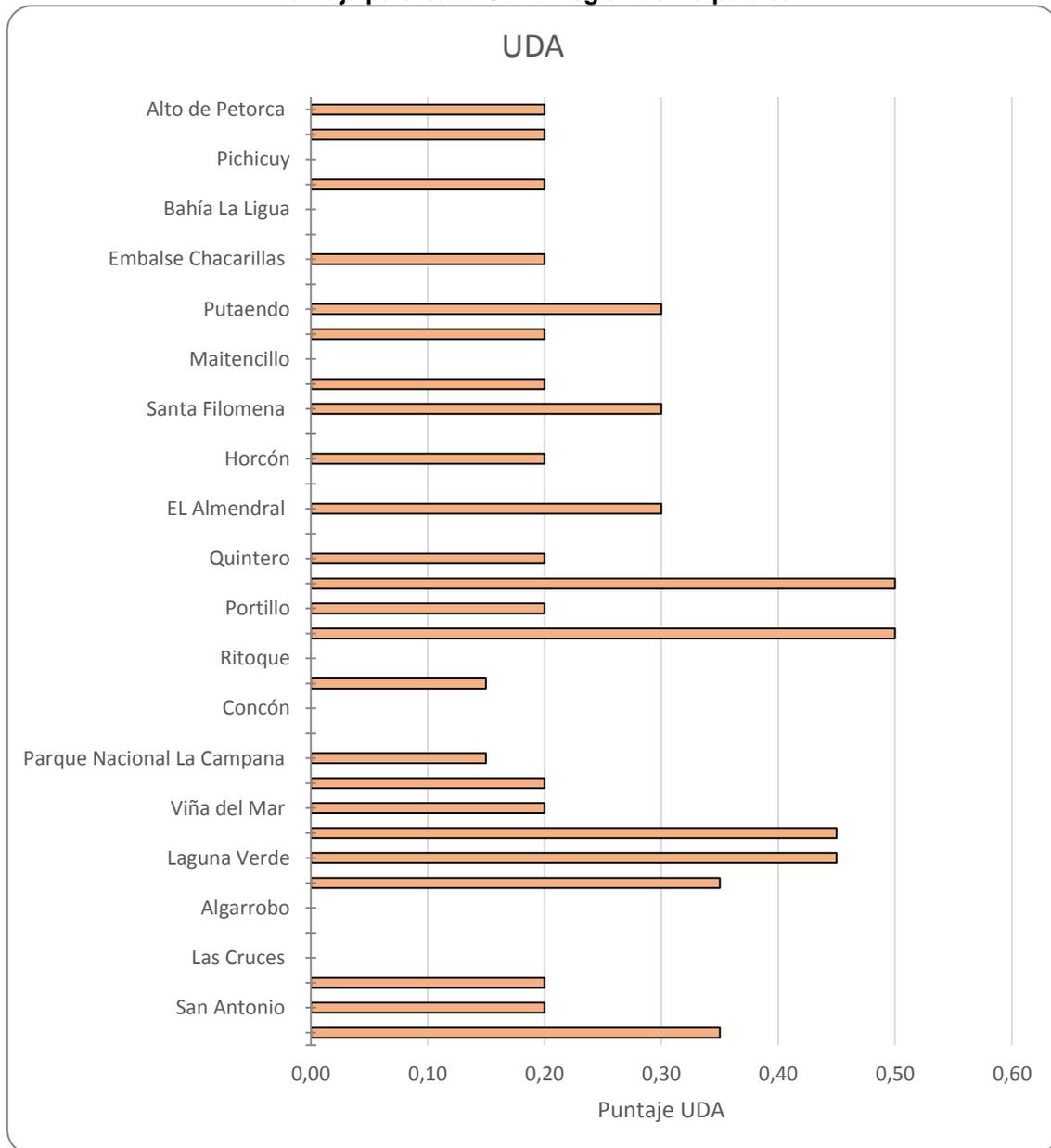
N° Proyecto	UDA	Nombre Proyecto	Origen	Ámbito del MOP	Costo de Inversión	5 años					5 años					4 años			
						Corto Plazo					Mediano Plazo					Largo plazo			
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Campana																		
32	Parque Nacional La Campana	Mejoramiento vial acceso al P.N. La Campana Cajón Grande	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	701.400												D	E	
33	Parque Nacional La Campana	Construcción de refugio de montaña P.N. La Campana	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	105.317												D	E	
34	Limache	Construcción Ruta escénica Limache / Colliguay	Taller	Vialidad	2.847.684												P	D	E
35	Limache	Mejoramiento Ruta Escénica Tranque Santa Rosa de Limache	Taller	Vialidad	131.596												P	D	E
37	San Antonio	Mejoramiento Ruta Escénica, camino acceso RN el Yali camino interior agrosuper	Taller	Vialidad	307.280												P	D	E
38	San Antonio	Construcción de sendero y centro de interpretación humedal desembocadura del río Maipo.	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	6.087												P	D	E
39	Cartagena	Mejoramiento Ruta Escénica entre Cartagena y Lo Abarca	Taller	Vialidad	90.848												P	D	E
40	Cartagena	Construcción de sendero interpretativo en camino de acceso a la tumba de Vicente Huidobro	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	14.893												P	D	E
41	Casablanca	Estudio de prefactibilidad para construcción de Helipuerto en Casablanca	Consultor	Aeropuertos	200.000						P								
44	Algarrobo	Construcción de mirador ecológico y señalética asociada en islote Pájaro Niño	Taller	Arquitectura	105.317												D	E	
46	El Tabo	Construcción de sendas no motorizadas en Quebrada de Córdova	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	54.264												P	D	E
47	Las Cruces	Mejoramiento a Caleta Turística en Caleta de Las Cruces	Taller	Obras Portuarias	130.200												D	D	E
48	Quintay	Construcción centro de interpretación del patrimonio sub acuático de la región, Quintay	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
49	Quintay	Mejoramiento a Caleta Turística en Caleta de Quintay	Taller	Obras Portuarias	130.200						D	D	E						
50	Quintay	Mejoramiento acceso playa Quintay	Consultor	Vialidad	420.000						P	D	E						
54	Laguna Verde	Construcción ruta escénica cerro colorado , acceso Laguna Verde	Consultor	Vialidad	355.376						P	D	E						
55	Laguna Verde	Mejoramiento a caleta turística, Laguna Verde	Taller	Obras Portuarias	130.200						D	D	E						
56	Laguna Verde	Ampliación APR, Laguna Verde y mejoramiento de saneamiento sanitario	Taller	Obras Hidráulicas	380.000						D	E	E						
57	Valparaíso	Construcción ruta escénica mixta, Gran Balcon Urbano (camino el agua)	Taller	Vialidad	2.084.828						P	D	E						
58	Valparaíso	Mejoramiento a muelle turístico Barón y construcción de marina deportiva	Taller	Obras Portuarias	130.200						P	D	E						
59	Valparaíso	Mejoramiento a Caleta Turística en Caleta Portales	Taller	Obras Portuarias	130.200						D	D	E						
