

INFORME FINAL

INDICE DE CONTENIDOS

2. RECOPIACION Y VALIDACIÓN DE ANTECEDENTES EXISTENTES	2-1
2.1. ANTECEDENTES DEMOGRÁFICOS.....	2-1
2.1.1. IX Región de La Araucanía.....	2-1
2.1.2. X Región de Los Lagos.....	2-4
2.2. SISTEMA DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS.....	2-5
2.2.1. IX Región de La Araucanía.....	2-5
2.2.2. X Región de Los Lagos.....	2-11
2.3. DESCRIPCIÓN COMUNAL.....	2-15
2.3.1. IX Región de la Araucanía	2-15
2.3.2. X Región de Los Lagos.....	2-22
2.4. ACTIVIDAD TURÍSTICA.....	2-30
2.4.1. Atractivos Turísticos.....	2-30
2.4.2. Estadísticas de Turismo:.....	2-35
2.5. ANTECEDENTES DE ESTUDIOS PREVIOS.....	2-48
2.5.1. “Diagnóstico Turístico, Paisajístico y Ambiental, Red Interlagos, X Región”, Dirección Regional de Vialidad, Ministerio de Obras Públicas.....	2-48
2.5.1.1. Trazado de la Ruta:	2-48
2.5.1.2. Principales Conclusiones y Recomendaciones del Estudio:	2-50
2.5.2. Ruta de los Volcanes, IX Región de la Araucanía.....	2-52
2.5.3. Proyecto Sendero de Chile.....	2-55
2.5.3.1. Sendero Chile IX Región de la Araucanía:	2-55
2.5.3.2. Sendero Chile X Región de Los Lagos:.....	2-56
2.5.4. Antecedentes de Estudios de Transporte.....	2-56
2.5.5. Antecedentes del Plan Nacional de Censos.....	2-57
2.5.6. Antecedentes de Plazas de Peaje.....	2-61

INDICE DE CUADROS

Cuadro N° 2.1: Población Censos 1960, 1970, 1982, 1992 Y 2002 según País, Región de La Araucanía, Provincias y Comunas.....	2-2
Cuadro N° 2.2: Resumen de Población para Comunas de la Ruta Interlagos. Región de La Araucanía.....	2-4
Cuadro N° 2.3: Resumen de Población para Comunas de la Ruta Interlagos. Región de Los Lagos.....	2-5
Cuadro N° 2.4: Distribución del PIB X Región por ramas de actividad económica, años 1991 y 2002 (porcentajes %).....	2-12
Cuadro N° 2.5: Exportaciones X Región y País, años 1990-2001 (Millones de dólares FOB corrientes).....	2-13
Cuadro N° 2.6: Principales Productos Exportados X Región, 1999-2001 (millones de dólares FOB).....	2-14
Cuadro N° 2.7: Total de Atractivos Turísticos según Jerarquía.....	2-31
Cuadro N° 2.8: Total de Atractivos Turísticos según Categoría.....	2-32
Cuadro N° 2.9: Total de Atractivos Turísticos de Categoría Sitio Natural según Tipo.....	2-34
Cuadro N° 2.10: Ingresos Generados por el Turismo Receptivo en Relación a Exportación de Sectores Económicos, Año 2003.....	2-36
Cuadro N° 2.11: Visitas a Áreas Silvestres Protegidas Año 2003.....	2-38
Cuadro N° 2.12: Llegadas de Turistas Extranjeros según Puerta de Entrada.....	2-39
Cuadro N° 2.13: Número de Establecimientos de Alojamiento Turístico, por Tipo y Capacidad, Según Región, 2003.....	2-44
Cuadro N° 2.14: Número de Establecimientos de Alojamiento Turístico, por Comuna e Informante, 2003.....	2-45
Cuadro N° 2.15: Llegadas de Turistas por Tipo de Alojamiento Turístico a Comunas de la Ruta Interlagos, Año 2003.....	2-45
Cuadro N° 2.16: Establecimientos de Alimentación (2003) según Informante Calificado.....	2-46
Cuadro N° 2.17: Agencias de Viaje (2003) según Informante Calificado.....	2-47
Cuadro N° 2.18: Resumen TMDA (IX Región).....	2-59
Cuadro N° 2.19: Resumen TMDA (X Región).....	2-60

2. RECOPIACION Y VALIDACIÓN DE ANTECEDENTES EXISTENTES

El presente capítulo contiene la información recopilada con respecto al sistema de actividades económicas de las zonas ubicadas en el entorno inmediato del Eje Interlagos; antecedentes demográficos y en especial, antecedentes de la actividad turística del área de estudio. A lo anterior se incluye la recopilación de estudios previos que permitan caracterizar la Ruta Interlagos y su entorno.

Los antecedentes recopilados entregan herramientas para poder definir estrategias que permitan potenciar el proyecto, desde el punto de vista turístico.

2.1. Antecedentes Demográficos

2.1.1. IX Región de La Araucanía

La Región de La Araucanía al año 1990 presentaba una población de 773.002 personas, para el año 1999 su población superaba 864 mil personas, estimándose una tasa de crecimiento promedio anual del 1,25 por cien habitantes, tasa inferior a la del país con un 1,52 por cien habitantes promedio anual, lo cual la ubica entre las regiones con tasas de crecimiento moderado en el período 1990-1999. Para el censo del año 2002, se tiene una población de 869.535 habitantes.

**Cuadro N° 2.1: Población Censos 1960, 1970, 1982, 1992 Y 2002 según País,
Región de La Araucanía, Provincias y Comunas**

PAÍS, REGIÓN DE LA ARAUCANÍA, PROVINCIAS Y COMUNAS	POBLACION TOTAL CENSAL				
	1960	1970	1982	1992	2002
PAIS	7.374.115	9.339.668	11.329.736	13.348.401	15.116.435
Región de la Araucanía	569.575	600.499	698.232	781.242	869.535
Provincia de Cautín	399.099	427.632	507.626	578.205	667.920
Comunas					
Temuco	103.644	139.243	189.994	197.236	245.347
Carahue	26.639	22.246	24.564	25.500	25.696
Cunco	19.098	16.424	16.834	18.339	18.703
Curarrehue	6.124	6.303	6.070	5.978	6.784
Freire	20.424	19.765	21.486	22.997	25.514
Galvarino	13.270	12.505	13.263	14.076	12.596
Gorbea	13.029	11.916	14.129	14.652	15.222
Lautaro	23.191	25.053	27.525	28.725	32.218
Loncoche	18.019	19.084	23.173	23.643	23.037
Melipeuco	6.605	6.524	5.593	5.313	5.628
Nueva Imperial	30.692	29.432	34.051	36.878	40.059
Padre Las Casas (*)	-	-	-	46.325	58.795
Perquenco	5.298	5.416	5.971	5.886	6.450
Pitrufquén	17.745	18.038	19.919	20.026	21.988
Pucón	10.907	10.656	12.589	14.356	21.107
Saavedra	12.343	12.795	13.890	14.432	14.034
Teodoro Schmidt	12.447	11.922	13.179	15.028	15.504
Toltén	12.097	12.444	12.178	12.061	11.216
Vilcún	23.161	19.689	20.245	20.887	22.491
Villarrica	24.366	28.177	32.973	35.867	45.531
Provincia de Malleco	170.476	172.867	190.606	203.037	201.615
Comunas					
Angol	30.623	35.053	39.599	46.226	48.996
Collipulli	15.296	16.339	19.422	22.767	22.354
Curacautín	18.536	17.170	18.475	18.135	16.970
Ercilla	7.056	7.736	8.863	8.842	9.041
Lonquimay	9.113	9.100	9.694	9.099	10.237
Los Sauces	11.722	9.230	9.341	8.995	7.581
Lumaco	14.408	13.482	11.883	12.258	11.405
Purén	9.493	9.578	12.634	13.917	12.868
Renaico	7.857	7.442	8.717	9.197	9.128
Traiguén	19.498	19.381	20.448	20.622	19.534
Victoria	26.874	28.356	31.530	32.979	33.501

Fuente: INE CENSOS 1960, 1970, 1982, 1992 y 2002

(*) : La comuna Padre Las Casas fue creada el 2 de junio de 1995 (Ley 19391)

La población total de la región ha crecido a un ritmo (1,1%) un poco inferior al promedio nacional (1,3%), lo que ha llevado a una reducción leve de su participación en la población total del país en el período ínter censal.

La distribución de la población por sexo es equitativa, teniendo una ligera ventaja el crecimiento de la población femenina (50,5% de mujeres versus un 49,5% de

hombres). Una de las características más llamativas de la evolución demográfica de la región es que su población más joven disminuye en el período ínter censal. Reducción que es compensada por el incremento en las cohortes de mayor edad, lo que permite que la población total crezca.

La población en edad de trabajar muestra un comportamiento bastante más dinámico que la población total. El crecimiento promedio anual del total de la población de la región es 1,1%. En cambio para la cohorte de 40 a 44 años es de 3,9%. Por ello la tasa de participación muestra un incremento importante en el período ínter censal.

Por otra parte la fuerza laboral crece más rápido que la población en edad de trabajar. Esto sumado a un bajo dinamismo en la generación de empleos, hace que la desocupación regional aumente significativamente en el período, producto en gran medida de la crisis económica vivida entre censos.

Los flujos migratorios hacia la Región de la Araucanía no han sido importantes, aunque si han sido crecientes en los últimos años. La población que se muda a la región proviene fundamentalmente de la región metropolitana y de las regiones colindantes.

Finalmente, los niveles educativos en la región son bajos. Más de una tercera parte de la población en edad de trabajar no tiene educación primaria completa, y siete de cada diez personas en edad de trabajar no tiene educación secundaria completa. Sin embargo, a pesar de lo anterior, se observa una evolución creciente en los niveles educativos en el período ínter censal.

**Cuadro N° 2.2: Resumen de Población para Comunas de la Ruta Interlagos.
Región de La Araucanía.**

REGION/COMUNA	POBLACION	URBANA	RURAL	SUPERFICIE KM ²	DENSIDAD HAB/KM ²
IX REGION	869.535	508.408	281.127	31.842,30	27,31
CUNCO	18.703	8.806	9.897	1.906,50	9,81
CURACAUTIN	16.970	12.412	4.558	1.664,00	10,20
CURARREHUE	6.784	1.862	4.922	1.170,70	5,79
PUCON	21.107	13.837	7.270	1.248,50	16,91
VILLARRICA	45.531	30.859	14.672	1.291,10	35,27
VILCUN	22.491	9.024	13.467	1.420,90	15,83
VICTORIA	33.501	23.977	9.524	1.256,00	26,67

Fuente: INE, Censo 2002

2.1.2. X Región de Los Lagos

La Región de Los Lagos al año 1990 presentaba una población de 939.457 personas, en tanto que para el año 1999 su población estimada alcanzaba a 1.050.558 personas, estimándose una tasa de crecimiento promedio anual del 1,24 por cien habitantes, tasa inferior a la del país con un 1,52 por cien habitantes promedio anual, lo cual la ubica entre las regiones con tasas de crecimiento moderado en el período 1990-1999. La Región de Los Lagos, según cifras del último censo de población (2002), registró un total de 1.073.135 habitantes.

La región se ubica en un grupo intermedio de concentración poblacional y su posición relativa le permite situarse dentro de las cuatro regiones más pobladas del país, representando alrededor del 7% de la población nacional, siendo superada ampliamente por la región Metropolitana, que a partir del año 1993 alcanzó un valor del orden del 40% de la población nacional y con valores menores, pero también importantes, por la región del BíoBío (12,8% del total nacional) y Valparaíso (10,3%).

El incremento poblacional en la región, se ha manifestado de manera desigual en las provincias que la conforman, donde la Provincia de Valdivia, con una tasa de crecimiento promedio anual para el período de 0,79 por cien habitantes, concentró el 33,6% del total de la población regional; en tanto la Provincia de Palena, que tan sólo representó el 1,9% de la población regional, creció a una tasa promedio anual de 1,05 por cien hbts. Sin embargo, en cuanto a dinamismo, fue la provincia

de Llanquihue la que presentó la tasa de incremento más alta con, un 1,83 por cien hbts promedio anual (concentró el 28,9% del total de la población regional).

En la X Región habitan 1.073.135 personas que representan el 7% de la población nacional, lo cual la convierte en la cuarta región con mayor población del país. Sin embargo, a pesar de dicho volumen de población y debido a su extensa superficie, la región registra una densidad poblacional intermedia con respecto a las demás regiones, de 16,01 habitantes por kilómetro cuadrado.

**Cuadro N° 2.3: Resumen de Población para Comunas de la Ruta Interlagos.
Región de Los Lagos**

REGION/COMUNA	POBLACION	URBANA	RURAL	SUPERFICIE KM ²	DENSIDAD HAB/KM ²
X REGION	1.073.135	734.379	338.756	67.013,10	16,01
FUTRONO	14.961	8.399	6.582	2.120,60	7,06
LAGO RANCO	10.098	2.205	7.893	1.763,30	5,73
LOS LAGOS	20.168	9.479	10.689	1.791,20	11,26
PANGUIPULLI	33.273	15.888	17.385	3.292,10	10,11
PTO. OCTAY	10.236	3.403	6.833	1.795,70	5,70
PRO. VARAS	32.912	24.309	8.603	4.064,90	8,10
PUYEHUE	11.368	3.932	7.436	1.597,90	7,11

Fuente: INE, CENSO 2002

2.2. Sistema de Actividades Económicas

2.2.1. IX Región de La Araucanía

La tasa de crecimiento de la Región de la Araucanía ha sido similar a la tasa de crecimiento de la economía en su conjunto, lo que ha llevado a que su participación en el producto nacional se mantenga relativamente estable en torno al 2,7%. Por otra parte, durante el período 1996-2001 la tasa de crecimiento promedio anual fue de 2,7% inferior a la nacional que alcanza al 3,3% promedio anual.

En la economía regional muestra que los sectores económicos de mayor participación en el producto no necesariamente son los más dinámicos en el período 1996-2001. De hecho, las cifras muestran que los sectores económicos

de mayor participación en la economía regional son “Servicios personales” (17,7%), “Construcción” (14,5%), “Propiedad de vivienda” (12,2%) e “Industria manufacturera” (10%).

Pero por otra parte, los sectores de mayor tasa de crecimiento promedio anual para el período de estudio son:

- ? “Transporte y comunicaciones” (8,1%)
- ? “Servicios personales” (4,8%)
- ? “Electricidad, gas y agua” (4,3%).

Desde otra perspectiva se observa que en la región el peso de las actividades no transables es notoriamente superior al de las actividades transables.

Las exportaciones regionales se mantuvieron estables hasta el año 2000, a partir del cual presentan un incremento notable. El promedio del valor de las exportaciones en el período 1997-2000 alcanzó poco más de US\$ 24 millones (FOB). A partir del año 2002 hay un importante aumento de los montos exportados. Fuera de la tendencia y presentando un crecimiento espectacular el año 2003 arroja un crecimiento respecto al 2002 de 241%.

Por otra parte, las exportaciones se sostienen exclusivamente en los sectores “agricultura” e “industria”. Ambos sectores explican más del 99% de las exportaciones de la región.

Por otra parte, la Unión Europea se alza como el bloque comercial de mayor importancia para esta región. Los sectores más importantes en términos de inversión pública en la Región de la Araucanía son: “Vivienda y Urbanismo” y “Obras Públicas”, tanto en términos del aporte a la inversión pública total regional, como en relación al aporte total en la inversión de cada uno de estos ministerios a nivel nacional. En promedio, la inversión pública en ambos sectores es casi el 80% para el período 1998-2002, aunque la tendencia es a la baja.

Por otra parte, la inversión extranjera directa no tiene mayor importancia en la región. Ella se concentra fundamentalmente en los sectores “Industria Manufacturera” y “Forestal”.

Una medición de la inversión total en proyectos con impacto ambiental nos indica que ésta tiene fluctuaciones a través del tiempo y que se localiza especialmente en los sectores “Inmobiliario” e “Instalaciones Fabriles”.

