



Gobierno  
de Chile

Ministerio de  
Obras Públicas

Ministerio de  
Economía,  
Fomento y  
Turismo

Gobierno de Chile

Gobierno de Chile

## Informe Final

# REGIÓN DE ATACAMA

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

Diciembre 2016



INECON S.A.

## **PRESENTACIÓN MINISTERIAL DEL ESTUDIO**

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

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

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

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

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

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

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

## Índice

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

<b>PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO .....</b>	<b>1</b>
<b>1 INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>4</b>
<b>2 EL TURISMO EN LA REGIÓN .....</b>	<b>11</b>
<b>2.1 Antecedentes generales de la Región de Atacama .....</b>	<b>11</b>
2.1.1 <i>Antecedentes geográficos</i> .....	11
2.1.2 <i>Antecedentes demográficos y socioculturales</i> .....	12
2.1.3 <i>Antecedentes administrativos</i> .....	14
2.1.4 <i>Conectividad</i> .....	15
2.1.5 <i>Antecedentes climáticos</i> .....	16
<b>2.2 Turismo .....</b>	<b>16</b>
<b>2.3 Caracterización de los Destinos .....</b>	<b>17</b>
<b>2.4 Situación de las Áreas Silvestres Protegidas del Estado .....</b>	<b>20</b>
<b>2.5 Áreas de Desarrollo indígena .....</b>	<b>20</b>
<b>2.6 Caracterización económica.....</b>	<b>20</b>
2.6.1 <i>Catastro de prestadores de servicios turísticos en la región</i> .....	21
2.6.2 <i>Pasajeros provenientes de programas Sociales</i> .....	21
<b>2.7 Caracterización Demanda Actual.....</b>	<b>22</b>
<b>3 RECOPIACIÓN Y REVISIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN .....</b>	<b>25</b>
<b>3.1 Instrumentos Regionales.....</b>	<b>25</b>
3.1.1 <i>Estrategia Regional de Desarrollo</i> .....	25
3.1.2 <i>Política Regional de Turismo</i> .....	26
3.1.3 <i>Plan de Acción Sector Turismo</i> .....	27
3.1.4 <i>Plan Regional de Ordenamiento Territorial.</i> .....	29
3.1.5 <i>Plan Regional de Desarrollo Urbano</i> .....	29
3.1.6 <i>Planes de Ordenamiento Territorial Turístico y Zonas de Interés Turístico</i> .....	30
3.1.7 <i>Zonificación del Borde Costero</i> .....	30
<b>3.2 Instrumentos de Planificación Local.....</b>	<b>31</b>
3.2.1 <i>Planes de Desarrollo Turístico Comunes</i> .....	31
3.2.2 <i>Planes de Desarrollo Comunal</i> .....	32
3.2.3 <i>Planes de Manejo de Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas (SNASPE)</i> .....	38
<b>3.3 Planes de Infraestructura MOP.....</b>	<b>40</b>
3.3.1 <i>Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021</i> .....	40
3.3.2 <i>Plan Director de Infraestructura al 2025 del Ministerio de Obras Públicas</i> .....	42
3.3.3 <i>Otros Planes MOP Validados y Vigentes</i> .....	44
3.3.4 <i>Convenios de Programación</i> .....	48
<b>3.4 Conclusiones Instrumentos de Planificación Regional .....</b>	<b>48</b>
<b>4 INFRAESTRUCTURA MOP SITUACIÓN BASE.....</b>	<b>50</b>
<b>4.1 Infraestructura de conectividad vial interurbana y urbana .....</b>	<b>50</b>
<b>4.2 Infraestructura de conectividad aeroportuaria .....</b>	<b>53</b>
<b>4.3 Infraestructura de conectividad marítima y productiva asociada a la Infraestructura Portuaria Pesquera Artesanal.....</b>	<b>54</b>
<b>4.4 Infraestructura de riego .....</b>	<b>57</b>
4.4.1 <i>Embalses</i> .....	57
4.4.2 <i>Canales</i> .....	57
<b>4.5 Infraestructura de control aluvional. ....</b>	<b>58</b>
<b>4.6 Edificación pública y patrimonial .....</b>	<b>59</b>

4.7	Cobertura de Agua Potable Rural y Saneamiento Rural .....	62
4.8	Infraestructura Pública Concesionada .....	63
5	<b>PLAN BASE DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE .....</b>	<b>65</b>
5.1	Antecedentes para la construcción del Plan Base.....	65
5.2	Construcción del Plan Base .....	66
5.3	Listado de Proyectos del Plan Base Región de Atacama.....	69
5.4	Elaboración de la Cartografía del Plan Base de Infraestructura .....	73
6	<b>IMAGEN OBJETIVO DE LOS DESTINOS .....</b>	<b>74</b>
6.1	Situación actual.....	74
6.2	Visión propuesta .....	78
6.3	Identificación de Déficit.....	80
7	<b>PARTICIPACIÓN CIUDADANA .....</b>	<b>82</b>
7.1	<b>Descripción de los Talleres de Inicio .....</b>	<b>82</b>
7.1.1	<i>Definición de actores invitados</i> .....	82
7.1.2	<i>Contenido de los Talleres de Inicio</i> .....	82
7.1.3	<i>Registro de Ideas de proyectos identificados</i> .....	84
7.2	<b>Resumen Ejecutivo Taller de Inicio en Copiapó.....</b>	<b>84</b>
7.2.1	<i>Participantes</i> .....	84
7.2.2	<i>Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región</i> .....	85
7.2.3	<i>Ideas de proyectos identificadas</i> .....	85
7.2.4	<i>Puntos críticos y oportunidades que se presentaron</i> .....	86
7.3	<b>Resumen Ejecutivo Talleres de Inicio de Vallenar. ....</b>	<b>87</b>
7.3.1	<i>Participantes</i> .....	87
7.3.2	<i>Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región</i> .....	88
7.3.3	<i>Ideas de proyectos identificadas</i> .....	88
7.3.4	<i>Puntos críticos y oportunidades que se presentaron</i> .....	89
7.4	<b>Resumen Ejecutivo Talleres Caldera.....</b>	<b>90</b>
7.4.1	<i>Participantes</i> .....	91
7.4.2	<i>Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región</i> .....	91
7.4.3	<i>Ideas de proyectos identificadas</i> .....	91
7.4.4	<i>Puntos críticos y oportunidades que se presentaron</i> .....	92
7.5	<b>Resumen Ejecutivo Taller de Validación en Atacama .....</b>	<b>93</b>
7.5.1	<i>Participantes</i> .....	94
7.5.2	<i>Presentación propuesta de plan de infraestructura</i> .....	94
7.5.3	<i>Preguntas y observaciones</i> .....	94
8	<b>PROPUESTA DE PLAN DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE .....</b>	<b>96</b>
8.1	<b>Aspectos metodológicos para la elaboración de la propuesta de plan de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable.....</b>	<b>96</b>
8.1.1	<i>Antecedentes para la construcción de la Propuesta de Plan</i> .....	96
8.1.2	<i>Identificación de Proyectos Nuevos.</i> .....	97
8.1.3	<i>Priorización de Proyectos Nuevos</i> .....	98
8.1.4	<i>Criterios para la priorización de Unidades de Desarrollo de Atractivos.</i> .....	100
8.1.5	<i>Criterios para la priorización de los proyectos al Interior de las Unidades de Desarrollo de Atractivos (UDA)</i> .....	102
8.1.6	<i>Tipologías de Infraestructura</i> .....	118
8.1.7	<i>Estimación de Costos de Inversión</i> .....	120
8.2	<b>Listado de Proyectos Nuevos: Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo .....</b>	<b>124</b>
8.3	<b>Archivo Excel de la Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo .....</b>	<b>127</b>
9	<b>SINTESIS Y CARTERA PROPUESTA.....</b>	<b>129</b>

<b>9.1</b>	<b>Síntesis de la Propuesta del Plan Regional. ....</b>	<b>129</b>
<b>9.2</b>	<b>Principales Aspectos de la Propuesta del Plan. ....</b>	<b>130</b>
<b>9.3</b>	<b>Cartera del Plan:.....</b>	<b>131</b>

## PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO

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

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

De esta forma, el estudio, a diferencia de los procesos de planificación tradicionales, se abordó a partir de una estrategia participativa<sup>1</sup>, que involucró la realización de vastos talleres y entrevistas con actores claves públicos y privados, dirigentes políticos, representantes de comunidades indígenas, representantes de organizaciones sociales, entre otros, que permitieron levantar las necesidades de la comunidad respecto de infraestructura de apoyo al turismo. Lo anterior fue complementado con el análisis de diferentes instrumentos de planificación vigentes, tanto del Ministerio de Obras Públicas como del Gobierno Regional, la Subsecretaría de Turismo y de los Municipios relacionados con los destinos turísticos de la región. Se identificaron de esta manera, los déficits de infraestructura relacionados con el desarrollo de la actividad turística en los distintos territorios de la región<sup>2</sup>.

En la región de Atacama se desarrollaron cuatro talleres de participación. Tres en la primera fase del estudio, donde se identificaron, en conjunto con la comunidad, las necesidades de infraestructura de apoyo al turismo, y que se llevaron a cabo en las ciudades de Copiapó, Vallenar y Caldera. En tanto, durante la segunda fase, se ejecutó un taller de cierre en la capital regional, cuyo objetivo fue presentar a la comunidad aquellas iniciativas incluidas en la Propuesta de Plan de Infraestructura y recoger las sugerencias que permitieran ajustar dicha propuesta.

Cabe señalar que para la elaboración de esta propuesta de **PLAN REGIONAL DE INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE DE LA REGIÓN DE ATACAMA**, se utilizó un método de priorización de iniciativas basado en la aplicación

---

<sup>1</sup> Estrategia destacada por el Ministro Alberto Undurraga, en el discurso de actividad realizada en la ciudad de Santiago, con motivo del Taller Nacional. Señalando que, es el estudio con mayor participación ha desarrollado el Ministerio.

<sup>2</sup> Se revisaron planificaciones como el PRIGRH, EDR, PROT, Planes de Manejo de SNASPE, PLADETUR y PLADECOS, entre otros.

de una matriz multicriterio, que permitió establecer un cronograma de acciones, donde en primer lugar se priorizaron las iniciativas al interior de cada una de las zonas turísticas identificadas en la región. Las variables elegidas para efectuar la priorización, se relacionaron con los criterios de sustentabilidad, inclusión y equidad territorial; principios establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable.

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

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

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

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

## **AJUSTE INTERNO**

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



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

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

## 1 INTRODUCCIÓN

El “Índice de Competitividad Turística de los Viajes y el Turismo”, corresponde a un informe independiente realizado, a nivel global, por el Foro Económico Mundial<sup>3</sup> (World Economic Forum).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>3</sup> <http://www.weforum.org/world-economic-forum>.

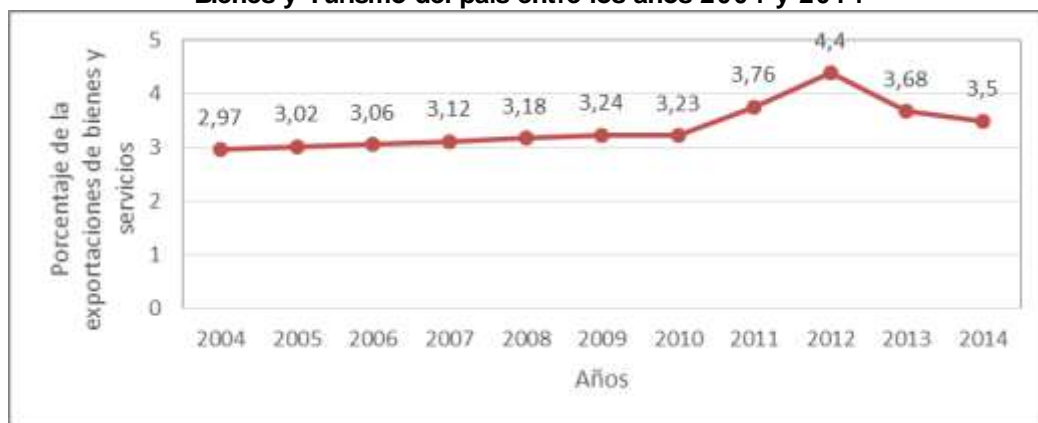
El análisis de los subíndices muestra a Chile en el lugar 58 en materia de infraestructura, siendo el peor valor alcanzado en términos del ranking para nuestro país. En esta materia en particular nuestra competencia más cercana se encuentra en los siguientes países<sup>4</sup>: Jamaica (3.9), Omán (3.9), México (3.8), China (3.7) y Lituania (3.7), entre otros.

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

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

Por otra parte, Chile como un actor en el contexto mundial, aporta, de acuerdo a cifras de la OMT, un 0,3% de las llegadas internacionales y un 0,2% del gasto internacional en turismo, transformándose éste, en uno de los principales sectores productivos, aportando divisas cercanas a los 2.500 millones de dólares aproximadamente cada año, sólo por concepto de turismo receptivo<sup>5</sup> (Figura 1-1<sup>6</sup>).

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



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

<sup>4</sup> <http://reports.weforum.org/>

<sup>5</sup> SERNATUR, 2014. Informe Cuenta Pública.

<sup>6</sup> Servicio Nacional de Turismo. Documentos de Informe Turístico Anuales 2007 a 2014. <http://www.sernatur.cl/documentos/?category=28>

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

Sólo el año 2013 se estimó que el turismo representó en forma directa un 3,2% tanto del PIB como del empleo.<sup>7</sup> De forma análoga a lo ocurrido a escala mundial, ambas cifras también aumentan si se consideran los efectos indirectos del turismo: llegando el PIB a un 8,6% y la contribución al empleo a un 8,2%<sup>8</sup>.

Si a esto se suma el gasto realizado por chilenos y chilenas que viajan cada año por el país –cercano a los 4.700 millones de dólares–, es posible afirmar que el sector genera una cifra superior a los 7.200 millones de dólares anuales. De hecho, se calcula que entre los años 2001 y 2014, el aumento de llegadas de turistas internacionales al país se incrementó prácticamente en un 100%<sup>9</sup>.

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

Es importante recalcar que Chile destaca por tener un patrimonio natural y cultural con gran potencial de desarrollo, entre ellos, siete sitios<sup>10</sup> como lo son la Oficina Salitre de Humberstone, el Parque Nacional Rapanui, el Barrio Histórico de la ciudad de Valparaíso, el Campamento Sewell, las Iglesias de la Isla de Chiloé, el Sistema Vial Andino (Qhapaq Ñan) y una manifestación cultural (bailes chinos<sup>11</sup>) declarados Patrimonio de la Humanidad. Además, el país se caracteriza por tener normas y reglamentos propicios para el desarrollo del sector de viajes y turismo, una economía abierta a la inversión extranjera y a los acuerdos bilaterales de servicios aéreos y requerimientos de visados con escasas restricciones.

---

<sup>7</sup> [www.wttc.org](http://www.wttc.org) Travel and Tourism Impact, 2014. Chile

<sup>8</sup> World Economic Forum, 2013. The travel & tourism competitiveness report 2013.

<sup>9</sup> Ministerio de Economía, Subsecretaría de Turismo, 2014. Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable.

<sup>10</sup> DIBAM. Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos: <http://www.monumentos.cl/consejo/606/w3-article-11160.html>

<sup>11</sup> Patrimonio inmaterial de la humanidad. Danza practicada en ceremonias católicas populares en Chile con casi 350 años de existencia.

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

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

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

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

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, es que la Subsecretaría de Turismo inició en octubre del año 2014 un trabajo colaborativo con el Ministerio de Obras Públicas para identificar y priorizar una cartera de proyectos al 2021 referentes a obras de **infraestructura pública del ámbito del Ministerio con impacto en el desarrollo turístico sustentable**, principalmente focalizado en destinos turísticos<sup>12</sup>. Desde ese trabajo colaborativo surgió la necesidad de contar como producto una cartera de proyectos de infraestructura del Ministerio de Obras Públicas (MOP), similar a los Planes Regionales de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 del MOP, pero en este caso desarrollado específicamente para el sector turismo en destinos priorizados, coherente además con la visión y propuesta de desarrollo regional surgida de procesos de ordenamiento territorial de los Gobiernos Regionales otros servicios públicos relacionados. Por ello y en atención a la mirada de largo plazo se agrega el horizonte 2030 al análisis.

---

<sup>12</sup> Ministerio de Economía, Subsecretaría de Turismo, 2014. Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable.

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

A nivel Regional el estudio adquiere significancia, por cuanto se asiste a un territorio que presenta importantes déficits en relación a la disponibilidad de infraestructura, baja ocupación del territorio y desarrollo económico ligado a actividades primarias, dificultando con ello un desarrollo sustentable de las comunidades locales. Pero, del mismo modo ofrece oportunidades de desarrollo relacionadas con la actividad turística, pues el territorio cuenta con una importante superficie de áreas silvestres protegidas, que ponen en relieve los diversos atractivos de tipo naturales, además de un conjunto de atractivos de tipo cultural, que han ido posicionándose en el mercado del turismo (ambos).

En este contexto, el informe de focalización territorial turístico elaborado por la Subsecretaría de Turismo, ha definido para la Región de Atacama, dos destinos consolidados (Caldera – PN Pan de Azúcar y Valle del Copiapó) y dos emergentes (Valle del Huasco / zona costera y Pingüino de Humboldt / Chañaral de Aceituno). Definición que revela los desequilibrios enunciados, pero que al mismo tiempo abren una ventana donde este estudio puede realizar un aporte territorial y de planificación sustantivo para el desarrollo de un turismo sustentable en la región.

Se debe tener en cuenta que la Estrategia Regional de Desarrollo 2007 - 2017, ha definido el desarrollo del turismo en la región como una línea de acción que debe propiciar el mejoramiento de la macroinfraestructura, el desarrollo de centros poblados y la conectividad.

Atacama es una región del Norte de Chile, caracterizada por contener la porción más austral del Desierto de Atacama, dando paso de Norte a Sur a los primeros valles exorreicos, que recorren Chile transversalmente, de los Andes al Pacífico, esta región presenta importantes condiciones para el desarrollo del turismo regional de sol y playa, así como singulares recursos y atractivos emplazados tanto en zonas costeras, como en el desierto interior y en la Cordillera de los Andes, que permiten impulsar el turismo de intereses especiales, con énfasis en el geoturismo y la práctica del turismo activo.

Las características climáticas presentes en la región favorecen la presencia de una fauna y vegetación propia de los climas desérticos con especies vegetales como: los

Cactus, Chañar, Algarrobo, Totora, Hunco y animales como los Guanacos, Zorro Culpeo, Chinchillas, Aguiluchos, Queltehues, Pingüino de Humboldt, Cachalotes y Delfines entre otros. La región presenta atractivos en toda su extensión. Es así como se puede encontrar en la zona costera lugares de gran atractivo como: Bahía Inglesa, Playa Virgen, Pan de Azúcar, etc. Por otro lado, en la zona de los valles intermedios se produce el fenómeno conocido como Desierto Florido con flores como la Añañuca, Pata de Guanaco, Amancay, Corona de Fraile entre otros.

Hacia el interior o zona cordillerana aparecen otros sitios de interés como lo salares, Laguna Verde y el Volcán Ojos del Salado, el más alto del país, cuya cumbre alcanza los 6.893 metros de altura.<sup>13</sup>

La Región de Atacama está conformada por tres provincias y nueve comunas, su capital regional es la ciudad de Copiapó. Su superficie (75.176,20 km<sup>2</sup>) equivale a cerca del 10% del territorio nacional. Se le describe normalmente como territorio transicional, puesto que las unidades de relieve básicas de las regiones localizadas más al Norte comienzan aquí a variar. Su clima y las condiciones hidrográficas permiten que surja aquí la vegetación e incluso la agricultura los valles de Copiapó y Huasco. Las actividades predominantes son la minería y la agricultura. La primera constituye la base de su economía. El cobre, que se organiza en pequeña minería hacia el poder comprador de ENAMI y el hierro, el que se explota en pequeña, mediana y gran minería. Este último caso a través de la División Salvador de Codelco. En cuanto a la agricultura, desde la década de los 80 se generó la capacidad de producir primores de exportación, especialmente en uva de mesa, aprovechando la ventaja de la contra estación con el hemisferio Norte.

Las unidades geomorfológicas más importantes de la región son la Cordillera de la Costa con la plataforma litoral, el Valle Longitudinal, la Precordillera, la Depresión de los Salares y la Cordillera Principal. Se destacan algunas situaciones de alta singularidad:

- Mar de Dunas: conjunto de dunas que cubre una superficie de 335 km<sup>2</sup>. La singularidad de las formas dunarias desérticas y su gran volumen constituyen un conjunto escénico-paisajístico notable, de relevancia regional y nacional, localizado en las cercanías de la ciudad de Copiapó.
- Plataforma continental sector Bahía Inglesa: La zona que comprende Bahía Inglesa y Caldera posee una rica y completa biodiversidad de organismos fósiles datados en 7 millones de años, los fósiles pertenecen periodo Mioceno producto de la elevación de la plataforma continental. La gran mayoría de las criaturas fosilizadas descubiertas en ese lugar corresponden en su mayoría a animales marinos.
- La Cordillera de los Andes: aquí se presenta con grandes alturas: 6.000 msnm., destacando el Nevado San Francisco, Incahuasi, Tres Cruces y el Nevado Ojos del Salado, siendo la cumbre más alta de Chile con 6.893 metros de altura. Al Norte de la

---

<sup>13</sup> [http://www.intendenciaatacama.gov.cl/info\\_turismo/](http://www.intendenciaatacama.gov.cl/info_turismo/)

región la Cordillera de los Andes presenta las últimas cuencas salinas que definen el altiplano, formando un conjunto de pequeños salares andinos.

- Depresión de Salares: Solo existe en el Norte de la región, llano relleno de rocas clásticas y químicas (sales de evaporación). En gran parte no hay salida directa hacia el mar para los ríos.



## 2 EL TURISMO EN LA REGIÓN

A continuación, se exponen de manera general elementos del contexto tanto físico-espacial como demográfico-económico y estratégico en el que se enmarca la actividad turística en la Región de Atacama. A partir de fuentes secundarias y líneas de base desarrolladas en la región se relevan aquellas informaciones, descripciones, datos y estadísticas con un énfasis hacia la implicación que tienen frente al fenómeno del turismo y su potencial infraestructura<sup>14</sup>.

### 2.1 Antecedentes generales de la Región de Atacama

#### 2.1.1 Antecedentes geográficos

La región limita por el Oeste con el océano Pacífico, por el Este con Argentina, por el Norte con la Región de Antofagasta y por el Sur con la Región de Coquimbo, se extiende entre los 25° 17' y los 29° 30' de latitud Sur y desde los 68° 17' longitud Oeste hacia el Pacífico alcanzando una superficie de 75.176,2 km<sup>2</sup>.

Atacama se estructura en torno a sus características geográficas dominantes de cordillera, valles transversales y costa. Aun cuando se observa de Norte a Sur un grado de distribución de cordones montañosos en variadas direcciones que dificulta apreciar unidades claras como depresión intermedia, cordillera de la Costa y Cordillera Andina, es posible distinguir la presencia de una Cordillera de los Andes con los más importantes hitos de altura de nuestro país, como el Volcán Ojos del Salado (6.893 m.) y Nevado Tres Cruces (6.753 m.) además la interesante presencia de depresiones cerradas que conforman lagunas y salares cordilleranos (Salar de Pedernales, Maricunga, Laguna Santa Rosa, Laguna Verde y Laguna del Negro Francisco entre otras).

La morfología longitudinal es disectada e interrumpida por tres grandes valles, dos de los cuales han tenido un importante trabajo aluvial con los ríos Copiapó y Huasco, que se relacionan con la subdivisión provincial existente en la región. Estos dos importantes valles se basan en la presencia de cursos de agua superficial y subterránea, que llegan al mar y su principal fuente de alimentación la constituyen los deshielos de nieves cordilleranas caídas principalmente en períodos invernales.

Importante es la presencia del desierto como forma geográfica que distingue a la región y se ubica en los sectores entre los valles. Esta presencia del desierto le otorga importantes cualidades y beneficios a la región con ocasión de las inusuales lluvias que ocurren, transformándose en un Desierto Florido de singulares características ecológicas de importancia a nivel mundial para investigadores y amantes de la naturaleza.

---

<sup>14</sup> Fuente: Plan de Acción Región de Atacama. Sector Turismo 2014 -2018, SERNATUR

## 2.1.2 Antecedentes demográficos y socioculturales

## a) Demografía

La población regional alcanzó el año 2012 a 290.581 habitantes, de los cuales 145.971 son hombres y 144.610 mujeres. La población regional aumentó su participación a nivel nacional de 1,68% que representaba el año 2002 a 1,75% el año 2012, según el Censo de Población y Vivienda 2012 fue superior al 10,1% de crecimiento poblacional del país.

La población residente desagregada por provincia y comuna. Las comunas que presentan mayor crecimiento poblacional son: Copiapó con un 22.6% y Caldera con un 20.8%. La comuna que presenta una disminución en su población es Diego de Almagro con un -10.6%. Cabe destacar, que esta comuna ya experimentó una caída en su población entre los Censos 1992 y 2002 de -33.6%, lo cual se puede apreciar en la siguiente tabla.

**Cuadro 2-1**  
**Población Residente Región de Atacama – Censo 2002**

Región, Provincias y Comunas	Población por Sexo					
	Ambos Sexos		Hombres		Mujeres	
	Censo 2002	Participación (%)	Censo 2002	Participación (%)	Censo 2002	Participación (%)
Región de Atacama	254.336	100,0	129.147	100,0	125.189	100,0
<b>Provincia de Copiapó</b>	<b>155.713</b>	<b>61,2</b>	<b>79.436</b>	<b>61,5</b>	<b>76.277</b>	<b>60,9</b>
Comuna de Copiapó	129.091	50,8	64.922	50,3	64.169	51,3
Comuna de Caldera	13.734	5,4	7.237	5,6	6.497	5,2
Comuna de Tierra Amarilla	12.888	5,1	7.277	5,6	5.611	4,5
<b>Provincia de Chañaral</b>	<b>32.132</b>	<b>12,6</b>	<b>16.999</b>	<b>13,2</b>	<b>15.133</b>	<b>12,1</b>
Comuna de Chañaral	13.543	5,3	6.968	5,4	6.575	5,3
Comuna de Diego de Almagro	18.589	7,3	10.031	7,8	8.558	6,8
Provincia de Huasco	66.491	26,1	32.712	25,3	33.779	27,0
Comuna de Vallenar	48.040	18,9	23.284	18,0	24.756	19,8
Comuna de Alto del Carmen	4.840	1,9	2.629	2,0	2.211	1,8
Comuna de Freirina	5.666	2,2	2.800	2,2	2.866	2,3
Comuna de Huasco	7.945	3,1	3.999	3,1	3.946	3,2

Fuente: INE, Censo 2002.

Las cifras indican además que en la región hay 125.189 mujeres y 129.147 hombres. En términos relativos el 49,2% de la población regional corresponde a mujeres y el 50,8% a hombres, lo que contrasta con las cifras nacionales, donde 8.532.713 son mujeres y 8.101.890 son hombres, esto significa que el 51,3% de la población nacional está compuesta por mujeres y el 48,7% por hombres.

La ciudad de Copiapó es la comuna de la región con mayor cantidad de residentes y representa el 50,8% del total regional llegando a 129.091 habitantes. El segundo lugar se encuentra la comuna de Vallenar, que alcanza 48.040 habitantes, equivalentes al 18,9 % del total regional. En la comuna de Diego de Almagro reside el

7,3% de la población regional con 18.589 habitantes. En la comuna de Caldera residen 13.734 personas, que representan el 5,4% del total regional. En la comuna de Chañaral, residen 13.543 habitantes (5,3% de la población de la región). Por su parte, en la comuna de Tierra Amarilla residen 12.888 personas (5,1%). Las comunas con menos residentes en la región son Huasco, con 7.945 habitantes; Freirina, con 5.666 habitantes; y Alto del Carmen, con 4.840 habitantes, representando el 3,1%, 2,2% y 1,9% del total de la población regional, respectivamente.

b) Pueblos originarios

### **Collas**

En la Región de Atacama, existen pueblos indígenas reconocidos por el Estado. Los collas son un pueblo que se ubica en esta región. Se localizan en tres zonas: La cuenca del río Jorquera y sus afluentes, más la Quebrada de Carrizalillo y Lomas Bayas. Las Quebradas de Paipote, San Miguel y San Andrés, más la cuenca del río Patón y parte de la Laguna Santa Rosa. Y la zona de Potrerillos, donde ocupan la Quebrada Jardín y las aguadas cercanas, la Quebrada de Doña Inés y el Salar de Pedernales. Estos lugares pertenecen a las comunas de Tierra Amarilla, Copiapó y Diego de Almagro, provincias de Copiapó y Chañaral, Región de Atacama.<sup>15</sup>

El censo de 2002 señala que a la etnia Colla pertenecieron 3.198 personas, 1.687 hombres y 1.511 mujeres-, que representaron al 0,5% de la población indígena del país. La población Colla representa el 23,5% (1.738 personas) del total de población que declaró etnia en la Región de Atacama.

La economía colla está dominada por la ganadería, la que ordena el uso y la movilidad en el territorio a lo largo del año. Además, la agricultura, principalmente de alfalfa, se desarrolla en Río Jorquera y en algunas vegas de la Quebrada de Paipote. La crianza de ganado caprino, mular, caballo y escasas ovejas, requiere de un desplazamiento en busca de pastos, trasladándose entre pisos ecológicos denominados invernada entre 2.000 y 2.800 metros sobre el nivel del mar (m.s.n.m.) y veranada (3.000 y 4.200 m.s.n.m.). Estos pisos ecológicos, son unidos por medio de la transhumancia, que aprovecha las aguadas, la vegetación de las vegas y de los campos de pastoreo, que se localizan en fondos de quebradas, cajas de ríos, laderas, mesetas y altiplanicies. Ambos componentes, pastos y aguas, constituyen la base que diseña el circuito transhumante de las familias collas.

### **Diaguitas**

Las actuales comunidades Diaguitas se localizan en la cuenca del valle del río Tránsito y sus afluentes, los ríos Valeriano, Cazadero, Conay y Chollay, conocido este territorio como Huasco Alto, el que pertenece a la comuna de Alto del Carmen, provincia del Huasco, de la región.

---

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

La población diaguita, estimada de acuerdo al censo de 2002, alcanzó aproximadamente a unas 3.000 personas que habitan el Valle del Tránsito. Sus actividades principales son el trabajo en la agricultura y en menor medida el desarrollo de la ganadería. También, las actividades domésticas de raigambre ancestral como la cestería, la cerámica y la textilera son parte relevante de las economías familiares.

Los diaguitas Huascoalinos dedican el territorio a la agricultura, la ganadería, la minería y la recolección. En los fondos de valle, junto a las viviendas está la pequeña propiedad o posesiones de cada familia. Estas tierras, a lo largo de todo el valle del río Tránsito, están bajo regadío y se les dedica a cultivos tradicionales (trigo, alfalfa) combinado con huertos de árboles frutales. Las quebradas, los cerros y la cordillera de la estancia Huascoalina son espacios usados en la ganadería transhumante, ocupándolos como veranadas e invernadas, en virtud de la presencia de pastos. Sectores de veranadas son Laguna Grande, Cazadero y las quebradas de Pinte, Colpe, La Plata y La Totorá o Chanchoquín<sup>16</sup>. Esta etnia está mayoritariamente localizada en la Comuna de Alto del Carmen, Provincia de Huasco.

#### 2.1.3 Antecedentes administrativos

La capital regional es Copiapó y la región está dividida en tres provincias: Chañaral (capital: Chañaral), Copiapó (capital: Copiapó) y Huasco (capital: Vallenar).