60	Valparaíso	Construcción centro de interpretación del patrimonio sub acuático, Caleta Portales	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
61	Valparaíso	Construcción costanera escénica en Playa Ancha	Taller	Obras Portuarias	138.880						P	D	E						
62	Valparaíso	Estudio para el Mejoramiento del uso Turístico del Muelle Prat (NO MOP)	Taller	Concesiones	100.000						P								
63	Valparaíso	Construcción centro de interpretación de la red de ascensores de Valparaíso	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317									D	E				
64	Valparaíso	Restauración mercado Puerto Valparaíso	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	100.000						D	D	E	E					
65	Valparaíso	Construcción de ciclovía Viña del Mar hasta Valparaíso	Taller	Vialidad	1.140.000						P	D	E						
66	Valparaíso	Construcción terminal de pasajeros marítimos en Valparaíso: Viajes a Juan Fernandez- Isla de Pascua	Consultor	Vialidad	200.000						D	E							
69	Viña del Mar	Desarrollo Plan maestro del estero Marga Marga	Taller	Obras Hidráulicas	300.000												P	D	D
71	Concón	Mejoramiento a Caleta Turística en Caleta Higuierillas	Taller	Obras Portuarias	130.200												D	D	E
72	Concón	Mejoramiento a Caleta Turística en Caleta Montemar	Taller	Obras Portuarias	130.200												D	D	E
73	Concón	Mejoramiento a Caleta Turística en Caleta San Pedro	Taller	Obras Portuarias	130.200												D	D	E
74	Concón	Mejoramiento a Caleta Turística en Caleta Concón	Taller	Obras Portuarias	130.200												D	D	E
75	Ritoque	Construcción senderos de interpretación por borde costero dunario, Mantagua	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	96.483												D	E	
76	Quintero	Mejoramiento a Caleta Turística borde costero centro norte Papagayo	Taller	Obras Portuarias	130.200												D	D	E
77	Quintero	Mejoramiento a Caleta Turística borde costero centro norte El Manzano	Taller	Obras Portuarias	130.200												D	D	E
80	Loncura	Mejoramiento a Caleta Turística borde costero centro norte Loncura	Taller	Obras Portuarias	130.200												D	D	E
81	Ventanas	Mejoramiento a Caleta Turística borde costero centro norte Ventanas	Taller	Obras Portuarias	130.200												D	D	E
85	Horcón	Mejoramiento a Caleta Turística borde costero centro norte Horcón	Taller	Obras Portuarias	130.200												D	D	E
86	Acantalidos de Quirilluca	Construcción mirador escénico en Acantalidos de Quirilluca	Taller	Vialidad	298.048												D	E	
87	Maitencillo	Mejoramiento costanera turística en Maitencillo	Taller	Obras Portuarias	613.242												P	D	E
88	Maitencillo	Mejoramiento a Caleta Turística borde costero centro norte Maitencillo	Taller	Obras Portuarias	130.200												D	D	E
89	Zapallar	Mejoramiento a Caleta Turística borde costero centro norte Zapallar	Taller	Obras Portuarias	130.200												D	D	E
91	Papudo	Mejoramiento a Caleta Turística borde costero centro norte Papudo	Taller	Obras Portuarias	130.200												D	D	E
101	Conector	Mejoramiento a ruta escénica del vino G-814	Consultor	Vialidad	1.092.848						P	D	E						
102	Conector	Estudio de prefactibilidad para el mejoramiento vial del litoral central	Taller	Vialidad	420.000						P								