La Araucanía enfrenta escenarios económicos cuya evolución y desarrollo no puede controlar, ellos se traducen en una restricción o en potencial de crecimiento, dependiendo de la capacidad regional y empresarial para enfrentarlos, creativa y competitivamente. Un aspecto fundamental para concretar los cambios estructurales que el desarrollo integral demanda, lo constituye la generación de un flujo tecnológico y de inversiones en la producción de bienes y servicios en los cuales se tienen ventajas, preferentemente orientados a los mercados emergentes que el país, en su conjunto, ha decidido alcanzar. No obstante la significativa tasa de inversión pública del último sexenio (6,2%), persiste una muy baja tasa de inversión privada (1 a 2 %). Por otra parte, el crecimiento en el último decenio, expresado en el PIB regional fue de sólo un 5,3%, en circunstancias que la tasa media nacional supera el 6,5%. La relación desequilibrada de estos factores es conocida por la mayoría de los ciudadanos, a través de sus consecuencias: escasez de ocupación y bajos ingresos.

El apoyo adecuado a las empresas regionales, con instrumentos de fomento - con las adecuaciones requeridas -, la diversificación productiva y orientación exportadora impedirá el notorio decaimiento de la región. Paralelo a la escasa inversión privada, existe una carencia de instrumentos económicos o tributarios idóneos para atraerla, manteniendo así la región, su orientación hacia una producción de cultivos agrícolas tradicionales y de bienes con bajo valor agregado.

Situación de la Agricultura

La agricultura tradicional, debido a la caída de los precios, a las condiciones de los mercados nacionales y a los subsidios encubiertos en los productos agrícolas importados, condiciona la pérdida de expectativas del agricultor empresarial y mantiene una baja tasa de inversiones y de crecimiento de los puestos de trabajo, derivando en subocupación rural, con sus conocidas secuelas sociales. Además, los instrumentos de apoyo técnico y de modernización productiva orientados a este sector, no están dando resultados, por el contrario, dichos subsidios tienden a transformar a los productores con menor vinculación a los mercados, en personas absolutamente dependientes de los apoyos estatales. La reciente disminución del dinamismo de la actividad forestal, producto de la conflictividad, del valor creciente de la tierra, de la situación de los precios internacionales de la celulosa y de las dificultades de la agricultura, incidirán fuertemente en las tasas de ocupación rural y en los ingresos de los campesinos. Todo ello, puede conducir a una profundización de áreas de pobreza rural y a la insatisfacción de los principales agentes productores.

En el ámbito de la agricultura empresarial, las mencionadas tendencias han generado dificultades de pago y acceso al crédito, aumentando la presión del sector agrícola hacia el Estado en demanda de soluciones a los problemas que, muchos de ellos estiman, son derivados de la internacionalización de la economía.

Realidad por Sector Económico

La crisis económica internacional de los últimos años afectó, de manera dramática, a la debilitada Araucanía, en materia de empleo, llegando la desocupación a tasas superiores al 13% en Angol y Temuco. La información más reciente indica que la mayor parte de los sectores productivos deberían empezar a recuperar su dinámica de crecimiento, ya que es evidente que la contracción de

la demanda y los mercados deprimidos en los que hemos debido sobrevivir en los últimos dos años, recuperan su tendencia al crecimiento histórico.

En cuanto a la agricultura, ésta no está dando buenos resultados económicos, entre otras razones, debido a los efectos negativos que experimenta por los acuerdos comerciales que Chile firmó con MERCOSUR, Canadá y Bolivia. Entre los productos mayormente afectados por dichos tratados (según la Sociedad de Fomento Agrícola - SOFO), destacan el trigo, la leche, la carne y las oleaginosas.

Entre las principales debilidades agropecuarias regionales, observamos la existencia de gran cantidad de productores a pequeña escala, generalmente asociados a suelos poco aptos y con escasa capacidad de organización que les permita romper su marcada atomización. No obstante, el sector está viviendo importantes cambios estructurales en el uso de la tierra, los que se traducen en aumento de la superficie regada, de empastadas artificiales y praderas mejoradas; y en disminución de la incidencia de los cultivos tradicionales - principalmente trigo - y de la superficie destinada a las praderas naturales.

El sector forestal es una de las actividades económicas importantes y de mejores proyecciones. La actividad silvícola se ha incrementado en los últimos 30 años, por el crecimiento de las plantaciones forestales, que cubren algo más de 330.000 hectáreas (equivalentes al 10,5% de la superficie regional); desde otra perspectiva el bosque nativo aportó en el pasado importantes volúmenes de madera semidura destinadas a la construcción, los ferrocarriles, la minería y la industria tradicional del mueble; hoy representa un recurso escaso y de uso alternativo de mayores expectativas económicas que su aprovechamiento tradicional.

En consecuencia, se considera que el potencial del sector forestal es emergente, dado el volumen de plantaciones y los suelos forestales existentes; sin embargo, en el corto plazo, su desarrollo industrial continuará siendo moderado, aunque ya existen importantes inversiones. En su conjunto, representa un potencial económico determinante para la región, sobre todo en el desarrollo reciente de la

industria de las casas prefabricadas y del mueble y, de manera especial, la contribución que puede hacer la actividad forestal multipropósito en materia de aumento del valor agregado y de generación de empleo, así como en la conservación de los recursos asociados (suelo, agua, oxígeno, recreación).

La industria de servicios turísticos y recreacionales requiere de calidad en cada uno de sus eslabones productivos. Partiendo desde el diseño de productos de calidad, pasando por el cuidado del medioambiente, el desarrollo de la gastronomía, de la infraestructura vial, comercial y hotelera, hasta el intangible "entorno cultural". Todo ello requiere, crecientemente, de recursos humanos preparados, por lo que cabe destacar la creación del Instituto Eurochileno de Turismo (ITUR) impulsado por la Universidad de La Frontera con apoyo de la Unión Europea, para entregar formación y especialización en la materia, con estándares internacionales.

La industria manufacturera ha registrado en la última década, una tendencia favorable a la industrialización paulatina. En efecto, su peso relativo era de un 1% en 1990 (Encuesta Nacional Industrial - ENIA), participación que se eleva a un 1,7% en la ENIA 1994. Esta tendencia debería haberse mantenido en los años siguientes con las inversiones agroindustriales relevantes producidas.

De este modo, el valor agregado de la industria regional presenta un crecimiento del 120% en el mismo período, destacando que este crecimiento, además de ser uno de los más altos entre las regiones, se lo compara muy favorablemente con el crecimiento del 37% del valor agregado, en el total del país, para ese mismo cuatrienio.

Es una debilidad el hecho que La Araucanía no tenga puertos de embarque, aduana ni servicios afines, lo que le resta atractivo para los inversionistas que se orientan al mercado externo.

También se debe mencionar como un obstáculo importante, la escasa capacitación de la fuerza laboral, que no facilita la tarea de mejoramiento del funcionamiento de la economía regional.

El bienio 1999-2000 no fue bueno para el sector de la construcción, experimentando una notoria disminución de su actividad, con consecuencias directas en el empleo urbano. La edificación de viviendas privadas sufrió una fuerte disminución por la paralización de varios proyectos y por el retraso o postergación de importantes proyectos comerciales. Sin embargo, el efecto de las disposiciones legales que favorecen la adquisición de viviendas, ha aportado a la reactivación de algunos edificios paralizados durante la crisis.

La actividad comercial, que siempre ha tenido una gran relevancia en materia de ocupación, se muestra como una de las ramas económicas con importante consolidación. Entre los signos que muestran la dinámica de este sector, está la presencia de importantes cadenas comerciales nacionales, junto a los indicadores de ventas de supermercados y la instalación de centros de distribución de productos industriales a nivel mayorista, que operan desde Temuco hacia el sur del país.

2.2.2. X Región de Los Lagos

La aceleración en el dinamismo productivo de la región a partir de 1997 se confirma al observar las cifras del cuadro siguiente, donde la X Región a partir de 1998 ve aumentar su participación sobre el PIB nacional, llegando al año 2002 con una participación del 4,6 por ciento, lo cual la ubica en el quinto lugar entre las regiones con mayor presencia.

Cuadro N° 2.4: Distribución del PIB X Región por ramas de actividad económica, años 1991 y 2002 (porcentajes %)

Actividad	1991	2002
Agrop. -Silvícola	20,0	12,4
Pesca	9,1	27,9
Minería	0,6	0,3
Ind. Manufacturera	12,9	11,8
Elec., Gas y Agua	3,5	4,0
Construcción	7,6	6,3
Comercio, Rest. y Hoteles	13,2	13,0
Transporte y Comunicaciones	7,4	8,5
Servicios	25,7	15,8
PIB	100,0	100,0

Al dar cuenta de la composición interna de la producción regional, podemos señalar que la X Región entre los años 1991 y 2002 ha experimentado algunas transformaciones significativas. En primer lugar, cabe destacar el impresionante incremento en la participación del sector pesquero, que entre los años mencionados tuvo una variación de 19 puntos, llegando a significar el 27,9 por ciento del producto regional. Otros importantes cambios ocurrieron en el sector Servicios y en el Agropecuario-Silvícola, donde se anotaron fuertes caídas en su participación sobre el producto regional: 10 puntos en el caso del primero y de 7,5 puntos en el caso del segundo.

En todos los demás sectores se aprecia una gran estabilidad entre los años comprendidos.

La X Región en la década de los noventa vivió probablemente uno de los “boom” exportadores más significativos del país, al incrementar en 4,5 veces el monto de exportaciones de 1990 hacia el año 2001, llegando a la cifra de 1.139 millones de dólares en exportaciones.

Cuadro N° 2.5: Exportaciones X Región y País, años 1990-2001 (Millones de dólares FOB corrientes)

Año	X Región	País
1990	253,9	8.522,1
1991	343,3	8.988,2
1992	444,4	9.920,9
1993	468,5	9.324,8
1994	525,7	11.368,7
1995	742,9	15.901,3
1996	762,1	15.392,5
1997	860,0	16.672,8
1998	913,9	14.841,2
1999	1.012,2	15.617,6
2000	1.145,7	18.215,3
2001	1.139,1	17616,3

Fuente: MIDEPLAN

En este gran crecimiento, ya hacia el año 1994 la región había duplicado sus montos exportados. Del mismo modo se puede apreciar cómo el crecimiento exportador fue progresivo y continuo, sin mostrar grandes saltos (a excepción de 1994-95) y ningún retroceso, siendo el año 2001 el primer año del período en que se observó una disminución de las exportaciones.

En el cuadro siguiente se puede apreciar el continuo crecimiento de las exportaciones regionales al mostrar para todos los años, con la excepción del 2001, tasas de variación positivas, a diferencia de varios años en que las exportaciones nacionales mostraron tasas de variación negativas. De igual modo, en los años 1991, 1992 y 1998 se anotan cifras muy por sobre las tasas nacionales.

Cuadro N° 2.6: Principales Productos Exportados X Región, 1999-2001
(millones de dólares FOB)

Producto	1999	2000	2001
Filetes y Demás Carnes de Salmón, Frescos o Refrigerados	195,1	260,7	238,0
Salmones del Pacífico Congelado, Excluidos Filetes, Hígados, Huevas	207,1	201,6	149,6
Filetes de Salmón, Congelados	67,7	99,8	117,5
Truchas Congeladas, Excluidos los Filetes, Hígados, Huevas y Lechas	103,3	119,3	95,2
Filetes de Trucha, Congelados	34,6	47,4	49,8
Salmones del Pacífico, Atlántico y Danubio, Fresco o Refrigerado	34,1	42,1	34,7
Las Demás Maderas en Plaquitas o en Partículas, Excepto las de Coníferas	31,6	33,7	34,6
Las Demás Carnes de Salmón, Congeladas, Excepto Filetes	18,5	28,0	34,2
Salmones del Atlántico y del Danubio Congelados, Excluido Filete, Hígado	7,5	22,9	22,3
Los Demás Mucilagos y Espesativos Derivados de los Vegetales	17,9	20,9	18,6
Total 10 principales productos	717,4	876,4	794,5
% 10 ppales. prod. sobre el total regional	70,88	76,49	76,48
Otros	294,8	269,3	244,3
Total X región	1012,2	1145,7	1038,8

La abrumadora presencia del sector pesquero en la producción regional se confirma al observar los 10 principales productos exportados por la X Región, en que 8 de ellos provienen de la explotación pesquera, específicamente del salmón y la trucha.

Mucho se ha hablado sobre los procesos de Terciarización de la Economía en los últimos años. Los datos al respecto presentan que se trata de un proceso con algunas tendencias dispares. Si lo observamos por el lado de la producción, el PIB presenta una estructura más bien estable a nivel del país al desglosarlo en los sectores primario, secundario y terciario. La terciarización en este caso sólo se expresaría en el crecimiento de 2 puntos y medio porcentuales del sector terciario (servicios, comercio, transporte).

La X Región por otro lado, muestra una tendencia inversa a la nacional, por cuanto el sector terciario tuvo una pérdida de participación de exactamente 9 puntos porcentuales en el período comprendido entre los años 1991 y 2002. Esta pérdida de presencia operó a favor del sector primario, que como ya vimos correspondió fundamentalmente al desarrollo del sector pesquero fuertemente vinculado a la demanda externa.

Contrariamente a lo ocurrido en el terreno de la producción, aunque con la salvedad de que en este caso se trata de un período más corto, el sector terciario mantuvo incólume su participación sobre el total de empresas de la región, por otro lado, el sector primario a pesar de incrementar su número de empresas, redujo su participación. El sector secundario fue el único que aumentó su presencia sobre el total de empresas, lo cual igualmente contrasta con la disminución en su participación sobre el producto.

2.3. Descripción Comunal

2.3.1. IX Región de la Araucanía

a) Comuna de Curacautín – Naturaleza Volcánica

La riqueza escénica de la comuna se destaca por su naturaleza virgen al contar con los parques nacionales Conguillío y Tolhuaca; y las reservas nacionales de Manzanar, Malalcahuello y Nalca.

Curacautín significa en lengua mapuche "piedra de reunión" y fue un paso obligado de los pehuenches que vivían a ambos lados de la cordillera de los Andes, y que salían en verano a recolectar piñones (producto comestible de la araucaria), y que sigue siendo hoy un importante aporte alimenticio para la gente de la tierra.

La comuna cubre una superficie de 1.660 kilómetros cuadrados aproximadamente. Posee una población de 16.970 habitantes. Limita al norte con la comuna de Collipulli y una pequeña parte de la comuna de Santa Bárbara, de la VIII Región), y al sur con la comuna de Melipeuco.

Por su privilegiada ubicación cordillerana la zona es un paso obligado internacional. De este modo, se conecta vía Túnel Las Raíces con Lonquimay y los pasos internacionales de Pino Hachado e Icalma.

b) Curarrehue (altar de la machi hecho en roca) – Corredor trasandino

La comuna es un punto obligado para trasladarse a la República Argentina, a través del paso Mamuil Malal, siendo esta característica una de las fortalezas de la zona, pues permite captar flujos turísticos que transitan por dicho corredor.

Se ubica a 40 kilómetros de Pucón. La ciudad de Curarrehue fue fundada en 1912 por colonos campesinos, y la comuna nació oficialmente en el año 1981. La población de la comuna alcanza a 6.784 habitantes, la cual se dedica a las actividades agrícolas, ganaderas y, en menor medida, al turismo comunal.

Dentro de la zona destacan como atractivos turísticos las termas de Panqui y El Recuerdo de Ancamil, el entorno de la ciudad de Curarrehue, además de los sectores de Reigolil, Puesco-Aduana, Volcán Lanín y Rinconada, los cuales ofrecen al visitante un hermoso entorno natural de bosques nativos y volcanes.

Curarrehue posee infraestructura turística para atender a quienes viajan por el paso Mamuil Malal. Es el punto de partida del turismo aventura, con atractivos circuitos para realizar durante el día, pues este centro urbano posee servicio de hospedaje y alimentación. Asimismo, se realizan actividades culturales como Nguillatunes y muestras de artesanías.

c) Pucón (gran rincón)

El nombre "Pucón" se encuentra inscrito en la tradición indígena como "entrada cordillerana". Esta entrada denominada "Pocon Llanca" era conocida y utilizada desde mucho antes de la llegada de los españoles como una ruta obligada hacia el vecino país, por los aborígenes de ambos lados de la cordillera.

Pucón fue fundado un 27 de febrero de 1883, como una etapa más de la pacificación de la Araucanía. Después de refundar Villarrica, se ordenó a un grupo de soldados que buscara un sitio adecuado para levantar un fortín. La "guarnición

militar" de Pucón fue fundada con el fin de proteger la soberanía e integrar esta parte del territorio al quehacer nacional.

La hermosura del paisaje, conformado por la majestuosidad del volcán y la quietud del lago, unido a un plan de colonización del Gobierno, permitió la llegada de un gran número de personas nacionales y extranjeras, quienes se quedaron a vivir en Pucón.