La provincia de Chañaral está compuesta por las comunas de Chañaral y Diego de Almagro; la provincia de Copiapó por las comunas de Caldera, Copiapó y Tierra Amarilla; por último, la provincia de Huasco por las comunas de Huasco, Freirina, Vallenar y Alto del Carmen.

---

<sup>16</sup> Guía de Antecedentes Territoriales y Culturales de los Pueblos Indígenas de Chile – MOP.  
<http://www.mop.cl/asuntosindigenas/Documents/TerritorialCultural.pdf>

**Figura 2-1**  
**División político Administrativa de la Región de Atacama**



Fuente: IGM.

#### 2.1.4 Conectividad

La Región de Atacama ofrece al visitante tres vías de acceso: terrestre, aéreo y marítimo. Tanto el aeródromo Desierto de Atacama en Caldera, como la ruta 5 Norte, constituyen las principales vías de acceso a la región y la conectividad más importantes para el desarrollo del turismo, durante los meses estivales se activan los pasos fronterizos de San Francisco y Pircas Negras.

En materia de conectividad interna estas últimas dos décadas el área circundante a Bahía Inglesa ha tenido un desarrollo muy importante y una demanda en aumento, vinculada a la Habilitación de la Ruta Costera. Un dato adicional es la presencia de cruceros que recalán en bahías de Atacama, los que a través de “tender” desembarcan pasajeros para recorrer atractivos puntuales de la región, regresando mediante ese mismo método a la embarcación y seguir en viaje.

### 2.1.5 Antecedentes climáticos

El desarrollo turístico de Atacama enfrenta características climáticas que están determinadas principalmente por la presencia del anticiclón subtropical del Pacífico Sur y la corriente fría de Humboldt<sup>17</sup>.

Estos factores más la compleja topografía de la región, determinan bajas tasas de precipitación concentradas en unos pocos días en los meses de invierno, lo que produce una zona de tránsito entre el árido Norte Grande de Chile y el fértil valle central del país, siendo categorizada como un clima de desértico hasta semidesértico, con extensas superficies desprovistas de vegetación.

El aire húmedo proveniente del mar da origen a intensas neblinas costeras. Hacia el interior, el clima es seco con bajas tasas de humedad relativa, salvo en zonas cultivadas y valles que permiten el ingreso de aire húmedo costero, las temperaturas son altas y con ciclos diurnos muy marcados.

Por su parte, en las “alturas” se encuentra un desierto frío, con una tasa de precipitaciones elevadas, los sectores bajos pertenecen a un desierto de calor con una baja cantidad de precipitaciones. La vegetación es escasa y solamente densa en algunos oasis donde se encuentran hierbas y arbustos aislados. Durante el fenómeno del “desierto florido” la vegetación, por un corto tiempo, cubre el desierto en una forma más densa.

Lo anterior, se presenta sólo en algunos años, cuando el fenómeno de “El Niño” genera el aumento de las precipitaciones, incrementando el contenido de agua del suelo, permitiendo así, el desarrollo de vegetación en zonas usualmente desprovistas de ella.

## 2.2 Turismo

El turismo en Atacama alberga una diversidad muy importante de recursos y atractivos naturales y culturales que permiten diversificar la actividad. Un desierto de absoluta aridez que es capaz de florecer bajo condiciones excepcionales, valles transversales de alta singularidad y una historia minera que va desde el primer ferrocarril de Chile hasta la contemporánea proeza de los 33 mineros de Atacama, forman parte de un potencial relato diverso y particular de la región. Las costas poseen playas de arenas blancas y aguas turquesa que en verano llaman a veraneantes nacionales y trasandinos, pero a su vez la costa también alberga a los cetáceos más grandes del planeta, así como a pingüinos y diversidad de fauna litoral que permite el desarrollo de diversas actividades turísticas relacionadas al ecoturismo.

De Sur a Norte el potencial turístico de la costa comienza por un atractivo de jerarquía mundial, la presencia de cetáceos a metros de la costa, desde la Caleta Chañaral de

---

<sup>17</sup> Fuente: Dirección Regional de Turismo de la Región de Atacama.

Aceituno, se puede zarpas en lancha para ver a ballenas y delfines surcar las aguas del lugar. Siguiendo hacia el Norte el “Circuito playero del desierto”, se conecta desde la desembocadura del río Huasco hasta la tradicional Bahía Inglesa gracias a la Ruta Costera, al Norte desde Caldera por la Ruta 5 se llega hasta el Parque Nacional Pan de Azúcar sin dejar de ver el mar, ambos tramos cruzan playas desiertas, desembocaduras y humedales, Parques Nacionales, playas urbanizadas y pequeñas caletas de pescadores. Por desgracia un importante y creciente número de playas se han ido poblando con construcciones irregulares que condenan el desarrollo turístico sustentable de la costa de Atacama.

A su vez la región tiene 15 cumbres de más de 6 mil metros sobre el nivel del mar, éstas constituyen la Ruta de los Seismiles de Atacama, coronadas por el Ojos del Salado, el volcán activo más alto del mundo. Junto a estas cumbres, salares y lagunas altoandinas, en estado de alta pristinidad forman parte de la experiencia paisajística que la cordillera de la región ofrece al viajero, lo que incluye el Parque Nacional Nevado Tres Cruces, que conserva las muestras de ecosistemas altoandinos más australes de Sudamérica.

En resumen la región cuenta con 210 atractivos turísticos de distintas categorías y jerarquías, catastrados de cordillera a mar por el servicio nacional de turismo.

**Cuadro 2-2**  
**Categoría de los Atractivos Turísticos 2014**

Categoría	Total	Porcentaje
Sitios naturales	82	39%
Museos y manifestaciones culturales	47	22%
Folklore	20	10%
Realizaciones técnicas, científicas o artísticas contemporáneas	21	10%
Acontecimientos programados	40	19%
Centros o lugares de esparcimiento	0	0%
<b>Total</b>	<b>210</b>	<b>100%</b>

Fuente: Catastro de Atractivos Turísticos de SERNATUR.

**Cuadro 2-3**  
**Jerarquía de los Atractivos Turísticos 2014**

Jerarquía	Total	Porcentaje
Jerarquía Local	15	7%
Jerarquía Regional	108	52%
Jerarquía Nacional	68	32%
Jerarquía Internacional	19	9%
<b>Total</b>	<b>210</b>	<b>100%</b>

Fuente: Catastro de Atractivos Turísticos de SERNATUR.

### 2.3 Caracterización de los Destinos

Los siguientes destinos a través del estudio de focalización desarrollado por la Subsecretaría de Turismo y SERNATUR, han sido identificados considerando la situación actual de la oferta y demanda turística que presentan, sus atractivos y el potencial de desarrollo. Si bien, la región está llena de zonas con potencial turístico,

se han seleccionado las zonas que en la actualidad tienen una necesidad importante de inversión debido al desarrollo de su actividad turística.

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

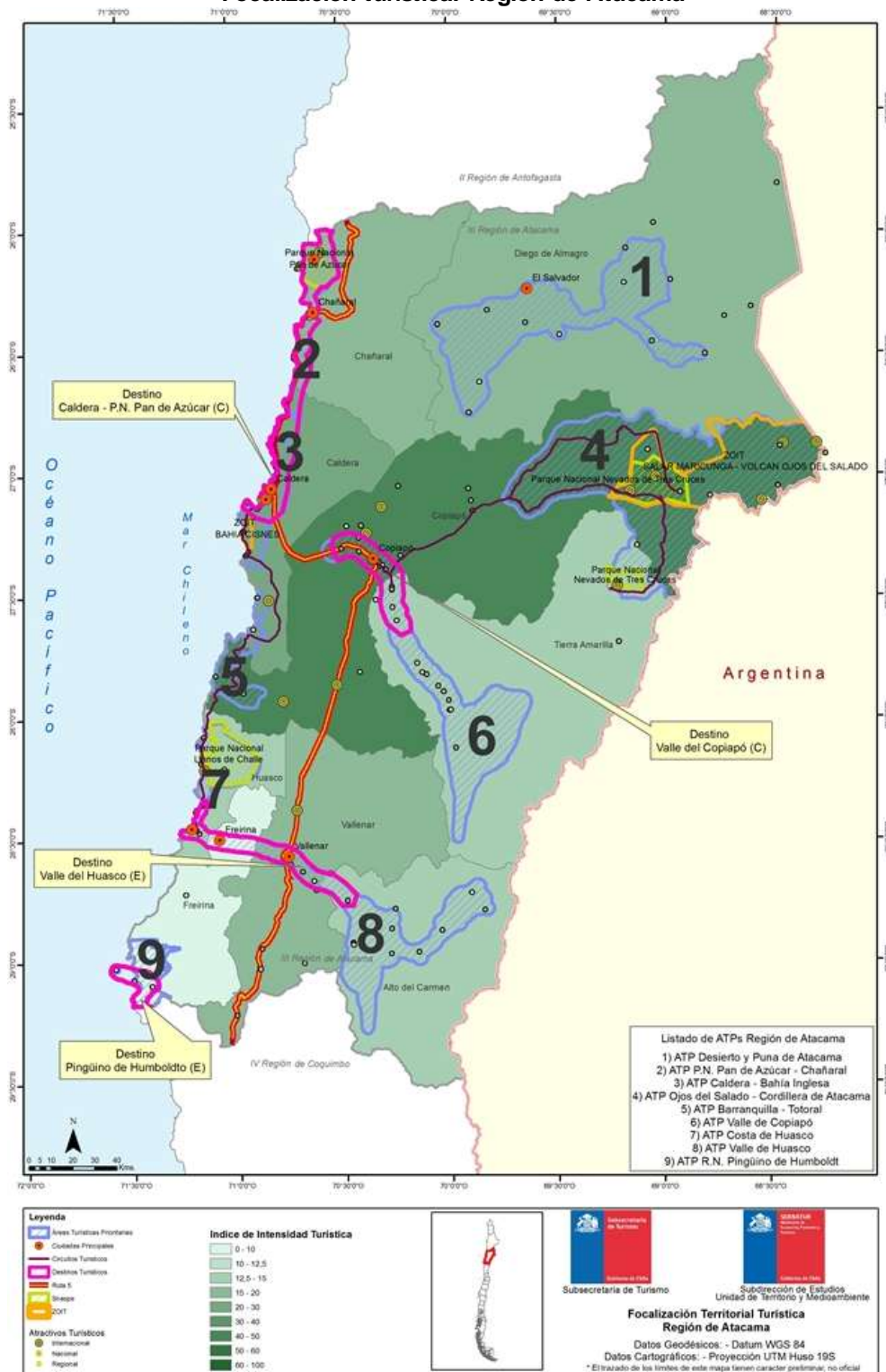
Destinos	Comunas	Vocación Turística	Circuitos Turísticos
Valle de Copiapó	Copiapó Tierra Amarilla Diego de Almagro	Turismo de negocios, turismo de alta y media montaña, <i>off road</i> , turismo patrimonial y cultural.	Ciudad de Copiapó – Mirador Laguna Santa Rosa; Mirador Laguna Santa Rosa – Mirador Salar de; Pedernales; Mirador Salar de Pedernales – Parque Nacional Pan de Azúcar; Pan de Azúcar – Copiapó; Ruta Minera; Ruta Turismo Rural
Caldera – Parque Nacional Pan de Azúcar	Caldera Chañaral	Naturaleza, de intereses especiales, sol y playa	Aguada de Chorrillos; Costas del Morro Sur; Camanchacas del Morro Norte; Huellas de los changos; Litoral entre Caldera y Chañaral  Rincones de Caldera; Las Bahías al Sur de Caldera.  Ruta Minera; Ruta Paleontológica; Ruta Arqueológica  Ruta del <i>Surf</i> ; Ruta del cactus
Valle del Huasco	Huasco Vallenar Alto del Carmen Freirina	Turismo rural, gastronómico, observación de flora y fauna.	Ruta de los Naturales; Ruta de los Españoles; Ruta de Chañaral de Aceituno; Ruta de los Olivos; Ruta de los Humedales; Ruta de las Cactáceas; Tour de los Olivos Centenarios.
Pingüino de Humboldt	Freirina	Observación Fauna Marina o gastronómico	Chañaral de Aceituno

**Fuente:** Derrotero de Atacama, Ministerio Bienes Nacionales, Gobierno de Chile, 2005.  
Estudio de Oportunidades turísticas de las provincias de la Región de Atacama, 2014

La figura 2-2 denota que el desarrollo turístico, se ha establecido en las áreas costeras (desierto costero de la región) y también, en los fondos de quebradas de la región de la Cordillera de Los Andes, en las cuencas de los ríos Huasco, Copiapó y Salado.



**Figura 2-2**  
**Focalización turística. Región de Atacama**



Fuente: Subsecretaría de Turismo, 2015

## 2.4 Situación de las Áreas Silvestres Protegidas del Estado

Atacama posee cuatro unidades de áreas silvestres protegidas por el Estado (figura 2.2) que presentan una desigual demanda, tal como se observa en la siguiente tabla. Este aspecto es clave a la hora de planificar e intencionar estratégicamente la diversificación en la visitación de las unidades, contemplando que el caso del Parque Nacional Nevado de Tres Cruces incluye atractivos de alta singularidad, como el Salar de Maricunga y la Laguna del Negro Francisco donde la generación de condiciones de entorno y agregación de valor mediante la infraestructura habilitante podría ser un atractor para diversificar la demanda que está armónicamente más desarrollada en los destinos de playa.

**Cuadro 2-5**  
**Principales atractivos dentro de las SNASPE. Región de Atacama**

SNASPE	Comunas	Principales atractivos	Visitación 2013
Parque Nacional Pan de Azúcar	Chañaral	Isla Pan de Azúcar, Mirador, Las Lomitas, Cabo Falso, Caleta Pan de Azúcar.	13.987
Parque Nacional Nevado Tres Cruces	Copiapó	Laguna Verde, Laguna del Negro Francisco, Salar de Maricunga, Laguna Santa Rosa.	587
Parque Nacional Llanos de Challe	Huasco	Desierto Florido en Llanos de Challe. Quebrada Oriente. Los Llanos Sendero Bicentenario <i>Camping</i>	4.471
Reserva Pingüinos de Humboldt	Freirina	Reserva Chañaral de Aceituno Caleta <i>Camping</i>	8.500

Fuente: Dirección Regional SERNATUR, Región de Atacama y CONAF Atacama.

## 2.5 Áreas de Desarrollo indígena

La Región de Atacama no posee Áreas de Desarrollo Indígena (ADI) establecidas oficialmente<sup>18</sup>.

## 2.6 Caracterización económica

Como se observa en el siguiente cuadro, los servicios turísticos están concentrados en las comunas de Copiapó y Caldera y coinciden con el planteamiento que el mayor desarrollo turístico está actualmente en el destino “Caldera Pan de Azúcar” donde la planta turística está más desarrollada. Es relevante mencionar que muchos servicios turísticos de carácter más informal no están registrados en los catastros del SERNATUR y también se distribuyen en dicho destino.

<sup>18</sup> Áreas de Desarrollo Indígena

<http://www.conadi.gob.cl/index.php/nuestra-institucion/areas-de-desarrollo-indigena>

## 2.6.1 Catastro de prestadores de servicios turísticos en la región

**Cuadro 2-6**  
**Prestadores de Servicios Turísticos, registrados en SERNATUR según comunas (2014).**

Comunas	Servicios															
	Agencias de Viaje y tour operadores	Alojamiento Turístico	Arriendo de Vehículo	Artesanía	Guías de Turismo	Restaurantes y Similares	Servicios Culturales	Servicios Esparcimiento	Servicios Deportivos	Taxis y Buses de Turismo	Transporte de Pasajeros al Aeropuerto	Pasajeros por Carretera	Transporte de Pasajeros por Vía Aérea	Transporte de Pasajeros por Vía Marítima	Turismo Aventura	Total general
ALTO DEL CARMEN	1	4	1	1		1									4	12
CALDERA	4	58		2	6	7	1	1		1	1	2			7	90
CHAÑARAL		18			2	7				1						28
COPIAPÓ	9	52	3	3	11	11		2		5	4	5			14	119
DIEGO DE ALMAGRO		10		1							1					12
FREIRINA	1	5		1	1	2								7	15	32
HUASCO	1	5			1											7
TIERRA AMARILLA		3				1					1					5
VALLENAR		20	2	4		3										29
<b>Total general</b>	<b>16</b>	<b>175</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>21</b>	<b>32</b>	<b>1</b>	<b>3</b>		<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>		<b>7</b>	<b>40</b>	<b>334</b>

## 2.6.2 Pasajeros provenientes de programas Sociales

Las siguientes son las estadísticas de llegadas de programas de turismo social:

**Cuadro 2-7**  
**Estadísticas de Llegadas de Vacaciones Tercera Edad**

Lugar de Residencia	Destinos	2010	2011	2012	2013	2014
Todo Chile	Destino Caldera - P.N. Pan de Azúcar	1.423	1.484	144	77	323
	Destino Valle del Copiapó	0	0	0	0	0
	Destino Valle del Huasco	0	0	0	0	0

**Fuente:** Subdirección de Desarrollo, SERNATUR, diciembre 2014.

Como se observa, la participación del programa de turismo de Vacaciones de la Tercera edad, es exclusivamente en el destino Caldera- PN. Pan de Azúcar, siendo que el destino Valle del Huasco presentaría aptitud para los programas. En cuanto al origen se puede observar que el 100% de origen en 5 años, es exclusivamente de la Región de Coquimbo. Es importante este dato en el sentido que podrían incluirse otros orígenes pensando en la singularidad y jerarquía de la naturaleza de los atractivos existentes en la región.

**Cuadro 2-8**  
**Estadísticas de origen de Vacaciones Tercera Edad**

Lugar de Residencia	Destinos	2010	2011	2012	2013	2014
Antofagasta	Destino Caldera - P.N. Pan de Azúcar	0	0	0	308	308
Coquimbo		1.052	922	880	528	572
	Destino Valle del Copiapó	0	0	0	0	0
	Destino Valle del Huasco	0	0	0	0	0

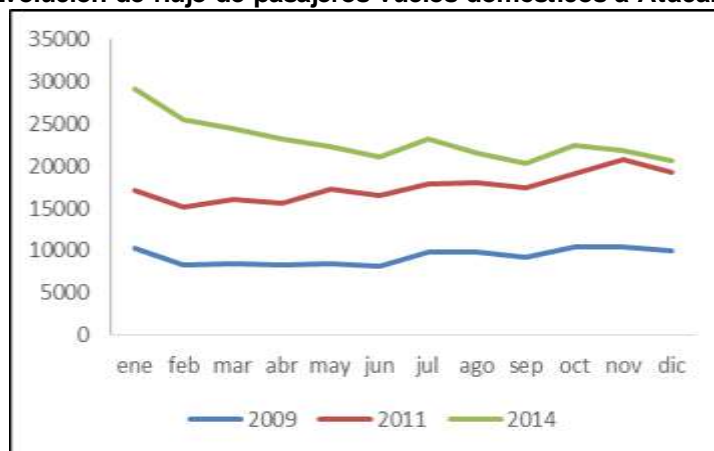
Fuente: Subdirección de Desarrollo, SERNATUR, diciembre 2014.

## 2.7 Caracterización Demanda Actual

Las siguientes figuras contribuyen a la comprensión del comportamiento de la demanda en la Región de Atacama, en términos de la composición de turistas extranjeros, de llegadas nacionales e internacionales, de visitas a las SNASPE y de pernoctaciones.

- Llegadas Turistas Nacionales e Internacionales vía aérea.

**Figura 2-3**  
**Evolución de flujo de pasajeros vuelos domésticos a Atacama**

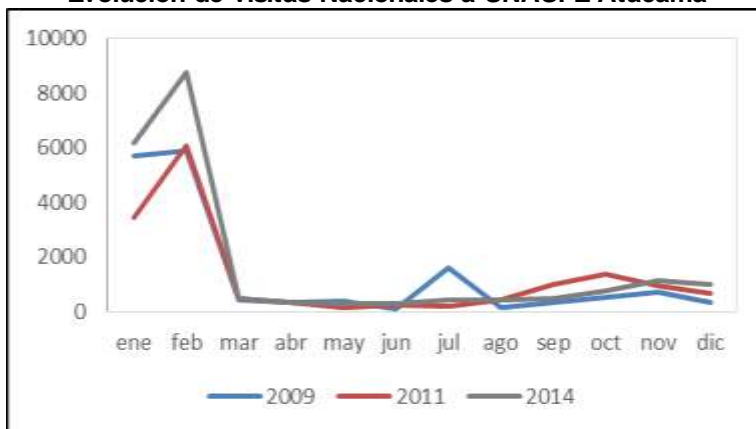


Fuente: Junta de Aeronáutica Civil

En relación a la llegada de pasajeros nacionales e internacionales, no es posible identificar estacionalidad, sólo una ligera tendencia los meses de diciembre, enero y febrero. En todo caso, es importante señalar que se trata de pasajeros y no necesariamente turistas, porque existe cierta estacionalidad en el destino de costa de la región.

- Llegadas a al Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE)

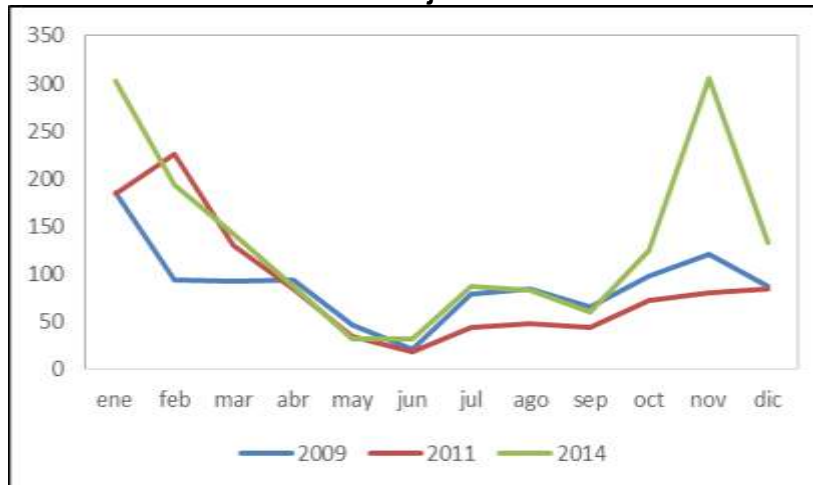
**Figura 2-4**  
**Evolución de visitas Nacionales a SNASPE Atacama**



Fuente: CONAF

Sobre la llegada a las SNASPE, tanto en internacional como nacional se observa una marcada estacionalidad que además es alargada en su periodo estival por el mes de octubre. Este dato podría ser resultado del efecto del “desierto florido” porque además está expresado sólo en uno de los tres años analizados. En todo caso en la época estival los resultados son hasta 15 veces en volumen mayor que en el resto del año, lo que brinda un aspecto de una región bastante estacional a pesar de tener recursos aptos para su descentralización temporal a lo largo del año.

**Figura 2-5**  
**Evolución de visitas Extranjeros a SNASPE Atacama**



Fuente: CONAF

- Pernoctaciones de turistas nacionales

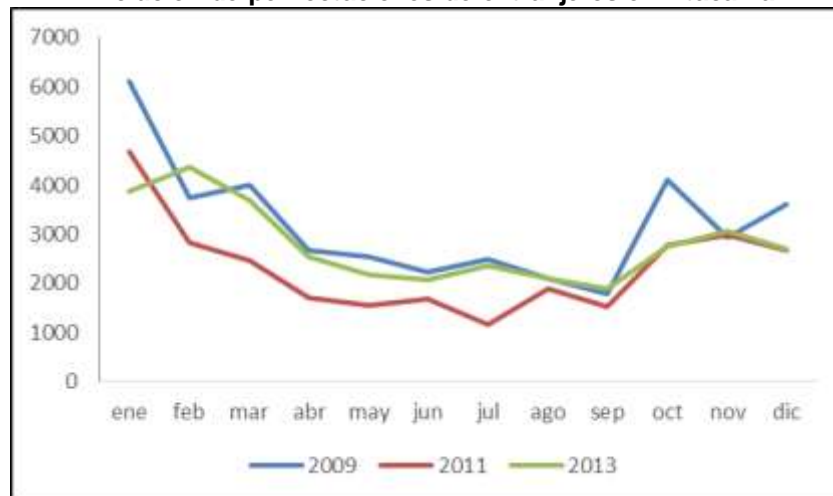
**Figura 2-6**  
**Evolución de pernoctaciones de chilenos en Atacama**



Fuente: INE

En relación a la pernoctación para la nacional es posible observar una mayor estabilidad que para la pernoctación extranjera, que en los meses estivales presenta una mayor demanda que es muy marcada por los otros años estudiados. En todo caso la pernoctación también puede darse por visitantes y turistas, siendo los primeros viajes de minería y trabajo en general.

**Figura 2-7**  
**Evolución de pernoctaciones de extranjeros en Atacama**



Fuente: INE

Con todo esto, se puede decir que la demanda turística de la región, es estacional. Los turistas nacionales y extranjeros, tienen su *peak* en los meses de diciembre, enero y febrero (verano), mientras esta demanda baja en los meses de invierno.

### **3 RECOPIACIÓN Y REVISIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN**

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

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

#### **Instrumentos Regionales**

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

#### **Instrumentos Locales**

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

#### **3.1 Instrumentos Regionales**

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

La Estrategia Regional de Desarrollo 2007-2017 de la Región de Atacama es el instrumento de planificación que orienta la acción regional hasta el año 2017. En términos económicos, la Estrategia se enfoca en convertir a Atacama en una región dinámica, innovadora y emprendedora, con una economía diversificada, con sectores productivos competitivos, y con un tejido empresarial fortalecido por las micro, pequeñas, medianas y grandes empresas, que han logrado posicionar a la región mediante una oferta de bienes y servicios de calidad. En dicho documento, se identifican los siguientes requerimientos de infraestructura y equipamiento turístico:

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

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Integración y ordenamiento del territorio para un desarrollo armónico	General	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Pavimentar el 100% del paso vial fronterizo San Francisco	Paso San Francisco
Promoción de la cultura y patrimonio regional	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Definir 10 proyectos de rescate de inmuebles y sitios patrimoniales, con participación ciudadana	Regional
Promoción de la cultura y patrimonio regional	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Habilitar cinco centros ceremoniales para comunidades indígenas urbanas y rurales	Regional
Medio ambiente para el desarrollo sustentable	Turística y Local	Otros	Lograr que el 100% de asentamientos costeros tengan sistemas de disposición final de residuos saneados	Regional

**Fuente:** Elaboración propia a partir de información de la Estrategia Regional de Desarrollo. Región de Atacama, 2007-2017.

### 3.1.2 Política Regional de Turismo

La **Política Regional de Turismo 2016-2025** es un documento con un horizonte de compromiso de diez años y con acciones estratégicas para su ejecución con un horizonte de cinco años (2016-2020), momento en el cual plantea que se deberá revisar y analizar para proponer nuevas iniciativas.

Se identifican los siguientes requerimientos de infraestructura y equipamiento turístico:

**Cuadro 3-2**  
**Infraestructura Turística Requerida según la Política Regional de Turismo de Atacama**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Diversificación de experiencias	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Restauración de muebles e inmuebles de importancia histórica	Regional
Diversificación de experiencias	Turística	Otros	Diseño e implementación de un plan de habilitación, mejoramiento y mantención de infraestructura y equipamiento de recursos turístico priorizados	Regional
Diversificación de experiencias	Turística y Local	Otros	Implementación y mejoramiento de iniciativas existentes en el territorio: museos, centros de interpretación, miradores, entre otros.	Regional
Desarrollo de destinos	Turística	Otros	Ejecutar un plan de mejora e instalación de señalética turística con identidad regional	Regional

**Fuente:** Elaboración propia a partir de información de la Política Regional de Turismo. Región de Atacama, 2016-2025.



## 3.1.3 Plan de Acción Sector Turismo

El **Plan de Acción Sector Turismo 2014-2018** de la Región de Atacama es el documento que visualiza las inversiones y acciones que se esperan concretar dentro del período. De esta manera, es una carta de navegación que tendrá a cargo la Dirección Regional del SERNATUR, teniendo como horizonte siempre el desarrollo armónico de la actividad turística en base a las potencialidades con que cuenta Atacama, ideal para el desarrollo de actividades al aire libre tanto en la cordillera, costa, valles y dunas. En el Plan de Acción se identifican los requerimientos de infraestructura para el turismo en la región que se detallan a continuación:

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

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Diversificación de experiencias	Turística y Local	Otros	Integración Camino del Inca	Copiapó- Volcán Ojos del Salado
Desarrollo de destinos	General	Otros	Mejoramiento Paso San Francisco, Maricunga -El Límite; Región de Atacama.	Paso San Francisco
Desarrollo de destinos	General	Infraestructura Pesca Artesanal	Construcción Infraestructura Portuaria Caleta Pan de Azúcar, Chañaral	Caleta Pan de Azúcar
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Otros	Mejoramiento Borde Costero Playa Las Machas Bahía Inglesa	Playa Las Machas
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Infraestructura Pesca Artesanal	Construcción de infraestructura portuaria y de borde costero caleta Chañaral de Aceituno.	Caleta Chañaral de Aceituno
Desarrollo de destinos	General	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Construcción Doble Vía Ruta 5 Norte: La Serena - Vallenar Reg. Atacama 101 km (660 al 559,6); Reg. Coquimbo 86 km (559,6 al 473,5)	Ruta 5 Norte: La Serena - Vallenar Reg. Atacama 101 km (660 al 559,6); Reg. Coquimbo 86 km (559,6 al 473,5)
Desarrollo de destinos	General	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Mejoramiento Pavimento Ruta Costera, Sector: Caldera - Huasco (175 km).	Ruta Costera, Sector: Caldera - Huasco (175 km).
Desarrollo de destinos	Turística	Otros	Mejoramiento Borde Costero Playas Brava y del Jefe, Caldera	Playas Brava Playa del Jefe
Desarrollo de destinos	Turística	Otros	Proyecto Construcción Centro de Interpretación e Información Ambiental Parque Nacional Pan de Azúcar	Parque Nacional Pan de Azúcar
Desarrollo de destinos	Turística	Otros	Proyecto Construcción Centro de Interpretación e Información Ambiental Parque Llanos de Challe	Parque Llanos de Challe
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Otros	Mejoras Borde Costero Huasco	Borde Costero Huasco
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Iglesia Nuestra Señora del Carmen Chañaral	Chañaral
Desarrollo de	Turística	Edificación	Iglesia Santa Rosa de Lima Freirina	Freirina

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
destinos	y Local	Patrimonial		
Desarrollo de destinos	General	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Mejoramiento ruta c-48, Vallenar - Alto del Carmen	Alto del Carmen
Desarrollo de destinos	General	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Mejoramiento ruta c-46, Vallenar - Huasco (construcción variante Huasco Bajo)	ruta c-46, Vallenar - Huasco
Desarrollo de destinos	General	Otros	Construcción Solución Sanitarias Las Breas-Perales	Las Breas Perales
Desarrollo de destinos	General	Otros	Construcción Sistema de Alcantarillado El Tránsito	El Tránsito
Desarrollo de destinos	General	Otros	Construcción Sistema Alcantarillado San Félix	San Félix
Desarrollo de destinos	General	Otros	Construcción Sistema de Alcantarillado, Alto del Carmen	Comuna de Alto del Carmen
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Otros	Construcción Parque Urbano Kaukari, 2º Etapa, Copiapó	Copiapó
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Otros	Construcción Parque Monseñor Ariztía, Caldera	Caldera
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Otros	Reposición Paseo Ramón Freire, Freirina	Freirina
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Otros	Construcción espacio público, sector Fiesta Cruz de Mayo, Vallenar	Vallenar
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Otros	Construcción paseo de borde Quebrada Agua Salada, Freirina	Freirina
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Otros	Construcción Paseo Costero Loreto – Calderilla, Caldera (diseño)	Caldera
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Otros	Construcción Ciclovías Urbanas Avda. Los Carrera, Copiapó	Copiapó
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Otros	Mejoramiento Borde costero Chañaral	Chañaral
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Otros	Mejoramiento Borde Costero Pan de Azúcar, Chañaral	Chañaral
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Museo Regional de Atacama	Copiapó
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Casa Maldini (Diseño)	Copiapó
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Construcción Palacete Viña de Cristo (Diseño)	Copiapó
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Edificio Los Portales Freirina (Diseño)	Freirina
Diversificación de experiencias	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Restauración de muebles e inmuebles de importancia histórica	Regional
Diversificación de experiencias	Turística	Otros	Diseño e implementación de un plan de habilitación, mejoramiento y mantención de infraestructura y equipamiento de recursos turístico priorizados	Regional
Diversificación de experiencias	Turística y Local	Otros	Implementación y mejoramiento de iniciativas existentes en el territorio: museos, centros de interpretación, miradores, entre	Regional

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
			otros.	
Desarrollo de destinos	Turística	Otros	Ejecutar un plan de mejora e instalación de señalética turística con identidad regional	Regional

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

#### 3.1.4 Plan Regional de Ordenamiento Territorial.

El Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT) es un instrumento de mayor amplitud y generalización que los de planificación sectorial vigentes que busca orientar y compatibilizar dichos instrumentos. Posibilita la espacialización de los objetivos económicos, sociales, culturales y ecológicos de la sociedad, todos los cuales están contenidos en las Estrategias de Desarrollo Regional (ERD). Tiene un horizonte temporal de mediano plazo –10 años–, por lo cual facilita la práctica planificadora y la toma de decisiones políticas.