N° Proyecto	UDA	Nombre Proyecto	Origen	Ámbito del MOP	Costo de Inversión	5 años					5 años					4 años			
						Corto Plazo					Mediano Plazo					Largo plazo			
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
103	Conector	Construcción y mejoramiento sendero de trekking y caminata camino del INCA (Quillota y Petorca)	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	424.137						P	D	E						
104	Conector	Mejoramiento a Ruta Escénica, ruta costera entre Reñaca y Concón.	Taller	Vialidad	731.460						P	D	E						
105	Conector	Estudio factibilidad de defensa borde costero, Valparaíso, Viña del mar Y Concón	Taller	Obras Portuarias	200.000		P	D											
106	Conector	Mejoramiento a doble calzada, Ruta Escénica mixta, ruta F - 30 E	Taller	Vialidad	19.706.400						P	D	E	E	E				
107	Conector	Mejoramiento ribera recreativa, entre San Felipe y Los Andes (parque borde río Aconcagua)	Taller	Obras Portuarias	2.099.190						P	D	E						
108	Conector	Construcción de miradores en el borde río del Aconcagua	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
109	Conector	Mejoramiento accesos ciudad de los Andes	Taller	Vialidad	5.145.000						P	D	E						
110	Conector	Construcción de borde costero turístico entre las comunas de Algarrobo y San Antonio , Asociado a un plan Maestro intercomunal	Taller	Obras Portuarias	1.868.370		P	D	E	E									
111	Conector	Construcción ciclovía Peñuelas y RN La Campana	Taller	Vialidad	7.586.400						P								
112	Conector	Estudio de factibilidad de un By pass en la ruta F-30 E , entre Puchuncaví y Las Terneras	Taller	Vialidad	200.000						P								
113	Conector	Construcción de senda no motorizada entre el Isla Negra y Cartagena	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	257.591		P	D	E										
114	Conector	Mejoramiento a ruta F-190 para reformular ruta escénica mixta paralela a ésta	Consultor	Vialidad	1.629.252						P	D	E	E					
115	Conector	Mejoramiento a ruta escénica "del vino" F-74-G	Consultor	Vialidad	2.686.028						P	D	E	E					
116	Conector	Mejoramiento a ruta escénica "del vino" G-730	Consultor	Vialidad	1.629.252						P	D	E	E					
117	Conector	Mejoramiento a ruta escénica del vino F-870 / F-864	Consultor	Vialidad	860.384						P	D	E						
118	Conector	Mejoramiento a ruta escénica del vino G-904	Consultor	Vialidad	891.112						P	D	E						
119	Conector	Mejoramiento a ruta escénica del vino F-864-G	Consultor	Vialidad	760.184						P	D	E						
120	Conector	Mejoramiento a ruta escénica E-375/ D-875 (camino a salamanca)	Consultor	Vialidad	1.155.640						P	D	E						
121	Conector	Mejoramiento a ruta escénica camino a Lliu-Iliu	Consultor	Vialidad	292.584						P	D	E						
Costo Total de Inversión					71.507.666														
Inversión con financiamiento externo					8.295.967														
Inversión directa MOP					63.211.698														