Hacia 1926, la zona de Pucón pertenecía a Valdivia. El 12 de agosto de 1932 se crea la comuna de Pucón, como subdelegación de Villarrica, perteneciendo a la provincia de Cautín. Y el 1 de enero de 1936 se crea como comuna independiente.

El turismo cuenta con una infraestructura de muy buena calidad y ocupa un gran porcentaje de la mano de obra urbana. Pucón es por excelencia la ciudad turística de la Región de La Araucanía, por la gran belleza del paisaje, su maravilloso clima y las abundantes y excelentes termas.

d) Villarrica

La ciudad de Villarrica fue fundada por Pedro de Valdivia en abril de 1552, junto al margen austral del río Toltén y la orilla occidental del lago de Mallanquén. Luego Gerónimo de Alderete (Gobernador de Chile) la intituló "Santa María Magdalena de Villa - Rica", con alusión a los ricos lavaderos y vetas de oro, que se descubrieron en las quebradas de los oteros y bosques.

El objetivo de esta fundación fue la explotación de lavaderos de oro y la consolidación de un paso invernal hacia las pampas y el Atlántico; dicho territorio trasandino pertenecía a la capitanía General de Chile.

La ciudad de Villarrica tuvo, antes de su destrucción, más de 140 vecinos y una población superior a 600 personas, sin contar la servidumbre. También tuvo una

iglesia parroquial frente a la plaza y los conventos franciscano, mercedario y dominico. Hubo un molino y una fábrica de ladrillos y teja.

Luego de la sublevación general mapuche de 1599, los nativos de la zona acosaron la ciudad, con frecuentes ataques y cerco. Interrumpieron la comunicación con La Imperial y Santiago. Después de un asedio de casi tres años, cayó en poder del toqui Millacalguin en octubre de 1601, siendo quemada y asolada completamente.

La presencia de un volcán de forma perfecta, coronado de nieves eternas y reflejado en un lago, configura un hermoso espectáculo. Esto fue un gatillo para la temprana aparición del flujo turístico.

Algunos hitos en el desarrollo turístico del área son: la inauguración de los primeros hoteles de Villarrica en 1923; la apertura, en 1933, del ramal ferroviario de Loncoche al muelle del lago, y el funcionamiento del vapor Doña Rosa, para 200 personas.

e) Vilcún (Igartija) – Rumbo al Volcán Llaima

La comuna se está preparando para recibir a los visitantes nacionales y extranjeros, pues recientemente se creó la Cámara de Turismo de la zona, con la clara inquietud de ofrecer infraestructura y equipamiento a quienes concurren durante todo el año a disfrutar de las bellezas naturales del sector.

Vilcún es un excelente panorama para quienes visitan la región, pues es el acceso necesario para trasladarse al Parque Los Paraguas y al imponente volcán Llaima. Además tiene una ubicación privilegiada pues el trayecto desde la capital regional hacia el este sólo demora 40 minutos, aproximadamente.

Esta emprendedora comuna tiene como carta de presentación el volcán Llaima, sitio natural destacado por sus nieves eternas, araucarias milenarias; a lo que se suma la rica y abundante flora y fauna del lugar.

Cabe destacar que en el Parque Los Paraguas se encuentran hoteles cómodamente equipados para quienes deseen practicar el deporte blanco y la vida al aire libre durante todo el año. Por otra parte, la comuna está rodeada por los ríos Codinhue, Quintrilpe, laguna y río Quepe.

Cuenta con las localidades urbanas de: Cherquenco, San Patricio, Vilcún, General López y Cajón. En tanto, el territorio rural es bastante extenso, donde existen varias localidades de diferentes dimensiones, que le dan el sello de comuna eminentemente rural, con predominio de las actividades agrícola y ganadera.

La comuna de Vilcún fue creada por Decreto Supremo del 18 de octubre de 1926 y tuvo origen en las gestiones realizadas por los habitantes de la localidad, ante el gobierno que presidía don Arturo Alessandri Palma, para independizarse de Temuco y lograr mayores progresos para la zona.

Este lugar se destacaba, a nivel provincial, por la industria maderera, la ganadería y la producción, en menor escala, de cereales.

La causa determinante que inspiró a todos los vecinos de Vilcún, a solicitar la creación de la comuna, fue salir del completo abandono en que se mantenía a esta rica zona, y poder así dotarla de caminos, porque existían sólo senderos.

Hasta el año 1902, existían en el territorio que hoy es la comuna, dos pequeños pueblos: San Patricio y Cherquenco. Alrededor de esta fecha se dio forma, en el sector que hoy es el Cementerio Municipal de Vilcún, a un nuevo poblado al que denominó "Viracun".

La ubicación geográfica del pueblo varió en el año 1911, como consecuencia de la inauguración de un ramal que extendió el servicio ferroviario desde Cajón hacia el oriente; sobrepasando en 1.500 m. a este poblado, el que comenzó a trasladarse a las cercanías de la línea férrea con el nombre de "Vilcún".

La generalidad de los pequeños pueblos se fueron construyendo a lo largo de la vía férrea, sin tomar en cuenta los accidentes del terreno; las casas se levantaban donde su propietario lo creía más conveniente para sus intereses. Con grandes

esfuerzos se logró darle estructura definitiva a los poblados, nivelar las calles e imponer medidas de urbanización, tareas realizadas por la Primera Junta de Vecinos. Una vez constituida la Municipalidad se logró dotar a la población de algunos servicios básicos.

f) Victoria – Tradiciones del Sur

Victoria posee una interesante ubicación geográfica en la Provincia de Malleco, pues se encuentra en una encrucijada vial y está llamada a jugar un importante rol en el corredor bioceánico que unirá el Atlántico con el Pacífico, proyecto que cuenta con el apoyo de los gobiernos de Chile y Argentina.

Desde Victoria, se puede acceder a Curacautín y Lonquimay, comunas ricas por su atractivo natural. Además, está a una hora de Angol, y Temuco, teniendo fácil acceso al transporte terrestre intercomunal.

La comuna se localiza en el Valle Central, siendo ésta una característica fundamental de la zona. El sector se encuentra regado por los ríos: Malleco, Dumo, Traiguén, Tricauco, Quino, Quillén y Cautín, los cuales realizan un valioso aporte a las actividades productivas y recreativas.

Para los turistas que quieran conocer variada flora y fauna de la región pueden encontrar en Victoria un sitio preferencial. El clima es templado con influencia mediterránea siendo, por tanto, una zona de transición donde se observa vegetación de gran vigor como son los bosques antiguos de *Nothofagus* (roble), *Laurelia sempervirens* (laurel); pero a la vez, se encuentra vegetación propia de climas más secos, denotándose la mediterraneidad del sector.

Dentro de la fauna destacan: la liebre europea, conejo, el culpeo (canino), huillín, león o puma, el gato montés, y el pudú o venado, entre otros. Además, la avifauna resalta por su belleza, resaltando la presencia del tuique, el pitigüe, la loica chilena, y la diuca común.

Tradicionalmente la comuna ha sido conocida como "el granero de Chile", debido a la considerable producción de cereales que existió en la zona; hoy en día la actividad agropecuaria continúa siendo un área económica importante, desarrollándose en los fundos locales, los que siempre han mantenido la práctica de mantener algunos antiguos bosques nativos.

Por otra parte, la ciudad de Victoria tiene como origen el fuerte del mismo nombre establecido hacia comienzos de abril de 1881, con el título de "La Victoria" (en alusión a la que se acababa de alcanzar en la campaña de Lima), por una expedición bajo el mando del coronel Gregorio Urrutia. Este fuerte militar se comenzó a construir bajo las órdenes de su fundador, Bernardo Muñoz Vargas.

Otro hito importante lo marca la construcción del ferrocarril desde Renaico, en el año 1883. En tanto, el 26 de octubre de 1890 es una fecha inolvidable para los habitantes de la comuna, pues este es el día que entró el primer tren a Victoria, hecho que evidenció gran actividad comercial a la zona.

Por otra parte, esta tierra recibió generosamente a los colonos alemanes, suizos y españoles, principalmente, que hicieron de la comuna su hogar, para dedicarse en un comienzo a la actividad agropecuaria y comercial.

De este modo, la comuna cuenta con un interesante patrimonio histórico y cultural, destacando en este sentido la colonización suiza, sello que es posible reconocer en sus habitantes, las referencias en sus calles y avenidas, y el monumento a la colonización suiza.

A lo que se agrega que en la ciudad de Victoria existe una interesante tradición unida a la educación, en especial a la Escuela Normal, la cual alcanzó un prestigio nacional, que hoy recoge la sede de la Universidad Arturo Prat.

g) Cunco – Una real alternativa de descanso

La ruralidad es la nota característica de la comuna de Cunco, y la fuente de riqueza del turismo de la zona, pues los visitantes pueden encontrar en el lugar diversas alternativas para pasar gratos días disfrutando del descanso en plena naturaleza.

La comuna se ubica al sur oriente de la región, en la precordillera de La Araucanía. Dista a 60 Kms de Temuco y a 745 Kms de Santiago, y se puede acceder a Cunco a través de una ruta totalmente asfaltada. Limita al norte con la comuna de Vilcún, al oriente con Freire y al sur con Villarrica. Desde la comuna se puede llegar al paso internacional Icalma, distante a 77 Kms de la ciudad de Cunco, mediante el cual se puede visitar Alimuné, en Argentina.

Actualmente la población alcanza a las 18.703 personas, correspondiendo un 65,1% al sector rural y el 34,9% al sector urbano. Las principales actividades económicas son la agricultura, ganadería e industria de la madera, pero últimamente también se está proyectando un desarrollo en el sector turístico.

La comuna se encuentra situada a 361 metros sobre el nivel del mar. El clima se presenta templado lluvioso, con temperaturas relativamente bajas durante los meses de invierno, y alcanza los 30 grados en la época cálida.

Desde el punto de vista histórico, la comuna fue creada el 20 de agosto de 1918, mediante Decreto Supremo, en el territorio donde fuera fundado el fuerte del mismo nombre, por el Coronel Gregorio Urrutia, en febrero de 1883.

2.3.2. X Región de Los Lagos

a) Futrono

La superficie de la comuna es de 2239 km². La actividad económica principal de la comuna es la agricultura, industria manufacturera y el comercio.

Cuenta con servicios de alojamiento, transporte, atención primaria y comercio. También posee la playa Galdames que acoge a vecinos y turistas.

b) Panguipulli

Con 3292,1 km² es la comuna de mayor superficie en la provincia de Valdivia y la segunda en porcentaje de ruralidad (68,2%), con una densidad poblacional de 9,16 habitantes por km².

La actividad económica principal de la comuna corresponde a la agricultura, ganadería, industrias manufactureras y comercio.

c) Los Lagos

La comuna de Los Lagos tiene una superficie de 1672.1 km², un 69% de ruralidad y una densidad poblacional de 11,4 habitantes por km².

La actividad económica principal de la comuna es la agricultura, ganadería, industria manufacturera y el comercio.

d) Lago Ranco

Esta comuna tiene una superficie de 1663,3 km². La actividad económica más importante es la agricultura, seguida de la ganadería, la industria manufacturera y la construcción.

El 14 de febrero de 1941, durante el gobierno de don Pedro Aguirre Cerda se reconoce oficialmente la comuna de Lago Ranco. El decreto N° 6826, establecía que a contar de esa fecha se creaba la comuna subdelegación de Lago Ranco, cuya cabecera sería el pueblo del mismo nombre con dependencia administrativa de Río Bueno de la jurisdicción de Valdivia.

Se vislumbra un futuro, en el que el desarrollo y mejoramiento de la calidad de vida, debería ir en aumento gradual, sustentado básicamente en el establecimiento de inversiones que centren su quehacer en la explotación racional del recurso natural, en el ámbito del turismo, actividad que se encuentra en un estado incipiente de crecimiento y organización.

Una de las mayores riquezas de la comuna lo aporta su paisaje reconocido mundialmente como uno de los más bellos del sur de Chile.

e) Río Bueno

La comuna de Río Bueno con 2211,7 km² de superficie. La actividad económica principal de la población ocupada mayor de 15 años corresponde a la agricultura, seguida de la ganadería, el comercio e industrias manufactureras.

f) Llanquihue

Llanquihue está ubicada en la ribera del lago Llanquihue, a 27 kilómetros de Puerto Montt. Su importancia estratégica esta dimensionada por un gran potencial turístico a futuro, ya que su ubicación, justo en medio de Puerto Varas y Frutillar, la dejan a la expectativa de transformarse en cualquier momento en una gran alternativa turística.

La comuna de Llanquihue, es también una importante zona ganadera, gran productora de carne y leche, y de crianza de cerdos lo que ha hecho que importantes empresas de cecinas tanto industrializadas como artesanales, desarrollen sus actividades en el lugar. La calidad de éstas son reconocidas a nivel internacional. Incluso las industrias del rubro han establecido "La ruta de las Cecinas", para que el turista tenga la noción exacta de cómo se procesa este producto. También el sector forestal ha tenido un fuerte incremento en los últimos años, lamentablemente, en detrimento de la forestación.

La actividad hotelera esta muy atrasada, tanto es así, que en el lugar sólo existen hospedajes, cabañas y lugares para el camping.

g) Puerto Varas

La fundación de Puerto Varas, se remonta al año 1853, cuando series de acciones gubernamentales llevadas a cabo por el Gobierno, pretendían incorporar territorios deshabitados de la zona sur al resto del país. Al ser creado el territorio de Colonización del lago Llanquihue por Decreto Supremo emanado por el Ministerio de Interior con fecha 27 de junio de 1853, se comienza con un paulatino poblamiento de la zona con inmigrantes venidos principalmente de Alemania.

Por tanto a fines de ese año llegaron los primeros 212 colonos alemanes que se instalaron a orillas del lago Llanquihue, quienes arribaron al sector de La Fabrica lugar donde terminaba el camino desde Melipulli. El camino pronto llegó a otro sector a orillas del lago, donde se levantó un albergue fiscal y una pequeña embarcación o balandra, con la que se transportaba a los colonos hasta los terrenos que les habían asignado. Se trataba de Puerto Chico que en esa época tuvo un rol protagónico por ser el medio para que los habitantes tuvieran comunicación y transporte con el resto del país por el Lago Llanquihue. No obstante, no era posible hablar de un pueblo ni si quiera de una aldea, debido a que en esa fecha no existía un objetivo que uniera a un grupo de personas. Sin embargo, los colonos germanos hicieron crecer este asentamiento, manifestando un acelerado desarrollo.

Puerto Varas progresaba hasta el punto de contar a fines del siglo pasado con tantas casas que pudo solicitar al Gobierno el reconocimiento del Título de Villa, el que le fue concedido mediante el decreto N°4838, el 30 de Octubre de 1897. Otro hito importante que se destaca en la comuna de Puerto Varas fue la conexión de la línea férrea longitudinal, que permitió el flujo regular de pasajeros y carga acelerando considerablemente el proceso de desarrollo del sector centro de lo que ahora se conoce como la ciudad de Puerto Varas

El 6 de julio 1859, se delimitaron las subdelegaciones y distritos en que se dividió el territorio de Llanquihue, correspondiente al Distrito N° 1 de la subdelegación N° 2 el nombre de Puerto Varas, en honor del entonces Ministro del Interior, Don Antonio Varas de la Barra.

Este decreto señaló la primera organización de la autoridad gubernativa interior en Puerto Varas, al dejar a cargo de un Inspector de Distrito el territorio comprendido entre el Lago Todos Los Santos, el volcán Osorno, el Lago Llanquihue, el Río Maullín, la Cordillera de Los Andes y el río Arrayán. La Comuna como tal fue creada recién el 30 de Diciembre de 1925 por decreto N°8583 del Ministerio del Interior, el que dividió el territorio Nacional en Provincias, Departamentos y Comunas. Otro hecho importante para la comuna fue la construcción de la carretera Panamericana que conecta a la zona con el resto del país en 1960 y la construcción de caminos periféricos al lago que comunican los diversos centros poblados ubicados en sus riberas, trayendo como consecuencia el decaimiento del transporte lacustre, con lo que hoy en día constituye uno de los pilares de desarrollo más importante de la comuna.

La Comuna de Puerto Varas se encuentra ubicada en el extremo centro sur del país entre las coordenadas 41° 20' de longitud sur y 72° 57' longitud oeste. Posee una superficie aproximada de 4.087 km², correspondiente al 6% de la superficie regional y a un 26% de la Provincia.