En el caso de la Región de Atacama, el **PROT 2010** busca plasmar los anhelos regionales señalados en la Estrategia Regional de Desarrollo de Atacama 2007–2017 y visualizar las metas que se pretenden lograr para cumplir con un desarrollo integral del territorio, enfocado éste en el desarrollo social de sus habitantes.

Si bien en el Plan de Acción establecido en el PROT de Atacama<sup>19</sup>, no se identificaron requerimientos en infraestructura para el Turismo, cabe destacar que respecto de la variable “Identidad, cultura y patrimonio”, se señala que se busca establecer el patrimonio como eje de explotación turística, posicionando la marca "Chile se funda en Atacama" y para ello se pretende generar redes turísticas como elementos de integración en comunidades aisladas, determinar áreas patrimonial con potencial turístico y planificar la actividad a través del Plan de Desarrollo Turístico, PLADETUR Atacama y finalmente realizar encadenamientos productivos entre turismo y otras actividades como la agricultura y la artesanía.

#### 3.1.5 Plan Regional de Desarrollo Urbano

El Plan **Regional de Desarrollo Urbano 2009** de la Región de Atacama tiene como objetivo la implantación en el territorio, de los criterios, objetivos y acuerdos básicos adoptados en relación con el devenir de la región, a través de un conjunto de decisiones y acciones. Este Plan entrega un marco obligatorio para los instrumentos de nivel intercomunal y comunal, además de las bases para acuerdos sobre una demanda operativa.

De acuerdo a información publicada por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU), el plan se encuentra en estado de Formulación, en fase de Aprobación

<sup>19</sup> Se debe considerar que a nivel regional ha comenzado el proceso de actualización del PROT, en donde es fundamental que se considere la necesidad de infraestructura para el sector turismo.

Gobierno Regional, con fecha de inicio en marzo del 2009, en situación de Inactivo o Desistido. En la propuesta formulada se reconocen los siguientes requerimientos en infraestructura para el turismo:

**Cuadro 3-4**  
**Infraestructura Turística Requerida según el Plan Regional de Desarrollo Urbano de Atacama**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Integración y ordenamiento del territorio para un desarrollo armónico	General	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Pavimentar el 100% del paso vial fronterizo San Francisco	Paso San Francisco
Promoción de la cultura y patrimonio regional	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Definir 10 proyectos de rescate de inmuebles y sitios patrimoniales, con participación ciudadana	Región de Atacama
Promoción de la cultura y patrimonio regional	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Habilitar cinco centros ceremoniales para comunidades indígenas urbanas y rurales	Región de Atacama
Medio ambiente para el desarrollo sustentable	Turística y Local	Otros	Lograr que el 100% de asentamientos costeros tengan sistemas de disposición final de residuos saneados	Región de Atacama

**Fuente:** Elaboración propia a partir de información del Plan Regional de Desarrollo Urbano. Región de Atacama, 2009.

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

La Región de Atacama cuenta con dos Zonas de Interés Turístico que fueron declaradas con anterioridad a la Ley N° 20.423 y por tanto con la entrada en vigencia de la nueva normativa, deben actualizar sus declaraciones. Estas ZOIT corresponden a Salar de Maricunga-Volcán Ojos del Salado (244.597,2 ha.) y Bahía Cisne (4.083 ha.).

### 3.1.7 Zonificación del Borde Costero

En la **Memoria Explicativa de la Zonificación de Usos del Borde Costero** de la Región de Atacama publicada por el Gobierno Regional (sin año), se señala el objetivo fundamental de la Zonificación de Usos Preferentes del Borde Costero y expresado en la Política Nacional, es asegurar la conservación de los recursos y la regulación de los diferentes usos y actividades que se realizan en el borde costero con el fin de mitigar y prevenir conflictos de uso. En efecto, la imagen objetivo para la Región de Atacama es el resguardar el buen uso del borde costero y asegurar una correcta gestión integrada de este recurso.

La Comisión Nacional de Uso del Borde Costero (CNUBC) informa que la propuesta de Macrozonificación y cartografía asociada, fue aprobada por la Comisión Regional del Uso del Borde Costero (CRUBC) de Atacama durante el año 2009, sin embargo,

durante el 2010, la Secretaría Técnica de la CNUBC, observó dicha propuesta, la cual ha debido ser complementada y presentada ante la dicha Comisión Nacional durante el 2011.

La Zonificación no indica requerimientos en materia de infraestructura para el turismo, no obstante, cabe mencionar las zonas donde se permite el uso del turismo. Entre ellas, se establece las Zonas de Relevancia Turística Marina ZRTM, las cuales corresponden a las siguientes:

- Sectores Playa Blanca y Punta Lobos: Son áreas especiales para la pesca submarina y el buceo.
- Caleta Los Bronces: Es un área especial para la práctica de deportes submarinos como el buceo.
- Cabo Los Leones: Es una zona especial para la práctica de deportes submarinos como el buceo.
- Sectores de Chañaral de Aceituno: Son áreas especiales para la pesca submarina y el buceo.

Por otra parte, en relación a las Zonas Terrestres y Marinas de Funciones Múltiples, incluye dentro de esta categoría a las Zonas de Desarrollo Turístico y Áreas de Protección y Uso Preferentemente Turístico, definidas por SERNATUR de Atacama. Se reconocen a las siguientes zonas ZT-FM Tipo I:

- Bahía de Chañaral, que está consignada como un área de recuperación ambiental con el objeto de lograr consolidar un destino turístico y recreacional de toda la franja costera.
- Sector Punta Rodillo y Punta Morro. Donde existe una alta funcionalidad con áreas turísticas y recreacionales aledañas, como Bahía Inglesa y las playas de Ramada y Rodillo.
- Huasco y Huasco Bajo, que reconoce un rasgo patrimonial arqueológico.

En la ZT-FM Tipo II se reconoce a las zonas:

- Carrizal Bajo. Sector Punta Barruel-Punta Herradura
- Caleta Los Posos – Playa Blanca
- Punta Lobos – Cabo Los Toyos – Punta Negra
- Sector Punta Huasco Sur – Punta Alcalde
- Chañaral de Aceituno.

### **3.2 Instrumentos de Planificación Local**

#### **3.2.1 Planes de Desarrollo Turístico Comunales**

Los Planes de Desarrollo Turístico Comunales (PLADETUR) son los instrumentos que determinan el proceso de planificación de la actividad turística a nivel local. En la Región de Atacama se encuentra disponible sólo un PLADETUR, correspondiente a la comuna de Alto del Carmen.

El PLADETUR de Alto del Carmen 2008-2011 es un instrumento de planificación local que forma parte Plan de Desarrollo Comunal, como un plan específico en el área de desarrollo económico y cuya finalidad es establecer objetivos y metas claras; priorizadas para el desarrollo de la actividad y la constitución de un destino turístico.

De acuerdo al PLADETUR, se reconocieron los siguientes requerimientos en infraestructura y equipamiento para el turismo:

**Cuadro 3-5**  
**Infraestructura Turística Requerida según el PLADETUR Alto del Carmen.**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Atractivos turísticos	Turística	Otros	Construcción módulo información turística	Alto del Carmen
Atractivos turísticos	Turística	Otros	Instalación de miradores	Comunal
Atractivos turísticos	Turística	Otros	Sendero de Chile	Sendero de Chile
Planta turística y otros	Turística	Otros	Señalización Turística	Comunal
Planta turística y otros	General	Otros	Proyectos de inversión	Comunal

**Fuente:** Elaboración propia a partir de información del PLADETUR Alto del Carmen 2008-2011.

### 3.2.2 Planes de Desarrollo Comunal

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

En lo que respecta a la Región de Atacama, se revisaron los PLADECO vigentes que están directamente relacionados con los destinos focalizados por la Subsecretaría y que corresponden a Caldera, Chañaral, Copiapó, Tierra Amarilla, Huasco, Vallenar y Freirina.

**El PLADECO de Caldera 2011-2015** busca transformar a la comuna en un referente de Chile por sus lindas playas, paisaje desértico, aptitud turística, desarrollo de la pesca artesanal, centro regional de la acuicultura y la calidez de su población. En el Plan se identifican los siguientes requerimientos de infraestructura y equipamiento vinculados al turismo:

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

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Iniciativas de Desarrollo Territorial e Infraestructura	Turística	Otros	Mejoramiento del borde costero urbano, completando tramos desde Playa Brava hasta Playa Las Machas.	Playa Brava hasta Playa Las Machas
Iniciativas de Desarrollo Territorial e Infraestructura	Turística	Otros	Gestión y seguimiento para la instalación de alcantarillado de Loreto, Bahía Inglesa y Las Machas y el sector Sur de Caldera.	Loreto, Bahía Inglesa y Las Machas y el sector Sur de Caldera.
Iniciativas de Desarrollo Territorial e Infraestructura	Turística	Otros	Mejoramiento de las instalaciones básicas de las playas.	Costero
Iniciativas de Desarrollo Territorial e Infraestructura	Turística	Otros	Recuperación y puesta en valor de los fuertes Norte y Sur.	Fuertes Norte y Sur
Iniciativas de Desarrollo Territorial e Infraestructura	Turística	Otros	Programa de equipamiento deportivo de playa.	Costa
Iniciativas de Desarrollo Territorial e Infraestructura	Turística y local	Otros	Recuperación del Anfiteatro y su entorno	Caldera
Iniciativas de Desarrollo Territorial e Infraestructura	Turística y local	Otros	Construcción de concha acústica al aire libre.	Caldera
Iniciativas de Desarrollo Territorial e Infraestructura	Turística y local	Otros	Casa de la Cultura de Caldera	Caldera
Iniciativas de Desarrollo Territorial e Infraestructura	Turística	Otros	Proyecto de localización y puesta en valor para turismo (buceo) del naufragio del Blindado Blanco Encalada y del naufragio Cali en Punta Caleta.	Punta Caleta
Iniciativas de Desarrollo Territorial e Infraestructura	Turística	Otros	Realización de obras para el tratamiento de aguas residuales para que no sean evacuadas al mar en los sectores de Obispo, Obispito y Totalillo	Obispo, Obispito y Totalillo
Iniciativas de Desarrollo Territorial e Infraestructura	Turística y local	Otros	Instalación de sistema sanitario y agua potable en caleta de pescadores de Bahía Cisnes.	Bahía Cisnes
Iniciativas de Desarrollo Territorial e Infraestructura	Turística y local	Otros	Instalación de sistema sanitario y agua potable en caleta de pescadores de Puerto Viejo.	Puerto Viejo
Iniciativas de Desarrollo Territorial e Infraestructura	Turística y local	Otros	Instalación de sistema sanitario y agua potable en caleta de pescadores de Barranquillas	Barranquillas
Iniciativas de Desarrollo Territorial e Infraestructura	Turística y local	Edificación Patrimonial	Recuperación de fachadas patrimoniales del centro histórico de Caldera.	Caldera

**Fuente:** Elaboración propia a partir del PLADECO de Caldera 2011-2015.

En el ámbito turístico, el **PLADECO de Chañaral 2014-2018** centra su objetivo en los atractivos e infraestructura turística y cultural existente. Los requerimientos de

infraestructura pública vinculada al turismo se encuentran en los siguientes ejes estratégicos del Plan:

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

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Desarrollo económico y productivo	Turística	Otros	Generación e Institución de un CITY TOUR con los hitos turísticos de Chañaral	Chañaral
Desarrollo económico y productivo	Turística	Otros	Creación de "Ruta Turística"	Comunal
Desarrollo cultural	Turística	Otros	Desarrollar diseño arquitectónico de "Casa de la cultura" para la comuna, y gestionar las acciones para construcción	Chañaral
Desarrollo Territorial	Turística	Otros	Identificación y Recuperación de Zonas Patrimoniales	Comunal
Desarrollo Territorial	Turística	Otros	Implementación de Parque Recreativo	Chañaral

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

El **PLADECO de Copiapó 2011-2014** se orienta a brindar oportunidades y calidad de vida; moderna y sustentable, respetuosa de su patrimonio y de su medio ambiente; jugando un rol histórico en Chile. Se identifican en el Plan los siguientes requerimientos vinculados a la actividad turística:

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

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Promoción de la Identidad, la Cultura y el Patrimonio de la Comuna	Turística	Otros	Construcción de un Pueblo de Artesanos y Mercado Costumbrista. (Lugar de encuentro y fiestas tradicionales)	Copiapó
Promoción de la Identidad, la Cultura y el Patrimonio de la Comuna	Turística	Edificación Patrimonial	Restauración Casa de la Cultura, en su calidad de Monumento Nacional	Copiapó
Promoción de la Identidad, la Cultura y el Patrimonio de la Comuna	Turística	Edificación Patrimonial	Recuperación Patrimonial de la Estación de Trenes de Copiapó y otros Edificios o Construcciones Relevantes. Centro de Extensión Universitaria competentes las iniciativas	Copiapó
Promoción de la Identidad, la Cultura y el Patrimonio de la Comuna	Turística y local	Otros	Museo de sitio. Extensión cultural y recuperación patrimonial de la instalación de la minera de Hochschild, el cual plantea como base, soluciones para recuperar el suelo y descontaminar el relave.	Copiapó
Planificación del Ordenamiento Territorial y de la Infraestructura	Turística y local	Otros	Construcción de Nuevos Parques Urbanos	Copiapó



Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Planificación del Ordenamiento Territorial y de la Infraestructura	Turística y local	Otros	Habilitación de Espacios Públicos en el Borde del Río Copiapó.	Copiapó
Planificación del Ordenamiento Territorial y de la Infraestructura	Turística	Otros	Acceso a la cima en cerro La Cruz, paseo público en el mismo cerro, desde museo, centro extensión y plaza en lugar, incorporando funicular, actividades religiosas y recreativas.	Copiapó
Planificación del Ordenamiento Territorial y de la Infraestructura	Turística y local	Otros	Construcción de un tren urbano que se desplace desde la estación de ferrocarriles (Juan Martínez) hasta el sector de Estación Paipote. De tal manera, mejorar el transporte público y generar un valor agregado a la ciudad, en términos de atractivo turístico.	Copiapó
Protección del medio ambiente	Turística	Otros	Proyecto de Implementación de Señalética de Información e Interpretación Ambiental en el acceso y al interior de Áreas Protegidas y Sitios Prioritarios de la Comuna de Copiapó.	Comunal

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Copiapó 2011-2014.

**El PLADECO de Tierra Amarilla 2009-2012** da énfasis en el desarrollo del turismo cultural aprovechando la identidad histórica y cultural de la comuna, las tradiciones y la belleza natural del territorio. La estrategia considera realizar alianzas con los municipios de la provincia, de manera de formular circuitos turísticos intercomunales de interés para visitantes nacionales y extranjeros. En este documento se indica como requerimiento la necesidad de restauración del museo en la “Mina Tránsito”.

**El PLADECO de Alto del Carmen 2011-2014** busca convertir a Alto del Carmen en una comuna rural, moderna, turística y ecológica, gestora de su desarrollo económico sustentable, basado en el valor del patrimonio y la innovación. A continuación, se detallan las iniciativas vinculadas a infraestructura turística:

**Cuadro 3-9**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Alto del Carmen**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Territorial	Turística	Otros	Mercado al aire libre	Alto del Carmen, El Transito, San Félix y Conay
Territorial	Turística	Otros	Embarcadero, Embalse, Santa Juana	Embalse Santa Juana
Territorial	Turística	Otros	Anfiteatro Pinte	Quebrada de Pinte
Territorial	Turística	Otros	Paraderos con Identidad	Chancoquín Chico, La Arena., El Transito, La Pampa, Los Tambos, Conay, Chollay, Alto del Carmen, Retamo, Crucecita, La Majada, San Félix, Higuierita
Territorial	Turística	Otros	Paraderos turísticos	Comunal
Territorial	Turística	Otros	Señalética con Identidad	Comunal
Territorial	Turística	Otros	Señalética Predios	Comunal
Territorial	Turística	Otros	Central de Servicios Alto del Carmen, Vallenar	Vallenar
Territorial	Turística	Otros	Portal Comunal Embalse Santa Juana	Embalse Santa Juana
Territorial	Turística	Otros	Observatorio y Mirador Astronómico Alto del Carmen	Cerro El Toro
Territorial	Turística	Otros	Equipamiento turístico recorrido a Pinte	Quebrada de Pinte
Territorial	Turística	Otros	Ruta de Jerónimo Godoy	San Félix
Territorial	Turística	Otros	Bordes Rivereños	Borde río localidad de San Félix, Borde río localidad de Alto del Carmen, Borde río localidad El Transito, Borde río sector La Laja, Borde río localidad y Conay

**Fuente:** Elaboración propia a partir del PLADECO Alto del Carmen 2011-2014.

El **PLADECO de Huasco 2011-2015** tiene como visión transformar a Huasco en una comuna con una infraestructura acorde a las necesidades de sus habitantes, que les permita consolidar las actividades económicas e integrar los territorios y personas al desarrollo sustentable, en armonía con el medio ambiente, su cultura y su identidad, en la cual los ciudadanos logran su desarrollo pleno. Los requerimientos de infraestructura y equipamiento turístico identificados son los siguientes:

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

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Infraestructura	Turística	Otros	Construir baños públicos	Comunal
Vialidad	Turística	Otros	Diseño y construcción de terminal de Buses	Huasco
Vialidad	Turística	Otros	Diseño y Ejecución de pasarela y mirador en la subida antigua del cementerio	Huasco
Fomento Productivo	Turística	Otros	Diseño e instalación señalética turística	Huasco
Fomento Productivo	Turística	Otros	Contar con mercado permanente	Huasco
Fomento Productivo	Turística	Otros	Ampliar oficina de turismo	Huasco

**Fuente:** Elaboración propia a partir del PLADECO de Huasco 2011-2015

El **PLADECO de Vallenar 2014-2017** busca que Vallenar sea una comuna agradable y segura para vivir, en donde se propende a un desarrollo sustentable con un Plan Regulador en armonía con el desarrollo social, económico y cultural respetando la diversidad, con una comunidad proactiva y participativa, en donde las organizaciones sociales del territorio son capaces de integrar lo particular por el bien común, y donde las industrias conjugan su crecimiento basado en el respeto con el medio ambiente y la comunidad. A continuación, se detallan las iniciativas vinculadas a infraestructura turística:

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

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Estrategia desarrollo territorial	Turística y local	Otros	Remodelación e Implementación de Espacios Públicos.	Vallenar
Estrategia de Integración Cultural Rescate y Protección del Patrimonio	Turística y local	Otros	Habilitación Museo Histórico-Arqueológico-Cultural del Valle del Huasco	Vallenar
Estrategia de Integración Cultural Rescate y Protección del Patrimonio	Turística y local	Edificación Patrimonial	Reposición Centro Cultural.	Vallenar
Estrategia de Integración Cultural Rescate y Protección del Patrimonio	Turística y local	Otros	Paseos Patrimoniales	Vallenar
Estrategia de Desarrollo Económico Local, Encadenamiento Productivo y Fortalecimiento del Empleo	Turística	Edificación Patrimonial	Rescate del Patrimonio Arquitectónico como producto turístico.	Vallenar
Estrategia de Desarrollo Económico Local, Encadenamiento Productivo y Fortalecimiento del Empleo	Turística	Otros	Señalética turística con identidad diaguita.	Vallenar

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Estrategia de Desarrollo Económico Local, Encadenamiento Productivo y Fortalecimiento del Empleo	Turística	Otros	Creación de nuevas rutas. Ej.: minera-histórica, haciendas.	Vallenar

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Vallenar 2014-2017

### 3.2.3 Planes de Manejo de Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas (SNASPE)

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

- Reserva Nacional Pingüino de Humboldt
- Parque Nacional Pan de Azúcar
- Proyecto Estructura Pública Habilitante Parque Nacional Pan de Azúcar
- Parque Nacional Nevado Tres Cruces
- Parque Nacional Llanos de Challe

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

La **Reserva Nacional Pingüino de Humboldt**, creada en 1990, está compuesta por tres islas: Chañaral, la más grande y bajo jurisdicción de la Región de Atacama, y las islas Choros y Damas, pertenecientes a la Región de Coquimbo; sólo en esta última se puede desembarcar.

La Reserva Nacional no posee Plan de Manejo vigente. Esta área silvestre destaca por la protección de las especies de fauna como el pingüino de Humboldt, Yunco, Chungungo, lobo de un pelo, entre otros. En la Reserva Marina administrada por Sernapesca es posible observar delfines nariz de botella y la presencia esporádica de ballenas y cachalotes. En lo que a flora se refiere, existen 59 especies de plantas vasculares entre las que destacan Añañucas amarillas, lirios, cactus (*Eulichnia acida*), entre otros.

El **Parque Nacional Pan de Azúcar** fue creado en 1986 y su Plan de Manejo se encuentra vigente desde 2003. Esta ASP se distingue por la protección de especies de fauna como el guanaco, el pingüino de Humboldt y el pato Yunco. En lo que a flora se refiere, presenta un carácter eminentemente xerofítico. Es decir, especies adaptadas a la falta de agua. Destacan las cactáceas, tanto columnares como globosas. Se pueden practicar actividades como el ciclismo, pesca deportiva, expediciones en bote, kayak y observación de flora y fauna. En el Plan de Manejo (CONAF, 2003) se identifican los siguientes requerimientos de infraestructura turística:

**Cuadro 3-12**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Manejo del P.N. Pan de Azúcar**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida		
	Tipo	Subtipo	Nombre
Programa de Operaciones	Turística	n/a	Promover y desarrollar la construcción de nuevas infraestructuras de investigación (construcción e implementación del centro de investigación del desierto costero), atención de visitantes (CEA, CIA, senderos, <i>camping</i> , entre otros.)
Programa de Manejo de Recursos	Turística	n/a	Ecoturismo: creación y habilitación de infraestructura, elaborar y desarrollar planes o diseños de sitios.

**Fuente:** Elaboración propia a partir del Plan de Manejo del P.N. Pan de Azúcar, 2003.

Se sistematizó, adicionalmente el Proyecto Estructura Pública Habilitante Parque Nacional Pan de Azúcar, iniciativa que desarrolla la fase de diseño de infraestructura pública habilitante para un proyecto de puesta en valor en el Parque Nacional Pan de Azúcar, la cual permita fortalecer la experiencia turística y, a su vez, prevenir o mitigar los impactos sobre la biodiversidad y los recursos culturales del área protegida.

En el referido proyecto se identificó como requerimiento de infraestructura vincula al turismo el establecimiento de senderos, letreros interpretación, estacionamientos, estaciones de Interpretación y centros de Interpretación al interior del Parque.

El **Parque Nacional Nevado de Tres Cruces**, creado en 1994 y cuyo Plan de Manejo se encuentra vigente desde 1997, se destaca por la protección de 77 especies, ordenadas en 26 familias y 49 géneros. De éstas 62 corresponden a aves, 11 a mamíferos y 4 a reptiles. En cuanto a la flora, se encuentran alrededor de 65 especies, las que se agrupan en 23 familias y 42 géneros. Los requerimientos de infraestructura identificados en el Plan de Manejo son los siguientes:

**Cuadro 3-13**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Manejo del P.N Nevado de Tres Cruces**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida		
	Tipo	Subtipo	Nombre
Programa de Educación e Interpretación Ambiental	Turística	n/a	Un Centro de Información Ambiental; Paneles y letreros informativos que se requieran; Senderos vehiculares de interpretación; Cinco miradores.
Programa de Recreación	Turística	n/a	Letreros Indicativos

**Fuente:** Elaboración propia a partir del Plan de Manejo del P.N Nevado de Tres Cruces, 1997.

El Parque Nacional Llanos de Challe, fue creado en 1994 por el Decreto Supremo N° 946 de 1994, del Ministerio de Bienes Nacionales y su Plan de Manejo se encuentra vigente desde el año 1997.

El Parque Nacional se distingue por la protección de fauna, principalmente el guanaco. También pueden observarse mamíferos carnívoros como el zorro chilla, zorro culpeo y una gran variedad de aves. En lo que a flora se refiere, está constituida por más de

220 especies distintas, de ellas 206 son nativas de Chile. Actualmente posee 2 especies en peligro de extinción: la garra de león y el cactus napina.

Es el principal escenario del fenómeno del desierto florido, que ocurre cuando inusuales condiciones de lluvia, humedad y temperatura posibilitan la germinación de semillas, bulbos y rizomas que se encuentran durante años en estado latente. Los requerimientos de infraestructura identificados en el Plan de Manejo son los siguientes:

**Cuadro 3-14**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Manejo del P.N. Llanos de Challe**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Educación e Interpretación Ambiental	Turística	n/a	Un Centro de Información Ambiental; Paneles y letreros informativos que se requieran; Ocho senderos de interpretación; Dos miradores.	P.N. Llanos de Challe
Programa de Recreación	Turística	n/a	Letreros Indicativos	P.N. Llanos de Challe
Programa de Investigación y Manejo de Recursos	Turística	n/a	Área especialmente habilitada para la ubicación de un pequeño vivero y el cactarium.	P.N. Llanos de Challe

**Fuente:** Elaboración propia a partir del Plan de Manejo de la P.N. Llanos de Challe, 1997

### 3.3 Planes de Infraestructura MOP

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

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

El principal objetivo del plan es contribuir al desarrollo regional, a través de la provisión de servicios de infraestructura y la gestión del recurso hídrico de competencia del Ministerio de Obras Públicas, con el fin de mejorar la calidad de vida de sus habitantes y lograr actividades económicas sustentables y un desarrollo equilibrado del territorio. Esto deriva en los siguientes objetivos específicos

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

1. Mejorar la gestión, administración y protección integral del recurso hídrico.
2. Desarrollar y/o mejorar la infraestructura para la conectividad e integración del territorio.
3. Desarrollar infraestructura para mejorar la habitabilidad urbana y rural. Así mismo, los objetivos específicos anteriores, se traducen en las siguientes acciones estratégicas:

- Mejoramiento de la gestión del recurso hídrico
- Regulación de la disponibilidad del recurso hídrico
- Integración Internacional
- Integración Intrarregional
- Integración Interregional
- Apoyo a sectores productivos y sociales
- Aumento de la cobertura del Agua Potable Rural
- Protección de la población ante riesgos de inundación
- Puesta en valor de los recursos naturales
- Valoración del patrimonio cultural
- Concentración de la edificación pública
- Mejoramiento y mantención la edificación pública

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

Los déficits identificados de infraestructura en relación al turismo. Estas son las siguientes:

- La vialidad y conectividad:
  - Mejorar la red vial nacional longitudinal Norte (Ruta 5) a estándar de doble vía en 155 km desde Caldera al Norte (Límite Regional con Antofagasta).
  - Apertura ruta costera (Ruta C-10, desde Huasco hasta el límite con la Región de Coquimbo en 65 km y pavimento en 175 km desde Huasco hasta Caldera).
  - Mejoramiento y/o ampliación ruta regionales principales que son ejes viales receptores de las diversas actividades productivas y sociales en las cuencas de Salado (Ruta C-13), cuenca valle del Copiapó (Rutas C-35 y C-17), y cuenca valle Huasco (Ruta C-46, C-48 y C-495).

- Mejoramiento estándar de ripiado a pavimento asfáltico en pasos internacionales San Francisco (Ruta 31-Ch) en 129 km vía La Ola y Pircas Negras (Ruta 33-Ch) en 161 km.
- Mejorar el estándar de los caminos básicos y comunales que actúan como receptores de flujo de las unidades productivas menores y pequeñas localidades rurales.
- Mejorar accesos y pasadas urbanas: en Chañaral, Caldera, Copiapó, Diego de Almagro, Tierra Amarilla, Huasco y Alto del Carmen, incluyendo acceso a zonas portuarias en Chañaral, Caldera y Huasco.
- Bordes Costeros: Poner en valor el territorio costero con potencial atractivo turístico conlleva materializar infraestructura en bordes costeros y con ello avanzar hacia otra actividad productiva diferente de la minera
- Edificación pública y patrimonial: Existen requerimientos de urgencia de edificación pública como también de rescate, resguardo y promoción de los recursos patrimoniales, constituyendo un aspecto relevante del proceso de desarrollo regional, lo cual permitirá avanzar hacia la valoración del patrimonio, avanzar en la consolidación de la actividad turística y cultural

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

De la revisión y estudio del Plan Director de Infraestructura, se consideran las oportunidades y restricciones que son apreciadas en cada región, así también la Visión del desarrollo regional que se establece. Además, se hace estudio de los proyectos de infraestructura de enfoque turístico propuestos en el Plan<sup>21</sup>.

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

- Grandes proyectos mineros generarán una extensión del *clúster* minero hacia esta región, especialmente en el área de los servicios e investigación, haciendo centro en Copiapó. La región debiera generar los mejores centros de estudios de geología del país.
- Se asume la creación de institucionalidad para gestión integrada de recursos hídricos como la Mesa del Agua.
- Valle del Huasco se desarrollará producto de su fertilidad, existencia de agua para riego y proyectos en el área de la industria alimentaria.
- Recursos provenientes del royalty, otro tipo de compensaciones exigibles a la minería y el gradual valor añadido a la extracción minera (refinerías) deberán servir para centros académicos y una industria metalmeccánica en la región.
- Se asume un Plan de Ordenamiento Territorial para definir funciones territoriales según vocaciones: minería exclusiva, turismo.

<sup>21</sup> DIRPLAN: Actualización Plan Director de Infraestructura MOP. Región de Atacama, 2009.  
[http://www.dirplan.cl/planes/plandirector/Documents/2009/03\\_Informe\\_Final\\_Region\\_Atacama.pdf](http://www.dirplan.cl/planes/plandirector/Documents/2009/03_Informe_Final_Region_Atacama.pdf)



- Generación de grandes proyectos inmobiliarios de tipo recreativo y turístico entre Bahía Inglesa y Huasco, capturando flujos turísticos de la zona central de Chile (a través de una Ruta 5 ampliada), Norte Grande y Argentina. Se asume la existencia en el mediano plazo de un plan de desarrollo del borde costero (Plan Intercomunal de Borde Costero).
- Minería debiera generar su propia agua desalándola del mar.
- Surgimiento de agroindustria en el Valle del Huasco, la que obtendrá su masa laboral en Freirina y Vallenar y usará el puerto de Huasco.
- Cierre de El Salvador liberará derechos de agua que servirán para generar agricultura en llanuras vecinas y en el Valle de El Salado (Sector Diego de Almagro – Chañaral) creando un segundo Valle de Copiapó.