\* 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 8-3**  
**Puntaje para cada UDA. Región de Valparaíso**



**Fuente:** Elaboración propia

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

La entrega del Informe final del estudio va acompañada de un archivo digital con un libro Excel que contiene la Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo. A cada región se le entrega su plan correspondiente.

Este libro contiene las siguientes hojas

#### **a) Cuadro PP**

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

#### **b) UDA**

Presenta las distintas UDA, junto a sus respectivos puntajes asociados a la evaluación realizada en el Cuadro PP y el cuadro ponderador que asigna la relevancia atribuida a cada de las variables a ser evaluadas. En el cuadro Ponderador se pueden modificar los valores, teniendo siempre en consideración que la suma debe ser siempre igual a 1. Al ir modificando los ponderadores se podrá apreciar numéricamente y gráficamente las variaciones, permitiendo identificar cuál UDA es más prioritaria en su desarrollo de atractivos (la relación es directamente proporcional positiva). Resultado de la clasificación de la UDA puede ser Corto Plazo= 1 (del año 2017 al 2021), Mediano Plazo= 2 (del año 2022 al 2026) y Largo Plazo= 3 (del año 2027 al 2030).

#### **c) Sensibilización**

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

#### **d) Gráficos (Cronograma)**

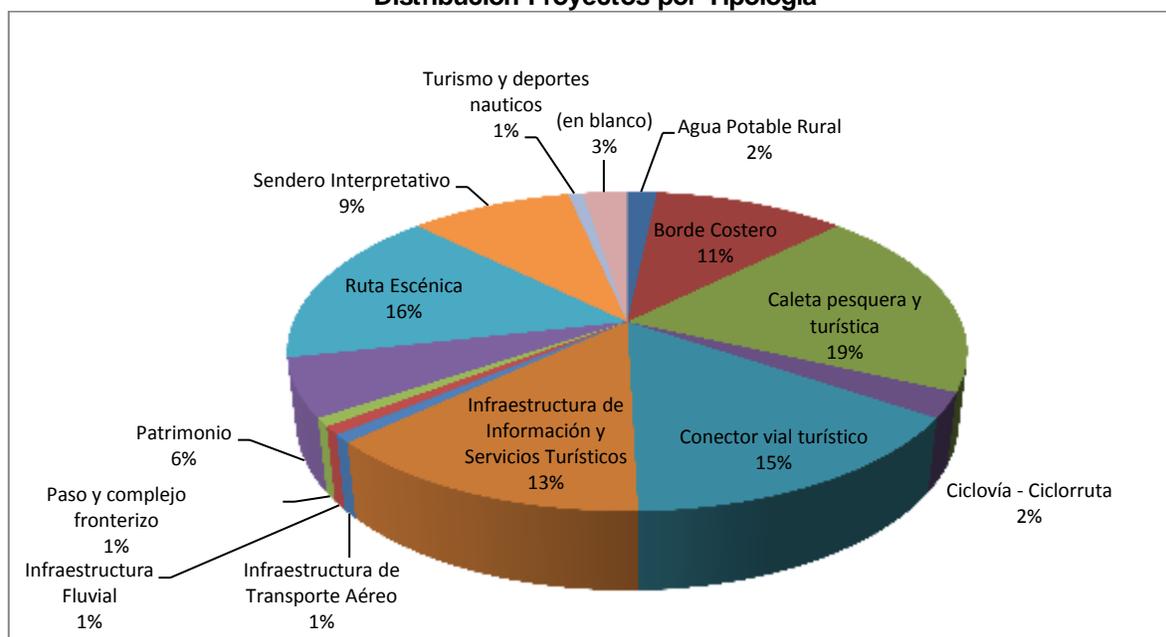
Al finalizar el proceso de priorización y sensibilización se procede a graficar cada proyecto en el periodo correspondiente (corto, mediano y largo plazo) y su priorización en el interior de la UDA con su puntaje de proyecto. Es importante mencionar que cuando un proyecto tiene un puntaje menor o igual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

## 9 SÍNTESIS Y CARTERA PROPUESTA

### 9.1 Síntesis de la Propuesta del Plan Regional.

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

**Figura 9-1**  
**Distribución Proyectos por Tipología**



Fuente: elaboración propia

Del gráfico anterior, es posible observar que la concentración de proyectos se presenta en tipologías afines, como Borde Costero y Caleta pesquera y turística, con un 30% de la cartera, seguida de las tipologías de conectividad vial, como Ruta Escénica y Conector vial, destacándose a continuación la infraestructura de Centros de Información y Servicios Turísticos.

En cuanto a la mejora en la conectividad turística, se propone el siguiente detalle en kilómetros, de acuerdo a los aportes que harían estas tipologías de obras:

	kilómetros
Ruta Escénica	330
Ciclovía - Ciclorruta	109
Sendero Interpretativo	271

## 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**

<b>DESTINO TURISTICO</b>	<b>UNIDADES DESARROLLO ATRACTIVO</b>	<b>N° Iniciativas</b>
<b>Litoral Algarrobo - Santo Domingo</b>	Algarrobo	3
	Cartagena	2
	Conector	5
	El Tabo	2
	Las Cruces	1
	San Antonio	2
	Otro	2
<b>Litoral Norte Papudo</b>	Acantilados de Quirica	1
	Bahía La Ligua	1
	Conector	1
	Horcón	2
	Loncura	1
	Los Molles	2
	Maitencillo	2
	Papudo	2
	Pichicuy	1
	Quintero	3
	Ritoque	1
	Ventanas	2
	Zapallar	1
	<b>Litoral Viña del Mar</b>	Concón
Conector		1
Viña del Mar		2
<b>Litoral Viña del Mar - Concón</b>	Otro	1
<b>Olmué - La Campana</b>	Conector	3
	Limache	3
	Parque Nacional La Campana	9
<b>Otro Destino</b>	Casablanca	1
	Conector	5
	Quintay	2
	Sin UDA	2
<b>Portillo</b>	Parque Andino el Juncal	1
	Portillo	2
	Río Blanco	1
<b>Valle del Aconcagua</b>	Alicahue	2
	Alto de Petorca	1
	Cajón Zaino	2
	Conector	4
	EL Almendral	1
	Embalse Chacarillas	2
	Los Andes	1
	Putendo	3
	San Esteban	4
	Santa Filomena	1
	Serranía del Ciprés	1
	Otro	1