Política y administrativamente, la comuna de Puerto Varas pertenece a la provincia de Llanquihue, la que a su vez es una de las 5 provincias que conforman la Región de los Lagos.

Las características geográficas que definen la zona, pueden describirse por medio de sus limitaciones. Hacia el este se encuentran las estribaciones de la cordillera de los Andes, cuyas principales alturas la conforman el Cerro Tronador con 3.470 mts. sobre el nivel del mar y los volcanes Osorno con 2.661 mts. y el Calbuco con 2.015 mts.

A partir de ellos nacen múltiples ríos los que siguen diversos cursos, desembocando en los lagos, del que tomarán rumbo al mar; entre los que se destacan el Río Petrohué y el Río Pescado.

En la depresión intermedia se aprecia un relieve de suaves lomajes que por lo general, no sobrepasan los 100 mts. de altura. El elemento más relevante del paisaje lo constituye la presencia del lago Llanquihue que junto al lago Todos los Santos, conforman las principales masas lacustres de la comuna. El litoral, se encuentra la cordillera de la costa manifiesta un relieve leve de no más de 300 mts de altura.

La ciudad de Puerto Varas es considerada uno de los centros urbanos principales que poseen más de 10.000 habitantes y dado su peso demográfico y su rol funcional organizan al resto del sistema urbano regional.

h) Puerto Octay

Los inicios, crecimiento y desarrollo de Puerto Octay están ligados al proceso de colonización en la zona, impulsado por Bernardo Phillipi y Vicente Pérez Rosales a partir de 1852. Puerto Octay se convierte en uno de los puertos más importantes del lago Llanquihue, alcanzando una próspera actividad comercial.

Se construyen más casas, varios hoteles y residenciales abren sus puertas, surgen talleres e industrias, los vapores navegan sin cesar recalando en los numerosos muelles del litoral. El 22 de Diciembre de 1891 es creada como comuna bajo la Presidencia de la República de Don Jorge Montt A.

Sector Agrícola: existen dos grandes subsistemas de producción agrícola; la explotación agrícola empresarial y pequeños agricultores. La producción se orienta principalmente a la carne, leche, cultivos de remolacha, frambuesas, avena en grano, cereales, frutas y hortalizas. La ganadería está representada por vacunos y ovinos.

Hacienda Rupanco: Consta de 13 secciones dedicadas a la producción Agrícola y Ganadera, actualmente se producen 24.000 cabezas de vacuno y 16.000 cabezas ovinas, con una extensión de 47.000 hectáreas la producción de leche alcanza los 40.000.000 de litros promedio al año y la producción maderera a los 150.000 mts³, con una extensión de 2.300 hectáreas plantadas de eucalipto.

Sector Acuícola: desde la década de los 80 la comuna ha observado el desarrollo de centros de cultivos de salmonidos, localizados mayoritariamente en el Lago Rupanco. La actividad predominante en este sector es la etapa de crecimiento de salmonidos desde la fase de alevín a smolt. Marine Harvest Chile S.A., AquaChile S.A., Prosmolt, Pesquera Yadrán S.A. destacan como empresas productoras y comercializadoras del sector.

Sector Forestal: se destaca un importante patrimonio representado en su mayoría por zonas protegidas bajo Parques Nacionales, caracterizado por bosque nativo con un 96% de las hectáreas de bosque en la comuna. La conservación de los bosques nativos constituye un imperativo.

Sector Turismo: entre sus principales atractivos turísticos se destacan los balnearios "Las Cascadas", "Islote Rupanco", Playa Maiten y Centinela y su conocido centro invernal "La Picada" todos ellos insertos en el privilegiado paisaje natural donde destacan la vista del Volcán Osorno, las aguas de los Lagos Llanquihue y Rupanco, en donde sus playas son visitadas masivamente por turistas nacionales y extranjeros en épocas estivales, unido todo ello al patrimonio arquitectónico que data de la colonización alemana.

i) Puyehue

Se encuentra ubicada al sur de la provincia de Valdivia.

Los terrenos que ocupa la villa de Entre Lagos fueron vendidos en 1862 por Juan Antonio García a Alberto Tapia, vecino de Valdivia, que correspondían a dos fundos: "Rupanco" y "Puyehue". Luego los adquiere Francisco Fuchslocher. A su muerte, lo hereda Ida Thatter, el año 1909. Por herencia, también los adquiere la

Sociedad Alberto y Reinaldo Fuchslocher, los cuales concentran las propiedades en el fundo "Entre Lagos", 1.383 eran de bosque natural y el resto, dedicados a faenas agropecuarias.

En 1932, fueron compradas 2.000 hectáreas por la Sociedad Ñuble-Rupanco, ocupando el acceso sur del fundo Entre Lagos.

En la ubicación de la villa de Entre Lagos, se encontraban la mayoría de recursos de infraestructura del fundo, tales como: casa patronales, galpones, bodegas, escuelas y más tarde un retén de Carabineros y pulperías para el consumo de los trabajadores del fundo.

En el mismo año 1932, la Caja de Comercialización Agrícola, adquiere el receto del fundo, y comienza la parcelación. Simultáneamente la SAGO, pone en práctica la política de penetración económica, con la construcción de diferentes tipos de infraestructura, para la actividad silvoagropecuaria, como la construcción del camino, en un primer tramo hasta la villa de Entre Lagos, y también la extensión del ferrocarril, desde Crucero a Puyehue.

La creación de la línea del ferrocarril, se vio fuertemente impulsada a raíz del interés de los empresarios molineros de La Unión, por contar con la rica producción triguera de la zona. Este ramal ferroviario se inició en 1939, pero fue cortado en 1960, a raíz del terremoto.

La empresa maderera SOMASUR y la Caja de Comercialización Agrícola, se convirtieron en la columna vertebral de la vía de Entre Lagos.

En relación al asentamiento de personas, se puede señalar la llegada de trabajadores de diversas zonas de la región, especialmente de Valdivia.

La comuna fue creada el 05 de noviembre de 1971, durante el gobierno de Salvador Allende.

2.4. Actividad Turística

Se recopiló la información disponible en SERNATUR en el Sistema Cartográfico Digital Turístico y en los estudios de Estadísticas de Turismo.

La información recopilada es la siguiente:

- ? Areas Turísticas Potenciales en formato Arcview como polígonos
- ? Atractivos Turísticos en formato Arcview como puntos
- ? Llegadas de Turistas por tipo de establecimiento de alojamiento turístico para el año 2002
- ? Estadísticas de la Temporada Turística Verano 2002-2003.

2.4.1. Atractivos Turísticos

Respecto de los atractivos turísticos de las Regiones IX y X, se cuenta con un catastro realizado por el Servicio Nacional de Turismo (Ver **Anexo 2.1**).

El catastro cuenta con información respecto a la jerarquía, categoría, tipo y subtipo de cada atractivo turístico reconocido. Al respecto, se entregan las siguientes definiciones de la Organización Mundial de Turismo (OMT) y OEA.

ATRATIVOS TURÍSTICOS: Son los elementos determinantes para motivar, por sí solos o en combinación con otros, el viaje turístico hacia una localidad. Es todo lugar, objeto o acontecimiento de interés turístico.

JERARQUIZACION TURÍSTICA: Es el procedimiento por el cual se comparan los atractivos y equipamiento turístico pertenecientes a un universo en estudio, con las condicionantes establecidas en una lista de evaluación, a los efectos de establecer una escala de importancia relativa (OEA, 1978).

A continuación se entrega un resumen de los principales atractivos turísticos de las Regiones IX y X, en el área de influencia de la Ruta Interlagos.

Cuadro N° 2.7: Total de Atractivos Turísticos según Jerarquía

REGION/COMUNA	TOTAL	JERARQUIA			
		LOCAL	REGIONAL	NACIONAL	INTERNACIONAL
IX REGION	203	44	62	69	28
CUNCO	7	3	4	0	0
CURACAUTIN	37	8	11	12	6
CURARREHUE	1	0	0	1	0
MELIPEUCO	30	2	2	14	12
PUCON	88	13	31	37	7
VILLARRICA	24	9	10	3	2
VILCUN	10	4	3	2	1
VICTORIA	6	5	1	0	0
X REGION	72	6	27	31	8
CORRAL	3	0	1	2	0
DALCAHUE	1	0	0	1	0
FRUTILAR	2	0	0	1	1
FUTRONO	7	0	6	0	1
LAGO RANCO	1	0	1	0	0
LLANQUIHUE	1	0	0	1	0
LOS LAGOS	4	0	3	1	0
PANGUIPULLI	14	0	8	4	2
PTO. OCTAY	5	3	1	1	0
PRO. VARAS	21	0	3	15	3
PUYEHUE	11	2	3	5	1
RIO BUENO	2	1	0	1	0

Claramente se observa que la comuna con mayor atracción turística es Pucón, seguida de Curacautín, Melipeuco y Villarrica en la IX Región. En la X Región se observa que la comuna con mayor atracción turística es Puerto Varas, seguida de Panguipulli y Puyehue. Este cuadro sólo muestra resultados desde el punto de vista de la oferta turística respecto de la cantidad de atractivos, no incluye planta ni infraestructura turística, lo que se analizará posteriormente.

Respecto a la categoría de un atractivo turístico, principalmente se refiere a la nomenclatura de la OMT para caracterizar un determinado atractivo turístico, a saber:

Categorías de Atractivos Turísticos:

- ? ST: Sitio Natural
- ? MC: Museo o Manifestación Cultural
- ? FK: Folcklore
- ? RC: Realización Técnica, Científica o Artística Contemporánea
- ? AP: Acontecimiento Programado
- ? CE: Centro o Lugar de Esparcimiento

A continuación se entrega un resumen de los principales atractivos turísticos de las Regiones IX y X, en el área de influencia de la Ruta Interlagos, según categoría.

Cuadro N° 2.8: Total de Atractivos Turísticos según Categoría

REGION/COMUNA	TOTAL	CATEGORIA					
		ST	MC	FK	RC	AP	CE
IX REGION	203	164	11	11	14	1	2
CUNCO	7	4	1	2	0	0	0
CURACAUTIN	37	29	1	2	5	0	0
CURARREHUE	1	1	0	0	0	0	0
MELIPEUCO	30	29	1	0	0	0	0
PUCON	88	81	1	3	2	0	1
VILLARRICA	24	12	4	2	5	1	0
VILCUN	10	6	2	0	2	0	0
VICTORIA	6	3	1	1	0	0	1
X REGION	72	47	13	8	3	1	0
CORRAL	3	0	2	0	0	1	0
DALCAHUE	1	0	1	0	0	0	0
FRUTILLAR	2	1	0	0	0	1	0
FUTRONO	7	5	0	2	0	0	0
LAGO RANCO	1	1	0	0	0	0	0
LLANQUIHUE	1	1	0	0	0	0	0
LOS LAGOS	4	3	0	0	1	0	0
PANGUIPULLI	14	12	0	1	1	0	0
PTO. OCTAY	5	2	0	3	0	0	0
PRO. VARAS	21	10	10	0	1	0	0
PUYEHUE	11	10	0	1	0	0	0
RIO BUENO	2	2	0	0	0	0	0

De la tabla anterior se desprende que la mayor cantidad de oferta de atractivos turísticos corresponde a la categoría de Sitios Naturales, seguida de Museos o Manifestaciones Culturales.

Respecto a los tipos de atractivos turísticos de categoría Sitio Natural, se tiene el siguiente resumen:

Tipos de Atractivos Turísticos de Categoría Sitio Natural

- ? MN: Montaña
- ? PL: Planicie
- ? CO: Costa
- ? LG: Lago, Laguna o Humedal
- ? RE: Río o Estero
- ? CA: Caída de Agua
- ? GC: Gruta o Caverna
- ? FF: Lugar de Observación de Flora y Fauna
- ? CP: Lugar de Caza y Pesca
- ? CM: Camino Pintoresco
- ? AS: Área Silvestre Protegida o Reserva de Flora y Fauna
- ? TR: Termas
- ? GP: Lugar de Interés Geológico o Paleontológico

**Cuadro N° 2.9: Total de Atractivos Turísticos de Categoría Sitio Natural
según Tipo**

REGION/COMUNA	TOTAL	TIPO												
		MN	PL	CO	LG	RE	CA	GC	FF	CP	CM	AS	TR	GP
IX REGION	164	32	0	12	36	17	16	1	21	1	3	9	13	4
CUNCO	3	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
CURACAUTIN	29	9	0	1	3	3	4	0	2	0	1	3	3	0
CURARREHUE	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MELIPEUCO	29	6	0	1	3	2	1	0	9	0	0	2	2	3
PUCON	81	13	0	6	24	9	9	1	8	0	1	2	8	0
VILLARRICA	12	0	0	3	3	0	0	0	0	2	0	0	2	2
VILCUN	6	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
VICTORIA	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
X REGION	47	8	0	11	14	4	2	0	0	0	0	3	5	0
CORRAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DALCAHUE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FRUTILLAR	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FUTRONO	5	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0
LAGO RANCO	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LLANQUIHUE	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LOS LAGOS	3	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
PANGUIPULLI	12	0	0	3	6	0	0	0	0	0	0	1	2	0
PTO. OCTAY	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PTO. VARAS	10	2	0	2	2	1	2	0	0	0	0	1	0	0
PUYEHUE	10	3	0	0	2	2	1	2	0	0	0	1	2	0
RIO BUENO	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

De la tabla anterior se desprende que la mayor oferta de atractivos turísticos corresponde a Lagos o Lagunas, seguida por lugares de observación de Flora y Fauna, caminos pintorescos y Termas.

En el **Anexo N° 2.2** se muestra un álbum de fichas de atractivos turísticos programada en ACCESS para ser vinculadas desde las bases de datos de Arcview que posee el Sistema de Información Digital Turístico de SERNATUR:

2.4.2. Estadísticas de Turismo:

? El Turismo en Chile

Para demostrar la incidencia del turismo en los resultados económicos del país, tomaremos como referencia el turismo receptivo, el que muestra parte de los ingresos que el país ha sido capaz de generar producto de la actividad turística.

Durante el año 2003 el país generó un total de US\$1.108,1 millones por turismo receptivo. Esta cifra no se compara a las de años anteriores pues al valor generado por los turistas residentes en el extranjero, se incorpora lo generado por excursionistas (visitantes por el día) y también el transporte internacional (aéreo) de aquéllos visitantes que utilizaron transporte nacional. De este modo, esta cifra se desglosa de la siguiente forma: US\$865,8 millones generados por los turistas; US\$22,9 millones que corresponde a los excursionistas y US\$219,4 millones atribuibles a transporte internacional.

El valor así obtenido refleja de manera más real el verdadero aporte del turismo receptivo, el que representa un 5,3% del total de las exportaciones de bienes y un 4,3% del total de exportaciones de bienes y servicios de la economía.

Los ingresos por turismo receptivo, contrastados con las exportaciones realizadas por sectores económicos, representan los siguientes valores: 56,1% de las exportaciones de los sectores agropecuario, silvícola y pesquero (US\$1.976,7 millones); 13,1% de la minería (US\$8.460,6 millones) y 11,8% de la industria (US\$9.369,7 millones).

Cuadro N° 2.10: Ingresos Generados por el Turismo Receptivo en Relación a Exportación de Sectores Económicos, Año 2003.

Sector	Exportación (Millones US\$)	Turismo/Exportaciones (En Porcentaje)
-Agropecuario, Silvícola y Pesquero	1.976,7	56,1
-Minería	8.460,6	13,1
-Industria	9.369,7	11,8
Total	21.046,0	5,3

Fuente: Para exportaciones, Banco Central de Chile, Boletín Mensual, marzo 2004.

Una comparación un poco más afinada con las exportaciones más relevantes efectuadas por el país, nos muestra que el turismo receptivo genera el 14,8% de las exportaciones de cobre; el 66,1% del sector frutícola; el 87,4% de los productos forestales, muebles y madera; el 89,6% de las exportaciones de celulosa, papel y otras; el 98,4% de las exportaciones de salmón y trucha, en tanto supera a las exportaciones de vino en 63,4%.

? Turismo Receptor

De acuerdo a datos obtenidos de Policía Internacional, en el año 2003 ingresó un total de 1.613.523 turistas de nacionalidad extranjera, cifra superior en 14,3% a la contabilizada el año anterior. Los turistas extranjeros ingresan al país fundamentalmente por vía terrestre (53,8%) y aérea (43,8%). La vía marítima representa un 2,4%.