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

- Más recurso hídrico desalando agua e incorporando nuevos suelos (Ej.: Valle de El Salado).
- Mejoramiento de accesos portuarios:
  - Chañaral.
  - Caldera.
  - Huasco.

*Segregando el paso de camiones de los flujos urbanos. Se asume concentración de inversiones de facilidades portuarias en los tres puertos existentes.*
- Construcción de la vía costera completa, desde la Región de Antofagasta hasta la de Coquimbo.
- Desplazar Ruta 5 al centro de la región en tramos Copiapó – Límite Región de Antofagasta (paralela a línea de ferrocarril). Acceso a puertos debe ser en forma de peineta, desde la ruta central. Ruta 5 actual, en ese tramo, se usaría para el turismo (playas-balnearios y sitios de valor faunístico).
- Solución al problema del agua en Valle del Copiapó posiblemente mediante construcción de embalses de cabecera.
- Prioridad al Paso San Francisco (conexión con Provincia de Catamarca), Ruta 31-CH y su conexión con puerto de Chañaral por rutas C-173, C- 163, C-13 y Ruta 5.
- Crecimiento demográfico de Vallenar, producto de inversiones que darán empleo en la zona.
- Dar 100% de conectividad a localidades más apartadas (categorías altas y críticas).
- Construir infraestructura en todas las caletas pesqueras definidas como tales:
  - Equipamiento.

- Conectividad a red vial básica.
  - Infraestructura sanitaria.
- Dar conectividad vial, con estándar al menos de pavimento básico, al 100% de los destinos y atractivos turísticos regionales definidos como tal por este estudio.
  - Construir solución vial para flujos de paso en el 100% de los casos que este estudio haya definido (*by pass*, circunvalación, variante, entre otros.).

### 3.3.3 Otros Planes MOP Validados y Vigentes

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

El documento Chile 2020: Obras Públicas para el Desarrollo, corresponde a una sistematización de los aspectos más relevantes surgidos de diversas reuniones y talleres de trabajo realizados entre los años 2008 y 2009, tanto a nivel nacional como regional, que tuvieron la finalidad de dilucidar con diversos actores del sector público y del sector privados, vinculados con el desarrollo económico, social y político del país, acerca de la visión que se quiere tener de este para el año 2020, en forma tal de dar un sentido estratégico a las decisiones de inversión en servicios de infraestructura y a la gestión de recursos hídricos que permitan orientar la acción de futuras autoridades<sup>22</sup>.

#### i) Imagen Objetivo

En su estrategia de desarrollo regional, la región se ha formulado mejorar la calidad de vida de la región, creciendo con equidad, transformándola desde la explotación de recursos naturales hacia un desarrollo basado en recursos renovables con agregación de valor, generando ventajas competitivas dinámicas y diversificación productiva, promoviendo la aplicación de conocimientos, la innovación y la excelencia en la articulación público-privada

#### ii) Objetivos estratégicos

1. Lograr posicionamiento internacional, potenciando la actividad e identidad regional, mejorando el acceso a mercados internacionales y el asentamiento de la identidad para el sector minero y turístico.
2. Proveer productos mineros diferenciados por experiencia, tradición y tecnología, acorde a disponibilidades hídricas. Ser parte del clúster minero de la región.
3. Poner en valor los destinos turísticos de intereses especiales de montaña, senderismo, desierto, arqueología, paleontología, patrimonio y costas.
4. Consolidar y diversificar la oferta frutícola primaria, con énfasis en uva de mesa, olivos y derivados, mejorando la competitividad y la gestión empresarial.

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

2. Proveer productos acuícolas y pesqueros diversificados, con énfasis en el cultivo de nuevas especies, constituyéndose en referente internacional en calidad de aguas, fortaleciendo la investigación y la transferencia tecnológica.
3. Aumentar el valor agregado, la productividad y la diversificación exportadora con innovación, basadas en un mejor conocimiento de los mercados, desarrollando los valores de una cultura creativa e innovadora (Cridesat, investigación minera; Universidad de Atacama sede Vallenar-agricultura y Fundación Chile).
4. Desarrollar la capacidad para lograr e implementar acuerdos colaborativos y mejoras institucionales, con énfasis en procesos participativos público-privados.
5. Desarrollar los servicios de infraestructura para mejorar competitividad de sectores productivos prioritarios, integración territorial, progreso urbano y servicios públicos, promoviendo una cultura de servicios.
6. Desarrollar los sectores de energía e hídrico en forma sustentable, logrando seguridad, costos competitivos y eficiencia en el consumo.

iii) Infraestructura para fortalecimiento del turismo. Región de Atacama

Como apoyo al fortalecimiento del turismo, para la próxima década tiene especial importancia la consolidación de la ruta costera entre Caldera y Huasco, en ejecución, y su continuación hasta el límite con la Región de Coquimbo y desde Chañaral – Pan de Azúcar – Taltal. Además, esta ruta tiene una alta importancia como instrumento de desarrollo inmobiliario en el borde costero. Dado que inicialmente los tráfcos esperables probablemente serán reducidos, se propone que en una primera etapa la construcción sea usando carpetas de rodado de soluciones básicas de Bischofita. Asimismo, los caminos turísticos deben considerar las variables escénicas. Además, en los talleres efectuados en la región se plantearon como posibles rutas turísticas las uniones viales entre Diego de Almagro al límite con la Región de Antofagasta (Ruta de la Sierra de Chañaral), y una vinculación de Tierra Amarilla a Alto del Carmen, proyecto que puede ser considerado como una ruta precordillerana de la Región de Atacama.

Otros destinos turísticos que requieren de mejoramientos de infraestructura son Bahía Inglesa, el parque paleontológico de Caldera, Pan de Azúcar, Tierra Amarilla, Copiapó-Ojos del Salado, Freirina y Valle del Huasco, Alto del Carmen y Chañaral de Aceituno.

Se deben tomar acciones importantes en relación a resolver los conflictos entre turismo y minería, entre turismo y acuicultura en las zonas costeras, y entre la instalación de centrales termoeléctricas y turismo.

b) Plan Chile 30/30 Infraestructura y Agua para el Desarrollo

En el marco de la Agenda 30/30 y del proceso de elaboración del Plan Chile 30/30 Infraestructura y Agua para el Desarrollo, se han relevado diversos objetivos relacionados con la equidad territorial e inclusión social en la inversión de

responsabilidad MOP. Estos enfoques han sido incorporados desde el inicio en el proceso de elaboración de los Planes Regionales de Infraestructura y Agua de apoyo al Turismo, producto del estudio básico “Análisis requerimientos Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo” de la Dirección de Planeamiento.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

c) Planes Territoriales de Infraestructura Dirección Obras Portuarias. MOP

Estos planes de inversión buscan:

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

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

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

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

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

Distintos Usos del Borde Costero

- Turismo y esparcimiento

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

**Cuadro 3-15  
PLANES 2014-2022**

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

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

### 3.3.4 Convenios de Programación

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

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

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

## 3.4 Conclusiones Instrumentos de Planificación Regional

La **Estrategia Regional de Desarrollo** enfoca su quehacer a convertir a Atacama en una región dinámica, innovadora y emprendedora, con una economía diversificada, con sectores productivos competitivos, y con un tejido empresarial fortalecido por las

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

micro, pequeñas, medianas y grandes empresas, que han logrado posicionar a la región mediante una oferta de bienes y servicios de calidad. Por otra parte en relación a la Promoción de la cultura y patrimonio regional propone el resguardo, rescate y difusión del patrimonio cultural regional, así como el desarrollo de la pluriculturalidad y una cultura de respecto a las diferencias étnicas. Entre los principales desafíos de la estrategia en relación a infraestructura que podría estar relacionada al turismo se identifica la pavimentación del Paso San Francisco, el rescate de 10 inmuebles patrimoniales y el saneamiento del 100% de los asentamientos costeros.

Complementariamente el Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT) 2007–2017, si bien no identifica requerimientos en infraestructura para el Turismo, en relación a la “Identidad, cultura y patrimonio” señala que se busca establecer el patrimonio como eje de explotación turística, posicionando la marca "Chile se funda en Atacama" y para ello se pretende generar redes turísticas como elementos de integración en comunidades aisladas, determinar áreas patrimonial con potencial turístico, planificar la actividad y finalmente realizar encadenamientos productivos entre turismo y otras actividades como la agricultura y la artesanía.

En relación a la Política Regional de Turismo (2016-2020), se puede destacar el espíritu en la integración territorial para el turismo, la diversificación territorial y la necesaria puesta en valor de los atractivos a través, por ejemplo, de la implementación y mejoramiento de iniciativas existentes en el territorio: como museos, centros de interpretación, miradores, entre otros. Por su parte el Plan de Acción del Turismo (2014-2018), reconoce las potencialidades y vocación con que cuenta Atacama, como una región ideal para el desarrollo de actividades al aire libre tanto en la cordillera, costa, valles y dunas, en este sentido algunos de los requerimientos de infraestructura para el turismo son en el ámbito del desarrollo de destinos el Mejoramiento del Borde Costero Playa Las Machas Bahía Inglesa, así como el mejoramiento de caletas y la Construcción Centro de Interpretación e Información Ambiental Parque Llanos de Challe, todo esto nos habla del énfasis que se pone en el borde costero, sin embargo llama la atención la carencia de acciones en relación al uso no regulado del borde costero, con reiteradas acciones de tomas de terreno a través de la construcción ilegal de conjuntos inmobiliarios vacacionales, lo cual no se condice con las propuestas de inversión pública en estos territorios.

Por su parte la **Zonificación de Usos del Borde Costero** de la Región de Atacama, señala como objetivo fundamental asegurar la conservación de los recursos y la regulación de los diferentes usos y actividades que se realizan en el borde costero, con el fin de mitigar y prevenir conflictos de uso. De esta forma la imagen objetivo para la Región de Atacama es el resguardar el buen uso del borde costero y asegurar una correcta gestión integrada de este recurso. Desde la perspectiva turística se establecen cuatro Zonas de Relevancia Turística Marina ZRTM, consideradas como áreas especiales para la pesca submarina y el buceo. Por otra parte, en relación a las Zonas Terrestres y Marinas de Funciones Múltiples, incluye dentro de esta categoría a ocho Zonas de Desarrollo Turístico y Áreas de Protección y Uso Preferentemente Turístico, definidas por SERNATUR de Atacama.

#### 4 INFRAESTRUCTURA MOP SITUACIÓN BASE

##### 4.1 Infraestructura de conectividad vial interurbana y urbana.

De acuerdo al documento Red Vial Nacional, Dimensionamiento y Características preparado por el Departamento de Gestión Vial de la Subdirección de Desarrollo de la Dirección de Vialidad, en diciembre de 2014, se presenta la siguiente información de infraestructura vial regional. La red vial de caminos públicos del país se estructura de la manera presentada en el siguiente cuadro.

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

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

**Fuente:** Dirección Regional de Vialidad

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

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

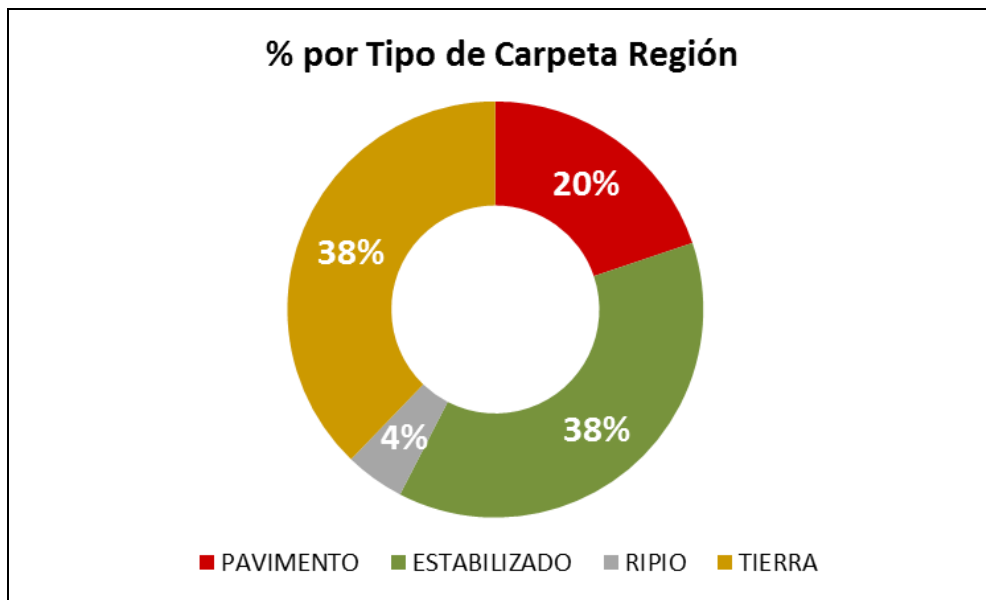
**Cuadro 4-2**  
**Longitud de red vial Región de Atacama (km)**

Provincia	PAVIMENTO	ESTABILIZADO	RIPIO	TIERRA	Total (km)
Chañaral	358	908	41	923	2.230
Copiapó	667	1.248	125	1.335	3.374
Huasco	413	581	169	482	1.645
<b>Total (km)</b>	<b>1.437</b>	<b>2.737</b>	<b>336</b>	<b>2.740</b>	<b>7.249</b>

**Fuente:** Dirección de vialidad región de Atacama, 2016.



**Figura 4-1**  
**Distribución porcentual del tipo de Carpeta en la región de Atacama.**



**Fuente:** Dirección de vialidad región de Atacama, 2016.

La Región de Atacama presenta un 20% de su red total pavimentada, lo que la ubica por debajo del promedio nacional de 25,1%, siendo la tercera región con menor porcentaje de caminos pavimentados del país. Los caminos de carpeta mixta como asfalto/hormigón surgen al considerar su estructura real, siendo caminos cuyas calzadas se presentan con pistas de diferente carpeta de rodadura.

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

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

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

Ruta	Total km	Destino Turístico asociado
Ruta 5	482,58	Valle del Copiapó; Valle del Huasco; Pingüino de Humboldt; Caldera – PN Pan de Azúcar
Ruta 31-CH	73,06	Valle del Copiapó
Ruta C-17	123,47	Valle del Copiapó
Ruta C-35	96,76	Valle del Copiapó
Rutas C-48	160	Valle del Huasco
Rutas C-495	160	El Tránsito
Rutas C-489	160	San Félix.
Rutas C-46	50	Valle del Huasco Bajo
Ruta C-13	107,03	Caldera – PN Pan de Azúcar
Ruta C-10	175	Huasco – Caldera, Huasco (costera)
<b>Total</b>	<b>1587,9</b>	

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

Otros caminos secundarios como la Ruta C-120, Ruta C-112 (destino Pan de Azúcar), Ruta C-326, Ruta C-324, entre otros, son importantes de mencionar ya que son relevantes para el destino turístico de Valle del Huasco.

- Pasos y avanzadas.

La región cuenta con dos pasos fronterizos, que comunican con la República de Argentina. Los pasos fronterizos y sus características son los siguientes<sup>24</sup>:

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

Nombre	Coordenadas		Altitud (m.s.n.m.)	País limítrofe	Centro más cercano
	Latitud Sur	Longitud Oeste			
Paso San Francisco	26° 52'	68° 18'	4.745	Argentina	Copiapó
Paso Pircas Negras	28° 04'	68° 18'	4.164	Argentina	Copiapó

**Fuente:** Dirección de Fronteras

Ambos pasos cuentan con aduana, policía de investigaciones y SAG. El paso Pircas Negras se encuentra cerrado durante el invierno. Ambos pasos son muy poco transitados, con San Francisco registrando un ingreso de pasajeros de acuerdo a datos de Aduana de 4.650 personas durante 2015 (4.090 salidas) y Pircas Negras apenas 737 entradas y 640 salidas.

<sup>24</sup> La región cuenta con un tercer paso fronterizo. Pascua Lama: Sin embargo este paso es sólo para el Proyecto Minero Pascua-Lama, con acceso restringido para público. Por ello, es que no se indicó en el cuadro 4-4, debido a la poca importancia con la temática abordada

#### 4.2 Infraestructura de conectividad aeroportuaria.

En infraestructura de conectividad aeroportuaria se distinguen tres redes: la **red primaria**, que se compone de los 16 aeropuertos y aeródromos más importantes del país, ubicados en las capitales regionales o en las cercanías de centros económicos relevantes de la región. Son los aeropuertos por los cuales se presenta el principal flujo de turistas y que permiten la conectividad tanto nacional (para el caso de los 16) como internacional (7 aeropuertos) de los destinos turísticos del país. La **red secundaria** está compuesta a la fecha por 13 aeródromos que se encuentran distribuidos a lo largo del país, y que complementan a la red primaria y cumpliendo una labor de conectividad en las regiones. Por último, los **pequeños aeródromos** cumplen con dar conectividad al territorio y soberanía en localidades apartadas, cumpliendo un rol principalmente social al permitir el acceso de diferentes servicios públicos o privados hacia dichas localidades. Contempla solamente los aeródromos fiscales de uso público. La Región de Atacama cuenta con un aeródromo de red primaria (aeródromo Desierto de Atacama) y cinco pequeños aeródromos administrados por la Dirección General de Aeronáutica Civil. Existen otros tres aeródromos privados. La red aeroportuaria de la región se muestra a continuación:

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

Aeródromo	Comuna	Red	Uso	Longitud de pista (m)	Altitud (m.s.n.m.)
Desierto de Atacama	Caldera	Primaria	Público	2.200	204
Caldera	Caldera	Pequeño Aeródromo	Público	1.200	55
Chamonte	Copiapó	Pequeño Aeródromo	Público	1.660	291
Chañaral	Chañaral	Pequeño Aeródromo	Público	1.225	30
Ricardo García Posada	El Salvador	Secundaria	Público	2.300	1.597
Vallenar	Vallenar	Secundaria	Público	1.438	536
Freirina	Freirina	Pequeño Aeródromo	Privado	700	225
Gran Cañón	Carrizal Bajo	Pequeño Aeródromo	Privado	700	70
Tres Quebradas	Alto del Carmen	Pequeño Aeródromo	Privado	870	3.563
Punta Gaviota	Freirina	Pequeño Aeródromo	Privado	555	30
Potrerosillos	Diego de Almagro	Pequeño Aeródromo	Privado	1.900	2.651
San Félix		Militar	Militar	2.000	30
Perales	Copiapó	Pequeño Aeródromo	Privado	1.612	193

**Fuente:** Dirección de Aeropuertos 2016 y AIP Chile

El principal aeropuerto de la región es el aeródromo Desierto de Atacama, ubicado a 52 km de la ciudad de Copiapó y que fue construido el año 2004. Su inversión fue de 25 millones de dólares y su periodo de concesión es de 21 años. Posee una superficie aproximada de 33.000 m<sup>2</sup> incluyendo la plataforma de estacionamiento de los aviones, con un terminal de 3.100 m<sup>2</sup>. En cuanto a los pasajeros llegados y salidos en la región, las estadísticas de la Junta Aeronáutica Civil del año 2015 registran 427.026 pasajeros de destinos nacionales.

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

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

- Caletas Pesqueras Regionales.

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

- Otras caletas.

Son lugares que se caracterizan por la eventualidad de la operación y/o bajos desembarques (menor a 120 ton/año), no permitiendo asegurar sustentabilidad de la inversión en el tiempo. Representan, además, un gran riesgo invertir en infraestructura portuaria pesquera artesanal básica, dado que no contarían con recursos que les permitan asumir los costos de administración y conservación de las obras. Conforme al DS (M) 240 de 03/08/1998, que fija la nómina oficial de caletas de pescadores artesanales, al DS (M) 337 de 15/11/2004 y al DS (M) 237 de 14/08/2009 que lo modifican, la siguiente nómina muestra las caletas pesqueras artesanales de la región:

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

Caleta	Provincia	Comuna
Chañaral (San Pedro)	Chañaral	Chañaral
Pan de Azúcar	Chañaral	Chañaral
Flamenco	Chañaral	Chañaral
Caldera	Copiapó	Caldera
Zenteno	Copiapó	Caldera
Puerto Viejo	Copiapó	Caldera
Obispito	Copiapó	Caldera
El Cisne	Copiapó	Caldera
Barranquilla	Copiapó	Caldera
Maldonado	Copiapó	Caldera
Totalal Bajo	Copiapó	Copiapó
Pajonales	Copiapó	Copiapó
Carrizal Bajo	Huasco	Huasco
Los Pozos	Huasco	Huasco
Angosta	Huasco	Huasco
Huasco	Huasco	Huasco
Carrizalillo	Huasco	Freirina
Los Bronces	Huasco	Freirina
Los Burros Sur	Huasco	Freirina
Agua de Zorra	Huasco	Freirina
Chañaral de Aceituno	Huasco	Freirina

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

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



**Fuente:** Elaboración propia.

- Infraestructura Portuaria Industrial o Productiva.

La región cuenta con ocho terminales comerciales de carga: Barquito, Punta Totalillo, Rocas Negras, Punta Caleta, Punta Padrones, Guacolda 1, Guacolda 2 y Las Losas. Los más relevantes son Guacolda 2 y Totalillo, con aproximadamente 5.000.000 de toneladas por año de embarque de graneles sólidos, seguido de punta caleta. No existen terminales portuarios de turismo en la región.

Figura 4-3  
Ubicación de puertos en la Región de Atacama



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

#### 4.4 Infraestructura de riego

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

##### 4.4.1 Embalses

Constituidos por una presa que normalmente cierra un cauce natural y permite acumular agua proveniente de lluvia y/o deshielos para dotar de una mayor seguridad en el riego al sector agrícola. La región cuenta con cuatro embalses, Lautaro, Santa Juana y Lagunas, El Huasco (Laguna Chica – Laguna Grande). Estos sirven principalmente a las zonas de Copiapó y Huasco y permiten regar una superficie de aproximadamente 20.000 ha.

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

Embalse	Provincia	Comuna	Cauce	Volumen (Mill/m <sup>3</sup> )	Altura Muro (m)	Año de término	Superficie de Riego (ha)	Administración	Propiedad
Lautaro	Copiapó	Tierra Amarilla	Copiapó	25,5	30	1939	9.890	Privada	Privada
Santa Juana	Huasco	Vallenar	Huasco	166	114	1995	10.000	Privada	Privada
Lagunas del Huasco	Huasco	Alto del Carmen	Huasco	14	15	1911	1.000	Privada	Privada

Fuente: Dirección de Obras Hidráulicas MOP.

El embalse Lautaro fue construido por el MOP entre 1928 y 1938 y contaba con una capacidad original de 42 millones de m<sup>3</sup>, que cumplido su periodo de vida útil es actualmente de 25,72 millones de m<sup>3</sup>. Por su parte, en la cuenca del río Huasco se encuentran los embalses Santa Juana, construido entre 1991 y 1995 con una capacidad útil de 166 millones de m<sup>3</sup>. En la alta cordillera se encuentran los embalses naturales Laguna Grande (7 millones de m<sup>3</sup>) y Laguna Chica (3,5 millones de m<sup>3</sup>), que forman el sistema Lagunas del Huasco y que ayudan a la regulación de los recursos hídricos en esta cuenca.

##### 4.4.2 Canales

Canales: permiten captar las aguas desde un río, un embalse u otro canal, para conducirlas hasta la zona de cultivos o plantaciones bajo riego. El canal es una excavación de forma trapecial, normalmente revestida en hormigón o láminas de asfalto y con una suave pendiente longitudinal, que consta de una bocatoma de hormigón armado (cuando capta aguas de un río) provista de compuertas que regulan el paso del agua, así como de compuertas desripadoras que permiten devolver al río las piedras que acarree. El canal se va dividiendo en canales secundarios y terciarios, siendo estos últimos los que entregan el agua a los predios. La infraestructura de canales de regadío de responsabilidad MOP está normada por el DFL 1123, que regula la provisión de grandes obras de riego.

El valle de Copiapó cuenta con una red de 66 canales de regadío que riegan una superficie aproximada de 11.000 ha, de las cuales 7.000 corresponden a parronales y el resto a olivos y otras hortalizas. Por su parte, en el valle de Huasco los recursos hídricos están asociados a los ríos El Carmen y El Tránsito. Para el manejo del riego la cuenca se divide en los sectores río El Carmen, río El Tránsito y río Huasco. Esta última concentra la mayor superficie de riego con 10.000 ha y 7 grandes canales: Marañón, Compañía, Gallo y Ferrera, Buena Esperanza, Quebrada Honda, Ventana y Perales, que suman 105 km de extensión.

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

Comuna	Censo 2007
Copiapó	3.625,65
Caldera	404,50
Tierra Amarilla	6.950,54
Chañaral	0,00
Diego de Almagro	238,30
Vallenar	4.099,31
Alto del Carmen	2.252,25
Freirina	949,48
Huasco	1.024,90
Total regional	19.544,93

Fuente: Censo Agrícola 2007.

#### 4.5 Infraestructura de control aluvional.

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

Las obras de control aluvional se concentran en los sectores altos de Copiapó, donde se han construido tranques retenedores de sedimentos conectados a sistemas de evacuación de aguas lluvias. En el siguiente cuadro se muestran las quebradas en las que se encuentran ubicados los tranques.

**Cuadro 4-9**  
**Quebradas en la Región de Atacama**

Quebradas
Quebrada Chancoquín
Quebrada Dos Copas 1
Quebrada Dos Copas 2
Quebrada Dos Copas 3
Quebrada Capis
Quebrada s/n (Calle de Referencia: Pedro de Valdivia)
Quebrada s/n (Calle de Referencia: Pedro León Gallo)
Quebrada s/n (Calle de Referencia: Pedro León Gallo a 150 m al Oriente del Tranque 10)
Quebrada Rosario



<b>Quebradas</b>
Quebrada s/n (Calle de Referencia: Valle Apacible)
Villa Parque del Sol
Llanos de Ollantay
El Palomar
Cancha Rayada 1
Cancha Rayada 2

**Fuente:** Dirección de Obras Hidráulicas Atacama. 2012.

#### 4.6 Edificación pública y patrimonial

- Patrimonio Cultural.

El patrimonio cultural de la Región de Atacama se relaciona con temáticas como las fiestas religiosas (Fiesta de la Virgen de la Candelaria), la minería (pueblo de Potrerillos), la flora y fauna (Desierto Florido) y el patrimonio ferroviario (el primer ferrocarril de Chile, Caldera – Copiapó). El siguiente cuadro muestra el listado de Monumento Nacionales en la Región de Atacama:

**Cuadro 4-10**  
**Monumentos Nacionales en la Región de Atacama**

<b>Nombre (Denominación Oficial)</b>	<b>Comuna</b>	<b>Categoría</b>
Declara locomotora ubicada en Copiapó	Copiapó	Monumento Nacional
Estación de Ferrocarril de Caldera	Caldera	Monumento Nacional
Casa de José Joaquín Vallejos	Tierra Amarilla	Monumento Nacional
Casa de los Hermanos Matta	Copiapó	Monumento Nacional
Construcciones que se indican en Freirina: Iglesia parroquial	Freirina	Monumento Nacional
Construcciones que se indican en Freirina: Edificio Los Portales	Freirina	Monumento Nacional
Las Chimeneas de Labrar	Freirina	Monumento Nacional
Terreno de 2,34 has junto al mar, ubicada en sector del Rodillo (rocas de Granito Orbicular estructura esferolítica)	Caldera	Santuario de la Naturaleza
Copiapó: Estación del ferrocarril	Copiapó	Monumento Nacional
Copiapó: Casa que fuera habitación de los empleados del Ferrocarril	Copiapó	Monumento Nacional
Copiapó: Edificio de la Catedral	Copiapó	Monumento Nacional
Copiapó: Villa denominada Viña de Cristo	Copiapó	Monumento Nacional
Palacio incaico de La Puerta	Tierra Amarilla	Monumento Nacional
Pucará de Punta Brava	Tierra Amarilla	Monumento Nacional
Establecimiento metalurgista de Viña del Cerro	Tierra Amarilla	Monumento Nacional
Acueducto de Amolanas	Tierra Amarilla	Monumento Nacional
Casa e Iglesia de la ex Hacienda de Nantoco	Tierra Amarilla	Monumento Nacional
Iglesia católica y la casa contigua	Chañaral	Monumento Nacional
Colecciones de todos los museos dependientes de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos	Copiapó	Monumento Nacional
Sector de la Estación de ferrocarriles de Copiapó	Copiapó	Zona Típica
Edificio Consistorial de Copiapó	Copiapó	Monumento Nacional

<b>Nombre (Denominación Oficial)</b>	<b>Comuna</b>	<b>Categoría</b>
Inmueble y estatuas que indican: Estatuas de Mármol en el interior de la Plaza de Armas de Copiapó	Copiapó	Monumento Nacional
Inmueble y estatuas que indican: Fuente Central de la Plaza de Armas de Copiapó	Copiapó	Monumento Nacional
Templo Presbiteriano de Chañaral	Chañaral	Monumento Nacional
Cementerio Laico de Caldera	Caldera	Monumento Nacional
Estación de ferrocarriles de Cachiyuyo	Vallenar	Monumento Nacional
Casa Maldini Tornini	Copiapó	Monumento Nacional
Declara locomotora ubicada en Copiapó	Copiapó	Monumento Nacional
Estación de Ferrocarril de Caldera	Caldera	Monumento Nacional
Casa de José Joaquín Vallejos	Tierra Amarilla	Monumento Nacional
Casa de los Hermanos Matta	Copiapó	Monumento Nacional

**Fuente:** Consejo de Monumentos Nacionales



Figura 4-4  
Ubicación de Monumentos Nacionales en la Región de Atacama



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



## Edificación Pública y Patrimonial

Frente a los requerimientos regionales referentes a edificación pública y patrimonial, es importante definir la misión de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas en este ámbito. La Dirección de Arquitectura tiene por misión proveer y conservar la edificación pública requerida, para favorecer la competitividad y el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, a través de acciones realizadas por el MOP o por mandato de otras instituciones del Estado. Conforme a esto, su marco de acción corresponde a proyectos propios o encargados por otras instituciones a través de mandatos, ya sea en la etapa de diseño o ejecución.

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

Los principales proyectos de este programa en la región de Atacama han sido los siguientes:

- Construcción y Equipamiento Parque Paleontológico, Caldera.
- Restauración Iglesia Nuestra Señora del Carmen, Chañaral.
- Restauración Iglesia Santa Rosa de Lima, Freirina.

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

#### a) Sector urbano.

De acuerdo al último Informe Anual de Coberturas Urbanas de Servicios Sanitarios de la Superintendencia de Servicios Sanitarios (SISS), para el sector urbano en la región los servicios sanitarios de producción y distribución de agua potable, abarcan un total de 85.127 clientes mientras los de recolección y disposición de aguas servidas alcanzan a los 82.288.