DESTINO TURISTICO	UNIDADES DESARROLLO ATRACTIVO	N° Iniciativas
Valparaíso	Conector	1
	Laguna Verde	4
	Quintay	3
	Valparaíso	11
	Otro	1
Rapa Nui	Rapa Nui	1
Juan Fernandez	Juan Fernandez	1
<b>Total</b>		<b>119</b>

Fuente: elaboración propia

Del cuadro anterior se desprende que Valparaíso presenta la mayor cantidad de iniciativas, seguida de Parque Nacional La Campana y Concón.

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

**Cuadro 9-2**  
**Distribución de Proyectos por Ámbito MOP**

UNIDAD TECNICA MOP	Total
Aeropuertos	1
Agua Potable Rural	2
Arquitectura	36
Obras Hidráulicas	1
Obras Portuarias	37
Vialidad	42
<b>Total</b>	<b>119</b>

Fuente: elaboración propia

Se propone el desarrollo de 119 proyectos, 27 de los cuales provienen del plan base y 92 son nuevas iniciativas. En términos del costo total de la inversión se llega a la suma de M\$ 438.271.309, correspondiendo el 94% a inversión del MOP y el 6% 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 75% del total, está en el corto plazo, como se observa en la tabla siguiente:

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

FINANCIAMIENTO	Plazos			Total
	Corto (2017-2021)	Mediano(2022-2026)	Largo(2027-2030)	
Extrasectorial	17.618.684	2.636.884	2.336.401	22.591.969
Sectorial	241.960.780	70.834.629	12.883.931	325.679.340
<b>Total</b>	<b>259.579.464</b>	<b>73.471.513</b>	<b>15.220.331</b>	<b>348.271.309</b>

Fuente: elaboración propia

### 9.3 Cartera del plan

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

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Destino Turístico	Financiamiento	Etapas	Plazo	
Los Andes	Los Andes	Construcción de centro de información turística en Paso los libertadores	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Portillo	Extraseccional	Diseño y Ejecución	Largo	
		Mejoramiento / Restauración estación Río Blanco	Patrimonio	Portillo	Extraseccional	Diseño y Ejecución	Largo	
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta E-781, acceso al Cajón Junca	Ruta Escénica	Portillo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo	
		Mejoramiento accesos ciudad de Los Andes	Conector vial turístico	Valle del Aconcagua	Sectorial	Prefactibilidad	Mediano	
		Restauración Edificio Patrimonial, Maestranza Los Andes	Patrimonio	Valle del Aconcagua	Extraseccional	Diseño y Ejecución	Mediano	
		Mejoramiento Ruta E-795 Camino Campos De Ahumada, Prov. De Los Andes	Conector vial turístico	Valle del Aconcagua	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano	
		Rinconada	Ampliación Servicio APR Mina Caracoles Comuna De Rinconada	Agua Potable Rural	Valle del Aconcagua	Sectorial	Ejecución	Corto
		San Esteban	Construcción centro de interpretación, San Esteban	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Valle del Aconcagua	Extraseccional	Diseño y Ejecución	Mediano
			Mejoramiento a Ruta Escénica, ruta histórica turística sector Cariño Botado	Ruta Escénica	Valle del Aconcagua	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
			Restauración Casona La Ermita, San Esteban	Patrimonio	Valle del Aconcagua	Extraseccional	Diseño y Ejecución	Mediano
Marga Marga	Limache	Mejoramiento a Ruta Escénica Acceso a Tranque Santa Rosa de Limache (por Av. República)	Ruta Escénica	Olmúe - La Campana	Sectorial	Prefactibilidad	Largo	
		Mejoramiento a Ruta Escénica Camino Acceso a Embalse a Lliu-Iliu (desde el norte)	Ruta Escénica	Olmúe - La Campana	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano	
		Olmúe	Mejoramiento Ruta F-10-G Sector Limite Reg.-Lo Chaparro, Com. Olmué	Conector vial turístico	Olmúe - La Campana	Sectorial	Ejecución	Corto
			MEJORAMIENTO SISTEMA DE GESTION VIAL R-60 CH LOS ANDES - TUNEL C. R.	Paso y complejo fronterizo	Olmúe - La Campana	Sectorial	Diseño y Ejecución	Corto
			Mejoramiento vial acceso al P.N. La Campana sector Cajón Grande, Ruta F-668	Conector vial turístico	Olmúe - La Campana	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo
			Mejoramiento vial acceso al P.N. La Campana sector Granizo	Conector vial turístico	Olmúe - La Campana	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo
		Quilpué	Construcción ciclovía Peñuelas y RN La Campana	Ciclovía - Ciclorruta	Olmúe - La Campana	Sectorial	Prefactibilidad	Mediano
			Construcción Ruta Escénica Limache / Colliguay	Ruta Escénica	Olmúe - La Campana	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo
			Mejoramiento Ruta F-864-G Sector: Cr. F-760 - Cerro Viejo - Limite Reg. RM	Conector vial turístico	Otro Destino	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		María Pinto	Mejoramiento a Ruta Escénica del vino Ruta G-730, desde cruce Ruta 68 a cruce Ruta G-74-F	Ruta Escénica	Otro Destino	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
Petorca	Cabildo	Construcción centro de interpretación Petroglifos de Alicahue	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Valle del Aconcagua	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo	
		Construcción senda no motorizada ruta laguna Chepical	Sendero Interpretativo	Valle del Aconcagua	Extraseccional	Prefactibilidad	Largo	
			Mejoramiento a Ruta Escénica Rutas E-37-D (camino a Salamanca)	Ruta Escénica	Valle del Aconcagua	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		La Ligua	Construcción centro de interpretación del patrimonio sub acuático de la región, Los	Infraestructura de Información y	Litoral Norte Papudo	Extraseccional	Diseño y Ejecución	Largo