Los principales lugares de ingreso por nacionalidad se ubican en la Región Metropolitana, por la que arriban 681.180 pasajeros anuales (42,2% del total), casi en su totalidad por el aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez; en la Región de Valparaíso, lugar por el que ingresaron 292.872 personas, fundamentalmente por el Paso Los Libertadores; en la Región de Tarapacá, por la que arriban 274.153 personas, que llegan a Chacalluta (aeropuerto y carretera) y a los pasos Chungará y Colchane; en la Región de Magallanes, por la que ingresan 154.704 personas, principalmente por los pasos Dorotea, Monte

Aymond, San Sebastián y Casas Viejas; y finalmente, en la Región de Los Lagos, por la que ingresaron 103.276 personas, especialmente por el Paso Cardenal Samoré (68.163 personas). El resto de las regiones presenta cifras de entrada muy inferiores.

La demanda registra una similar concentración de las llegadas durante el primer y cuarto trimestre del año (30,7% y 30,8%, respectivamente). A partir de abril y hasta junio el ingreso de turistas comienza a declinar, y luego entre julio y septiembre (coincide con la temporada de deportes invernales) se vuelve a evidenciar un nuevo repunte.

Entre las ciudades/destinos que se caracterizan por tener el mayor número de pernoctaciones de extranjeros destacan, además de Santiago que lidera, Viña del Mar, San Pedro de Atacama, Iquique, Puerto Varas, Pucón, Puerto Montt y La Serena.

Chile como destino turístico se ha ido posicionando como un país de naturaleza, resultando atractivo para la práctica de tipos de turismo vinculados a ésta, como son el ecoturismo, el turismo de aventura y la pesca deportiva, entre otros intereses especiales. Por ello resulta interesante conocer el número de visitas registradas a las Areas Silvestres Protegidas y su comportamiento.

Durante el año 2003 se registró un total de 439.168 visitas de extranjeros a estas áreas, cifra que superó en 32,3% a la registrada el año anterior.

El 51,2% de estas visitas se concentró en la Región de los Lagos, particularmente en los Parques Nacionales Puyehue y Vicente Pérez Rosales.

Cuadro N° 2.11: Visitas a Áreas Silvestres Protegidas Año 2003

REGION	UNIDAD SNASPE	CHI	EXTR	TOTAL
IX	P. N. CONGUILLIO	21.297	2.530	23.827
	P. N. HUERQUEHUE	6.315	7.025	13.340
	P. N. NAHUEL BUTA	6.729	469	7.198
	P. N. TOLHUACA	1.519	104	1.623
	P. N. VILLARRICA	10.557	14.672	25.229
	R. N. ALTO BÍO BÍO	123	2	125
	R. N. CHINA MUERTA	0	0	0
	R. N. MALALCAHUELLO	6.936	21	6.936
	R. N. MALLECO	0	0	0
	R. N. NALCA	0	0	0
	R. N. LAGO GALLETUE	0	0	0
	R. N. VILLARRICA	0	0	0
	M. N. CONTULMO	271	16	271
	M. N. CERRO NIELOL	42.881	2.278	42.881
		SUBTOTAL REGIONAL	94.313	27.117
X	P. N. CHILOE	6.359	3.415	9.774
	P. N. PUJEHUE	191.717	145.318	337.035
	P. N. VICENTE PEREZ ROSALEZ	78.882	74.335	153.217
	P. N. ALERCE ANDINO	4.061	1.285	5.346
	P. N. HORNOPIREN	0	0	0
	R. N. LAGO PALENA	0	0	0
	R. N. LLANQUIHUE	1.575	510	2.085
	R. N. VALDIVIA	0	0	0
	R. N. MOCHO-CHOSHUENCO	0	0	0
	M. N. ALERCE COSTERO	395	41	436
		SUBTOTAL REGIONAL	282.989	224.904

El Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE), agrupa a los parques nacionales, reservas nacionales y monumentos naturales declarados como tal, en el país. Se trata de ambientes naturales que por sus condiciones de conservación constituyen atractivos turísticos, por lo que las visitas a estas áreas por parte de chilenos nos entrega, junto a otros indicadores, una medida del movimiento del turismo interno. El país cuenta con 31 parques, 48 reservas y 15 monumentos naturales⁴, que en conjunto cubren una superficie aproximada de 14 millones de hectáreas, equivalentes al 19% del territorio nacional.

Durante el año 2003, se contabilizó un total de 728.400 visitas de chilenos a las áreas protegidas, cifra superior en 5,2% a la registrada el año precedente.

La Región de Los Lagos fue la más visitada, concentrando un 38,9% del total de llegadas de turistas nacionales (282.989 visitantes) que se dirigieron

principalmente al Parque Nacional Puyehue y al Parque Nacional Vicente Pérez Rosales. Estos parques son los más importantes en cuanto a afluencia de visitantes nacionales, de todo el país. Sólo en el primero de éstos se registró un total de 191.717 visitas.

La Región de la Araucanía ocupó el segundo lugar con un 13,0% del total (94.313 visitantes). Destacan en este caso las visitas al Monumento Natural Cerro Ñielol y a los parques nacionales Conguillío y Villarrica.

Cuadro N° 2.12: Llegadas de Turistas Extranjeros según Puerta de Entrada

REGIÓN PUERTA DE ENTRADA	ENERO - DICIEMBRE		
	2001	2002	2003
TOTAL NACIONAL	1.723.107	1.412.315	1.613.523
IX LA ARAUCANÍA	73.053	43.714	41.361
MAMUIL MALAL	34.107	19.621	18.800
LIUCURA	33.178	21.266	19.661
ICALMA	5.768	2.827	2,895
AEROP. MAQUEHUE	0	0	5
X LOS LAGOS	164.722	92.734	103.276
CARDENAL SAMORÉ	126.098	64.733	68.163
PEULLA	7.889	6.194	10.738
HUA – HUM	5.694	4.331	5.143
EL LIMITE – FUTALEUFÚ	15.625	9.460	12.787
RÍO ENCUENTRO - PALENA – CARREN.	4.980	1.864	2.031
CARRIRRIÑE	896	788	753
RÍO PUELO	692	500	483
RÍO MANSO	277	487	552
PUERTO CORRAL	0	0	2
PUERTO DE PTO. MONTT	0	0	1.676
VURILOCHE	0	0	235
AEROPUERTO EL TEPUAL	0	0	713
OTROS	2.571	4.377	0

Fuente: SERNATUR

En el caso de la IX Región, el ingreso de turistas extranjeros disminuyó en el año 2003 un 43,3% respecto del año 2001. Esta situación, debido, principalmente a la crisis económica de Argentina, dado que las cifras reflejan la llegada de turistas extranjeros por los pasos internacionales con el país vecino, donde la gran

mayoría provienen de ese país. Por lo tanto, se deduce que estas cifras debieran aumentar en relación a la reactivación económica de Argentina. Las principales puertas de entrada a la IX Región son los pasos Mamuil Malal y Liucura.

En el caso de la X Región, hubo una disminución del ingreso de turistas extranjeros de un 43,7 % entre el año 2001 y 2002 y un aumento del 11,37 % entre el año 2002 y 2003, con una disminución de un 37,3 % respecto del año 2001. La disminución del ingreso de turistas extranjeros a esta Región, se puede atribuir a las mismas razones que en la IX Región, sin embargo, la disminución es menor, probablemente a que el origen del turista que ingresa sea de otras procedencias además de Argentina. El principal paso de entrada a la Región es el paso Cardenal Samoré.

? Oferta de Servicios Turísticos

a) Establecimientos de Alojamiento Turístico

De acuerdo a las cifras registradas por SERNATUR, a diciembre de 2003, en el país existe un total de 2.953 establecimientos de alojamiento turístico, con una capacidad de 54.227 unidades habitacionales y 122.849 camas.

De acuerdo a la norma chilena de clasificación y terminología de los establecimientos de alojamiento turístico⁶, estos establecimientos se han clasificado en hoteles (28,3% del total); motel o cabañas (25,5%); hostel o residencial (27,3%). Estos tres últimos son los más importantes en términos cuantitativos. Además se distinguen apart hoteles (4,4% del total); hosterías (4,7%); hospedaje familiar (7,8%); albergue o refugio (0,7%); resort (0,4%) y lodge (0,9%). Las definiciones para cada uno de estos tipos de establecimientos son:

Establecimientos de Alojamiento Turístico: Aquellos en que se preste comercialmente el servicio de alojamiento por un período no inferior a una pernoctación; que mantengan como procedimiento permanente, un sistema de registro e identificación del cliente cada vez que éstos utilizan sus instalaciones; permitan el libre acceso y circulación de los huéspedes a los lugares de uso

común y estén habilitados para recibir huéspedes en forma individual o colectiva, con fines de recreo, deportivos, de salud, de estudios, de gestiones de negocios, familiares, religiosos, vacacionales u otras manifestaciones turísticas.

Hotel: Establecimiento en que se preste el servicio de alojamiento turístico en habitaciones y otro tipo de unidades habitacionales en menor cantidad, privadas, en un edificio o parte independiente del mismo, constituyendo sus dependencias un todo homogéneo y con entrada de uso exclusivo. Disponen además como mínimo del servicio de recepción durante las 24 horas, una cafetería para el servicio de desayuno y salón de estar para la permanencia de los huéspedes, sin perjuicio de proporcionar otros servicios complementarios.

Motel: Establecimiento en que se preste el servicio de alojamiento turístico en unidades habitacionales privadas, accesible desde el nivel de suelo mediante circulaciones públicas exteriores, con estacionamiento para vehículos notoriamente visibles ubicados frente a cada unidad habitacional. Disponen además como mínimo de una recepción para el registro de huéspedes y entrega de información general, pudiendo ofrecer otros servicios complementarios. Cuando la unidad habitacional predominante sea una cabaña, estos establecimientos podrán denominarse “cabañas”.

Apart-Hotel: Establecimiento en que se presta el servicio de alojamiento turístico en departamentos independientes de un edificio que integren una unidad de administración y explotación, pudiendo ofrecer otros servicios complementarios. Cada departamento está compuesto como mínimo de los siguientes ambientes: dormitorio con baño privado, sala de estar, cocina equipada y comedor.

Residencial: Establecimiento con características de casa habitación, en que se preste el servicio de alojamiento turístico y alimentación con el sistema de pensión completa o de media pensión.

Camping: Aquel establecimiento en que se preste el servicio de alojamiento turístico en un terreno debidamente delimitado, asignándole un sitio a cada

persona o grupo de personas que hacen vida al aire libre y que utilicen carpas, casas rodantes u otras instalaciones similares para pernoctar.

Cabañas: Unidad habitacional aislada de un establecimiento de alojamiento turístico, destinada a brindar facilidades de alojamiento y permanencia a una o más personas según su capacidad, y que cuenta como mínimo con los siguientes recintos independientes: dormitorio, sala de estar, cocina-comedor equipados y baño.

Resort: Establecimiento que, reuniendo las características que definen a un hotel, apart hotel, motel o combinación de estas modalidades, tiene como propósito principal ofrecer actividades recreativas y de descanso al aire libre y/o en espaciosos recintos interiores asociados a su entorno natural, y que por lo tanto posee un número significativo de instalaciones, equipamiento, infraestructura y variedad de servicios para facilitar tal fin dentro o en el entorno inmediato del predio en que se emplaza, el que además es de gran extensión y se ubica preferentemente en ambientes rurales como montañas, playas, campo, desierto o lagos, entre otros.

Albergue o Refugio: Establecimiento en que se presta el servicio de alojamiento turístico preferentemente en habitaciones y baños semi privados o comunes y que dispone de un recinto común equipado adecuadamente para que los huéspedes se preparen sus propios alimentos, sin perjuicio de proporcionar otros servicios complementarios.

Hospedaje Familiar: (También llámese alojamiento y desayuno; bed and breakfast): aquella vivienda y dependencias anexas en la cual sus residentes permanentes presten el servicio de alojamiento y alimentación a turistas como actividad complementaria de la que desarrollan en forma habitual.

Hostería: Establecimiento en que se preste servicio completo de alimentación en un restaurante, además de alojamiento turístico en habitaciones u otro tipo de unidades habitacionales, privadas, ubicado en lugares suburbanos o rurales, en un edificio o parte independiente del mismo constituyendo sus dependencias un todo

homogéneo con entrada de uso exclusivo. Disponen además de facilidades para estacionamiento de vehículos, los que típicamente se ubican en superficie junto al edificio principal, sin perjuicio de proporcionar otros servicios complementarios.

Lodge: Establecimiento en que se presta el servicio de alojamiento turístico en unidades habitacionales privadas, ubicado en áreas rurales y cuyo principal propósito es servir de enclave para realizar excursiones organizadas para el desarrollo de actividades asociadas a su entorno natural tales como pesca, caza y similares. Ofrecen además como mínimo, servicios de alimentación bajo la modalidad de pensión completa, sin perjuicio de proporcionar otros servicios complementarios.

El mayor número de establecimientos se registra en la Región de Los Lagos (659) seguida de la Región de Valparaíso (481). Consecuentemente las mayores capacidades en cuanto a unidades habitacionales y camas se dan en estas regiones, excepción hecha de la Región Metropolitana que aunque concentra un número bastante menor de establecimientos supera a las anteriores en unidades habitacionales aunque no en camas.

En lo referente a hoteles, en el país se contabiliza un número total de 836 establecimientos, con 29.022 unidades habitacionales y 54.150 camas. El mayor número de hoteles se concentra respectivamente en las Regiones de Valparaíso (148), Los Lagos (111) y Metropolitana (104).

Por primera vez SERNATUR incluye los establecimientos denominados “lodge”, que son muy interesantes de destacar por cuanto constituyen un enclave para la realización de excursiones organizadas relacionadas con el entorno natural (asociado al turismo de naturaleza de amplio interés en Chile).

Aun cuando su número es reducido (27 establecimientos a nivel nacional), se estima que se incrementarán notablemente en los próximos años, dado el interés que presenta el país para actividades como la pesca deportiva.

En materia de campings la base de datos de SERNATUR registra un total de 426 a nivel nacional. El mayor número de éstos se localiza en la Región de Los Lagos y en la del Bío Bío.

Cuadro N° 2.13: Número de Establecimientos de Alojamiento Turístico, por Tipo y Capacidad, Según Región, 2003

REGION	TOTAL	Hotel	Apart Hotel	Motel o Cabañas	Hostal o Residencial	Hostería	Hospedaje Familiar	Albergue o Refugio	Resort	Lodge
TOTAL PAIS										
N° Establecimientos	2.953	836	129	753	807	138	230	22	11	27
N° Habitaciones	54.227	29.022	2.525	7.686	10.097	2.398	962	150	1.184	203
N° Camas	122.849	54.150	6.451	29.433	20.657	4.989	2.303	861	3.461	544
9 DE LA ARAUCANIA										
N° Establecimientos	208	55	6	87	34	16	8	-	2	-
N° Habitaciones	3.131	1.329	71	824	344	169	40	-	354	-
N° Camas	9.051	2.545	266	3.888	695	400	89	-	1.168	-
10 X DE LOS LAGOS										
N° Establecimientos	659	111	17	228	162	36	86	5	1	13
N° Habitaciones	8.015	3.056	316	1.823	1.802	467	375	35	40	101
N° Camas	20.788	6.470	936	7.159	3.579	951	806	332	284	271

FUENTE : Direcciones Regionales de Turismo - SERNATUR
ELABORACION : Departamento de Planificación - SERNATUR

Cuadro N° 2.14: Número de Establecimientos de Alojamiento Turístico, por Comuna e Informante, 2003

REGION/COMUNA	TOTAL	Hotel	Apart Hotel	Motel o Cabañas	Hostal o Residencial	Hostería	Hospedaje Familiar	Albergue o Refugio	Resort	Lodge
9 IX REGION										
CUNCO	4	1	0	0	0	1	2	0	0	0
CURACAUTIN	13	6	0	2	3	2	0	0	0	0
CURARREHUE	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
PUCON	66	21	6	25	6	2	6	0	0	0
VILLARRICA	64	22	0	33	3	4	1	0	1	0
VILCUN	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0
VICTORIA	3	2	0	0	0	1	0	0	0	0
10 X DE LOS LAGOS										
FUTRONO	15	1	0	5	0	7	1	0	1	0
LAGO RANCO	6	1	0	1	1	1	2	0	0	0
LLANQUIHUE	15	0	0	6	2	0	7	0	0	0
LOS LAGOS	6	2	0	4	0	0	0	0	0	0
PANGUIPULLI	34	12	0	13	2	3	4	0	0	0
PTO. OCTAY	20	1	0	10	1	1	4	1	0	2
PTO. VARAS	99	17	3	37	17	0	19	2	0	4
PUYEHUE	26	2	0	18	0	2	2	3	0	0
RIO BUENO	4	2	0	1	0	0	1	0	0	0

Fuente: SERNATUR

Cuadro N° 2.15: Llegadas de Turistas por Tipo de Alojamiento Turístico a Comunas de la Ruta Interlagos, Año 2003

COMUNA	TOTAL	HOTEL	MOTEL	RESID	APART	SITIO
IX REGION						
VICTORIA	4.014	2.458	1.556	0	0	0
CURACAUTIN	4.958	4.726	0	108	0	124
VILCUN	0	0	0	0	0	0
CUNCO	1.776	1.161	0	00	0	348
CURARREHUE	0	0	0	0	0	0
PUCON	74.843	46.704	16.754	119	4.854	3.873
VILLARRICA	32.385	10.752	12.479	0	0	6.889
X REGION						
PANGUIPULLI	3984	3540	444	0	0	0
LOS LAGOS	393	393	0	0	0	0
FUTRONO	1345	53	67	142	0	1083
LAGO RANCO	162	66	96	0	0	0
RIO BUENO	0	0	0	0	0	0
PUYEHUE	41366	20547	15444	818	1004	3052
PUERTO OCTAY	2221	723	61	0	0	291
PUERTO VARAS	62548	51686	10471	114	277	0
LLANQUIHUE	0	0	0	0	0	0

Fuente: SERNATUR

b) Restaurantes y Servicios de Alimentación

Un importante componente de la oferta turística son los servicios de alimentación, que incluyen principalmente restaurantes y servicios de comida rápida. En el año 2003 SERNATUR registró un total de 2.758 establecimientos.