#### b) Sector rural

Según datos del año 2014 del MOP, en la región se contabilizan un total de 38 sistemas de APR operativos. Los APR en funcionamiento, se listan en el siguiente cuadro:

**Cuadro 4-11**  
**APR en la Región de Atacama**

Provincia	Comuna	N° de Localidades abastecidas	N° de Arranques	N° de Beneficiarios/as Estimados
Copiapó	Copiapó		2	216
	Tierra Amarilla		2	466
Huasco	Alto Del Carmen		21	2.046
	Freirina		3	365
	Huasco		2	265
	Vallenar		10	1.211
<b>Total General</b>			<b>40</b>	<b>4.569</b>
				<b>18.132</b>

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

#### 4.8 Infraestructura Pública Concesionada

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

- Ruta 5 Tramo Vallenar – La Serena

De acuerdo a la descripción el proyecto en Concesiones, el proyecto consideró obras de mejoramiento y reposición de calzada existente, ampliación a segundas calzadas, construcción de dobles calzadas, construcción de intersecciones a nivel reguladas, construcción de calles de servicio y de puntos de retorno a nivel, mejoramiento de los sistemas de saneamiento y drenaje, implementación de elementos de control y seguridad vial, iluminación, paisajismo, estructuras y puente, entre otras, en 227 kilómetros

El primer tramo, de longitud 123.4 km, comienza en el acceso Sur a la ciudad de Vallenar y se empalma con el inicio del *By pass* a Copiapó en el sector Travesía.

El segundo tramo, de 64.6 km de longitud, se inicia en el término del *By pass* a Copiapó en el sector de Toledo al Norte de la ciudad de Copiapó y finaliza al Norte de la ciudad Caldera en el acceso de playa Ramada.

La concesión contempla además la conservación y mantención de la ruta que accede al balneario de Bahía Inglesa desde la Ruta 5, en una extensión aproximada de 6 kms y el *By Pass* a la ciudad de Copiapó a construir por la Dirección de Vialidad Regional, en una extensión aproximada de 33,0 kms.

- Aeropuerto Regional de Atacama.

De acuerdo a la descripción el proyecto en Concesiones, se ubica a 52 km al Oeste de la ciudad de Copiapó y a 23 km. al Sur Oeste de la ciudad de Caldera en la Ruta 5

Norte km. 860, lo que supone un viaje de aproximadamente 20 minutos hasta la ciudad de Caldera y 45 minutos de la ciudad de Copiapó.

Este aeropuerto se enmarcó dentro del segundo programa de concesiones del MOP, convirtiéndolo en uno de los aeropuertos más modernos del país, con todas las obras civiles e instalaciones necesarias para dar a las líneas aéreas y a los pasajeros, las condiciones de servicios y seguridad acordes a las de un aeropuerto regional.

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

Para el presente estudio se entiende el Plan Base de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo como el conjunto de proyectos de infraestructura planificado para ser ejecutado al 2030 por el Ministerio de Obras Públicas, que constituye un apoyo a la actividad turística en cada región. Este conjunto de proyectos forma parte del principal instrumento de planificación del Ministerio, que son los Planes Regionales de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico (PRIGRH).

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

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

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

### **5.1 Antecedentes para la construcción del Plan Base**

- El Plan Base se elaboró esencialmente a partir de la base de datos del PRIGRH (versión entregada el 09/02/2016 por la Unidad de Análisis Territorial – UAT – Dirección de Planeamiento -DIRPLAN - de nivel nacional), que correspondía a la última versión de ese plan revisada y actualizada, a esa fecha, por las regiones.
- Para la elaboración del Plan Base se definió un espacio o Territorio Prioritario de Intervención, correspondiente a la focalización territorial entregada por la Subsecretaría de Turismo. Es decir, se identificó proyectos asociados a los Destinos Turísticos, a las Zonas de Interés Turístico (ZOIT), a los Atractivos Turísticos, a los Circuitos Turísticos de Rutas Chile, además del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas por el Estado (SNASPE), dentro de cada región. Se incluyó dentro de este espacio a las vías necesarias para conectar las unidades focalizadas, denominadas conectores, considerando un buffer de 5 km a partir de su eje.
- En algunos casos puntuales, el consultor propuso, de forma justificada, algunas áreas de ampliación a estas superficies, identificados como territorios propuestos.

**Figura 5-1**  
**Componentes del Territorio Prioritario de Intervención**



Fuente: Elaboración propia

## 5.2 Construcción del Plan Base

Para la construcción del Plan Base se seleccionaron los proyectos del PRIGRH que se encontraban al interior del Territorio Prioritario de Intervención y que tuvieron relación con turismo, incluyendo aquellos que servían de conectores entre destinos turísticos definidos en la focalización.

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

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

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

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



Una vez formulados los Planes Bases, incluidos en el Informe N° 3 del estudio, son enviados a los directores regionales de Planeamiento de todas las regiones, para su validación.

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

La identificación de los diferentes proyectos que forman parte del Plan Base, consiste en las obras de infraestructura a cargo de diversas Direcciones del MOP, como son la Dirección de Arquitectura, Dirección de Aeropuertos, Dirección de Vialidad, Dirección de Obras Portuarias, Dirección de Obras Hidráulicas y el Programa de Agua Potable Rural.

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

#### Glosario de términos

- **NOMBRE DEL PROYECTO:** Nombre propio del proyecto otorgado por el MOP.
- **Código BIP:** Código único perteneciente al Banco Integrado de Proyectos.
- **FINANCIAMIENTO:** Entidad que financia el proyecto. En caso que fuese una entidad que no corresponda al MOP, se indicó "Extra MOP".
- **SERVICIO MOP:** Dirección dentro del MOP, que está a cargo del proyecto.
- **SNASPE:** Se indica aquí el nombre del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE) relacionada con el proyecto. SERNATUR ha colaborado activamente en proyectos de infraestructura habilitante y puesta en valor en conjunto con la Subsecretaría de Turismo y CONAF, como también en la incorporación de acciones de emprendimiento a las comunidades locales aledañas contribuyendo a mejorar los servicios del sector privado.
- **UNIDAD DE DESARROLLO DE ATRACTIVOS (UDA):** corresponde a una unidad de análisis, construida en base a la existencia de Atractivos Turísticos cercanos, en función de su jerarquía o concentración. Si bien esta Unidad de Desarrollo de Atractivos está asociada a un territorio, no corresponde exactamente a un polígono bien delimitado. Generalmente forman parte de alguna de las unidades focalizadas y en torno a las cuales se podría generar un conjunto de proyectos, con el fin de potenciar su condición turística. Este concepto fue desarrollado por el consultor para fines exclusivos del presente estudio con el objeto de aplicar el concepto de focalización turística a la elaboración de los Planes Preliminares de Infraestructura, como se verá más adelante. Es decir, una Unidad de Desarrollo de Atractivos (UDA) es generada durante el proceso de construcción de los Planes Preliminares de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo y sólo después de su generación, es posible revisar cuáles proyectos del Plan Base están relacionados con determinadas UDAs. La determinación de esta relación entre proyectos del Plan Base y UDA's, ayudará a la priorización de

esas UDA's en el Plan Preliminar, con el fin de determinar que conjuntos de proyectos se desarrollarán antes que otros.

Las siguientes definiciones corresponden a SERNATUR:

- Destino: Un destino turístico local es un espacio físico en el que un visitante pasa al menos una noche. Incluye productos turísticos tales como servicios de apoyo y atractivos y recursos turísticos en un radio que permite ir y volver en un día. Tiene unos límites físicos y administrativos que definen su gestión e imágenes y percepciones que determinan su competitividad en el mercado. Los destinos locales incorporan a diversos grupos, entre los que se cuenta a menudo la comunidad anfitriona, y pueden establecer lazos y redes entre sí para constituir destinos mayores.
- Zona de Interés Turístico (ZOIT)<sup>25</sup>: Si el proyecto se encuentra inserto dentro de una ZOIT, en esta columna se indicará el nombre de esta zona.

---

<sup>25</sup> Área de características esencialmente rural, amplia en extensión, donde junto a recursos turísticos relevantes coexisten otros usos o actividades con una compatibilidad básica con estos. Los atractivos turísticos que ofrece, corresponden a una gama variada y contribuyen a conformar circuitos y/o áreas turísticas generalmente no explotadas, de carácter potencial, siendo conveniente velar por la preservación y puesta en valor de los recursos turísticos que posee, debiendo contar para ello con un plan de Ordenamiento Territorial de carácter extensivo que resguarde y encauce adecuadamente su desarrollo turístico.

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

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

N° PROYECTO (*)	NOMBRE DEL PROYECTO	Código BIP	FINACIAMIENTO	SERVICIO MOP	DESTINO	SNASPE	ZOIT	UNIDAD DE DESARROLLO DE ATRACTIVOS	Corto Plazo		Mediano Plazo			
									2017	2018	2019	2020	2021	Más allá de 2021
4	Mejoramiento Caminos Básicos Intermedios, Ruta Costera, Sector: Caldera - Barranquilla (55 Km)	Sin BIP	MOP	Vialidad	Caldera - P.N. Pan de Azúcar			Bahía Inglesa	Diseño		Ejecución			
5	Mejoramiento Borde Costero Playa Las Machas - Bahía Inglesa (2° Etapa)	30082431-0	MOP	Obras Portuarias	Caldera - P.N. Pan de Azúcar			Bahía Inglesa		Prefactibilidad	Diseño	Ejecución		
6	Construcción y Equipamiento de Parque Paleontológico, Caldera			Arquitectura	Caldera - P.N. Pan de Azúcar			Bahía Inglesa						
7	Mejoramiento Borde Costero Playa Las Machas - Bahía Inglesa			Obras Portuarias	Caldera - P.N. Pan de Azúcar			Bahía Inglesa						
12	Mejoramiento Ruta C-354, Sector: Caldera - Bahía Inglesa (4 Km)	Sin BIP	MOP	Vialidad	Caldera - P.N. Pan de Azúcar			Caldera	Diseño		Ejecución			
13	Mejoramiento Borde Costero Playas Brava Y Del Jefe, Caldera (2° Etapa)	30082427-0	MOP	Obras Portuarias	Caldera - P.N. Pan de Azúcar			Caldera		Prefactibilidad	Diseño	Ejecución		
14	Restauración Fuertes Estratégicos Arturo Prat y Esmeralda, Caldera			Arquitectura	Caldera - P.N. Pan de Azúcar			Caldera						
15	Restauración Fuertes Estratégicos Arturo Prat y Esmeralda, Caldera			Arquitectura	Caldera - P.N. Pan de Azúcar			Caldera						
16	Mejoramiento Borde Costero Playas Brava y del Jefe, Caldera			Obras Portuarias	Caldera - P.N. Pan de Azúcar			Caldera						
24	Mejoramiento Borde Costero Playa Rodillo, Caldera	Sin BIP	MOP	Obras Portuarias	Caldera - P.N. Pan de Azúcar			Caldera Norte				Prefactibilidad		
25	Mejoramiento Borde Costero Playa Ramada, Caldera	Sin BIP	MOP	Obras Portuarias	Caldera - P.N. Pan de Azúcar			Caldera Norte		Prefactibilidad	Diseño	Ejecución		
34	Mejoramiento Borde Costero Bahía Flamenco, Chañaral	30088563-0	MOP	Obras Portuarias	Caldera - P.N. Pan de Azúcar			Flamenco	Prefactibilidad	Diseño / Ejecución	Ejecución			
37	Mejoramiento Borde Costero Chañaral			Obras Portuarias	Caldera - P.N. Pan de Azúcar			Río Salado						
38	Mejoramiento Ruta Costera, Sector: Chañaral - Pan De Azúcar - Ruta 5 (57 Km)	30276472-0	MOP	Vialidad	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Parque Nacional Pan De Azúcar		Pan de Azúcar			Ejecución			
44	Mejoramiento caminos básicos intermedios Ruta C-110 y C-112, sector: Caleta Pan de Azúcar hasta cruce Ruta 5	30224273-0	MOP	Vialidad	Caldera - P.N. Pan de Azúcar			Pan de Azúcar	Ejecución (Reconstrucción)					
45	Mejoramiento Borde Costero Pan De Azúcar, Chañaral	30088012-0	EXTRA MOP	Obras Portuarias	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Parque Nacional Pan De Azúcar		Pan de Azúcar	Diseño	Ejecución				
46	Mejoramiento C-13 S: Llantá-Salvador	Sin BIP	MOP	Vialidad	Fuera de Destino			Qhapaq ñan Norte Chico		Diseño				
49	Mejoramiento C-13 S: Salvador-Potrillo	Sin BIP	MOP	Vialidad	Fuera de Destino			Qhapaq ñan Norte Chico	Diseño					
50	Mejoramiento Paso San Francisco, Sector: Bif.	30081500-0	MOP	Vialidad	Fuera de Destino			Paso San Francisco	Ejecución					

N° PROYECTO (*)	NOMBRE DEL PROYECTO	Código BIP	FINACIAMIENTO	SERVICIO MOP	DESTINO	SNASPE	ZOIT	UNIDAD DE DESARROLLO DE ATRACTIVOS	Corto Plazo		Mediano Plazo				
									2017	2018	2019	2020	2021	Más allá de 2021	
	Potrerillos - Maricunga														
51	Mejoramiento Ruta CH-31, Sectores: Cuesta Codoceo Y El Salto (20 Km)	Sin BIP	MOP	Vialidad	Fuera de Destino			Paso San Francisco	Diseño						
60	Construcción Campamento Maricunga, Paso San Francisco	Sin BIP	MOP	Vialidad	Fuera de Destino			Paso San Francisco	Ejecución						
61	Mejoramiento Av. Copayapu - Ruta 31-Ch Y Red Asociada	30134894-0	MOP	Vialidad	Valle del Copiapó			Valle de Copiapó	Diseño			Ejecución			
62	Ampliación Ruta 5, Sector: Copiapó - Toledo (2° Etapa)	30067368-0	MOP	Vialidad	Valle del Copiapó			Valle de Copiapó		Diseño					
63	Ampliación Y Mejoramiento Ruta 5 Y Av. Copayapu, Sector: Acceso Sur A Copiapó - Cancha Rayada	30387323-0	MOP	Vialidad	Valle del Copiapó			Valle de Copiapó			Diseño				
65	Construcción Doble Vía Travesía - Toledo (34 km)			Concesiones	Fuera de Destino			Valle de Copiapó							
66	Museo Regional de Atacama			Arquitectura	Valle del Copiapó			Valle de Copiapó							
67	Mejoramiento Pasada Urbana por Paipote, Ruta 31-Ch			Vialidad	Valle del Copiapó			Valle de Copiapó	Ejecución						
68	Restauración Santuario Virgen de la Candelaria, Copiapó			Arquitectura	Valle del Copiapó			Valle de Copiapó							
71	Mejoramiento y Ampliación Sistema A.P.R. Carrizal Bajo, Huasco			Obras Hidráulicas	Fuera de Destino			Llanos de Challe							
72	Construcción Puente Río Huasco, Accesos Y Paso Superior De Ferrocarril En Ruta Costera, Comuna De Huasco	30134899-0	MOP	Vialidad	Valle del Huasco			Huasco		Prefactibilidad			Diseño		
73	Construcción Ruta Costera, Sector: Límite IV Región - Huasco (65 Km)	30460679-0	MOP	Vialidad	Valle del Huasco			Huasco	Diseño						
77	Mejoramiento Borde Costero Huasco			Obras Portuarias	Valle del Huasco			Huasco							
78	Mejoramiento Sistema A.P.R. Hacienda Nicolasa, Freirina	Sin BIP	MOP	Obras Hidráulicas	Valle del Huasco			Freirina		Diseño	Ejecución				
79	Instalación Sistema A.P.R. Los Loros, Comuna De Freirina	30074639-0	MOP	Obras Hidráulicas	Valle del Huasco			Freirina		Diseño	Ejecución				
87	Restauración Edificio Los Portales, Freirina	30079054-0	MOP	No MOP (UT Arquitectura)	Valle del Huasco			Freirina	Ejecución						
88	Construcción Doble Vía Vallenar - Huasco (50 km)			Concesiones	Valle del Huasco			Freirina	Ingeniería/Construcción/Explotación						
89	Restauración Iglesia Santa Rosa de Lima, Freirina			Arquitectura	Valle del Huasco			Freirina							
99	Mejoramiento Ruta C-48, Vallenar - Alto del Carmen			Vialidad	Valle del Huasco			Vallenar							
100	Mejoramiento y Ampliación Sistema A.P.R. Alto del Carmen, Alto del Carmen			Obras Hidráulicas	Valle del Huasco			Vallenar							
101	Mejoramiento (Pavimento) Ruta C-495, Sector: La Fragua - Junta Valeriano (41 Km)	30124429-0	MOP	Vialidad	Fuera de Destino	Comunidad Agrícola Diaguita Huascoaltinos		Huascoaltino	Diseño		Ejecución				
106	Mejoramiento y Ampliación			Obras Hidráulicas	Fuera de			Huascoaltino							

N° PROYECTO (*)	NOMBRE DEL PROYECTO	Código BIP	FINACIAMIENTO	SERVICIO MOP	DESTINO	SNASPE	ZOIT	UNIDAD DE DESARROLLO DE ATRACTIVOS	Corto Plazo		Mediano Plazo				
									2017	2018	2019	2020	2021	Más allá de 2021	
	Sistema A.P.R. La Arena, Alto del Carmen				Destino										
107	Mejoramiento Sistema A.P.R. Higuera y San Félix, Alto del Carmen			Obras Hidráulicas	Fuera de Destino			Huascoaltino	Ejecución						
109	Mejoramiento Borde Costero Playa Caleta Chañaral de Aceituno			Obras Portuarias	Fuera de Destino			Chañaral de Aceituno							
110	Ampliación Embarcadero Chañaral de Aceituno, Freirina			Obras Portuarias	Fuera de Destino			Chañaral de Aceituno							
111	Mejoramiento Ruta C-13, Sector: El Salado - Diego De Almagro	30099665-0	MOP	Vialidad	Fuera de Destino			Sin UDA	Ejecución						
112	Mejoramiento Ruta C-13, Sector: Cruce Ruta 5 (Chañaral) - El Salado	30110521-0	MOP	Vialidad	Fuera de Destino			Sin UDA	Ejecución						
113	Mejoramiento Paso Internacional Pircas Negras, Sector Nantoco - La Guardia - Paso Pircas Negras (133,5 Km)	20118121-0	EXTRA MOP	Vialidad	Valle del Copiapó			Sin UDA	Diseño				Ejecución		
114	Mejoramiento Ruta C-13, Sector: Diego De Almagro - Llanta (Incluye Variante Diego De Almagro 8 Km)	30131594-0	MOP	Vialidad	Fuera de Destino			Sin UDA						Ejecución	
115	Mejoramiento Ruta C-13, Sector: Diego De Almagro - Llanta (Incluye Variante Diego De Almagro 8 Km)	30131594-0	MOP	Vialidad	Fuera de Destino			Sin UDA	Diseño						
116	Mejoramiento ruta altiánica, sector: Diego de Almagro - ex salitrera Alemana Región de Antofagasta)	30290175-0	MOP	Vialidad	Fuera de Destino			Sin UDA	Prefactibilidad						
117	Mejoramiento Sistema A.P.R. Las Marquezas, Alto Del Carmen	Sin BIP	MOP	Obras Hidráulicas	Valle del Copiapó	Comunidad Agrícola Diaguita Huascoaltinos		Sin UDA	Ejecución						
118	Mejoramiento Y Ampliación Sistema A.P.R. El Tránsito, Alto Del Carmen	Sin BIP	MOP	Obras Hidráulicas	Valle del Copiapó	Comunidad Agrícola Diaguita Huascoaltinos		Sin UDA	Ejecución						
119	Regeneración Urbana - Edificios Públicos	Sin BIP	EXTRA MOP	Arquitectura	Valle del Copiapó			Sin UDA			Prefactibilidad				
120	Restauración Casa Maldini, Copiapó	20183379-0	EXTRA MOP	No MOP (UT Arquitectura)	Valle del Copiapó			Sin UDA	Ejecución						
121	Reparación Lagunas Grande Y Chica Afluyente Río El Tránsito	30232172-0	EXTRA MOP	Obras Hidráulicas	Fuera de Destino	Comunidad Agrícola Diaguita Huascoaltinos		Sin UDA	Ejecución						
122	Mejoramiento Borde Costero Carrizal Bajo	30247922-0	EXTRA MOP	Obras Portuarias	Fuera de Destino			Sin UDA	Prefactibilidad	Diseño	Ejecución				
123	Mejoramiento Sistema A.P.R. Cachiyyuyo, Vallenar	30036355-0	MOP	Obras Hidráulicas	Fuera de Destino			Sin UDA				Ejecución			
124	Mejoramiento Sistema A.P.R. Domeyko, Construcción Nueva Fuente De A.P.R.	Sin BIP	EXTRA MOP	Obras Hidráulicas	Fuera de Destino			Sin UDA				Diseño	Ejecución		
125	Construcción Variante Ruta C-35, Comuna De Tierra	30076935-0	MOP / Extra MOP	Vialidad	Valle del Copiapó			Sin UDA	Ejecución						

N° PROYECTO (*)	NOMBRE DEL PROYECTO	Código BIP	FINACIAMIENTO	SERVICIO MOP	DESTINO	SNASPE	ZOIT	UNIDAD DE DESARROLLO DE ATRACTIVOS	Corto Plazo		Mediano Plazo			
									2017	2018	2019	2020	2021	Más allá de 2021
	Amarilla (7 Km)													
126	Mejoramiento Cauce Río Copiapó, Sector Urbano De Tierra Amarilla	30394680-0	MOP	Obras Hidráulicas	Valle del Copiapó			Sin UDA	Ejecución					
127	Reposición Y Restitución De La Sección De Ecurrimiento Quebrada Paipote	30394729-0	MOP	Obras Hidráulicas	Caldera - P.N. Pan de Azúcar			Sin UDA	Ejecución					
128	Reposición Y Restitución De La Sección De Ecurrimiento Del Río Salado, En Zonas Urbanas De Chañaral, El Salado Y Diego De Almagro	30394728-0	MOP	Obras Hidráulicas	Caldera - P.N. Pan de Azúcar			Sin UDA	Ejecución					
129	Reposición Y Restitución De La Sección De Ecurrimiento Del Río Salado, En Zonas Urbanas De Chañaral, El Salado Y Diego De Almagro	30394728-0	MOP	Obras Hidráulicas	Valle del Copiapó			Sin UDA	Ejecución					
130	Mejoramiento 31 Ch - Puente Paipote	30122835-0	MOP	Vialidad	Valle del Copiapó			Sin UDA	Ejecución					
131	Mejoramiento Puente Nicolás Naranjo	30455272-0	MOP	Vialidad	Valle del Huasco	Comunidad Agrícola Diaguita Huascoaltinos		Sin UDA	Ejecución					
133	Ampliación Terminal de Pasajeros Aeropuerto Desierto de Atacama			Concesiones	Fuera de Destino			Sin UDA						
134	Construcción Embalse de Cabecera Río El Carmen (15 Hm3) (D.F.L. 1123)			Obras Hidráulicas	Fuera de Destino			Sin UDA	Diseño					
135	Construcción Doble Vía Ruta 5, Tramo Caldera - Chañaral - Límite Región Antofagasta			Concesiones	Caldera - P.N. Pan de Azúcar			Conector						
136	Mejoramiento Ruta C-46, Vallenar - Huasco, Sector: Freirina - Huasco			Vialidad	Valle del Huasco			Conector	Ejecución					
137	Mejoramiento Ruta C-46, Vallenar - Huasco, Sector: Vallenar - Freirina			Vialidad	Valle del Huasco			Conector	Ejecución					

\* El salto en la numeración, corresponde a los proyectos de la Propuesta de Plan del capítulo 8.

#### **5.4 Elaboración de la Cartografía del Plan Base de Infraestructura**

Se ha elaborado un mapa que comprende los proyectos del Plan Base y los proyectos nuevos, que han surgido producto de este estudio. Dicho mapa se presenta en el Anexo 1 del presente informe.

Junto con la entrega de los Anexos al informe, se incluye la entrega de la cartografía digital compatible con el Sistema de Información Geográfica de la Dirección de Planeamiento del MOP.

## 6 IMAGEN OBJETIVO DE LOS DESTINOS

### 6.1 Situación actual

La estructura del sistema urbano regional de la Región de Atacama se manifiesta en base a cuatro ciudades principales: Copiapó, la capital administrativa, Huasco, Vallenar, Chañaral y Caldera. Las primeras tres son además capitales de sus respectivas provincias. Copiapó es por lejos la ciudad mayor desde el punto de vista poblacional, con cerca de 160 mil habitantes, representando sobre el 50% de la población regional (313 mil habitantes). Le sigue Vallenar, con 52 mil habitantes, correspondiendo al 17% de la región. Les siguen Caldera y Chañaral, con poblaciones muy similares en torno a los 14 mil habitantes y representando cada una menos del 5% de la población regional. Así, desde la perspectiva rango-tamaño, de una distribución regional ideal, ésta dista de ser una región con una jerarquía de centros urbanos de tipo clásica.<sup>26</sup>

Este sistema de ciudades se organiza en torno a tres cuencas hidrográficas: El Salado, Copiapó y Huasco. En la primera, al Norte, está como centro la ciudad de Chañaral, en donde gravitan Diego de Almagro (ex Pueblo Hundido), El Salvador e Inca de Oro. En el Valle de Copiapó, al centro, gravitan sobre la ciudad homónima Tierra Amarilla, Caldera, Bahía Inglesa y una serie de poblados que se localizan en el alto del valle. Finalmente, al Sur, el Valle del Huasco dominado por la ciudad de Vallenar, ciudad en la que gravitan Freirina, Huasco y un serie de pequeños poblados localizados en lo alto del valle, donde destacan San Félix y Alto del Carmen y el Tránsito.

Una particularidad para una región del Norte de nuestro es que sus dos ciudades principales se localizan en el interior del territorio y no en su borde costero, producto de la explotación minera y de los valles.

Esta es una región que tradicionalmente no se ha enfocado para su desarrollo en el sector turismo, a pesar de tener algunos espacios naturales de gran belleza como las planicies litorales al Sur de Bahía Inglesa. Hoy en día, sólo en Copiapó y Bahía Inglesa es posible encontrar hotelería de primera calidad. Y en Copiapó ello se debe al auge minero y la demanda por atender pasajeros en viajes de negocios.

En cuanto a vialidad en el Sur de la región la Ruta 5, al igual que en la mayor parte de las regiones del país cumple el rol de columna vertebral desde donde desprenden las vías transversales. Al Norte de Copiapó el trazado de esta ruta adopta un curso costero, sólo internándose nuevamente, y por un breve tramo, al Norte de Chañaral. Alguna medida la Ruta C-17, que atraviesa Inca de Oro suple la necesidad de contar con una vía Norte – Sur al interior del territorio. Sin embargo, se trata de una zona con escasez de agua lo que impone grandes desafíos a la subsistencia humana. Al momento se encuentra en operación de esta vía a doble calzada desde La Serena hasta Caldera con un by pass Copiapó en sector travesía y licitación de doble vía Caldera – Chañaral – Antofagasta (año 2016 – 2017 en diseño).

---

<sup>26</sup> Ver Teoría del Lugar Central de Walter Christaller y avances posteriores formulado por George Zipf.



La pavimentación con carpeta de sal (bischofita) del camino costero (Ruta C-10 y Ruta C-302), ha abierto al turista un atractivo natural con bellos parajes desérticos, únicos e inconmensurables, así también la ruta paso San Francisco (31-Ch) y Variante la Ola (ruta C-170). Permite el acceso a muchísimos atractivos tales como: mar de dunas, desierto florido, la Cordillera y sus salares, termas naturales al pie de cordillera como Juncalito y Laguna Verde, paleontología, playas solitarias sin intervención del hombre, antiguas estaciones de ferrocarril, pueblos típicos rurales agrícolas y mineros- (Inca de Oro- El Salado, Domeyko ), camino del Inca, Oasis -Totoral, Carrizalillo-, ruta de cetáceos – Chañaral de Aceituno y Caleta Cisnes, parques nacionales, áreas silvestres , sitios Ramsar, Arte rupestre – La finca de Chañaral-, etc. Características que debemos mantener. El tema de los asentamientos irregulares en el Borde Costero, atentan a ello. No se observa con claridad la voluntad de los organismos, centrales, regionales o municipales para hacer velar la protección que requieren estos bienes nacionales de uso público o del borde costero nacional. Esto atenta contra la seguridad de la inversión y posiblemente ahuyenta a empresas que podrían invertir en generar resorts o balnearios en este borde costero.

En el tema portuario, esta región no cuenta con facilidades para el atraque de cruceros y la región tampoco está en la ruta de estas empresas navieras. El Puerto de Caldera está destinado a la exportación de uva, de productos de pesca y también a la salida de minerales, especialmente hierro. El Puerto de Chañaral por su parte, Barquito, es de Codelco y están destinados a la salida de cobre de mineral Salvador. El puerto Las Losas en Huasco, de CAP, hoy es un puerto multipropósito en donde incluso se exporta uva. En la región existen además múltiples muelles privados destinados a la salida de minerales.

En materia aeroportuaria, el Aeropuerto Desierto de Atacama (2005), junto a Caldera y a 52 km de Copiapó, corresponde a un terminal moderno y con condiciones suficientes para recibir turistas. Su proximidad a Bahía Inglesa es muy conveniente para quienes se dirigen o inician su estadía en ese lugar. Debe mencionarse también por su tráfico aéreo el aeródromo Ricardo García Posada,<sup>27</sup> cercano a al mineral de El Salvador, el que si bien es de carácter público sirve básicamente a esta mina.

Atacama posee dos pasos fronterizos, San Francisco y Pircas Negras, ambos localizados sobre los 4 mil metros sobre el nivel del mar<sup>28</sup>, siendo ésta su gran desventaja, pues una importante proporción de la personas sufre de malestar a estas alturas y así los turistas tienden a evitar la experiencia. A ello se suma el que no cuentan con caminos de acceso pavimentados, lo que desmotiva a los viajeros considerando lo desolado de la travesía. Por último, en el lado argentino la ciudad más cercana es La Rioja, ciudad con atractivos termales, pero a 750 km de distancia de Copiapó, lo que hace poco deseable el viaje.

En definitiva, esta región, que no se ve a sí misma como un destino turístico sobresaliente (en comparación con otras regiones), posee algunas condiciones de naturaleza singular para el desarrollo de esta actividad a muy buen nivel, especialmente

---

<sup>27</sup> Antiguamente conocido como "El Salvador".

<sup>28</sup> Existe también el Paso Pascua Lama pero es de uso privado.

si desarrolla y potencia sus actuales atractivos de borde de litoral y de observación de los salares más australes de Chile (ejemplo: Maricunga).