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Destino Turístico	Financiamiento	Etapas	Plazo
		Molles	Servicios Turísticos				
Petorca		Mejoramiento a caleta turística borde costero centro norte Los Molles	Caleta pesquera y turística	Litoral Norte Papudo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo
	Papudo	Construcción obra marítima caleta Papudo	Caleta pesquera y turística	Litoral Norte Papudo	Sectorial	Ejecución	Corto
		Mejoramiento a caleta turística borde costero centro norte La Ligua	Caleta pesquera y turística	Litoral Norte Papudo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a Caleta Turística borde costero centro norte Papudo	Caleta pesquera y turística	Litoral Norte Papudo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo
	Petorca	Construcción sendero interpretativo sitios arqueológicos de Petorca	Sendero Interpretativo	Valle del Aconcagua	Extraseccional	Prefactibilidad	Largo
	San Antonio	Mejoramiento a caleta turística borde costero centro norte Pichicuy	Caleta pesquera y turística	Litoral Norte Papudo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo
	Zapallar	Mejoramiento a Caleta Turística borde costero centro norte Zapallar	Caleta pesquera y turística	Litoral Norte Papudo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo
Quillota	Calera	Mejoramiento Ruta F-300 S:La Calera-Pachacama-Ocoa Prov. Quillota	Conector vial turístico	Olmué - La Campana	Sectorial	Diseño y Ejecución	Corto
	Hijuelas	Construcción de Centro de Información y Servicios Turísticos, PN La Campana	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Olmué - La Campana	Extraseccional	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de Infraestructura de Servicios Turísticos P.N. La Campana	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Olmué - La Campana	Extraseccional	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a Ruta Escénica, camino acceso sector Ocoa Parque Nacional La Campana	Ruta Escénica	Olmué - La Campana	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento de senderos de caminata, PN La Campana	Sendero Interpretativo	Olmué - La Campana	Extraseccional	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento vial acceso al P.N. La Campana sector Ocoa	Conector vial turístico	Olmué - La Campana	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo
	Quillota	Mejoramiento Circuito Vial Ruta F-360 Colmo - F-366 Lo Rojas	Conector vial turístico	Olmué - La Campana	Sectorial	Ejecución	Corto
Rapa Nui	Rapa Nui	Construcción red de senderos patrimoniales para Rapa Nui Isla de Pascua	Sendero Interpretativo	Rapa Nui	Sectorial	Diseño	Corto
San Antonio	Algarrobo	Construcción de mirador ecológico y señalética asociada en islote Pájaro Niño	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Extraseccional	Prefactibilidad	Largo
	Cartagena	Mejoramiento a Ruta Escénica del vino Ruta F-74-G, Bollenar - cruce camino Algarrobo	Ruta Escénica	Otro Destino	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta G-966, entre Cartagena y Lo Abarca	Ruta Escénica	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento Ruta G-966 San Sebastián - Lo Abarca	Conector vial turístico	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
	El Quisco	Mejoramiento borde costero playa Hanga Roa El Quisco	Borde Costero	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento borde costero playa Las Ágatas El Quisco	Borde Costero	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento Caleta de pescadores el Quisco	Caleta pesquera y turística	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Sectorial	Ejecución	Corto