Un 25,5% de éstos se ubica en la Región de Valparaíso; un 13,3% en la **Región de Los Lagos**; un 9,8% en la Región Metropolitana y un 7,3% en las regiones **La Araucanía** y Bío Bío, respectivamente.

Cuadro N° 2.16: Establecimientos de Alimentación (2003) según Informante Calificado

COMUNA	TOTAL
IX REGION	
VICTORIA	3
CURACAUTIN	9
VILCUN	3
CUNCO	5
CURARREHUE	9
PUCON	65
VILLARRICA	31
X REGION	
PANGUIPULLI	21
LOS LAGOS	4
FUTRONO	11
LAGO RANCO	2
RIO BUENO	7
PUYEHUE	16
PUERTO OCTAY	8
PUERTO VARAS	34
LLANQUIHUE	3

c) Agencia de Viajes

El número de agencias de viajes existentes en el país es altamente variable producto de fusiones, término de giro y por la tendencia a comprar pasajes y otros servicios turísticos a través de internet. En el año 2003 SERNATUR registró un total de 915. Un 25,6% de ellas se localiza en la Región Metropolitana, un 15,7% en la Región de Valparaíso y un 14,1% en la **Región de los Lagos**, considerando las regiones de más alta concentración.

Cuadro N° 2.17: Agencias de Viaje (2003) según Informante Calificado

COMUNA	TOTAL
IX REGION	
VICTORIA	0
CURACAUTIN	1
VILCUN	0
CUNCO	1
CURARREHUE	0
PUCON	13
VILLARRICA	7
X REGION	
PANGUIPULLI	2
LOS LAGOS	0
FUTRONO	1
LAGO RANCO	0
RIO BUENO	1
PUYEHUE	0
PUERTO OCTAY	0
PUERTO VARAS	31
LLANQUIHUE	1

2.5. ANTECEDENTES DE ESTUDIOS PREVIOS

A continuación se entrega un resumen de la recopilación bibliográfica de estudios previos relacionados con la Ruta Interlagos

2.5.1. “Diagnóstico Turístico, Paisajístico y Ambiental, Red Interlagos, X Región”, Dirección Regional de Vialidad, Ministerio de Obras Públicas.

El estudio *“Diagnóstico Turístico, Paisajístico y Ambiental, Red Interlagos, X Región”, de Octubre de 2002*, incluye una caracterización ambiental de la Red, un análisis de sus recursos paisajísticos, turísticos y ambientales, un análisis de localización de posibles sitios de miradores y estacionamientos y recomendaciones para llevar a buen término el desarrollo de un circuito vial de carácter turístico que une los principales cuerpos lacustres de la Región conectándose a su vez, con la zona lacustre de la Región de la Araucanía.

2.5.1.1. Trazado de la Ruta:

La Red Interlagos en la X Región comienza en el límite con la IX Región, en la ribera norte del lago Calafquen, aproximadamente a 10 Km. al oeste de la localidad Coñaripe.

Posteriormente cruza el valle del río Llancahue, dirigiéndose al sureste por el sector distal de una estribación de la cordillera de Los Andes, donde se ubica la laguna Pullinque.

Este sector coincide con la divisoria de aguas, que limita las cuencas del Calafquén y el Panguipulli.

Más hacia el sur, el trazado cruza el río Zahuil y se desarrolla por la zona alta de la morrena que limita el sector noroeste del lago Panguipulli, hasta llegar a la

ciudad del mismo nombre. Desde Panguipulli el trazado se desarrolla por un área de lomajes, cruzando pequeños cursos de agua y subiendo en altitud.

Posteriormente la ruta baja acercándose al lago Riñihue y cruzando el río San Pedro. A partir de este sector, la ruta se aleja del lago rodeando el cerro Tralcan por el poniente, e ingresa al valle del estero Punahue, amplio sector de bajas pendientes. Actualmente en el tramo descrito no existe conexión vial (3 Km. aprox.) y se está estudiando un trazado definitivo para el sector.

Tras cruzar el río Remehue y por toda la cuenca del río Quinchilcas, el trazado se desarrolla por lomajes que constituyen el sector distal de la estribación denominada Cordillera Negra.

Posteriormente el trazado comienza a bajar hacia el lago Ranco, cruzando el río Llollehue para posteriormente empalmar con la bifurcación Futrono – Puerto Nuevo, cercano a bahía Coique.

Dentro de la cuenca del lago, el trazado se desarrolla por lomajes y llanos, bordeando el espejo de agua en algunos sectores.

Al llegar al sector de San Pedro, el trazado comienza a aumentar en altura desarrollándose por los lomajes que limitan las cuencas fluviales del Bueno y el lago propiamente tal. Este tramo permite llegar hasta Puerto Lapi lugar donde existe un balseo que cruza el río Bueno.

A partir de Puerto Lapi el trazado se desarrolla cercano al lago Ranco, cruzando la línea férrea y empalmando con el camino pavimentado a Cayurruca.

Posteriormente la ruta toma rumbo sur hasta llegar a Trapi y luego se desarrolla sobre el antiguo trazado ferroviario, llegando hasta a la localidad de Crucero, distante unos 7 Km. hacia el suroeste.

Desde esta localidad hacia el sur, la ruta se desarrolla sobre la antigua línea del ferrocarril, hasta llegar a la localidad de Entrelagos, presentando a su vez un uso del suelo de carácter agrícola – ganadero que se extiende hasta el lago Rupanco.

Desde el desagüe del lago Rupanco y hasta el río Coihueco, el trazado se desarrolla por la Hacienda Rupanco, en un sector de lomajes suaves y con un uso dedicado principalmente a la ganadería y explotación forestal.

A partir del río Coihueco hasta Nochaco, el trazado discurre por un área de lomajes con baja cobertura vegetal.

Posteriormente el trazado enfila hacia el lago Llanquihue, recorriendo su cuenca y pasando por las localidades de Las Cascadas y Ensenada, para terminar en el sector de Puerto Chico, donde el empalma con la ruta V-505 (Puerto Varas.- Alerce – Puerto Montt).

2.5.1.2.Principales Conclusiones y Recomendaciones del Estudio:

De acuerdo al análisis realizado en el estudio, éste concluye lo siguiente:

“• El eje longitudinal de la Red Interlagos, presenta sectores con muy baja presencia de recursos turísticos, no constituyendo un proyecto conceptual con dicho carácter.

• Para potenciar dicha funcionalidad debe contarse con el apoyo de los municipios, Servicios Públicos y entes privados, en orden a generar inversiones y actividades aledañas al camino. A su vez, debe rescatarse la historia del sector, ya que en muchos casos las localidades presentes en el área poseen una vinculación con el antiguo ferrocarril.

• Gran parte del eje longitudinal (exceptuando las zonas con vocación turística), sólo adquieren interés con la construcción de ejes complementarios que permitan acceder y potenciar los recursos turísticos de la región.

• La concreción del eje longitudinal Red Interlagos, necesariamente generará una competencia entre las rutas transversales actuales y el proyecto, lo que considerando las condiciones paisajísticas y los servicios ofrecidos, podría

perjudicar la imagen de la Ruta, si no se logran incorporar a ella actividades o elementos que constituyan atractivos turísticos para los visitantes.

- *El trazado actual de la Red Interlagos no potencia, en términos generales, el desarrollo de las áreas turísticas definidas por el SERNATUR. No obstante lo anterior, la incorporación futura de los ejes complementarios, realizará un aporte real al desarrollo turístico de la región.*

Las principales recomendaciones son:

- *Profundizar el presente estudio, analizando los ejes complementarios y efectuando un análisis territorial que incluya una caracterización de los centros poblados aledaños a la ruta.*
- *Priorizar la inversión en los sectores con vocación turística, con el fin de potenciar las actividades en dichos sectores y promover la localización de actividades agroturísticas y gastronómicas en los sectores menos dotados.*
- *Realizar gestiones con entes privados, municipios y Servicios Públicos en orden a generar actividades agroturísticas y gastronómicas en los sectores de vocación agrícola aledaños a la ruta.*
- *Rescatar la historia del ferrocarril en los tramos donde el camino se encuentra sobre la antigua vía o aledaño a ella (Entrelagos – Crucero – Cayurruca).*
- *Rescatar el patrimonio arquitectónico aledaño a la ruta, incentivando la recuperación de estaciones ferroviarias, por parte de entes privados y la Dirección de Arquitectura del MOP.*
- *Utilizar la toponimia y leyendas indígenas para la denominación de miradores y estacionamientos.*

- *Desarrollar obras de mejoramiento paisajístico en zonas utilizadas como pozos de lastre, recuperando dichas zonas y estableciendo en algunos casos zonas de Parque (ej. Puente Chirre).*
- *Realizar un mejoramiento paisajístico de la entrada a la ciudad de Entrelagos.*
- *Rescatar las diferencias de vocación de la ruta, potenciando actividades relativas a dichos usos.*
- *Definir diferentes puntos de ingreso a la Red Interlagos, que permitan acceder a servicios de aprovisionamiento de los usuarios.*
- *Buscar fuentes de financiamiento para la ejecución de obras complementarias (miradores, paraderos, ciclovías, recuperación paisajística y patrimonio arquitectónico). “*

2.5.2. Ruta de los Volcanes, IX Región de la Araucanía

Se realizó una recopilación de antecedentes respecto de la puesta en marcha del producto turístico “Ruta de los Volcanes”, Fundación Empresarial EUROCHILE.

El resumen del proyecto mencionado es el que se indica a continuación:

“ El mercado turístico internacional se encuentra en una fase de expansión sin precedentes, creciendo a escala mundial a tasas que se triplican y superan las de cualquier otra actividad comercial. A su vez, los mercados emisores ya maduros, precisan hoy en día de nuevos destinos y experiencias, aunados a altos estándares de calidad, donde los destinos ecoturísticos han adquirido gran relevancia.

*Para competir en este cada vez más exigente mercado, se requiere una estrategia integral que genere una oferta turística que permita capturar la atención de los mercados emisores tanto por la **singularidad, autenticidad y***

diferenciación del Producto Turístico, como por la calidad idealmente **certificada** de sus servicios.

La puesta en marcha de “La Ruta de los Volcanes” en la IX Región de la Araucanía, es una propuesta que se hace cargo de la oportunidad que el **turismo sustentable** plantea al valorizar y posicionar el patrimonio cultural y natural excepcional de esta zona, permitiendo con ello generar impactos socioeconómicos y de conservación del patrimonio significativos, acordes y sinérgicos con los actuales Planes de Desarrollo Regional y los objetivos estratégicos de los servicios públicos: SERNATUR, CONAF, CONADI, potenciando con ello el desarrollo sustentable a escala local y regional.

Este proyecto plantea consolidar el Producto Turístico “Ruta de los Volcanes”, a través de la puesta en marcha de un macro circuito vial que se inicia en Temuco, visita cinco volcanes y tres calderas volcánicas en un recorrido de aproximadamente 500 Km. (parcializable), vinculando las localidades de Temuco - Lautaro – Curacautín – Melipeuco – Cunco – Villarrica - Pucón- Curarrehue - Padre Las Casas y retornando a Temuco. La puesta en marcha de este producto turístico incluye: la realización de un acucioso estudio de mercado, que genere información relevante acerca de los segmentos de mercado que demandan este tipo de productos destino y sus expectativas de calidad, y de la oferta actual en función de identificar las debilidades que esta presenta para abordarlas a través de asistencia técnica a microempresarios y apoyo a su comercialización con la creación de un sello de calidad para certificar el producto y llegar a mercados de larga distancia, componentes que responden integralmente a las necesidades detectadas para su operación, en un estudio realizado por CONAF y EUROCHILE (1998), el cual es la base preliminar del presente proyecto, y cuyos propósitos se plasman a su vez en el siguiente objetivo general:

? Poner en marcha el Producto Turístico La Ruta de Los Volcanes, planificando rigurosamente cada uno de sus componentes, con el propósito de culminar el proyecto con el circuito turístico operativo, en beneficio del desarrollo sustentable regional y del turismo nacional.

Sus objetivos específicos, planteados en forma resumida, son:

- ? Desarrollar un Estudio de Mercado del Producto Turístico y destino territorial Ruta de Los Volcanes, que identifique y caracterice su demanda nacional e internacional y sus estándares básicos de calidad; que caracterice y califique la Oferta de los actuales proveedores de servicios privados y públicos y que permita establecer una Identidad de Marca del producto.*
- ? Definir el trazado de la Ruta, sus circuitos asociados y los atributos o estándares de calidad del Producto turístico definido.*
- ? Generar una oferta de servicios de alta calidad de parte de los proveedores de la ruta, internalizando la importancia que en turismo adquiere el concepto de calidad del servicio a través de capacitación, asistencia especializada, seguimiento y certificación de la oferta que formará parte de la Ruta, de acuerdo a estándares preestablecidos.*
- ? Diseñar e implementar una unidad de pilotaje de la infraestructura básica (una unidad de señalética y un parador turístico) requerida para el óptimo funcionamiento de la Ruta, con un enfoque paisajístico y multicultural, que incorporará materiales locales, respeto al medio ambiente y la cosmovisión de las comunidades mapuches en su desarrollo y que permita ser replicado con fondos locales en las diferentes comunas participantes de la Ruta.*
- ? Desarrollar un Plan de Marketing Operativo que permita iniciar la promoción y venta de la Ruta y sus productos bajo una sola imagen de identidad (logo y mensaje), con el apoyo del operador especializado en ecoturismo de EuroChile y su red nacional e internacional de puntos de venta.*

La propuesta metodológica consta de tres etapas cuyos productos y / o resultados esperados son coherentes con los objetivos específicos y en su conjunto satisfacen el objetivo general expuesto. Tiene una duración de 15 meses y su fortaleza es que se vincula estrechamente con las estrategias de

acción que actualmente emprende la Región, desarrollando sinergia con las acciones de los emprendedores y los servicios e iniciativas del Gobierno Nacional y Regional, entre los que se destaca la implementación del Sendero de Chile, la Ruta Interlagos, los planes de superación de la pobreza y el desarrollo sustentable.

Como resultado del proyecto se espera contar en el 2004 con un circuito turístico implementado básicamente en términos de calidad de sus servicios, una entidad asociativa de empresarios con un sello de calidad operando el Producto y con un plan de mercadeo y comercialización a cargo del eco-operador de turismo receptivo EcoAustral y otras agencias locales. Como resultado económico del desarrollo del proyecto, se espera lograr un incremento del aporte del sector turismo al PIB Regional cercano a los \$45 mil millones anuales hacia el final del período de evaluación (2010).”