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



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

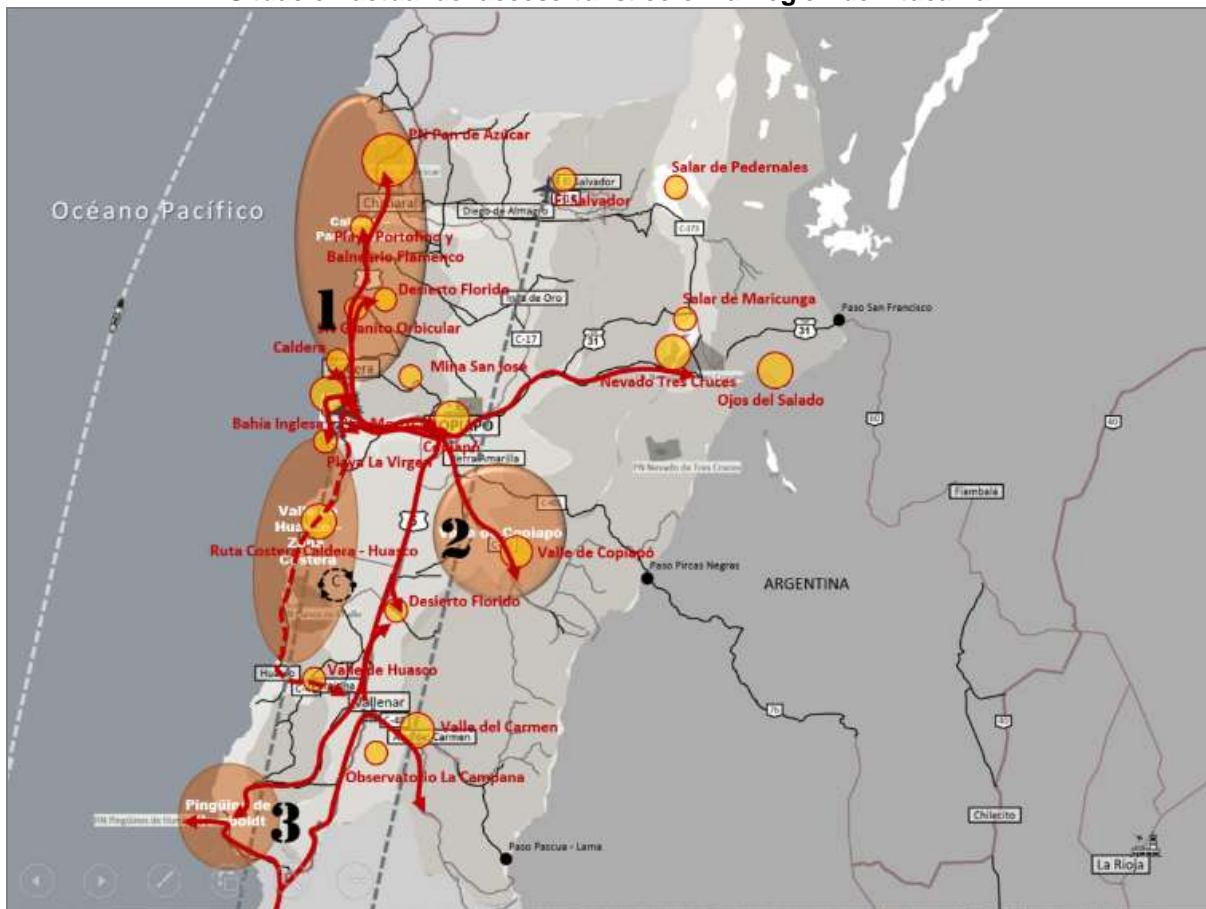
Para esta región la Subsecretaría de Turismo en su focalización territorial turística ha definido y delimitado cuatro destinos turísticos de los 83 a nivel nacional (círculos color café en figura siguiente). De ellos, dos son considerados consolidados (Caldera –PN Pan de Azúcar y Valle de Copiapó) y dos emergentes (Valle del Huasco/zona costera y Pingüino de Humboldt (Chañaral de Aceituno). Al sumarle a estos destinos los principales atractivos turísticos de la región (círculos amarillos en la figura siguiente), incluyendo el Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas (SNASPE, en color verde), puede observarse que se trata más o menos de tres territorios turísticos, los que de alguna manera se encuentra alineados con la Ruta 5.

Un aspecto desventajoso para el viajero en esta región lo constituye la falta de alternativas para transitar realizando circuitos lógicos que permitan recorrer los distintos atractivos regionales sin necesidad de transitar por los mismos más de una vez, algo que los viajeros en general buscan evitar. La única excepción la constituye el camino costero

por la Ruta C-302 entre Bahía Inglesa y Huasco, el que permite acceder a playas solitarias y al PN Llanos de Challe.

En ambos extremos, Norte y Sur, del borde costero esta región cuenta con áreas silvestres protegidas de gran valor ambiental y que a la vez son atractivos turísticos de primer orden: PN Pan de Azúcar al Norte y la RN Pingüinos de Humboldt al Sur. Ambos lugares son apetecidos destinos por las regiones de Antofagasta y La Serena-Coquimbo respectivamente. A la vez, y por lo mismo, representan espléndidas oportunidades para integrar objetivos turísticos interregionales. Atacama tiene mejores oportunidades para operar estos atractivos al contar con centros urbanos cercanos: Chañaral, Huasco y Vallenar, pero necesita trabajar para convertirlos en lugares dignos de constituir centros de operación para el turista.

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



**Fuente:** Elaboración propia, en base a la cartografía de vialidad del Ministerio de Obras Públicas (2013). 1- Caldera –PN Pan de Azúcar 2- Valle de Copiapó, 3- Pingüino de Humboldt (Chañaral de Aceituno), 4- Valle del Huasco/zona costera.

## 6.2 Visión propuesta

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

Una visión de largo plazo en el desarrollo de la infraestructura para potenciar el turismo en la región, y que podría implementarse por etapas, consiste en reforzar la misma en los nodos con vocación de mantener o constituirse en nuevos centros de operación (Huasco, Copiapó, Vallenar, Caldera y Chañaral). Más allá de lo que concierne a la inversión privada hotelera, que es escasa y depende del sector privado (hotelería, gastronomía, entretención) el sector público y en especial en MOP tendría recursos de inversión que pueden actuar como palancas y señales que incentivarían la inversión privada para desarrollar estos centros como atractivos turísticos de primer orden, algo que favorecería a la población local directamente, pero también indirectamente a través de la mayor competitividad que adquiriría la industria turística y las cadenas de valor que esta desata, con impacto en el emprendimiento y el empleo.

Estamos pensando en centros cívicos, en donde la Dirección de Arquitectura tendría un papel preponderante, generando arquitectura de alto estándar para la edificación pública, concentrándola en lugares significativos de las ciudades, lo que de la mano del MINVU y del SERVIU puede lograr una cierta majestuosidad y acento en el carácter local en los espacios públicos y sus entornos. Asimismo en restauración de edificaciones patrimoniales.

Las ciudades principales de Atacama necesitan convertirse en ciudades atractivas en sí mismas, más allá de la infraestructura turística. Las inundaciones del temporal de 2015, que afectaron a esta región al desbordarse sus tres ríos principales (Salado, Copiapó y Huasco), puede verse como una oportunidad para el mejoramiento urbano. La necesidad de prevenir el desastre producido por la remoción en masa, deberá llevar a prevenir considerando importantes obras defensas fluviales y/o de control aluvional. El MOP, a través de la DOH, tiene aquí una oportunidad para hacer aportes al mejoramiento urbano, asociando sus obras a paseos y parques urbanos. El Parque Kaukari en Copiapó, a cargo del SERVIU/MINVU y diseñado como parque inundable, es un aporte de desarrollo urbano a la ciudad.

En términos de vialidad surgen algunas ideas de inversión que pueden ser claves:

- Ruta Costera:
  - Tramo límite Norte región – Caldera: Accesos a playas y estacionamientos en sectores de balnearios (Portofino, Flamenco, Caletas Obispo y Obispito, entre otros.). Debe considerarse al momento de ampliar la Ruta 5.
  - Tramo Caldera – Huasco: Mejorar el pavimento actual (de básico a full pavimento).
  - Rutas transversal C-416 (por Totoral), lo que permitiría realizar circuitos cortos.
- Pavimentar camino de acceso a Parque Pan de Azúcar (Ruta C-112 y Ruta C-120).
- Pavimentar camino de acceso a RN. Pingüino de Humboldt (Rutas C-500 y C-494).
- Pavimentar Ruta 31CH desde Estación Chulo hasta acceso a Ojos del Salado.
- Pavimentar a nivel básico camino de acceso a Ojos del Salado.
- Pavimentar a nivel básico Ruta C-173: 95Km y Ruta C-13: 25Km (subida a Salvador por Portal Del Inca). Esto permitiría acceder a los salares del Norte de la región.
- Habilitar paradores en Ruta 5 para observar fenómeno del Desierto Florido (sectores Norte de Caldera y Norte de Vallenar.

En el largo plazo, dado sus grandes distancias, podría pensarse en un circuito internacional que permita activar estos territorios para el turismo argentino. Ello mediante el mejoramiento de la Ruta 31CH y Paso San Francisco. Más en largo plazo, mejorar una conexión alternativa por la Ruta C-401 y Paso Pircas Negras. Sin embargo, ha de tenerse presente la altura de estos pasos (similar a Chungará en la Región de Arica-Parinacota) y la distancia a los mercados de la Provincia de La Rioja.

Debe estudiarse la factibilidad y rentabilidad social de habilitar muelles para cruceros en Caldera y Chañaral de Aceituno (frente a la RN Pingüinos de Humboldt), lo que permitiría que los actuales atraques de naves permitan a los viajeros considerar la oportunidad de realizar algunos recorridos por tierra.

Mejorar estas conectividades terrestres con lo requerido por el turista en términos de transitabilidad, continuidad, servicios al viajero, señalética, desvíos estratégicos, horarios, entre otros. Permitiría potenciar los destinos turísticos priorizados por la Subsecretaría de Turismo y habilitar e incorporar al menos cuatro nuevos territorios a los destinos de esta región. Atacama tiene mucho que beneficiarse con el mejoramiento de la vialidad que la conecta con las regiones vecinas, especialmente en su borde costero, atractivo de primer nivel para atraer turismo a la región y con generar necesidad de pernотaciones. En definitiva, la apuesta es aumentar el número de territorios activados de 3 a 6 y generar al menos 4 nuevos posibles circuitos.



- Falta de infraestructura básica (accesos de tratamiento como vías escénicas, estacionamientos, centros de interpretación, señalética instructiva, senderos y baños públicos) para los SNASPE de la región. En lo que se refiere a accesos, la Ruta C-112 en el caso de PN Pan de Azúcar; y la Ruta C-440 o C-432 en el caso de Llanos de Challe. Mirador y centro de interpretación en Chañaral de Aceituno (RN Pingüinos de Humboldt).
- Falta de infraestructura básica (accesos, estacionamientos, centros de interpretación, señalética instructiva, senderos y baños públicos) en lugares apetecidos por turistas de intereses especiales. Escaladores (Ojos del Salado y Nevado Tres Cruces), paleontológico en Parque Los Dedos o en Cerro Ballena, histórico-industrial en Mina San José o por exploradores en salares (Maricunga o Pedernales).
- Ausencia de ciclovías en rutas de gran belleza escénica y que cuentan con centros poblados en sus extremos: Ruta 5, entre Caldera y Chañaral; Ruta C-110, que conecta Chañaral (Ruta C-120) con Caleta Pan de Azúcar; Sectores de camino costero Bahía Inglesa – Huasco.
- Ausencia de facilidades para acoger turistas en sectores en que se manifiesta el fenómeno del Desierto Florido (norte de Vallenar y norte de Caldera), incluyendo centros de interpretación y sensibilización y también señalética.
- Falta de facilidades para posibilitar el atraque de naves cruceros en puertos o bahías de valor turístico de la región. Ej.: Caldera y Chañaral de Aceituno en RN Pingüinos de Humboldt.
- Ausencia de accesos y estacionamientos adecuados para playas y caletas pesqueras en el borde costero norte (Caldera-Chañaral), lo que debe contemplarse en la extensión del proyecto de concesión de Ruta 5. Caleta del Obispo y playas Portofino, Flamenco, Obispito y Del Inca. En términos de vialidad surgen algunas ideas de inversión que pueden ser claves:
- Precariedad de infraestructura propia en caletas pesqueras de la región:
  - Obras marítimas: atracaderos tales como, muelles, rampas y/o malecones. Rampas para varado para el resguardo de embarcaciones.
  - Obras Terrestres básicas de apoyo a la pesca artesanal: explanadas, servicios básicos (agua, luz, alcantarillado y servicios higiénicos), boxes y sombreaderos para el resguardo de artes de pesca.
- Escasez de agua potable (programa APR) en pequeñas localidades rurales consideradas como “semi concentradas”.
- Insuficiente calidad de la edificación pública y de puesta en valor de su arquitectura patrimonial en algunos centros históricos de ciudades intermedias. Casos de Chañaral, Huasco y Vallenar.
- Falta de defensas fluviales -que pueden tener tratamiento como parques inundables- en poblados localizados junto a las cuencas aluvionales de los ríos Salado, Copiapó y Huasco. Por ej.: Chañaral, Diego de Almagro, Tierra Amarilla, Alto del Carmen, Vallenar, Freirina.

## 7 PARTICIPACIÓN CIUDADANA

### 7.1 Descripción de los Talleres de Inicio

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

#### 7.1.1 Definición de actores invitados

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

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

#### 7.1.2 Contenido de los Talleres de Inicio

En la región de Atacama se realizó un Taller de Inicio en la capital regional (Copiapó) y otros dos en las ciudades de Vallenar y Caldera, cada uno con una duración aproximada de 3 horas.

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

Los talleres realizados en las ciudades de Vallenar y Caldera, ambos destinos turísticos, fueron independientes, para atender la visión de los destinos propiamente tal, sin perjuicio que hayan podido ser nombrados otros destinos o atractivos turísticos de la región.

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

**Cuadro 7-1  
Contenidos y metodología a aplicar**

Hora	Actividades a desarrollar
15:00-15:10	Apertura del taller.
15:10-15:40	<b>Presentación de la consultora:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentación de las actividades a realizar en el taller y de los asistentes.</li> <li>• Rol de la infraestructura pública en la activación sustentable de los territorios turísticos.</li> <li>• Experiencias exitosas (nacionales y/o internacionales) con características similares a la región.</li> </ul>



Hora	Actividades a desarrollar
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Visión territorial preliminar para el desarrollo de la infraestructura de apoyo al turismo en la región.</li> </ul>
15:40-15:55	Explicación a los asistentes del trabajo de taller y conformación de grupos de trabajo.
15:55-16:15	<b>Trabajo en grupos interdisciplinarios.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A cada grupo se le entregó un mapa donde fueron identificados los destinos, atractivos y potenciales turísticos de la región. Se buscó conocer la visión regional del potencial turístico.</li> <li>• Cada grupo pudo proponer nuevos atractivos y rutas no presentes en el mapa.</li> <li>• El conjunto de atractivos identificados, fue ordenado en función de la importancia que le asignaron los integrantes del grupo de trabajo.</li> </ul>
16:15-16:30	Intermedio (café).
16:30-17:30	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Para los principales atractivos identificados por el grupo, se definió un conjunto de iniciativas de inversión, con el objeto de cubrir déficits de infraestructura o bien, potenciar los atractivos turísticos identificados.</li> <li>• Cada una de las iniciativas de inversión generadas, fue caracterizada en una “ficha de proyecto”, la contenía, entre otros, los elementos que muestra la cuadro 7-2</li> </ul>
17:30-17:55	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentación de resultados de trabajos grupales.</li> <li>• Todos los grupos debieron elegir un líder y un registrador de los acuerdos. El líder debió hacer la presentación final del resumen de su trabajo. El registrador entregó las fichas con las iniciativas propuestas por el grupo.</li> </ul>
17:55-18:00	Cierre del taller.

**Cuadro 7-2**  
**Ficha de registro de propuesta de proyecto**

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

### 7.1.3 Registro de Ideas de proyectos identificados

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

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

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

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

## 7.2 Resumen Ejecutivo Taller de Inicio en Copiapó

Región de Atacama / Copiapó

Fecha: 16 de mayo de 2016 (9:30 a 13:00 horas)

Lugar: Salón multiuso MOP Copiapó

### 7.2.1 Participantes

Hubo 24 asistentes de los cuales 9 eran mujeres y 15 hombres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se observan de la siguiente manera.

- 7 comunidad y sector privado 29,17%
- 17 Servicios públicos 70,83%

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



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

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

- Borde costero de la región
- Playas de Caldera
- Valles de la región
- Localidades precordilleranas
- Nevado Tres Cruces
- Salar de Maricunga y Ojos del Saldo
- Parque paleontológico
- Caleta Chañaral de Aceituno
- Ruta de los Españoles
- Parque Nacional Llanos de Challe
- Productos gastronómicos de la región (vinos, piscos y olivos)

### 7.2.3 Ideas de proyectos identificadas

Tras el trabajo de identificación de atractivos se generan los siguientes 20 proyectos

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

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Mejoramiento de acceso P. Nevado Tres Cruces	1				1
2	Pavimentación ruta costera	1				
3	Habilitación ciclovías y servicios en ruta costera	1				
4	Mejoramiento e implementación señalética turística en la Región	1			1	

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
5	Puesta en valor de ruta asociada a locaciones cinematográficas existentes en la región	1				
6	Habilitación de centro de interpretación del patrimonio paleontológico y arqueológicos de la región	1			1	1
7	Mejoramiento caletas borde costero	1				
8	Mejoramiento de senderos y Parque Llanos de Challes	1			1	1
9	Habilitación de mirador y centro de Interpretación Chañaral de Aceituno	1				
10	Habilitación red translocal de senderos y ciclovías en la región	1				1
11	Habilitación de accesos inclusivos a playas de la región.	1				1
12	Mejoramiento y conservación Mina San José	1				1
13	Mejoramiento acceso y habilitación de servicios en el sector andino vial Atacama-Argentina	1				1
14	Habilitación ruta escénica Pan de Azúcar Caldera	1			1	1
15	Mejoramiento equipamiento portuario en caletas y borde costero	1				
16	Mejoramiento accesos y vías de seguridad en las playas del borde costero	1				
17	Habilitación sendero escénico entre Caldera y Bahía Inglesa	1			1	
18	Consolidación Parque paleontológico “Los dedos” y Cerro Ballena.	1			1	1
19	Habilitación de senderos en altura, señalética y miradores Desierto Florido	1			1	
20	Construcción marina pública y atracadero en Bahía Inglesa	1				1

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

- Puntos Críticos Detectados

- Ausencia de señalética turística adecuada en toda la región
- Falta de conexión adecuada entre la región y la ciudad argentina de Catamarca lo que impide la conexión con una población de más 10.000 habitantes (refugios, bencineras, información turística, entre otros.)
- Uso ilegal a través de tomas de terrenos del borde costero más importante de la región, perjudicando el desarrollo del turismo asociado a este atractivo
- Falta de infraestructura portuaria que permita poner en valor y en disponibilidad, los atractivos turísticos asociados al uso del borde costero.
- Ausencia de sistema e infraestructura de transporte que permita atender emergencias en las rutas cordilleranas activas
- Se requiere mejorar la accesibilidad. puesta en valor y señalética, hacia un atractivo turístico de interés mundial, como lo es la Mina San José

- Nula existencia de accesos inclusivo en las playas y borde costero de la comuna.
  - Falta de puesta en valor de locaciones que han sido utilizadas como locaciones cinematográficas en la región.
  - Mala calidad de los accesos hacia lugares de interés turístico como el Parque Nacional Nevado Tres Cruces.
  - Necesidad de mejorar la calidad del servicio que se entrega y para ello se requiere contar con más y mejor capacitación a los emprendedores de la región.
- Oportunidades
    - Existencia en la región de un evento natural único en el mundo como lo es el desierto Florido.
    - Existencia del Parque Paleontológico de cerro Los Dedos
    - Existencia en la región de numerosos sectores con gran valor patrimonial
    - Existencia de atractivos turísticos posibles de conectar y generar rutas de importancia turística como lo son: Pan de Azúcar, Valle de Copiapó, Caldera y Valle del Huasco.
    - La región posee playas que son reconocidas nacional e internacionalmente.
    - Existencia del sector de Chañaral de Aceituno, donde es posible tener avistamiento de ballenas.
    - Existencias de programas de gobierno que pueden ayudar a los emprendedores a mejorar su estándar de servicio, de manera de posicionar a la región como un destino de turismo de clase mundial

### 7.3 Resumen Ejecutivo Talleres de Inicio de Vallenar.

Región de Atacama / Vallenar

Fecha: 17 de mayo de 2016 (14:30 a 17:30 horas)

Lugar: Salón del Gobernación de la Provincia de Huasco

#### 7.3.1 Participantes

Hubo 29 asistentes de los cuales 16 eran mujeres y 13 hombres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se observan de la siguiente manera.

▪ 10 Comunidad y sector privado	34,49%
▪ 19 Servicios públicos	65,51%

**Imagen 7-2**  
**Taller realizado en Vallenar**



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

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

- Ruta de los Españoles y valles de Los Naturales
- Borde costero de la provincia
- Valle del Huasco
- Localidades precordilleranas
- Caleta Chañaral de Aceituno
- Productos gastronómicos de la región (vinos, piscos y olivos)
- Reserva Nacional Pingüinos de Humboldt
- Límite Sur, con la Región de Coquimbo y sector Punta de Choros
- Desierto Florido
- Olivos centenarios
- Embalses de la provincia
- Cielos limpios
- Atractivos culturales (rodeo de burros), avistamiento de guanacos
- Quebrada Pinte
- Parque Nacional Llanos de Challe

### 7.3.3 Ideas de proyectos identificadas

Tras el trabajo de identificación de atractivos se generan los siguientes 19 proyectos

**Cuadro 7-5**  
**Ideas de proyectos taller Vallenar**

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				Otros apoyos
		MOP		Turismo		
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Mejoramiento e implementación señalética turística en la Región	1			1	
2	Habilitación senderos inclusivos y señalética que ponga en valor el Valle de los Naturales	1			1	1

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
3	Habilitación de pórticos de acceso en hitos turísticos de la Región	1			1	
4	Habilitación ruta Domeyko- Chañaral de Aceituno (solo para vehículos livianos)	1				
5	Habilitación ruta costera Huasco-Caleta Chañaral de Aceituno	1				
6	Habilitación centro de interpretación R.N. Pingüinos de Humboldt	1				1
7	Habilitación ruta turística Freirina y Huasco (miradores, ciclovías, baños)	1				
8	Habilitación senderos que unan San Félix con Quebrada Pinte	1				
9	Recuperación senderos de Chile entre el Tránsito y San Félix	1			1	1
10	Habilitación de Centro de interpretación de la ruta de los Naturales y españoles.	1			1	
11	Habilitación APR, baños saneamiento y señalética en Quebrada Pinte	1				
12	Habilitación oficina de información turística en Huasco y Provincia de Vallenar	1			1	
13	Implementación ruta gastronomía típica de la zona (pisco, vinos olivos) Conexión vial entre borde costero, Carrizal bajo hasta Chañaral de Aceituno	1			1	
14	Conservación edificios históricos de la ciudad (Freirina, Huasco y Vallenar)	1				1
15	Implementación señalética en Parque Nacional Llanos de Challe.	1			1	1
16	Habilitación ruta del pisco y vino pajarete	1			1	
17	Mejoramiento de borde costero y habilitación de miradores y embarcadores	1				1
18	Habilitación de ruta costera entre Chañaral y Huasco, (estaciones de descanso, señalética, miradores y centros de información)	1				
19	Habilitación ruta de los olivos	1		1		

Fuente: elaboración propia

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

- Puntos Críticos Detectados
  - Falta poner en valor una de las rutas históricas más importantes del país, único lugar de Chile donde los naturales y los españoles, lograron convivir en paz, no existe una puesta en valor de este contexto histórico y social de gran valor para la sociedad
  - Ausencia de señalética turística adecuada en toda la región
  - Necesidad de poner en valor los elementos de valor patrimonial e histórico del centro de la ciudad

- Falta de accesibilidad universal para el Parque Nacional Llanos de Challe
- Necesidad de recuperar la historia y el patrimonio arquitectónico asociado al ferrocarril y la actividad salitrera, hoy se encuentra abandonada y sin apoyo.
- Falta de apoyo para la difusión del valor de la ruta de los olivos, actividad de gran valor para la zona, No existen caminos adecuados, la ausencia de puentes a lo largo del río impide la conexión efectiva del turista, a lo anterior se une la ausencia de una señalética adecuada. La zona presenta una topografía ideal para observar la región con caminos interiores de gran belleza que no ha podido ser puestos en valor.
- La zona de Pinte, es uno de los lugares más hermosos del Valle y en la actualidad se encuentra con déficit de servicios (agua potable, alcantarillado y electricidad) se requiere poder dar una solución sustentable, de manera que sea posible ponerla en valor para el turismo.
- La región no cuenta con una oficina de información turística que pueda orientar a los turistas a los distintos atractivos que tiene la zona.
- Se requiere habilitar una ruta costera que cuente con servicios adecuados para que su recorrido sea una experiencia para los turistas.
- Necesidad de contar con un embarcadero turístico ya que actualmente no se cuenta con un equipamiento que permita o favorezca el desarrollo de deportes náuticos en esta zona de gran belleza costera.
- Falta mayor conectividad y acceso a la Caleta Chañaral de Aceituno, en la actualidad solo tiene acceso por Domeyko
- Ausencia de equipamientos y servicios en la Reserva Nacional de Pingüinos de Humboldt, lo que no favorece la puesta en valor, de este atractivo lugar para los turistas.
- Ausencia de elementos que permitan reducir la velocidad y proteger las vías de acceso a Freirina, los vehículos de alto tonelaje destruyen los caminos

**Imagen 7-3**  
**Taller realizado en Vallenar (2)**



#### **7.4 Resumen Ejecutivo Talleres Caldera**

Región de Atacama / Caldera

Fecha: 18 de mayo de 2016 (9:30 a 13:00 horas)

Lugar: Casa de la cultura de Caldera



#### 7.4.1 Participantes

Hubo 20 asistentes de los cuales 7 eran mujeres y 13 hombres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se observan de la siguiente manera.

- 15 Sector privado 66,67%
- 5 Servicio público 33,33%

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

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

- Borde costero de la región
- Playas de Caldera
- Localidades precordilleranas
- Nevado Tres Cruces
- Parque Paleontológico
- Granito orbicular
- Loberas de la zona
- Caleta Chañaral de Aceituno
- Bahía Cisne, observación de fauna marina
- Valles de la región
- Productos gastronómicos de la región (vinos, piscos y olivos)
- Camino del Inca
- Paisaje escénico en la quebrada de León

#### 7.4.3 Ideas de proyectos identificadas

Tras el trabajo de identificación de atractivos se generan los siguientes 23 proyectos

**Cuadro 7-6**  
**Ideas de proyectos taller Caldera**

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				Otros apoyos
		MOP		Turismo		
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Construcción Mirador en acceso Norte de Caldera	1			1	
2	Habilitación paso de San Francisco con equipamiento y servicios en Laguna Verde	1				
3	Habilitación de muelle público en Bahía Inglesa	1				1
4	Habilitación de Marina pública en Bahía Inglesa	1				1
5	Habilitación infraestructura portuaria en Calderilla /actividades turísticas y de acuicultura de pequeña escala	1				1
6	Acceso Parque Nevado tres cruces	1				1
7	Mejoramiento acceso a ruta de los 33 /centro de información y señalética oportuna y adecuada	1				1
8	Construcción mirador granito orbicular y loberas	1				
9	Recuperación fuerte de Caldera. Construcción	1				1

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
	museo de sitio en Parque Paleontológico					
10	Construcción ciclovías por playas de Caldera	1				
11	Instalación de señalética en la región de Atacama	1			1	
12	Habilitación ruta escénica entre Chañaral y Huasco	1		1		
13	Mejorar la conectividad entre Caldera y el Camino Inca de Oro (C 323/C 319/ C309/ C261/C273	1				
14	Habilitación centro de información en Isla Ruta escénica interpretativa en Quebrada de León	1			1	
15	Habilitación de plataforma de servicio en Laguna Verde (Paso San Francisco)	1				
16	Museo de sitio de vestigios incaicos en Viña del Cesto,	1		1		1
17	Mejoramiento Parque Nacional Pan de Azúcar.	1				1
18	Habilitación tren turístico entre la salida Sur de Caldera y Monte Amargo	1				1
19	Construcción Mirador en Calderilla	1			1	
20	Mejoramiento camino de acceso entre Laguna verde y Los Verdes (C-601 /ruta 31 CH)	1				
21	Mejoramiento acceso Playa Virgen con incorporación de mirador	1				
22	Recuperación borde de Bahía Inglesa, despejando actuales infraestructuras de actividades comerciales actuales	1				1
23	Habilitación feria de artesanos fuera del borde costero de Bahía Inglesa	1			1	

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

- Puntos Críticos Detectados:

- Existe gran desánimo entre las personas que llevan años esperando que se solucionen los problemas que ellos han planteado.
- Inexistencia de información en la zona respecto de las Áreas Marinas Protegida, necesidad de contar con un centro de información que permita poner al turista en conocimiento del valor de la zona.
- Necesidad de potenciar y poner en valor la ruta Quebrada de León, la que actualmente no existe una señalética adecuada, no existiendo rutas de accesos adecuados para la vista del turista.
- El sector de Laguna Verde es muy estratégico para la llegada de turistas a la Región. En la actualidad no se cuenta con una plataforma de servicios que permita atender emergencias, ni siquiera se cuenta con estación para el suministro de combustible, lo que hace más difícil su uso.
- Falta de protección y puesta en valor, de ruinas únicas relacionada con la historia Incaica en la región y la lucha contra los conquistadores españoles,
- Falta de accesibilidad y conectividad en el Parque Nacional Pan de Azúcar.

- Sector de Punta Caldereta, lugar especial para el avistamiento de ballenas y delfines, no cuenta con los equipamientos y servicios necesarios, hoy se está perdiendo este recurso.
  - Las antiguas rutas de ferrocarril, que unían Caldera con Monte Amargo, y estas representan una parte importante de la historia del país, que deberían ser puestas en valor.
  - En Caldera se realizan con el esfuerzo de los privados actividad acuícola de pequeña escala, que no cuenta con equipamiento portuario para desarrollar de modo más sustentable esta actividad.
  - El sector de la Mina San José (33 mineros) es hoy un lugar muy demandado sin embargo se encuentra en precarias condiciones de información y existen mucha suciedad que nadie limpia.
  - La zona cuenta con un sector denominado Santuario de la Naturaleza, único en el mundo, el granito orbicular, además de las loberas que se encuentran en las cercanías, estas son un gran atractivo, pero no se han puesto en valor por la falta de accesos
  - Los fuertes de la ciudad de Caldera se encuentran totalmente destruidos, requieren ser restaurados y puestos en valor.
  - Necesidad de recuperar y crear un museo de sitio, en el parque paleontológico más importante de la región.
  - Necesidad de recuperar la costa de Caldera y eliminar los asentamientos irregulares que hoy impiden el desarrollo de nuevos proyectos turísticos y que en forma ilegal han sido ocupadas.
- Oportunidades
    - Existencia en la región de un evento natural único en el mundo como lo es el desierto Florido
    - Existencia del Parque Paleontológico de cerro Los Dedos
    - Existencia en la región de numerosos sectores con gran valor patrimonial
    - Bahía cisne ofrece la posibilidad de hacer observación de fauna marina y de desarrollar turismo científico
    - Clima privilegiado le permite ser un destino atractivo durante todo el año
    - Caldera posee la mayor oferta de servicios de la región después de Copiapó, consolidándose como un gran destino turístico que la transforma en un atractor de demanda que puede ser derivada a otros sectores más emergentes de la región.
    - En Caldera se encuentran playas que son reconocidas nacional e internacionalmente
    - Existencia del sector de Chañaral de Aceituno, donde es posible tener avistamiento de ballenas.

## 7.5 Resumen Ejecutivo Taller de Validación en Atacama

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

correspondientes, con el fin de obtener un producto más afinado, que realmente respondiera a las necesidades de la región en materia de infraestructura turística.

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

Fecha: 19 de septiembre de 2016 (10:30 a 13:30 horas)

Lugar: Sala de reuniones MOP Atacama.

#### 7.5.1 Participantes

Hubo 30 asistentes de los cuales 12 eran mujeres y 18 hombres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se observan de la siguiente manera.

- 14 Sector privado 46,67%
- 16 Servicio público 53.33%

#### 7.5.2 Presentación propuesta de plan de infraestructura

Los consultores realizaron una presentación de la propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo en la Región de Atacama, indicando los principales resultados de consultoría hasta la fecha, la metodología empleada y el conjunto de proyectos identificados, haciendo uso de imágenes cartográficas de la región.