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Destino Turístico	Financiamiento	Etapas	Plazo
San Antonio	El Tabo	Construcción de borde costero turístico entre las comunas de Algarrobo y San Antonio , Asociado a un plan Maestro intercomunal	Borde Costero	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de senda no motorizada entre el Isla Negra y Cartagena	Sendero Interpretativo	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Extrasectorial	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de sendas no motorizadas en Quebrada de Córdova	Sendero Interpretativo	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Extrasectorial	Diseño y Ejecución	Largo
		Estudio de prefactibilidad para Mejoramiento vial del litoral central	Conector vial turístico	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Sectorial	Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a Caleta Turística en Caleta de Las Cruces	Caleta pesquera y turística	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento borde costero playa El Tabo	Borde Costero	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Sectorial	Ejecución	Corto
	San Antonio	Construcción de sendero interpretativo en camino de acceso a la tumba de Vicente Huidobro	Sendero Interpretativo	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Extrasectorial	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a Ruta Escénica del vino Ruta G-814, desde cruce Ruta G-800 a cruce Ruta G-904	Ruta Escénica	Otro Destino	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a Ruta Escénica del vino Ruta G-904, desde Ruta 78 a Ruta 66	Ruta Escénica	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
	Santo Domingo	Construcción de Senderos e Infraestructura de Información y Servicios Turísticos en humedal desembocadura del río Maipo.	Sendero Interpretativo	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Extrasectorial	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a Ruta Escénica, camino acceso RN el Yali (camino interior Agrosuper)	Ruta Escénica	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo
San Felipe de Aconcagua	Putauendo	Construcción centro de información de la ruta del ejército libertador (Putauendo y Los Patos )	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Valle del Aconcagua	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción costanera turística en embalse Chacrilla	Borde Costero	Valle del Aconcagua	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de Centro de Información y Servicios Turísticos en embalse Chacrilla	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Valle del Aconcagua	Extrasectorial	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción miradores en la Ruta del Ejército Libertador	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Valle del Aconcagua	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción Senda no Motorizada, ruta patrimonial ejército libertador E-527	Sendero Interpretativo	Valle del Aconcagua	Extrasectorial	Prefactibilidad	Mediano
	San Felipe	Construcción de miradores en el borde río del Aconcagua	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Valle del Aconcagua	Extrasectorial	Diseño y Ejecución	Mediano