2.5.3. Proyecto Sendero de Chile

Se recopiló la información respecto del trazado del proyecto Sendero de Chile de la Comisión Nacional del Medio Ambiente, año 2001. Este Sendero es de uso exclusivo peatonal, ciclistas y para cabalgatas y en algunos puntos se superpone con la Ruta Interlagos por lo que se hace necesario homogeneizar las acciones conducentes a las normas de uso y diseño de los tramos en aquellos sectores en que ya se han construido tramos del Sendero de Chile.

2.5.3.1. Sendero Chile IX Región de la Araucanía:

La propuesta de trazado del Sendero recorrerá seis Areas Silvestres Protegidas, nos permitirá conocer la ruta de los Volcanes y la riqueza natural y cultural de la región. Considera tres tramos: Reserva Nacional Malleco- Reserva Nacional Malalcahuello; Tramo Laguna Blanca - Lago Isolda; Lago Isolda- Puesto Bajo.

- ? Tramo Reserva Nacional Malleco - Reserva Nacional Malalcahuello
- ? Tramo Laguna Blanca - Lago Isolda
- ? Lago Isolda - Puesco Bajo

2.5.3.2.Sendero Chile X Región de Los Lagos:

La Ruta de Los Lagos. La propuesta de trazado de Sendero de Chile recorre lagos, volcanes y bosques. La ruta además incluye 45 kilómetros de Sendero en la Isla Grande de Chiloé, que nos permite conocer la mitología, pueblos y costumbres de este hermoso lugar del sur de Chile.

- ? Tramo Lago Calafquén - Lago Pellaifa (Coñaripe)
- ? Tramo Anticura - Volcán Casablanca, PN Puyehue (Puyehue)
- ? Tramo Mar Brava - Río Metalqui (Ancud)

2.5.4. Antecedentes de Estudios de Transporte

En el marco del proceso de planificación de las inversiones de mejoramiento del sistema de transporte interurbano, se han llevado a cabo una serie de estudios de demanda en el área geográfica que conforma lo que se ha denominado Macrozona Sur del País, sector en el cual se encuentra inserta el área del estudio. Cada uno de ellos ha contemplado la recopilación, validación, procesamiento y análisis de abundante información de tránsito y de tipo socioeconómica (tanto en lo que se refiere a la población como a la producción) al interior del área de interés. Así, para efectos de dimensionar el real aporte que dichos antecedentes otorgan al desarrollo del presente estudio, de determinar la manera óptima de incorporarlos en la ejecución de éste y de generar una consistencia con los datos a recopilar en el estudio actual, se realizará un acucioso análisis de todos los antecedentes que ellos proporcionan.

Por otra parte con el fin de incorporar en el desarrollo del presente estudio los distintos aportes teóricos y prácticos referidos a técnicas de modelación y resultados obtenidos en el ámbito de: funciones de costo, curvas de flujo - velocidad, modelos en series de tiempo, análisis del sistema de producción, etc., se recopilará la información relevante contenida en los siguientes estudios:

- ? Estudios de Demanda Concesión Ruta 5, sectores: Collipulli – Temuco. Temuco – Río Bueno, Río Bueno – Puerto Montt (Trasa, Concesiones MOP).
- ? Estudio Macrozona Sur - ESTRASUR (Sectra).
- ? Estudio Desarrollo de un Plan de Transporte Terrestre para las Regiones IX y X (Dirplan).

2.5.5. Antecedentes del Plan Nacional de Censos

Desde 1966, la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas cada dos años emite un informe denominado "Volúmenes de Tránsito en los Caminos de Chile", que transcribe la información recolectada por el Censo Nacional de Tránsito. Cada volumen incluye los antecedentes obtenidos en estaciones de control distribuidas en la red vial primaria y secundaria a través de todo el país. En cada estación de control se mide el volumen vehicular, durante períodos de 12 o 24 horas consecutivas en un día Miércoles, representativo de las temporadas de Verano, Invierno y Primavera.

Las mediciones se desagregan en 7 categorías de vehículos e incluyen el tránsito acumulado en ambos sentidos para cada rama.

La información que se obtendrá, para cada punto de control, corresponde al Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) para cada categoría de vehículo.

Para este proyecto, en particular, se analizará la información registrada en los puntos de control localizados dentro del área de análisis, que pueden entregar

información respecto al TMDA que se registra en las principales vías que conforman la red vial en estudio y aportar antecedentes para un análisis del comportamiento histórico en lo que a volúmenes vehiculares respecta.

En los cuadros siguientes, se presenta un los TMDA registrados en los últimos 3 censos realizados, para los años 1998, 2000 y 2002. La información completa se presenta en el **Anexo N° 2.3**.

Cuadro N° 2.18: Resumen TMDA (IX Región)

Región	Estación	Nombre del Camino	D/A	Lugar	TMDA		
					1998	2000	2002
IX	09-021-01	COLLIPULLI CANADA	DIRECTO	CURACO	534	474	---
IX	09-030-01	VICTORIA CURACAUTIN	VICTORIA	BIF SELVA OSCURA	929	791	1.167
IX	09-030-02	VICTORIA CURACAUTIN	CURACAUTIN	BIF SELVA OSCURA	802	637	1.011
IX	09-030-03	HACIA SELVA OSCURA	SELVA OSCURA	BIF SELVA OSCURA	197	189	239
IX	09-031-01	QUILQUILCO - T. TOLHUACA	QUILQUILCO	FAJA SAN JUAN	87	180	---
IX	09-031-02	QUILQUILCO TOLHUACA	TERMAS DE TOLHUACA	FAJA SAN JUAN	46	146	---
IX	09-031-03	HACIA FAJA SAN JUAN	FAJA SAN JUAN	FAJA SAN JUAN	45	97	---
IX	09-032-01	VICTORIA CURACAUTIN	VICTORIA	PEHUENCO	984	683	864
IX	09-032-02	VICTORIA CURACAUTIN	CURACAUTIN	PEHUENCO	953	673	765
IX	09-032-03	HACIA SELVA OSCURA	SELVA OSCURA	PEHUENCO	85	50	170
IX	09-033-01	CURACAUTIN LAUTARO	DIRECTO	PUNTE CAUTIN	2.591	3.564	---
IX	09-034-01	VICTORIA LONQUIMAY	CURACAUTIN	BIF FUNDO BUENA VISTA	859	801	853
IX	09-034-02	VICTORIA LONQUIMAY	LONQUIMAY	BIF FUNDO BUENA VISTA	797	735	797
IX	09-034-03	HACIA FUNDO BUENA VISTA	FUNDO BUENAVISTA	BIF FUNDO BUENA VISTA	112	78	78
IX	09-035-01	VICTORIA LONQUIMAY	CURACAUTIN	ACC BOCA NORTE	454	450	401
IX	09-035-02	VICTORIA LONQUIMAY	LONQUIMAY	ACC BOCA NORTE	137	---	239
IX	09-035-03	HACIA BOCA NORTE	BOCA NORTE	ACC BOCA NORTE	273	---	186
IX	09-038-01	LAUTARO SELVA OSCURA	LAUTARO	PUNTE QUILLEN	---	157	216
IX	09-038-02	LAUTARO SELVA OSCURA	SELVA OSCURA	PUNTE QUILLEN	---	294	209
IX	09-038-03	HACIA VICTORIA	VICTORIA	PUNTE QUILLEN	---	262	323
IX	09-039-01	LAUTARO CURACAUTIN	LAUTARO	GUACOLDA	1.448	1.738	---
IX	09-039-02	LAUTARO CURACAUTIN	CURACAUTIN	GUACOLDA	1.157	1.327	---
IX	09-039-03	HACIA EL AVELLANO	EL AVELLANO	GUACOLDA	88	106	---
IX	09-039-04	HACIA CALLE DEL MEDIO	CALLE DEL MEDIO	GUACOLDA	323	472	---
IX	09-040-01	LAUTARO LAS JUNTAS	LAUTARO	VEGA LARGA	---	100	81
IX	09-040-02	LAUTARO LAS JUNTAS	LAS JUNTAS	VEGA LARGA	---	118	68
IX	09-040-03	HACIA CENTRAL ALHUECO	CENTRAL ALHUECO	VEGA LARGA	---	86	78
IX	09-041-01	LAUTARO CURACAUTIN	LAUTARO	BIF LOS AROMOS	---	1.491	---
IX	09-041-02	LAUTARO CURACAUTIN	CURACAUTIN	BIF LOS AROMOS	---	1.430	---
IX	09-041-03	HACIA LOS COPIHUES	LOS COPIHUES	BIF LOS AROMOS	---	228	---
IX	09-052-01	TEMUCO CUNCO	TEMUCO	BIF PUNTE MOMBERG	1.952	---	2.087
IX	09-052-02	TEMUCO CUNCO	CUNCO	BIF PUNTE MOMBERG	1.766	---	1.904
IX	09-052-03	HACIA PUNTE MOMBERG	PUNTE MOMBERG	BIF PUNTE MOMBERG	216	---	350
IX	09-054-01	CAJON CHERQUENCO	CAJON	BIF PILLANLEBUN	---	1.908	2.174
IX	09-054-02	CAJON CHERQUENCO	CHERQUENCO	BIF PILLANLEBUN	---	1.844	2.112
IX	09-054-03	HACIA PILLANLEBUN	PILLANLEBUN	BIF PILLANLEBUN	---	79	91
IX	09-055-01	CAJON CHERQUENCO	CAJON	BIF LAUTARO	1.080	1.277	1.444
IX	09-055-02	CAJON CHERQUENCO	VILCUN	BIF LAUTARO	1.123	1.347	1.531
IX	09-055-03	HACIA LAUTARO	LAUTARO	BIF LAUTARO	141	169	232
IX	09-056-01	VILCUN EL ALAMBRADO	VILCUN	BIF COLONIA MENDOZA	---	547	438
IX	09-056-02	VILCUN EL ALAMBRADO	HORTENCIAS	BIF COLONIA MENDOZA	---	365	319
IX	09-056-03	HACIA COLONIA MENDOZA	COLONIA MENDOZA	BIF COLONIA MENDOZA	---	212	188
IX	09-057-01	CAJON CHERQUENCO	CHERQUENCO	SAN PATRICIO	540	462	577
IX	09-057-02	CAJON CHERQUENCO	CAJON	SAN PATRICIO	563	495	631
IX	09-057-03	HACIA LOS TAMBORES	LOS TAMBORES	SAN PATRICIO	99	142	173
IX	09-058-01	CAJON LLAIMA	CHERQUENCO	CALBUCO	227	---	274
IX	09-058-02	CAJON LLAIMA	LLAIMA	CALBUCO	161	---	183
IX	09-058-03	HACIA EL MANZANO	EL MANZANO	CALBUCO	91	---	146
IX	09-064-01	GORBEA CUARTA FAJA	GORBEA	BIF TERCERA FAJA	414	374	550
IX	09-064-02	GORBEA CUARTA FAJA	CUARTA FAJA	BIF TERCERA FAJA	334	353	468
IX	09-064-03	HACIA TERCERA FAJA	TERCERA FAJA	BIF TERCERA FAJA	137	128	209
IX	09-065-01	PITRUFQUEN NANCUL	PITRUFQUEN	CEMENTERIO PITRUFQUEN	929	1.220	1.709
IX	09-065-02	PITRUFQUEN NANCUL	NANCUL	CEMENTERIO PITRUFQUEN	638	804	1.070
IX	09-065-03	HACIA CEMENTERIO	CEMENTERIO	CEMENTERIO PITRUFQUEN	275	523	646
IX	09-066-01	FREIRE VILLARRICA	FREIRE	ALLIPEN	3.510	3.067	---
IX	09-066-02	FREIRE VILLARRICA	VILLARRICA	ALLIPEN	3.006	2.938	---
IX	09-066-03	HACIA CUNCO	CUNCO	ALLIPEN	575	265	---
IX	09-067-01	TEMUCO CUNCO	TEMUCO	BIF RADAL	1.277	---	1.335
IX	09-067-02	TEMUCO CUNCO	CUNCO	BIF RADAL	1.183	---	1.068
IX	09-067-03	HACIA RADAL	RADAL	BIF RADAL	154	---	502
IX	09-068-01	ALLIPEN PASO ICALMA	ALLIPEN	CHOROICO	289	383	479
IX	09-068-02	ALLIPEN PASO ICALMA	PASO ICALMA	CHOROICO	316	436	486
IX	09-068-03	HACIA HUICHAHUE	HUICHAHUE	CHOROICO	88	140	121
IX	09-069-01	VILLARRICA LOS LAURELES	LOS LAURELES	ACC SUR LOS LAURELES	343	629	406
IX	09-069-02	VILLARRICA LOS LAURELES	VILLARRICA	ACC SUR LOS LAURELES	284	511	328
IX	09-069-03	HACIA LAS HORTENCIAS	LAS HORTENCIAS	ACC SUR LOS LAURELES	70	243	344
IX	09-070-01	ALLIPEN PASO ICALMA	ALLIPEN	BIF LAS HORTENCIAS	200	257	400
IX	09-070-02	ALLIPEN PASO ICALMA	CUNCO	BIF LAS HORTENCIAS	1.060	1.054	858
IX	09-070-03	HACIA TEMUCO	TEMUCO	BIF LAS HORTENCIAS	894	839	698
IX	09-071-01	CUNCO SAN PEDRO	DIRECTO	PUNTE ALLIPEN	453	589	458
IX	09-072-01	ALLIPEN PASO ICALMA	CUNCO	BIF CURACALCO	603	544	831
IX	09-072-02	ALLIPEN PASO ICALMA	PASO ICALMA	BIF CURACALCO	516	466	650
IX	09-072-03	HACIA CURACALCO	CURACALCO	BIF CURACALCO	127	97	354
IX	09-074-01	LONCOCHE VILLARRICA	LONCOCHE	ESQUINA MOCHA	1.064	1.982	1.312
IX	09-074-02	LONCOCHE VILLARRICA	VILLARRICA	ESQUINA MOCHA	1.034	1.980	1.292
IX	09-074-03	HACIA QUITRATUE	QUITRATUE	ESQUINA MOCHA	74	270	82
IX	09-075-01	LONCOCHE CALAFQUEN	LONCOCHE	PUNTE PAVA	350	589	363
IX	09-075-02	LONCOCHE CALAFQUEN	CALAFQUEN	PUNTE PAVA	354	576	316
IX	09-075-03	HACIA HUISCAPI	HUISCAPI	PUNTE PAVA	106	168	149
IX	09-076-01	PITRUFQUEN NANCUL	PITRUFQUEN	ALTO MIRADOR	116	357	536
IX	09-076-02	PITRUFQUEN NANCUL	NANCUL	ALTO MIRADOR	151	320	435
IX	09-076-03	HACIA GORBEA	GORBEA	ALTO MIRADOR	65	252	324
IX	09-077-01	LONCOCHE VILLARRICA	LONCOCHE	NANCUL	---	2.017	1.798
IX	09-077-02	LONCOCHE VILLARRICA	VILLARRICA	NANCUL	---	2.563	2.258
IX	09-077-03	HACIA PITRUFQUEN	PITRUFQUEN	NANCUL	---	352	364
IX	09-077-04	HACIA ESTACION	ESTACION NANCUL	NANCUL	---	592	564
IX	09-078-01	VILLARRICA PITRUFQUEN	FREIRE	BIF PEDREGOSO	2.822	3.298	4.117
IX	09-078-02	VILLARRICA PITRUFQUEN	VILLARRICA	BIF PEDREGOSO	2.813	3.266	4.125
IX	09-078-03	HACIA PEDREGOSO	PEDREGOSO	BIF PEDREGOSO	121	153	268
IX	09-079-01	FREIRE VILLARRICA	FREIRE	ACC NORTE VILLARRICA	---	4.610	---
IX	09-079-02	FREIRE VILLARRICA	VILLARRICA	ACC NORTE VILLARRICA	---	5.358	---
IX	09-079-03	HACIA LOS LAURELES	LOS LAURELES	ACC NORTE VILLARRICA	---	828	---
IX	09-080-01	VILLARRICA LICANRAY	VILLARRICA	LLAU LLAU	5.870	6.327	---
IX	09-080-02	VILLARRICA LICANRAY	LICANRAY	LLAU LLAU	4.503	5.518	---
IX	09-080-03	HACIA NANCUL	NANCUL	LLAU LLAU	719	386	---
IX	09-080-04	HACIA EL PIRAO	EL PIRAO	LLAU LLAU	769	467	---
IX	09-081-01	VILLARRICA MAHUIL MALAL	VILLARRICA	BIF AL VOLCAN VILLARRICA	5.831	6.192	7.001
IX	09-081-02	VILLARRICA MAHUIL MALAL	PUCON	BIF AL VOLCAN VILLARRICA	6.528	6.821	8.137
IX	09-081-03	HACIA EL REFUGIO	EL REFUGIO	BIF AL VOLCAN VILLARRICA	1.229	1.283	1.984
IX	09-082-01	VILLARRICA MAHUIL MALAL	PUCON	EL TURBIO	5.932	4.753	7.441
IX	09-082-02	VILLARRICA MAHUIL MALAL	MAHUIL MALAL	EL TURBIO	3.473	1.843	3.012
IX	09-082-03	HACIA CABURGUA	CABURGUA	EL TURBIO	3.163	2.592	3.514
IX	09-083-01	VILLARRICA MAHUIL MALAL	PUCON	ACC TERMAS SN LUIS	---	801	1.035
IX	09-083-02	VILLARRICA MAHUIL MALAL	MAHUIL MALAL	ACC TERMAS SN LUIS	---	645	857
IX	09-083-03	HACIA TERMAS SN LUIS	TERMAS SN LUIS	ACC TERMAS SN LUIS	---	248	358