#### 7.5.3 Preguntas y observaciones

1. Al ser presentados los Destinos Turísticos definidos para la región en el Plan de Desarrollo Turístico Nacional, objetan que tanto el Valle de Copiapó como Caldera-Chañaral sean considerados Destinos Consolidados. Hacen presente la precariedad de los servicios y conexiones necesarias para desarrollar el turismo en la Región, especialmente en estos sectores.
2. Un proyecto que se solicita en forma encarecida en la terminación del mejoramiento de la ruta que llega hasta el Paso Fronterizo de San Francisco, lo que permitirá una mejor conexión de los turistas argentinos para llegar a la región, señalan que en la actualidad, el paso que utilizan es el de Aguas Negras por lo que finalmente se quedan en la Región de Coquimbo y no suben a la Región de Atacama, Es el SEREMI quien les informa que el proyecto está en licitación, lo que es muy bien recibido por los asistentes.
3. Los asistentes muestran interés por los proyectos presentados y les preocupa que esta instancia inédita de participación, no tenga el tiempo suficiente para poder

opinar de los más de 85 proyectos presentados. Por tal razón solicitan les sea enviada la Base de Datos de los proyectos para poder opinar con mayor calma.

4. Uno de los temas con mayor preocupación que presentan, es la toma ilegal del borde costero de la región, las que señalan se han comenzado a presentar en el sector de “La Quebrada de León”. Se emplaza al SEREMI y se deja ver la necesidad, de que la autoridad de una solución. Mayor inquietud ha surgido en los últimos días, al recibir la noticia, desde Bienes Nacionales del nivel central, que ha informado que se regularizaran los terrenos, ilegalmente ocupados, lo que hizo que aumentara de inmediato nuevas instalaciones. Se señala que las viviendas levantadas corresponden a segundas y terceras habitaciones, y no a soluciones sociales de personas sin habitación.
5. Se recuerda la necesidad de considerar el mejoramiento de la señalética turística, la que no se encuentra entre los proyectos presentados en el Plan Preliminar. Se explica que es un tema que actualmente se está revisando en conjunto con la Subsecretaría de Turismo y el MOP.
6. Se solicita poder conocer mayor detalle de los proyectos y se informa que la definición final de su diseño es una etapa posterior en la cual ellos podrán participar a través del mecanismo de participación ciudadana utilizado por el MOP.
7. Se extraña la ausencia de proyectos para el sector de Pinte, los Naturales y Los Españoles que se explica, no fueron considerados en esta oportunidad ya que quedaron fuera por estar fuera de destino. Se solicita considerar.
8. Se hace hincapié de la necesidad de trabajar de forma coordinada aprovechando los esfuerzos de los distintos actores del estado.
9. Se manifiesta preocupación por los procesos de mantención de las infraestructuras que se desarrollan y los planes de manejo y gestión que deberían existir.
10. Se solicita que les sean informados los avances y se comprometen a participar en los próximos procesos de participación ciudadana.

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

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

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

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

#### **8.1.1 Antecedentes para la construcción de la Propuesta de Plan**

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

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

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

#### 8.1.2 Identificación de Proyectos Nuevos.

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

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

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

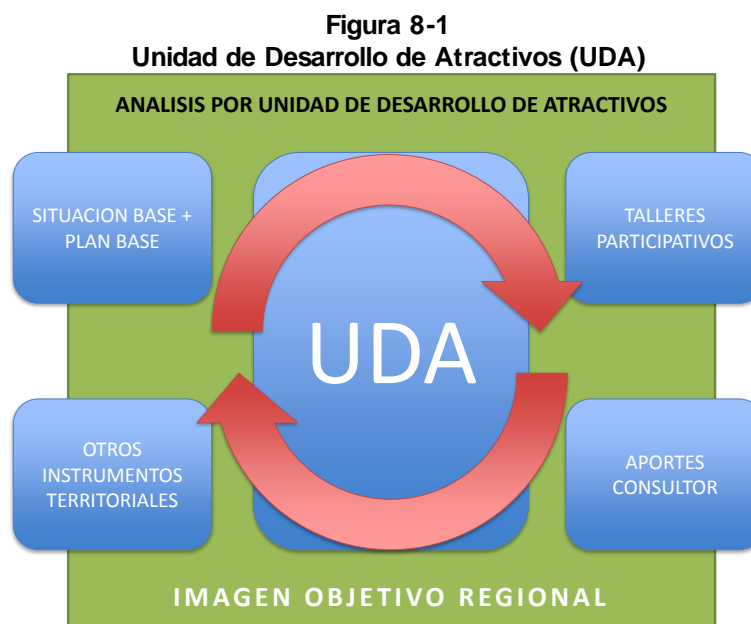
Cabe señalar que estas unidades no corresponden a unidades físicas con superficies encerradas por un polígono, con límites bien definidos, sino a una unidad conceptual de apoyo al análisis territorial, que en definitiva alberga a un conjunto de proyectos de diferentes tipologías.

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

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

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

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



Fuente: Elaboración propia

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

### 8.1.3 Priorización de Proyectos Nuevos

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

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



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

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

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

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

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

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

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

- **Sustentabilidad.**

- a) Área Silvestre Protegida perteneciente al SNASPE<sup>29</sup>: si la UDA está relacionada con una SNASPE, tiene puntaje 1; si no, 0.

- **Focalización territorial.**

- a) Tipo de Destino: si la UDA está relacionada con un Destino Turístico Emergente o Potencial, tiene puntaje 1; si no, 0.
- b) ZOIT<sup>30</sup>: si la UDA está relacionada con una ZOIT, tiene puntaje 1; si no, 0.

- **Inclusión y equidad.**

- a) ADI<sup>31</sup>: si la UDA está relacionada con una ADI, tiene puntaje 1; si no, 0.
- b) Territorio Rezagado: si la UDA está relacionada con un Territorio Rezagado ubicado en las comunas de las regiones de Coquimbo (Provincia Limarí-Choapa), Maule (Provincia de Cauquenes y la Comuna de Empedrado), Bío-Bío (Provincia de Arauco y Valle del Itata) y Los Ríos (Provincia del Ranco), tiene puntaje 1; si no, 0.

- **Complementariedad entre planes y programas.**

- a) Programa Estratégico Regional de Turismo (PERT): si la UDA está relacionada con una zona de aplicación de un Programa Estratégico Regional de Turismo (PERT), tiene puntaje 1; si no, 0.
- b) Plan Base: si existen proyectos del Plan Base asociados a la UDA, tiene puntaje 1; si no, 0.

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

<sup>30</sup> De acuerdo a la Ley del Turismo (Ley 20.423 del año 2010), son Zonas de Interés Turístico (ZOIT) "los territorios comunales, intercomunales o determinadas áreas dentro de éstos, que tengan condiciones especiales para la atracción turística y que requieran medidas de conservación y una planificación integrada para promover las inversiones del sector privado" (Art. 13).

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

**Cuadro 8-1**  
**Matriz multicriterio aplicada a las unidades de desarrollo de atractivos**

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

UDA	Valores Posibles							Puntaje UDA	Periodo
Pan de Azúcar	1	0	0	0	0	0	1	0,35	2
SIN UDA	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
Flamenco	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
Obispito	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
Paso San Francisco	1	0	1	0	0	0	1	0,50	2
Caldera Norte	0	0	0	0	0	0	1	0,20	3
Caldera	1	0	0	0	0	0	1	0,35	2
Río Salado	0	0	0	0	0	0	1	0,20	3
Bahía Inglesa	1	0	0	0	0	0	1	0,35	2
Valle del Copiapó	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
Llanos de Challe	1	1	0	0	0	0	0	0,35	2
Huasco	0	1	0	0	0	0	1	0,40	2
Freirina	0	0	0	0	0	0	1	0,20	3
Vallenar	0	1	0	0	0	0	1	0,40	2
Chañaral de Aceituno	0	1	0	0	0	0	1	0,40	2
Huascoaltino	1	1	0	1	0	0	1	0,65	1
Qhapaq Nan Norte Chico	0	1	0	0	0	1	0	0,30	2

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

La Propuesta de Plan tendrá un horizonte de 14 años, desde 2017, que puede ser dividido en tres períodos:

Período 1: 2017-2021  
 Período 2: 2022-2025  
 Período 3: 2026-2030

Considerando lo anterior, aquellas UDA que tengan un puntaje entre 0,643 y 1,00 serán desarrolladas en el Período 1. Es decir, los proyectos de esta UDA podrán comenzar a ser desarrollados a partir del 01 de enero de 2017.

Aquellas UDA que obtengan un puntaje entre 0,286 y 0,643 serán desarrolladas en el Período 2. Es decir, los proyectos de esta UDA podrán comenzar a ser desarrollados a partir del 01 de enero de 2022.

Aquellas UDA que obtengan un puntaje entre 0,00 y 0,286 serán desarrolladas en el Período 3. Es decir, los proyectos de esta UDA podrán comenzar a ser desarrollados a partir del 01 de enero de 2026.

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

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

- **Sustentabilidad**

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

- **Focalización territorial**

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

- **Inclusión y Equidad**

- a) Infraestructura beneficia a población local: si la infraestructura propuesta por el proyecto beneficia a la población local (infraestructura mixta), tiene puntaje 1; si no, 0.

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

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

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

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Pan de Azúcar	Mejoramiento a ruta escénica turística Parque Nacional Pan de Azúcar, Ruta C120	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Pan de Azúcar	Construcción sendero interpretativo desde playa Pan de Azúcar	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	2
Pan de Azúcar	Construcción de plataformas acceso inclusivo al mar, Pan de Azúcar	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Pan de Azúcar	Mejoramiento Caleta Turística Pan de Azúcar	0	0	0	0,15	0,2	0,15	0,50	2
Río Salado	Rehabilitación Aeródromo Chañaral	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Obispito	Construcción Caleta Turística, Obispito	0	0	0	0	0,2	0,15	0,35	3
Paso San Francisco	Construcción Refugio, centro de interpretación, Laguna Verde	0	0	0,2	0	0	0	0,20	2
Paso San	Construcción y	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2

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

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Francisco	Mejoramiento a ruta escénica Turística, Paso de San Francisco por Laguna Santa Rosa.								
Paso San Francisco	Construcción Refugio, centro de interpretación, Laguna Negro Francisco.	0	0	0,2	0	0	0	0,20	2
Paso San Francisco	Construcción Centro de atención y servicios al visitante, Laguna Santa Rosa	0	0	0,2	0	0	0,15	0,35	2
Caldera Norte	Construcción Camino de acceso a Quebrada del León	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Caldera Norte	Construcción sendero interpretativo quebrada el león.	0,15	0	0	0	0	0	0,15	3
Caldera Norte	Mejoramiento a ruta escénica Turística Granito Orbicular y Loberas C316	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Caldera Norte	Construcción Senderos interpretativos Granito Orbicular	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	3
Caldera Norte	Construcción de centro de interpretación y recepción al visitante, Loberas sector	0,15	0	0,2	0,15	0	0	0,50	3

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

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	Granito Orbicular								
Caldera Norte	Construcción Senda No motorizada, Caldera-Granito Orbicular	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	3
Caldera	Construcción Mirador y centro de información turística, Acceso a Caldera	0	0	0,2	0,15	0	0	0,35	2
Caldera	Construcción embarcadero turístico, naves menores, Bahía de Caldera	0	0	0	0	0,2	0,15	0,35	2
Caldera	Recuperación, Miradores interpretativos, Fuertes y Baluartes de Caldera.	0	0,15	0,2	0,15	0	0	0,50	2
Caldera	Construcción Senda No motorizada, Caldera Calderilla.	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	2
Freirina	Construcción mirador y centro de interpretación (Cetáceos), Punta Caldereta.	0	0	0,2	0,15	0	0	0,35	3
Freirina	Construcción Senda No motorizada de acceso universal, Bahía Calderilla	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	3
Bahía Inglesa	Mejoramiento Oficina de información Área Marina Protegida Isla Grande	0	0	0,2	0	0	0	0,20	2



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

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	Atacama								
Bahía Inglesa	Construcción Senda No Motorizada de acceso universal, Calderilla - Bahía Inglesa	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	2
Bahía Inglesa	Construcción Senda No Motorizada de acceso universal, Bahía Inglesa - Morro	0,15	0	0	0	0	0	0,15	2
Valle del Copiapó	Construcción y Habilitación Museo de sitio, Fundición Incaica Viña del Cerro	0	0,15	0,2	0,15	0	0	0,50	3
Llanos de Challe	Construcción y Mejoramiento de Senderos Interpretativos, Parque Nacional Llanos de Challe	0,15	0	0,2	0,15	0	0	0,50	2
Huasco	Construcción centro de información e interpretación Turístico en borde mar de la ciudad de Huasco	0	0	0,2	0,15	0	0	0,35	2
Huasco	Conservación y restauración de edificios patrimoniales Huasco	0	0,15	0,2	0,15	0	0	0,50	2
Huasco	Restauración centro de comidas de la caleta de	0	0	0,2	0	0,2	0,15	0,55	2

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

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	Huasco								
Freirina	Construcción centro de información e interpretación Turístico en Centro Histórico de Freirina	0	0,15	0,2	0	0	0	0,35	3
Freirina	Conservación y restauración de edificios patrimoniales Freirina	0	0,15	0,2	0,15	0	0	0,50	3
Freirina	Construcción Ribera recreativa río Huasco en Freirina	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Freirina	Construcción centro de comercialización de productos locales en Freirina	0	0	0,2	0	0,2	0,15	0,55	3
Vallenar	Construcción centro de información e interpretación Turístico en Centro Histórico de Vallenar	0	0,15	0,2	0	0	0	0,35	2
Vallenar	Construcción de Señalética y panel interpretativo en Mirador Embalse Santa Juana (Ruta C 485)	0,15	0	0,2	0,15	0	0	0,50	2
Vallenar	Conservación y restauración de edificios patrimoniales Vallenar	0	0,15	0,2	0,15	0	0	0,50	2

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

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Vallenar	Reconstrucción y/o Restauración Mercado de Vallenar	0	0,15	0	0	0,2	0,15	0,50	2
Vallenar	Mejoramiento a Ruta escénica mixta C485 entre Vallenar y El toro (incluye miradores y señalética con información de la parte alta del Valle de Huasco)	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Chañaral de Aceituno	Construcción Centro de Interpretación de Cetáceos, Chañaral de Aceituno	0	0,15	0,2	0	0	0	0,35	2
Qhapaq Ñan Norte Chico	Construcción y habilitación de sendero interpretativo de conexión Qhapaq Ñan entre límite de Región de Antofagasta y Portal del Inca	0,15	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,85	2
Qhapaq Ñan Norte Chico	Construcción y habilitación de sendero interpretativo Qhapaq Ñan entre Portal del Inca y Finca de Chañaral	0,15	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,85	2
Pan de Azúcar	Construcción y mejoramiento de Ruta C - 112 desde cruce Ruta 5	0	0	0,2	0	0	0	0,20	2

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

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	hasta cruce con Ruta C - 110								
SIN UDA	Construcción de defensa fluvial para parque inundable en Río Salado en ciudad de Diego de Almagro	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	3
Río Salado	Construcción de defensa fluvial para parque inundable en Río Salado en ciudad de Chañaral	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	3
Flamenco	Construcción muelle turístico en Playa Portofino	0	0	0,2	0	0,2	0,15	0,55	3
Flamenco	Mejoramiento acceso a Playa Portofino	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Flamenco	Construcción de estacionamientos para vehículos menores y buses de Turismo en Playa Portofino	0	0	0,2	0	0,2	0,15	0,55	3
Flamenco	Construcción de estacionamientos para vehículos menores y buses de Turismo en Puerto Flamenco	0	0	0,2	0	0,2	0,15	0,55	3
Flamenco	Mejoramiento acceso a	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3

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

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	Puerto Flamenco								
Caldera Norte	Centro de Interpretación y acogida al visitante a quebrada El León	0,15	0,15	0,2	0	0	0	0,50	3
Obispito	Mejoramiento acceso a Caleta Obispito	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Obispito	Construcción de estacionamientos para vehículos menores y buses de Turismos en Caleta Obispito	0	0	0,2	0	0,2	0,15	0,55	3
Paso San Francisco	Construcción centro de atención y servicios al visitante en acceso a Parque Nacional Nevado Tres Cruces	0,15	0	0,2	0	0	0,15	0,50	2
Paso San Francisco	Construcción de centro de interpretación en acceso a Volcán Ojos del Salado	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	2
Paso San Francisco	Construcción centro de atención y servicios al visitante en acceso en acceso a Volcán Ojos del Salado	0,15	0	0,2	0	0	0,15	0,50	2
Paso San	Mejoramiento a pavimento	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2

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

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Francisco	básico acceso a Volcán Ojos del Salado								
Llanos de Challe	Mejoramiento a ruta escénica Ruta C-440 desde cruce Ruta 5 hasta cruce Ruta C-470	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	2
Freirina	Construcción de defensa fluvial para parque inundable en Río Huasco, ciudad de Freirina	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	3
Vallenar	Construcción de centro de interpretación para fenómeno Desierto Florido al Norte de Vallenar	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	2
Vallenar	Construcción de mirador interpretativo para fenómeno Desierto Florido al Norte de Vallenar	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	2
Vallenar	Construcción de defensa fluvial para parque inundable en Río Alto del Carmen, localidad Alto del Carmen	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	2
Vallenar	Construcción Centro de Información y servicios al visitante en Alto del	0,15	0,15	0,2	0	0	0,15	0,65	2

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

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	Carmen.								
Huasco altino	Construcción APR Pinte	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	1
Huasco altino	Construcción Centro de Acogida y Servicios al visitante en San Felix	0,15	0	0,2	0	0	0,15	0,50	1
Huasco altino	Construcción centro de acogida y servicios al visitante en Pinte	0,15	0	0,2	0	0	0,15	0,50	1
Huasco altino	Construcción centro de acogida y servicios al visitante en el Tránsito	0,15	0	0,2	0	0	0,15	0,50	1

Conector	Mejoramiento a Ruta escénica de Los Olivos C 46 Freirina Huasco	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Mejoramiento Ruta escénica entre Huasco y Chañaral de Aceituno	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica pavimentada, entre Huasco Bahía Inglesa.	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento áreas de acceso público Parque	0	0	0,2	0	0	0	0,20	3

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

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	Nacional Llanos de Challe								
Conector	Construcción de Ruta Escénica Nevado de Tres Cruces-Valle del Copiapó	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica mixta, pavimentada CH31, Paso San Francisco	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica Mixta Chañaral Caldera, Ruta 5	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Mejoramiento a Ruta escénica acceso Mina San José.	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica, Caldera- Inca de Oro, Rutas C323 - E319 - C309 - C261 - C273	0	0	0	0	0,2	0	0,20	3
Conector	Construcción de ciclorruta entre Caldera y Caleta Pan de Azúcar	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento a pavimento de Ruta Costera Sur C-358 desde cruce Ruta 5 hasta Puerto Viejo	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2



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

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Conector	Mejoramiento a pavimento de caminos Rutas C-416 y C-322 desde cruce Ruta 5 hasta cruce Ruta C-326	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica Ruta C-432 desde cruce Ruta 5 hasta cruce Ruta C-440	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	2

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

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

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

Período 1: año 1 – año 5  
Período 2: año 6 – año 9  
Período 3: año 10 – año 13

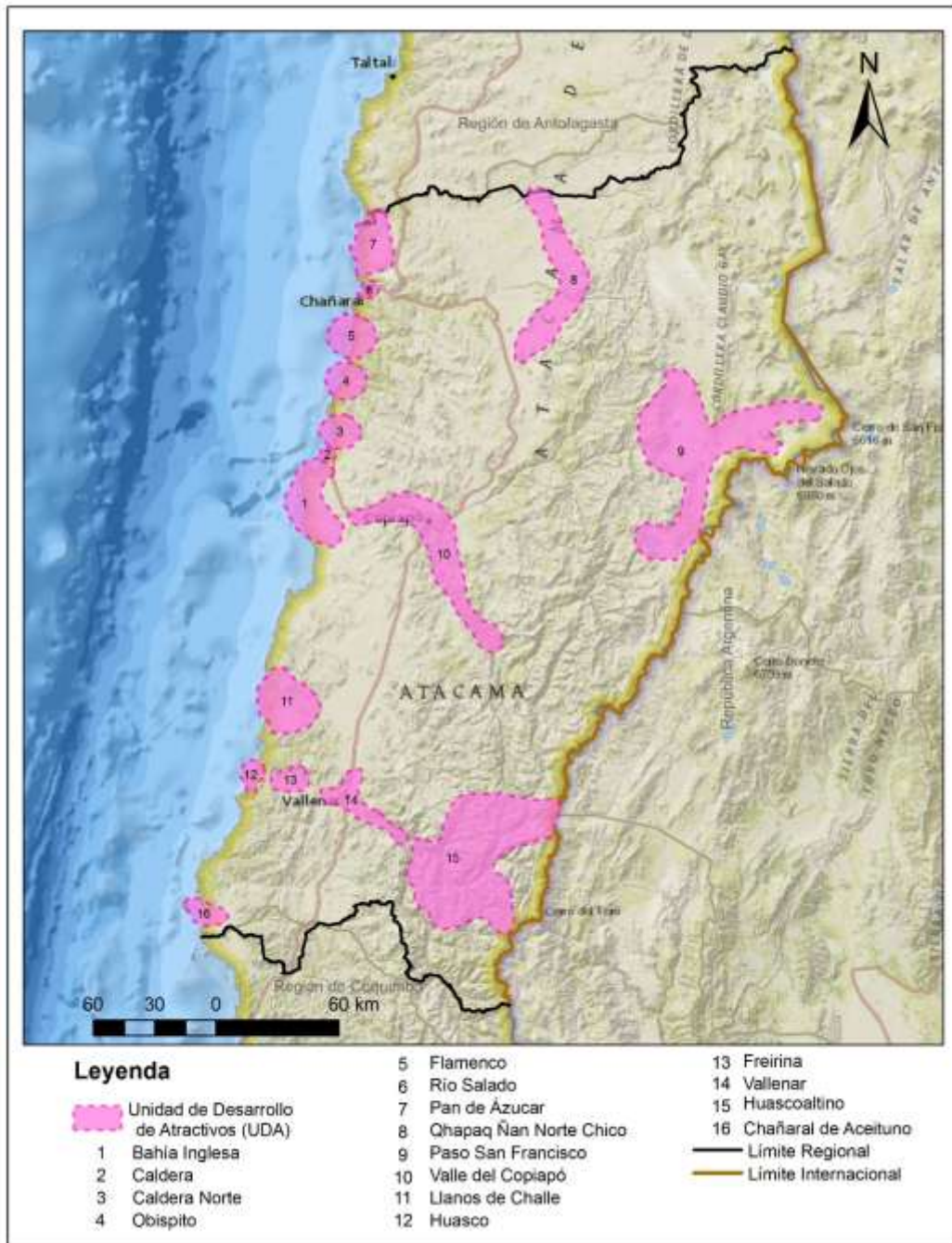
Considerando lo anterior, aquellos proyectos que obtengan un puntaje entre 0,21 y 1,00 serán desarrollados al Inicio del período que les corresponde.

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

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

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

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



Fuente: Elaboración propia.

## 8.1.6 Tipologías de Infraestructura

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 8.1.7 Estimación de Costos de Inversión

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

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

Para la estimación de costos de inversión asociados a los proyectos contemplados en cada uno de los planes regionales, se utilizó un procedimiento simplificado, el cual consistió en la definición de tipologías de proyectos, que a diferencia de las tipologías de infraestructura, éstos incluyen una acción o verbo, según la naturaleza del proyecto (construcción, mejoramiento, ampliación, estudio, diseño), salvo algunos

casos especiales en que la tipología de costos coincide con la tipología de infraestructura.

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

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

**Cuadro 8-4**  
**Costos unitarios de proyectos de inversión**

Nº	TIPOLOGÍA PARA COSTO	TIPO	Unidad	Costo (\$ 2016)
1	Construcción Ruta Escénica	Unitario	km	766.800.000
2	Mejoramiento a Ruta Escénica	Unitario	km	66.800.000
3	Mejoramiento a Ruta Escénica Mixta	Unitario	km	83.500.000
4	Construcción Agua Potable Rural	Unitario	Gl	380.000.000
5	Ampliación Agua Potable Rural	Global	Gl	380.000.000
6	Restauración Patrimonio	Global	Gl	100.000.000
7	Construcción Infraestructura de Borde Costero	Unitario	km	217.000.000
8	Mejoramiento Infraestructura de Borde Costero	Unitario	km	130.200.000
9	Construcción Infraestructura Portuaria de conexión	Global	Gl	2.369.637.000
10	Construcción Infraestructura Portuaria Para el Turismo y deportes náuticos	Global	Gl	200.000.000
11	Construcción Infraestructura de Información Turística	Global	Gl	105.317.200
12	Construcción Infraestructura de Servicios Turísticos	Global	Gl	105.317.200
13	Construcción Sendero interpretativo a Suelo Natural	Unitario	km	12.950.762
14	Construcción Sendero interpretativo en pasarela	Unitario	km	16.317.200
15	Construcción Canales Riego	Unitario	km	80.000.000
16	Construcción Aeródromo	Global	Gl	20.025.633.354
17	Construcción Ciclovía - Ciclorruta	Unitario	km	80.000.000
18	Construcción de Pasarela Peatonal	Unitario	km	400.000.000
19	Construcción Paso Fronterizo	Global	Gl	14.000.000.000
20	Mejoramiento Paso Fronterizo	Global	Gl	8.400.000.000
21	Construcción Red Vial	Unitario	km	700.000.000
22	Mejoramiento Red Vial	Unitario	km	420.000.000
23	Construcción Terminal de Buses (localidad pequeña)	Global	Gl	210.000.000
24	Construcción Terminal de Buses (Urbano Pequeño)	Global	Gl	1.500.000.000
25	Construcción Terminal de Buses (Urbano Mediano)	Global	Gl	3.200.000.000

Nº	TIPOLOGÍA PARA COSTO	TIPO	Unidad	Costo (\$ 2016)
26	Mejoramiento a Ribera Recreativa	Unitario	km	167.000.000
27	Estudio Prefactibilidad Ciclovía - Ciclorruta	Unitario	km	1.500.000
28	Construcción Embarcadero y Rampas para lancha	Global	Gl	1.000.000.000
29	Construcción Embarcadero y Rampas para Transbordador	Global	Gl	4.000.000.000
30	Construcción Caleta Pequeña	Global	Gl	1.000.000.000
31	Construcción Caleta Mediana	Global	Gl	5.000.000.000
32	Mejoramiento Aeródromo	Global	Gl	820.000.000
33	Construcción Museo	Global	Gl	210.000.000
34	Estudio Prefactibilidad Aeródromo	Global	Gl	300.000.000
35	Estudio Modelo de Gestión	Global	Gl	100.000.000
36	Embarcadero Rio	Global	Gl	200.000.000
37	Restauración Iglesia	Global	Gl	1.000.000.000
38	Estudio prefactibilidad Museo	Global	Gl	100.000.000
39	Diseño Aeropuerto internacional	Global	Gl	400.000.000
40	Construcción Helipuerto	Global	Gl	100.000.000
41	Construcción Paradero de Buses	Global	Un	15.000.000
42	Defensa Fluvial	Global	Gl??	500.000.000
43	Estudio Prefactibilidad Embalse	Global	Gl	400.000.000
44	Construcción Cobertizo Rodados	Global	Gl	420.000.000

Fuente: Elaboración propia

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

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

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

ITEM	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	COSTO (\$) (dic 2016)
Vialidad	Berma de 2 metros de ancho a ambos lados de la calzada Calzada de 7 metros de ancho Faja de separación de 1,5 metros entre la ciclorruta y vialidad para vehículos motorizados	km	700.000.000
Ciclorruta	2 metros de ancho	km	80.000.000



Mirador	Superficie de maicillo con 10 estacionamientos, 10 bancas con capacidad para 4 personas c/u, 2 paneles informativos, estructura con techumbre para protección del clima	Un	40.000.000
Estacionamiento con Zona de Descanso	Superficie de maicillo con 20 estacionamientos, 20 mesas con capacidad para 4 personas c/u, baños y estructura con techumbre para protección del clima.	Un	60.000.000

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

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

Así, para obtener el costo de inversión por kilómetro lineal de Ruta Escénica, se tiene:

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

Por lo tanto, el costo de Construcción de una Ruta Escénica, cuando es necesario realizar la pavimentación del camino y la habilitación de bermas, es de **\$766.800.000** por kilómetro lineal. En el caso de Mejoramiento a Ruta Escénica, el costo de inversión se reduce a los tres componentes anteriormente señalados, lo que da el valor de **\$66.800.000** por kilómetro de Ruta Escénica. Para efectos de esta propuesta de plan de infraestructura, y con el fin de no sobredimensionar los valores de inversión, se aplicará el valor de Mejoramiento a todos los casos de Rutas Escénica.