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Destino Turístico	Financiamiento	Etapas	Plazo
San Felipe de Aconcagua		Construcción Ruta Escénica, acceso a Serranías El Ciprés desde El Asiento	Ruta Escénica	Valle del Aconcagua	Sectorial	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento ribera recreativa, entre San Felipe y Los Andes (parque borde río Aconcagua)	Borde Costero	Valle del Aconcagua	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Restauración y Conservación inmuebles de valor histórico patrimonial, sector el almendral	Patrimonio	Valle del Aconcagua	Extrasectorial	Prefactibilidad	Mediano
	Santa María	Construcción centro de información en Santa Filomena- Cajón Zaino	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Valle del Aconcagua	Extrasectorial	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento de senderos de caminata y miradores, Cajón del Zaino hacia la laguna Copín	Sendero Interpretativo	Valle del Aconcagua	Extrasectorial	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento Ruta Escénica de peregrinación, circuito de turismo religioso Santuario Santa Filomena	Ruta Escénica	Valle del Aconcagua	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
Valparaíso	Casablanca	Construcción camino Laguna Verde- Quintay	Conector vial turístico	Otro Destino	Sectorial	Ejecución	Corto
		Construcción centro de interpretación del patrimonio sub acuático de la región, Quintay	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Valparaíso	Extrasectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de Helipuerto en Casablanca	Infraestructura de Transporte Aéreo	Otro Destino	Sectorial	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento a Caleta Turística en Caleta de Quintay	Caleta pesquera y turística	Valparaíso	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica del vino Ruta F-864-G, Tapihue - límite R.M	Ruta Escénica	Otro Destino	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica del vino Rutas F-870 / F-864-G, Ruta 68 - Tapihue - Casablanca	Ruta Escénica	Otro Destino	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento acceso playa Quintay	Conector vial turístico	Valparaíso	Sectorial	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento Camino Mirasol - Bif. Quintay, Com. De Algarrobo y Casablanca	Conector vial turístico	Otro Destino	Sectorial	Ejecución	Corto
		Mejoramiento Ruta F-800 Acc. Quintay S:Bif.Tunquen-Caleta Quintay	Conector vial turístico	Otro Destino	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
	Concón	Mejoramiento a Caleta Turística en Caleta Concón	Caleta pesquera y turística	Litoral Viña del Mar	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a Caleta Turística en Caleta Higuierillas	Caleta pesquera y turística	Litoral Viña del Mar	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a Caleta Turística en Caleta San Pedro	Caleta pesquera y turística	Litoral Viña del Mar	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo
	Puchuncaví	Construcción Infraestructura Marítima Caleta Horcón	Caleta pesquera y turística	Litoral Norte Papudo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Corto
		Construcción mirador y ruta escénica camino a Acantilados de Quirilluca	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Litoral Norte Papudo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo
		Estudio de Factibilidad By pass a la Ruta F-30-E , entre Puchuncaví y Las Terneras	Conector vial turístico	Litoral Algarrobo - Santo Domingo	Sectorial	Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a Caleta Turística borde costero centro norte Horcón	Caleta pesquera y turística	Litoral Norte Papudo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a Caleta Turística borde costero centro norte Maitencillo	Caleta pesquera y turística	Litoral Norte Papudo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento costanera turística en Maitencillo	Borde Costero	Litoral Norte Papudo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Destino Turístico	Financiamiento	Etapas	Plazo
Valparaíso		Mejoramiento sendero de trekking y caminata camino del INCA (Quillota y Petorca)	Sendero Interpretativo	Olmué - La Campana	Extrasectorial	Prefactibilidad	Mediano
	Quintero	AMPLIACION REPOSICION RUTA F-30-E CONCON-PUCHUNCAVI	Conector vial turístico	Litoral Viña del Mar - Concón	Sectorial	Diseño y Ejecución	Corto
		Construcción infraestructura caleta Ventanas	Caleta pesquera y turística	Litoral Norte Papudo	Sectorial	Ejecución	Corto
		Construcción senderos de interpretación por borde costero dunario, Mantagua	Sendero Interpretativo	Litoral Norte Papudo	Extrasectorial	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento a Caleta Turística borde costero centro norte El Manzano	Caleta pesquera y turística	Litoral Norte Papudo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a Caleta Turística borde costero centro norte Loncura	Caleta pesquera y turística	Litoral Norte Papudo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a Caleta Turística borde costero centro norte Papagayo	Caleta pesquera y turística	Litoral Norte Papudo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a Caleta Turística borde costero centro norte Ventanas	Caleta pesquera y turística	Litoral Norte Papudo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a doble calzada, Ruta Escénica Mixta, Ruta F-30-E	Conector vial turístico	Valparaíso	Sectorial	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta F-190	Ruta Escénica	Litoral Norte Papudo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento Borde Costero Quintero Entre Playa Durazno-Cueva Pirata	Borde Costero	Litoral Norte Papudo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Corto
	Valparaíso	Ampliación APR, Laguna Verde y mejoramiento de saneamiento sanitario	Agua Potable Rural	Valparaíso	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		ASCENSOR ESPIRITU SANTO COMUNA DE VALPARAISO	(en blanco)	Valparaíso	Sectorial	Ejecución	Corto
		Construcción centro de interpretación de la red de ascensores de Valparaíso	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Valparaíso	Extrasectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción centro de interpretación del patrimonio sub acuático, Caleta Portales	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Valparaíso	Extrasectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción Ciclovía y Acceso A Parque Eco cultural, Laguna Verde	Ciclovía - Ciclorruta	Valparaíso	Sectorial	Ejecución	Corto
		Construcción costanera escénica en Playa Ancha	Borde Costero	Valparaíso	Sectorial	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción Ruta Escénica desde Cerro Colorado a acceso Laguna Verde	Ruta Escénica	Valparaíso	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción terminal de pasajeros marítimos en Valparaíso: Viajes a Juan Fernandez-Isla de Pascua	Borde Costero	Valparaíso	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a Caleta Turística en Caleta Portales	Caleta pesquera y turística	Valparaíso	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a caleta turística, Laguna Verde	Caleta pesquera y turística	Valparaíso	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a muelle turístico Barón y construcción de marina deportiva	Turismo y deportes náuticos	Valparaíso	Sectorial	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento Borde Costero Sector Juan De Saavedra	Borde Costero	Litoral Viña del Mar	Sectorial	Ejecución	Corto
		Mejoramiento del uso Turístico del Muelle Prat	Borde Costero	Valparaíso	Extrasectorial	Ejecución	Mediano
		Mejoramiento de defensa borde costero, Valparaíso, Viña del Mar y Concón	Borde Costero	Litoral Viña del Mar	Sectorial	Ejecución	Mediano
		Restauración Arquitectura y Sistema de ascensores de Valparaíso	Patrimonio	Valparaíso	Extrasectorial	Ejecución	Corto
		Restauración Iglesia San Francisco Del Barón Valparaíso	Patrimonio	Valparaíso	Extrasectorial	Diseño y Ejecución	Corto

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Destino Turístico	Financiamiento	Etapas	Plazo
Valparaíso		Restauración mercado Puerto Valparaíso	Patrimonio	Valparaíso	Extrasectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
	Viña del Mar	Construcción de Ciclovía Viña del Mar hasta Valparaíso	Ciclovía - Ciclorruta	Valparaíso	Sectorial	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento / Desarrollo Plan maestro del estero Marga Marga	Infraestructura Fluvial	Litoral Viña del Mar	Sectorial	Ejecución	Largo
		Mejoramiento a Caleta Turística en Caleta Montemar	Caleta pesquera y turística	Litoral Viña del Mar	Sectorial	Diseño y Ejecución	Largo
	Juan Fernandez	Restauración y Puesta en Valor del Fuerte Santa Barbara y Cueva de Los Patriotas Isla Juan Fernandez	Patrimonio	Juan Fernandez	Sectorial	Diseño	Mediano



INECON S.A.