Cuadro N° 2.19: Resumen TMDA (X Región)

Region	Estacion	Nombre del Camino	De/A	Lugar	TMDA		
					1998	2000	2002
X	10-033-01	LANCO PANGUIPULLI	LANCO	BIF PURGOLON	---	1.983	1.543
X	10-033-02	LANCO PANGUIPULLI	PANGUIPULLI	BIF PURGOLON	---	1.245	1.136
X	10-033-03	HACIA HUEIMA	HUEIMA	BIF PURGOLON	---	226	233
X	10-034-01	LANCO PANGUIPULLI	LANCO	BIF LOS TALLOS	1.007	1.152	1.475
X	10-034-02	LANCO PANGUIPULLI	PANGUIPULLI	BIF LOS TALLOS	1.000	1.147	1.511
X	10-034-04	HACIA LOS TALLO	LOS TALLOS	BIF LOS TALLOS	54	190	300
X	10-035-01	CALAFQUEN HUELLAHUE	HUELLAHUE	BIF CHAURA	126	191	136
X	10-035-02	CALAFQUEN HUELLAHUE	HUELLAHUE	BIF CHAURA	247	270	275
X	10-035-03	HACIA CHAURA	CHAURA	BIF CHAURA	227	225	241
X	10-036-01	PANGUIPULLI CONARIPE	PANGUIPULLI	BIF CHOSHUENCO	647	854	831
X	10-036-02	PANGUIPULLI CONARIPE	CONARIPE	BIF CHOSHUENCO	321	541	500
X	10-036-03	HACIA CHOSHUENCO	CHOSHUENCO	BIF CHOSHUENCO	373	508	423
X	10-037-01	PANGUIPULLI LIQUINE	PANGUIPULLI	BIF A CONARIPE	378	472	372
X	10-037-02	PANGUIPULLI LIQUINE	LIQUINE	BIF A CONARIPE	440	590	438
X	10-037-03	HACIA LICAN RAY	LICAN RAY	BIF A CONARIPE	700	934	666
X	10-039-01	PANGUIPULLI LOS LAGOS	PANGUIPULLI	BIF MELEFOUEN	1.189	1.539	1.543
X	10-039-02	PANGUIPULLI LOS LAGOS	LOS LAGOS	BIF MELEFOUEN	938	1.369	1.260
X	10-039-03	HACIA MELEFOUEN	MELEFOUEN	BIF MELEFOUEN	192	274	332
X	10-042-01	LOS LAGOS PANGUIPULLI	LOS LAGOS	BIF MALIHUE	409	435	416
X	10-042-02	LOS LAGOS PANGUIPULLI	PANGUIPULLI	BIF MALIHUE	340	342	361
X	10-042-03	HACIA MAFIL	MAFIL	BIF MALIHUE	135	136	131
X	10-048-01	PANGUIPULLI ENCO	PANGUIPULLI	BIF CHOSHUENCO	219	272	283
X	10-048-02	PANGUIPULLI ENCO	ENCO	BIF CHOSHUENCO	191	---	235
X	10-048-03	HACIA HUILO HUILO	HUILO HUILO	BIF CHOSHUENCO	198	---	317
X	10-049-01	CHOSHUENCO PUERTO FUY	CHOSHUENCO	BIF HUILO HUILO	235	---	---
X	10-049-02	CHOSHUENCO PUERTO FUY	PUERTO FUY	BIF HUILO HUILO	303	---	---
X	10-049-03	HACIA CARRIRINGUE	CARRIRINGUE	BIF HUILO HUILO	157	---	---
X	10-051-01	LOS LAGOS DOLLINCO	LOS LAGOS	BIF SANTA LAURA	323	205	228
X	10-051-02	LOS LAGOS DOLLINCO	DOLLINCO	BIF SANTA LAURA	1.011	1.060	856
X	10-051-03	HACIA REUMEN	REUMEN	BIF SANTA LAURA	913	977	722
X	10-053-01	ITROPULLI DOLLINCO	ITROPULLI	BIF LOS CHILCOS	358	---	270
X	10-053-02	ITROPULLI DOLLINCO	DOLLINCO	BIF LOS CHILCOS	240	---	173
X	10-053-03	HACIA LOS CHILCOS	LOS CHILCOS	BIF LOS CHILCOS	170	---	130
X	10-055-01	LA UNION PUERTO NUEVO	LA UNION	BIF COIGUE	254	267	320
X	10-055-02	LA UNION PUERTO NUEVO	PUERTO NUEVO	BIF COIGUE	212	210	285
X	10-055-03	HACIA COIGUE	COIGUE	BIF COIGUE	188	147	178
X	10-056-01	FUTRONO PUERTO MAIHUE	FUTRONO	BIF ARQUIHUE	361	331	624
X	10-056-02	FUTRONO PUERTO MAIHUE	ARQUIHUE	BIF ARQUIHUE	263	235	341
X	10-056-03	HACIA CALCURUPE	CALCURUPE	BIF ARQUIHUE	228	222	438
X	10-058-01	LA UNION PUERTO NUEVO	LA UNION	BIF LOS CHILCOS	276	---	320
X	10-058-02	LA UNION PUERTO NUEVO	PUERTO NUEVO	BIF LOS CHILCOS	254	---	336
X	10-058-03	HACIA SANTA ROSA	SANTA ROSA	BIF LOS CHILCOS	133	---	66
X	10-059-01	RIO BUENO PILMAQUEN	RIO BUENO	BIF CAYURRUCA	749	865	787
X	10-059-02	RIO BUENO LAGO RANCO	LAGO RANCO	BIF CAYURRUCA	724	840	731
X	10-059-03	HACIA PUENTE ALTO	PUENTE ALTO	BIF CAYURRUCA	118	146	204
X	10-059-04	HACIA TRAPI	TRAPI	BIF CAYURRUCA	146	186	189
X	10-061-01	RIO BUENO PILMAQUEN	RIO BUENO	BIF CHANCO	637	743	832
X	10-061-02	RIO BUENO PILMAQUEN	PILMAQUEN	BIF CHANCO	189	206	162
X	10-061-03	HACIA CHAMPULLI	CHAMPULLI	BIF CHANCO	469	462	686
X	10-062-01	CHANCO CHAMPULLI	CHANCO	BIF TRAFUN	393	577	543
X	10-062-02	CHANCO CHAMPULLI	CHAMPULLI	BIF TRAFUN	445	624	593
X	10-062-03	HACIA TRAFUN	TRAFUN	BIF TRAFUN	89	201	136
X	10-063-01	RIO BUENO PILMAQUEN	RIO BUENO	BIF LAS QUEMAS	148	233	167
X	10-063-02	RIO BUENO PILMAQUEN	PILMAQUEN	BIF LAS QUEMAS	191	211	122
X	10-063-03	HACIA LAS QUEMAS	LAS QUEMAS	BIF LAS QUEMAS	61	111	143
X	10-067-01	LONG CRUCE TRES PIEDRAS	LONGITUDINAL	BIF TRAFUN	238	427	434
X	10-067-02	LONG CRUCE TRES PIEDRA	CRUCE TRES PIEDRAS	BIF TRAFUN	70	72	97
X	10-067-03	HACIA TRAFUN	TRAFUN	BIF TRAFUN	175	364	368
X	10-071-01	OSORNO PASO PUYEHUE	OSORNO	CRUCE LOS NEGROS	2.045	2.144	2.060
X	10-071-02	OSORNO PASO PUYEHUE	PASO PUYEHUE	CRUCE LOS NEGROS	2.031	2.115	2.051
X	10-071-03	HACIA SAN PABLO	SAN PABLO	CRUCE LOS NEGROS	141	113	150
X	10-072-01	OSORNO PUYEHUE	OSORNO	CRUCE RUCATAYO	1.854	1.727	1.653
X	10-072-02	OSORNO PUYEHUE	PASO PUYEHUE	CRUCE RUCATAYO	1.733	1.690	1.519
X	10-072-03	HACIA RUCATAYO	RUCATAYO	CRUCE RUCATAYO	202	190	240
X	10-073-01	OSORNO PUYEHUE	OSORNO	BIF CARDAL	1.239	1.344	1.293
X	10-073-02	OSORNO PUYEHUE	PUYEHUE	BIF CARDAL	300	644	810
X	10-073-03	HACIA CARDAL	CARDAL	BIF CARDAL	959	1.244	1.156
X	10-073-04	HACIA ENTRE LAGOS	ENTRE LAGOS	BIF CARDAL	---	359	317
X	10-074-01	OSORNO PUYEHUE	OSORNO	CRUCE TERMAS DE PUYEHUE	960	875	805
X	10-074-02	PASO PUYEHUE	PASO PUYEHUE	CRUCE TERMAS DE PUYEHUE	621	460	443
X	10-074-03	HACIA ANTILLANCA	ANTILLANCA	CRUCE TERMAS DE PUYEHUE	512	518	442
X	10-076-01	OSORNO FRUTILLAR	OSORNO	BIF PICHIL	1.687	1.568	1.807
X	10-076-02	OSORNO FRUTILLAR	FRUTILLAR	BIF PICHIL	1.319	1.329	1.624
X	10-076-03	HACIA PICHIDAMAS	PICHIDAMAS	BIF PICHIL	214	214	429
X	10-076-04	HACIA PICHIL	PICHIL	BIF PICHIL	310	174	435
X	10-079-01	ENTRELAGOS PICHIDAMAS	ENTRELAGOS	BIF COIGUE	226	211	223
X	10-079-02	ENTRELAGOS PICHIDAMA	PICHIDAMAS	BIF COIGUE	231	226	228
X	10-079-03	HACIA COIGUE	COIGUE	BIF COIGUE	44	59	89
X	10-082-01	OSORNO FRUTILLAR	OSORNO	BIF PURRANQUE	1.137	935	1.233
X	10-082-02	OSORNO FRUTILLAR	FRUTILLAR	BIF PURRANQUE	1.037	851	1.173
X	10-082-03	HACIA PURRANQUE	PURRANQUE	BIF PURRANQUE	176	140	263
X	10-083-01	CENTRAL RUPANCO LAG RUPANCO	CENTRAL RUPANCO	BIF CARDAL	205	173	162
X	10-083-02	CENTRAL RUPANCO LAG RUPANCO	LAGO RUPANCO	BIF CARDAL	258	172	160
X	10-083-03	HACIA CARDAL	CARDAL	BIF CARDAL	203	165	114
X	10-083-04	HACIA RIO COIHUECO	RIO COIHUECO	BIF CARDAL	201	158	143
X	10-086-01	OSORNO FRUTILLAR	OSORNO	BIF ENSENADA	859	995	1.047
X	10-086-02	OSORNO FRUTILLAR	FRUTILLAR	BIF ENSENADA	792	955	955
X	10-086-03	HACIA ENSENADA	ENSENADA	BIF ENSENADA	527	730	556
X	10-087-01	CUATRO VIENTOS PTO OCTAY	CUATRO VIENTOS	CRUCE CONICO	1.067	1.043	593
X	10-087-02	CUATRO VIENTOS PTO OCTAY	PUERTO OCTAY	CRUCE CONICO	850	967	420
X	10-087-03	HACIA QUILANTOS	QUILANTOS	CRUCE CONICO	483	343	230
X	10-088-01	PUERTO OCTAY FRUTILLAR	DIRECTO	2 KM PUERTO OCTAY	609	672	683
X	10-089-01	NOCHACO ENSENADA	NOCHACO	BIF LA PICADA	400	381	390
X	10-089-02	NOCHACO ENSENADA	ENSENADA	BIF LA PICADA	399	358	345
X	10-089-03	HACIA LA PICADA	LA PICADA	BIF LA PICADA	102	109	125
X	10-094-01	LLANQUIHUE FRUTILLAR BAJO	LLANQUIHUE	QUEBRADA HONDA	205	257	399
X	10-094-02	LLANQUIHUE FRUTILLAR BAJO	FRUTILLAR BAJO	QUEBRADA HONDA	140	249	241
X	10-094-03	HACIA PUNTA LARGA	PUNTA LARGA	QUEBRADA HONDA	171	223	302
X	10-101-01	PUERTO VARAS ENSENADA	PUERTO VARAS	BIF ISLA LORELEY	---	1.734	2.367
X	10-101-02	PUERTO VARAS ENSENADA	ENSENADA	BIF ISLA LORELEY	---	1.630	2.316
X	10-101-03	HACIA ISLA LORELEY	ISLA LORELEY	BIF ISLA LORELEY	---	275	97
X	10-102-01	PUERTO VARAS-ENSENADA	PUERTO VARAS	EMPALME COLONIA RIO SUR	1.551	---	2.143
X	10-102-02	PUERTO VARAS-ENSENADA	ENSENADA	EMPALME COLONIA RIO SUR	1.443	---	2.057
X	10-102-03	HACIA COLONIA RIO SUR	COLONIA RIO SUR	EMPALME COLONIA RIO SUR	168	---	303
X	10-103-01	PUERTO VARAS-PETROHUE	PUERTO VARAS	EMPALME NOCHACO	1.130	1.393	2.468
X	10-103-02	PUERTO VARAS-PETROHUE	PETROHUE	EMPALME NOCHACO	962	1.224	2.016
X	10-103-03	HACIA NOCHACO	NOCHACO	EMPALME NOCHACO	254	410	616
X	10-104-01	ENSENADA PETROHUE	PETROHUE	BIF RALLUN	369	278	698
X	10-104-02	ENSENADA PETROHUE	ENSENADA	BIF RALLUN	672	595	1.069
X	10-104-03	HACIA RALLUN	RALLUN	BIF RALLUN	361	422	477
X	10-130-01	LOS LAGOS PANGUIPULLI	PANGUIPULLI	BIF QUIMCHILCO	491	1.078	1.156
X	10-130-02	LOS LAGOS PANGUIPULLI	LOS LAGOS	BIF QUIMCHILCO	765	806	669
X	10-130-03	HACIA FOJILCO	FOJILCO	BIF QUIMCHILCO	21	---	54
X	10-132-01	CONARIPE LICANRAY	DIRECTO	A 1 KM DE LIMITE REGIONAL	1.097	1.348	1.337
X	10-133-01	FUTRONO LLIFEN	DIRECTO	PTE. QUIMON	629	563	539
X	10-137-01	SAN PABLO LOS NEGROS	SAN PABLO	CRUCE TRAFUN (9 KM SAN PAB)	92	---	407
X	10-137-02	SAN PABLO LOS NEGROS	LOS NEGROS	CRUCE TRAFUN (9 KM SN PABL)	15	---	516
X	10-137-03	RUTA 5 TRAFUN	RUTA 5 TRAFUN	CRUCE TRAFUN (9 KM SN PABL)	24	---	393
X	10-137-04	RUTA 5 TRAFUN	TRAFUN	CRUCE TRAFUN (9 KM SN PABL)	259	---	590

2.5.6. Antecedentes de Plazas de Peaje

Otra buena fuente de información de los volúmenes vehiculares que se registran en la Ruta 5 del sector bajo análisis (IX y X regiones), corresponde a la información registrada en las Plazas de Peaje existentes en ella, específicamente en las plazas de peaje troncales y laterales.

En efecto, a partir de la información registrada en ellas, se obtendrá información histórica acerca del volumen anual de vehículos controlados en cada una para el período. Por otra parte, con el fin de conocer el comportamiento diario y horario de los flujos vehiculares durante algunos de los meses representativos del año 2002.