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

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

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

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

N° Proyecto (*)	UDA	Nombre Proyecto	Origen	Ámbito del MOP	Costo de Inversión M\$	5 años					5 años					4 años					
						Corto Plazo					Mediano Plazo					Largo plazo					
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		
1	Bahía Inglesa	Mejoramiento Oficina de información Área Marina Protegida Isla Grande Atacama	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317									D	E						
2	Bahía Inglesa	Construcción Senda No Motorizada de acceso universal, Calderilla - Bahía Inglesa	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	49.213						P	D	E								
3	Bahía Inglesa	Construcción Senda No Motorizada de acceso universal, Bahía Inglesa - Morro	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	423.101								P	D	E						
8	Caldera	Construcción Mirador y centro de información turística, Acceso a Caldera	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E									
9	Caldera	Construcción embarcadero turístico, naves menores, Bahía de Caldera	Consultor	Obras Portuarias	200.000						P	D	E								
10	Caldera	Recuperación, Miradores interpretativos, Fuertes y Baluartes de Caldera.	Taller	Arquitectura	105.317						P	D	E								
11	Caldera	Construcción Senda No motorizada, Caldera Calderilla.	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	121.608						P	D	E								
17	Caldera Norte	Construcción Camino de acceso a Quebrada del León	Taller	Vialidad	4.242.000											P	D	E			
18	Caldera Norte	Construcción sendero interpretativo quebrada el león.	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	46.105													D	E		
19	Caldera Norte	Mejoramiento a ruta escénica Turística Granito Orbicular y Loberas C316	Taller	Vialidad	74.148													D	E		
20	Caldera Norte	Construcción Senderos interpretativos Granito Orbicular	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	12.951													D	E		
21	Caldera Norte	Construcción de centro de interpretación y recepción al visitante, Loberas sector Granito Orbicular	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317													D	E		
22	Caldera Norte	Construcción Senda No motorizada, Caldera-Granito Orbicular	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	192.578													P	D	E	
23	Caldera Norte	Centro de Interpretación y acogida al visitante a quebrada El León	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317													P	D	E	
26	Obispito	Construcción Caleta Turística, Obispito	Consultor	Obras Portuarias	1.000.000													D	E		
27	Obispito	Mejoramiento acceso a Caleta Obispito	Taller	Vialidad	420.000													D	E		
28	Obispito	Construcción de estacionamientos para vehículos menores y buses de Turismo en Caleta Obispito	Taller	Obras Portuarias	217.000													D	E		
29	Flamenco	Mejoramiento acceso a Playa Portofino	Taller	Vialidad	420.000													D	E		
30	Flamenco	Construcción de estacionamientos para vehiculos menores y buses de Turismo en Playa Portofino	Taller	Obras Portuarias	217.000													D	E		
31	Flamenco	Construcción muelle turístico en Playa Portofino	Taller	Obras Portuarias	200.000													D	E		
32	Flamenco	Mejoramiento acceso a Puerto Flamenco	Taller	Vialidad	420.000													D	E		
33	Flamenco	Construcción de estacionamientos para vehiculos menores y buses de Turismo en Puerto Flamenco	Taller	Obras Portuarias	217.000													D	E		
35	Río Salado	Rehabilitación Aeródromo Chañaral	Taller	Aeropuertos	5.000.000													P	D	E	E
36	Río Salado	Construcción de defensa fluvial para parque inundable en Río Salado en ciudad de Chañaral	Taller	Obras Hidráulicas	500.000													P	D	E	
39	Pan de Azúcar	Mejoramiento a ruta escénica turística Parque Nacional Pan de Azúcar, Ruta C120	Taller	Vialidad	2.988.632						P	D	E								
40	Pan de Azúcar	Construcción sendero interpretativo desde playa Pan de Azúcar	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	9.325						D	E									
41	Pan de Azúcar	Construcción de plataformas acceso inclusivo al mar, Pan de Azúcar	Taller	Obras Portuarias	217.000						P	D	E								
42	Pan de Azúcar	Mejoramiento Caleta Turística Pan de Azúcar	Consultor	Obras Portuarias	200.000						D	E									
43	Pan de Azúcar	Construcción y mejoramiento de Ruta C -112 desde cruce Ruta 5 hasta cruce con Ruta C - 110	Consultor	Vialidad	7.106.400						D	E									
47	Qhapaq Ñan Norte Chico	Construcción y habilitación de sendero interpretativo Qhapaq Ñan entre Portal del Inca y Finca de Chañaral	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	747.388						P	D	E	E							
48	Qhapaq Ñan	Construcción y habilitación de sendero interpretativo de	Consultor	No MOP (UT	690.535						P	D	E	E							

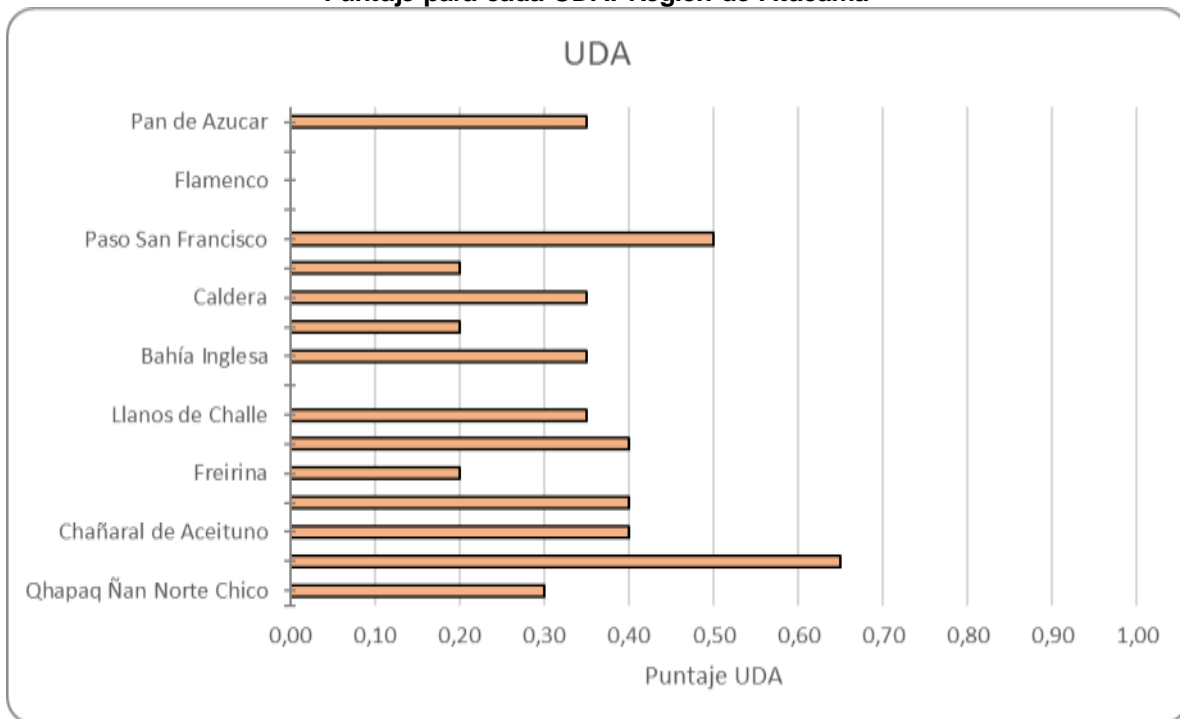


N° Proyecto (*)	UDA	Nombre Proyecto	Origen	Ámbito del MOP	Costo de Inversión M\$	5 años					5 años					4 años			
						Corto Plazo					Mediano Plazo					Largo plazo			
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
103	Huascoaltino	Construcción Centro de Acogida y Servicios al visitante en San Félix	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317	D	E												
104	Huascoaltino	Construcción centro de acogida y servicios al visitante en Pinte	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317	D	E												
105	Huascoaltino	Construcción centro de acogida y servicios al visitante en el Tránsito	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317	D	E												
108	Chañaral de Aceituno	Construcción Centro de Interpretación de Cetáceos, Chañaral de Aceituno	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
132	SIN UDA	Construcción de defensa fluvial para parque inundable en Río Salado en ciudad de Diego de Almagro	Taller	Obras Hidráulicas	500.000										P	D	E		
138	Conector	Mejoramiento a Ruta escénica de Los Olivos C 46 Freirina Huasco	Taller	Vialidad	908.480						P	D	E						
139	Conector	Mejoramiento Ruta escénica entre Huasco y Chañaral de Aceituno	Taller	Vialidad	8.271.176						P	D	E						
140	Conector	Mejoramiento a ruta escénica pavimentada, entre Huasco Bahía Inglesa.	Taller	Vialidad	12.983.916						P	D	E	E					
141	Conector	Mejoramiento áreas de acceso público Parque Nacional Llanos de Challe	Taller	Vialidad	420.000											P	D	E	
142	Conector	Construcción de Ruta Escénica Nevado de Tres Cruces- Valle del Copiapó	Taller	Vialidad	15.064.068						P	D	E	E					
143	Conector	Mejoramiento a ruta escénica mixta, pavimentada CH31, Paso San Francisco	Taller	Vialidad	17.907.744						P	D	E	E					
144	Conector	Mejoramiento a ruta escénica Mixta Chañaral Caldera, Ruta 5	Taller	Vialidad	6.331.304						P	D	E						
145	Conector	Mejoramiento a Ruta escénica acceso Mina San José.	Taller	Vialidad	201.736						P	D	E						
146	Conector	Mejoramiento a ruta escénica, Caldera- Inca de Oro, Rutas C323 - E319 - C309 - C261 - C273	Consultor	Vialidad	12.513.644										P	D	E	E	
147	Conector	Mejoramiento a pavimento de caminos Rutas C-416 y C-322 desde cruce Ruta 5 hasta cruce Ruta C-326	Consultor	Vialidad	23.755.200						D	E							
148	Conector	Mejoramiento a pavimento de Ruta Costera Sur C-358 desde cruce Ruta 5 hasta Puerto Viejo	Consultor	Vialidad	12.642.000						D	E							
149	Conector	Mejoramiento a ruta escénica Ruta C-432 desde cruce Ruta 5 hasta cruce Ruta C-440	Consultor	Vialidad	1.993.980						P	D	E	E					
150	Conector	Construcción de Ciclorruta entre Caldera y Caleta Pan de Azúcar	Consultor	Vialidad	9.370.400						P	D	E	E					
Costo Total de Inversión					175.676.168														
Inversión con financiamiento externo					519.597														
Inversión directa MOP					170.485.571														

\* El salto en la numeración, corresponde a los proyectos del Plan base del Capítulo 5.

La siguiente figura muestra los puntajes asignados para las Unidades de Desarrollo de Atractivos (UDA):

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



Fuente: Elaboración propia

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

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

Este libro contiene las siguientes hojas

a) Cuadro PP

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

b) UDA

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

c) Sensibilización

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

d) Gráficos (Cronograma)

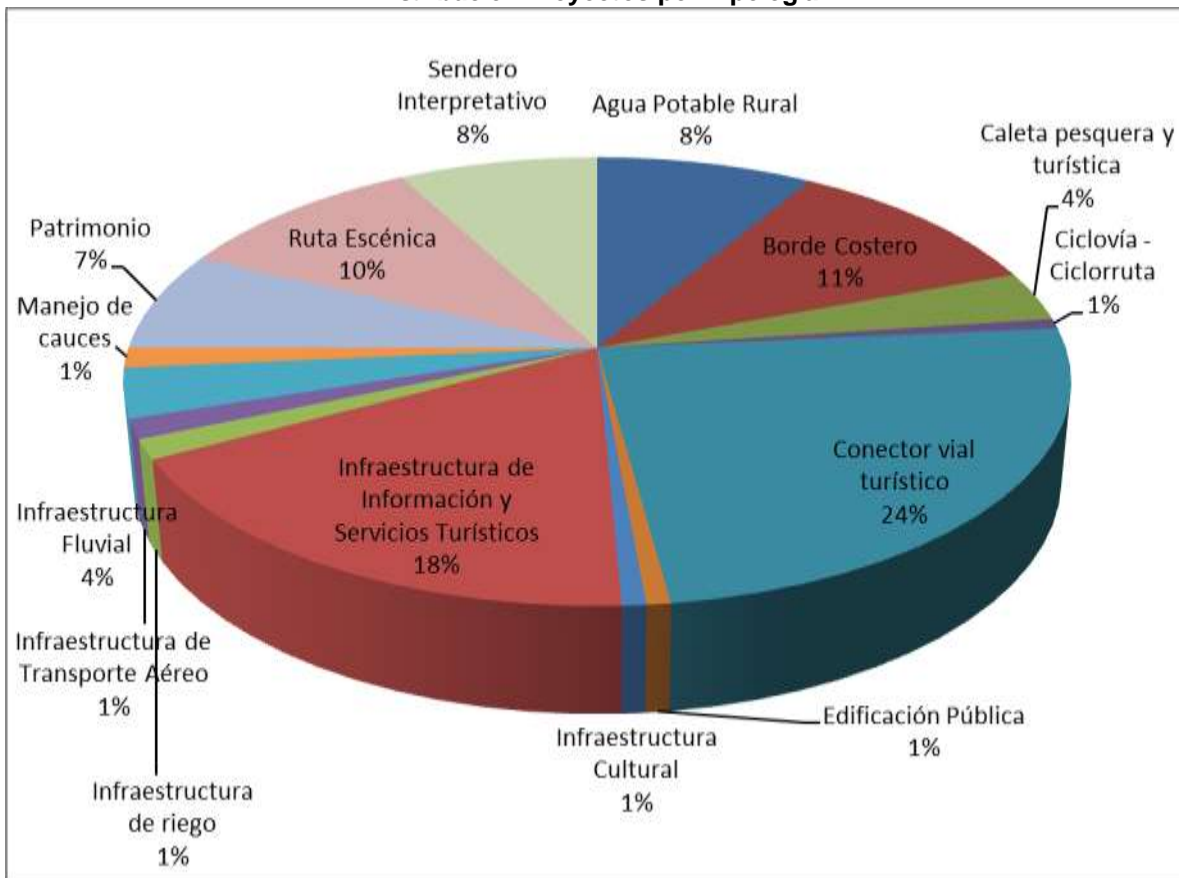
Al finalizar el proceso de priorización y sensibilización se procede a graficar cada proyecto en el periodo correspondiente (corto, mediano y largo plazo) y su priorización en el interior de la UDA con su puntaje de proyecto. Es importante mencionar que cuando un proyecto tiene un puntaje menor o igual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

## 9 SINTESIS Y CARTERA PROPUESTA.

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

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

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



Fuente: elaboración propia

Del gráfico anterior, es posible observar que la concentración de proyectos se presenta principalmente en la tipología de Conector Turístico Vial, la que junto a Ruta Escénica, representan un poco más de un tercio del total de la cartera de este plan, en seguida están los proyectos de Infraestructura de Información y Servicios Turísticos, con casi un quinto del total, seguida de Borde Costero.

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

	Kilómetros
Ruta Escénica	1.387,7
Ciclovía - Ciclorruta	116,8
Sendero Interpretativo	181,5

## 9.2 Principales Aspectos de la Propuesta del Plan.

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

**Cuadro 9-1**  
**Distribución de Proyectos por Destinos Priorizados**

DESTINO TURISTICO	UNIDAD DESARROLLO ATRACTIVO	N° de Iniciativas
<b>Caldera - P.N. Pan de Azúcar</b>	Bahía Inglesa	6
	Caldera	7
	Caldera Norte	9
	Conector	5
	Flamenco	6
	Freirina	2
	Obispito	3
	Pan de Azúcar	7
	Río Salado	2
	Sin UDA	1
	<b>Chañaral de Aceituno</b>	Chañaral de Aceituno
Conector		1
<b>Valle del Copiapó</b>	Conector	3
	Huascoaltino	2
	Paso San Francisco	5
	Sin UDA	7
	Valle de Copiapó	6
	(en blanco)	2
<b>Valle del Huasco</b>	Conector	3
	Freirina	9
	Huasco	6
	Huascoaltino	1
	Llanos de Challe	1
	Sin UDA	1
	Vallenar	11
	<b>Otro Destino</b>	Chañaral de Aceituno
Conector		3
Huascoaltino		4
Llanos de Challe		2
Paso San Francisco		5
Qhapaq Ñan Norte Chico		4
Sin UDA		11
Valle de Copiapó		1
<b>Todos los Destinos</b>	(en blanco)	1
<b>Total general</b>		<b>140</b>

Fuente: elaboración propia



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

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

UNIDAD TECNICA MOP	N° de Iniciativas
Aeropuertos	1
Agua Potable Rural	12
Arquitectura	47
Concesiones	3
Obras Hidráulicas	9
Obras Portuarias	20
Vialidad	48
<b>Total general</b>	<b>140</b>

Fuente: elaboración propia

Se propone el desarrollo de 140 proyectos, 61 de los cuales provienen del plan base y 79 son nuevas iniciativas. En términos del costo total de la inversión se llega a la suma de M\$ 1.434.352.530, correspondiendo el 87% a inversión del MOP y el 13% a financiamiento externo al MOP. Desde el punto de vista de los plazos estimados para iniciar la ejecución de las inversiones de la cartera, el 23% del total, está en el corto plazo, como se observa en la tabla siguiente:

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

FINANCIAMIENTO	Plazos			Total general
	Corto (2017-2021)	Mediano(2022-2026)	Largo(2027-2030)	
Extrasectorial	169.180.437	17.450.468	1.022.380	187.653.286
Sectorial	156.319.800	193.322.663	897.056.782	1.246.699.244
<b>Total general</b>	<b>325.500.237</b>	<b>210.773.131</b>	<b>898.079.162</b>	<b>1.434.352.530</b>

Fuente: elaboración propia

### 9.3 Cartera del Plan:

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

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
Chañaral	Chañara I	Construcción de Ciclorruta entre Caldera y Caleta Pan de Azúcar	Ciclovía - Ciclorruta	Vialidad	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción de estacionamientos para vehículos menores y buses de Turismo en Playa Portofino	Borde Costero	Obras Portuarias	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Construcción de estacionamientos	Borde	Obras	Caldera -	Diseño y	Sectorial	Largo

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
		para vehículos menores y buses de Turismo en Puerto Flamenco	Costero	Portuarias	P.N. Pan de Azúcar	Ejecución		
		Construcción de obras fluviales y control aluvional quebrada Paipote	Manejo de cauces	Obras Hidráulicas	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción de obras fluviales y control aluvional río Salado	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción de plataformas acceso inclusivo al mar, Pan de Azúcar	Borde Costero	Obras Portuarias	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
Chañaral	Chañaral	Construcción muelle turístico en Playa Portofino	Borde Costero	Obras Portuarias	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Construcción sendero interpretativo desde playa Pan de Azúcar	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento / Rehabilitación Aeródromo Chañaral	Infraestructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Sectorial	Largo
		Mejoramiento a Ruta Escénica Mixta Ruta 5, entre Chañaral y Caldera	Ruta Escénica	Vialidad	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Turística Parque Nacional Pan de Azúcar, Ruta C-120	Ruta Escénica	Vialidad	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento acceso a Playa Portofino	Conector vial turístico	Vialidad	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Mejoramiento acceso a Puerto Flamenco	Conector vial turístico	Vialidad	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Mejoramiento Borde Costero Bahía Flamenco, Chañaral	Borde Costero	Obras Portuarias	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Borde Costero Pan De Azúcar, Chañaral	Borde Costero	Obras Portuarias	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Caleta Turística Pan de Azúcar	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Ruta C-112, desde cruce Ruta 5 hasta cruce con Ruta C-110	Conector vial turístico	Vialidad	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Ruta C-13, Sector: Cruce Ruta 5 (Chañaral) - El Salado	Conector vial turístico	Vialidad	Otro Destino	Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Ruta C-13, Sector: El Salado - Diego De Almagro	Conector vial turístico	Vialidad	Otro Destino	Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Rutas C-120, C-112 y C-110, S: Chañaral - Pan de Azúcar - Ruta 5	Conector vial turístico	Vialidad	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
	Diego de Almagro	Construcción de defensa fluvial para parque inundable en Río Salado en ciudad de Diego de Almagro	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Otro Destino	Prefactibilidad	Sectorial	Largo
		Construcción y habilitación de sendero interpretativo de conexión Qhapaqñan entre límite de Región de Antofagasta y Portal del Inca	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Otro Destino	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano
		Construcción y habilitación de sendero	Sendero	Arquitectura	Otro	Prefactibilidad	Extrasecto	Media

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
		interpretativo Qhapaq Ñan entre Portal del Inca y Finca de Chañaral	Interpretativo		Destino	dad	rial	no
		Mejoramiento C-13 S: Llanta-Salvador	Conector vial turístico	Vialidad	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento C-13 S: Salvador-Potrerillos	Conector vial turístico	Vialidad	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Paso San Francisco, Sector: Bif. Potrerillos - Maricunga	Conector vial turístico	Vialidad	Otro Destino	Ejecución	Sectorial	Mediano
		MEJORAMIENTO RUTA ALTIPLANICA S: DIEGO DE ALMAGRO - ALTAMIRA CR. RUTA 5	Conector vial turístico	Vialidad	Otro Destino	Prefactibilidad	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Ruta C-13, Sector: Diego De Almagro - Llanta (Incluye Variante Diego De Almagro 8 Km)	Conector vial turístico	Vialidad	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
Copiapó	Caldera	Ampliación Terminal de Pasajeros Aeropuerto Desierto de Atacama	Infraestructura de Transporte Aéreo	Concesiones	Otro Destino	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Caleta Turística, Obispio	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Construcción de Centro de Interpretación y acogida al visitante a Quebrada El León	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Extrasectorial	Largo
		Construcción de centro de interpretación y recepción al visitante, Loberas sector Granito Orbicular	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Construcción de estacionamientos para vehículos menores y buses de Turismo en Caleta Obispio	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Construcción Doble Vía Ruta 5, Tramo Caldera - Chañaral - Límite Región Antofagasta	Conector vial turístico	Concesiones	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Ejecución	Extrasectorial	Corto
		Construcción embarcadero turístico, naves menores, Bahía de Caldera	Borde Costero	Obras Portuarias	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción Mirador y centro de información turística, Acceso a Caldera	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción mirador y centro de interpretación (Cetáceos), Punta Caldereta.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Construcción Senda No motorizada de acceso universal, Bahía Calderilla	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Extrasectorial	Largo
		Construcción Senda No Motorizada de acceso universal, Bahía Inglesa - Morro	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Senda No Motorizada de acceso universal, Calderilla - Bahía Inglesa	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Senda No motorizada,	Sendero	Arquitectura	Caldera -	Prefactibili	Extrasecto	Media

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
		Caldera Calderilla.	Interpretativo		P.N. Pan de Azúcar	dad	rial	no
		Construcción Senda No motorizada, Caldera-Granito Orbicular	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Extrasectorial	Largo
Copiapó	Caldera	Construcción sendero interpretativo Quebrada el León.	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Construcción Senderos interpretativos Granito Orbicular	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Construcción y Equipamiento de Parque Paleontológico, Caldera	Patrimonio	Arquitectura	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento a pavimento Ruta C-358, desde cruce Ruta 5 hasta Puerto Viejo	Conector vial turístico	Vialidad	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Turística Ruta C-316, Granito Orbicular y Loberas	Ruta Escénica	Vialidad	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Mejoramiento acceso a Caleta Obispito	Conector vial turístico	Vialidad	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Mejoramiento Borde Costero Playa Las Machas - Bahía Inglesa (2 Etapas)	Borde Costero	Obras Portuarias	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Borde Costero Playa Ramada, Caldera	Borde Costero	Obras Portuarias	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Borde Costero Playa Rodillo, Caldera	Borde Costero	Obras Portuarias	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Borde Costero Playas Brava Y Del Jefe, Caldera (2 Etapas)	Borde Costero	Obras Portuarias	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Oficina de información Área Marina Protegida Isla Grande Atacama	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento Ruta C-354, Sector: Caldera - Bahía Inglesa (4 Km)	Conector vial turístico	Vialidad	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Sectorial	Corto
		Mejoramiento y Construcción camino de acceso a Quebrada del León	Conector vial turístico	Vialidad	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Sectorial	Largo
		Recuperación, Miradores interpretativos, Fuertes y Baluartes de Caldera.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Restauración Fuertes Estratégicos Arturo Prat y Esmeralda, Caldera	Patrimonio	Arquitectura	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
	Copiapó	Ampliación Ruta 5, Sector: Copiapó - Toledo (2ª Etapa)	Conector vial turístico	Vialidad	Valle del Copiapó	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Ampliación y Mejoramiento Ruta 5 Sector: Acceso Sur a Copiapó	Conector vial turístico	Vialidad	Valle del Copiapó	Prefactibilidad	Sectorial	Corto
		Construcción de Centro de Información y Servicios Turísticos en	Infraestructura de	Arquitectura	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
		acceso a Volcán Ojos del Salado	Información y Servicios Turísticos					
		Construcción de Centro de Información y Servicios Turísticos, Laguna Santa Rosa	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Valle del Copiapó	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
Copiapó	Copiapó	Construcción de Centro de Información y Servicios Turísticos, Laguna Verde	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Valle del Copiapó	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción de Centro de Información y Servicios Turísticos en acceso a Parque Nacional Nevado Tres Cruces	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción de centro de interpretación en acceso a Volcán Ojos del Salado	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Doble Vía Travesía - Toledo (34 km)	Conector vial turístico	Concesiones	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Corto
		Construcción Infraestructura de Información y Servicios Turísticos en Pinte	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Valle del Copiapó	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Museo Regional de Atacama	Infraestructura Cultural	Arquitectura	Valle del Copiapó	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción y Mejoramiento a Ruta Escénica Turística Ruta C-601, desde bifurcación C-341 (km 80 en 31-CH) hasta Ruta 31-CH por Laguna Santa Rosa	Ruta Escénica	Vialidad	Valle del Copiapó	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento / Restauración Casa Maldini, Copiapó	Patrimonio	Arquitectura	Valle del Copiapó	Ejecución	Extrasectorial	Corto
		Mejoramiento a pavimento básico acceso a Volcán Ojos del Salado	Conector vial turístico	Vialidad	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a pavimento de caminos Rutas C-416 y C-322 desde cruce Ruta 5 hasta cruce Ruta C-326	Conector vial turístico	Vialidad	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica acceso Mina San José	Ruta Escénica	Vialidad	Valle del Copiapó	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Mixta, pavimentada Ruta 31-CH, Copiapó - Paso San Francisco	Ruta Escénica	Vialidad	Valle del Copiapó	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica pavimentada Ruta Costera entre Huasco y Bahía Inglesa	Ruta Escénica	Vialidad	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta Caldera- Inca de Oro, Rutas C-323, C-319, C-309, C-261, C-273	Ruta Escénica	Vialidad	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Mejoramiento Av. Copayapu - Ruta 31-Ch Y Red Asociada	Conector vial turístico	Vialidad	Valle del Copiapó	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Pasada Urbana por Paipote, Ruta 31-Ch	Conector vial turístico	Vialidad	Valle del Copiapó	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Ruta CH-31, Sectores:	Conector	Vialidad	Valle del	Diseño y	Sectorial	Media

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
		Cuesta Codoceo y El Salto (20 Km)	vial turístico		Copiapó	Ejecución		no
		Regeneración Urbana - Edificios Públicos	Edificación Pública	Arquitectura	Valle del Copiapó	Prefactibilidad	Sectorial	Largo
	Tierra Amarilla	Construcción de Ruta Escénica Nevado de Tres Cruces-Valle del Copiapó (Copiapó, Tierra Amarilla, La Guardia, PN Nevado Tres Cruces, Salar Maricunga)	Ruta Escénica	Vialidad	Valle del Copiapó	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción defensas fluviales y control aluvional río Copiapó, Tierra Amarilla	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Valle del Copiapó	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		CONSTRUCCION O. FLUVIALES RIO COPIAPO Y O. CONTROL A QDA. AFLUENTES COPIAPO	Manejo de cauces	Obras Hidráulicas	Valle del Copiapó	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Refugio, centro de interpretación, Laguna Negro Francisco.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Valle del Copiapó	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Variante Ruta C-35, Comuna De Tierra Amarilla (7 Km)	Conector vial turístico	Vialidad	Valle del Copiapó	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción y habilitación Museo de sitio, Fundación Incaica Viña del Cerro	Patrimonio	Arquitectura	Valle del Copiapó	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		MEJORAMIENTO PASO FRONTERIZO PIRCAS NEGRAS S:LOS CASTAÑOS-PIRCAS N.	Conector vial turístico	Vialidad	Valle del Copiapó	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
Huasco	Alto del Carmen	Conservación laguna Grande, Valle del Huasco	Infraestructura de riego	Obras Hidráulicas	Otro Destino	Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción APR Pinte	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción Centro de información y servicios al visitante en Alto del Carmen	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción de defensa fluvial para parque inundable en Río Alto del Carmen, localidad Alto del Carmen	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Construcción de Infraestructura y servicios Turísticos al visitante en San Felix	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Embalse de Cabecera Río El Carmen (15 Hm3) (D.F.L. 1123)	Infraestructura de riego	Obras Hidráulicas	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción Infraestructura de Información y Servicios Turísticos en El Tránsito	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Valle del Copiapó	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento (Pavimento) Ruta C-495, Sector: La Fragua - Junta Valeriano (41 Km)	Conector vial turístico	Vialidad	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento a Ruta Escénica Mixta Ruta C-485 entre Vallenar y El Toro (incluye miradores y señalética con información de la parte alta del Valle de Huasco)	Ruta Escénica	Vialidad	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
		Mejoramiento Sistema A.P.R. Higuerita y San Félix, Alto del Carmen	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
Huasco		Mejoramiento Sistema A.P.R. Las Marquezas, Alto Del Carmen	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Valle del Copiapó	Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento y Ampliación Sistema A.P.R. El Tránsito, Alto Del Carmen	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Valle del Copiapó	Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento y Ampliación Sistema A.P.R. La Arena, Alto del Carmen	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		REPOSICION PUENTE NICOLAS NARANJO EN RUTA C-495	Conector vial turístico	Vialidad	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
	Freirina	Ampliación Embarcadero Chañaral de Aceituno, Freirina	Borde Costero	Obras Portuarias	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción /Instalación Sistema A.P.R. Los Loros, Comuna De Freirina	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción centro de información e interpretación Turístico en Centro Histórico de Freirina	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Construcción Centro de Interpretación de Cetáceos, Chañaral de Aceituno	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Chañaral de Aceituno	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción de Centro de Información y Servicios Turísticos (centro de comercialización de productos locales) en Freirina	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Construcción de defensa fluvial para parque inundable en Río Huasco, ciudad de Freirina	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Valle del Huasco	Prefactibilidad	Sectorial	Largo
		Construcción Ribera recreativa río Huasco en Freirina	Borde Costero	Obras Portuarias	Valle del Huasco	Prefactibilidad	Sectorial	Largo
		Construcción Ruta Costera, Sector: Límite IV Región - Huasco (65 Km)	Conector vial turístico	Vialidad	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción y Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta Costera, entre Huasco y Chañaral de Aceituno	Ruta Escénica	Vialidad	Chañaral de Aceituno	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento / Conservación y restauración de edificios patrimoniales Freirina	Patrimonio	Arquitectura	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Mejoramiento / Restauración Edificio Los Portales, Freirina	Patrimonio	Arquitectura	Valle del Huasco	Ejecución	Extrasectorial	Corto
		Mejoramiento a Ruta Escénica (de Los Olivos) Ruta C-46, Freirina - Huasco	Ruta Escénica	Vialidad	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Borde Costero Playa Caleta Chañaral de Aceituno	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Ruta C-46, Vallenar - Huasco, Sector: Freirina - Huasco	Conector vial turístico	Vialidad	Valle del Huasco	Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Sistema A.P.R. Hacienda Nicolasa, Freirina	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Restauración Iglesia Santa Rosa de	Patrimonio	Arquitectura	Valle del	Diseño y	Extrasecto	Media

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapa	Financiamiento	Plazo
		Lima, Freirina			Huasco	Ejecución	rial	no
Huasco	Huasco	Construcción centro de información e interpretación Turístico en borde mar de la ciudad de Huasco	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Puente Río Huasco, Accesos Y Paso Superior De Ferrocarril En Ruta Costera, Comuna De Huasco	Conector vial turístico	Vialidad	Valle del Huasco	Prefactibilidad	Sectorial	Corto
		Mejoramiento / Conservación y restauración de edificios patrimoniales Huasco	Patrimonio	Arquitectura	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta C-432, desde cruce Ruta 5 hasta cruce Ruta C-440	Ruta Escénica	Vialidad	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta C-440, desde cruce Ruta 5 hasta cruce Ruta C-470 (Sector PN Llanos de Challes)	Ruta Escénica	Vialidad	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento áreas de acceso público Parque Nacional Llanos de Challe	Conector vial turístico	Vialidad	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Mejoramiento Borde Costero Carrizal Bajo	Borde Costero	Obras Portuarias	Otro Destino	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Borde Costero Huasco	Borde Costero	Obras Portuarias	Valle del Huasco	Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento CBI Ruta Costera C-10, Sector: Caldera - Carrizal Bajo	Conector vial turístico	Vialidad	Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento de Senderos Interpretativos, Parque Nacional Llanos de Challe	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Restauración centro de comidas de la caleta de Huasco	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
	Vallenar	Conservación y restauración de edificios patrimoniales Vallenar	Patrimonio	Arquitectura	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción centro de información e interpretación Turístico en Centro Histórico de Vallenar	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción de centro de interpretación para fenómeno Desierto Florido al Norte de Vallenar	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Valle del Huasco	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano
		Construcción de mirador interpretativo para fenómeno Desierto Florido al Norte de Vallenar	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Valle del Huasco	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción de señalética y panel interpretativo en Mirador Embalse Santa Juana (Ruta C-485)	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Vialidad	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Ruta C-48, Vallenar - Alto del Carmen	Conector vial turístico	Vialidad	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
Huasco	Vallenar	Mejoramiento Sistema A.P.R. Cachiuyo, Vallenar	Agua Potable	Agua Potable	Otro Destino	Ejecución	Sectorial	Corto



Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapa	Financiamiento	Plazo
			Rural	Rural				
		Mejoramiento Sistema A.P.R. Domeyko, Construcción Nueva Fuente De A.P.R.	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento y Ampliación Sistema A.P.R. Alto del Carmen, Alto del Carmen	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Valle del Huasco	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento y Ampliación Sistema A.P.R. Carrizal Bajo, Huasco	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Reconstrucción y/o Restauración Mercado de Vallenar	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Valle del Huasco	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano
Interprovincial	Intercomunal	Construcción Proyectos Nuevos 2018 Agua Potable Rural Iii Región	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Todos los Destinos	Ejecución	Sectorial	Corto
		Actualización Inventario Patrimonio Cultural Inmueble Región Atacama	Patrimonio	Arquitectura	Valle del Copiapó	Ejecución	Sectorial	Corto



INECON S.A.