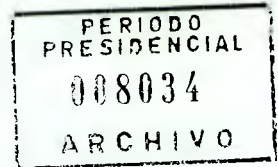


MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS



CIRCUITO INTERLAGOS

REGIONES NOVENA Y DECIMA

DOCUMENTO DE TRABAJO

27 - ENERO 1993

CIRCUITO INTERLAGOS

1.- Introducción

La idea de contar con una red de caminos que comuniquen los principales Lagos del sur del país, es un proyecto de larga data y un anhelo de toda la comunidad de las regiones IX y X. En algunas oportunidades se ha intentado realizar estudios que justifiquen la inversión, sin embargo han resultado no rentables, ya que han sido enfocados en forma errónea, al estudiar el problema desde una perspectiva de transporte y no como un proyecto de importancia turística.

Por la razón anterior, el Ministerio de Obras Públicas se ha propuesto analizar el **Proyecto Circuito Interlagos** desde la perspectiva que un mejoramiento de la infraestructura caminera apoye el desarrollo turístico de toda la zona, y la convierta en una industria tan floreciente como lo es la zona de San Carlos de Bariloche en Argentina, o todo el sector costero de España.

2.- El Concepto

Las regiones de la Araucanía y de los Lagos, con una docena de volcanes, sus más de veinte lagos, sus caudalosos ríos, sus centenarios bosques, deben ser una de las más bellas del mundo, lo que constituye un potencial turístico de incalculables proyecciones.

La idea del **Proyecto Circuito Interlagos** es dotar a la región de una infraestructura vial que permita el desarrollo turístico, esto es un camino que recorra los principales lugares de atracción turística, que toque la mayor cantidad de kilómetros por orillas de lagos, que conserve la geometría del terreno, que se interne por bosques y montañas, en definitiva que sea un agrado para el turista, pero que a la vez conserve

un cierto grado de aventura, sin ser por ello peligroso ni incómodo, como puede ser actualmente debido a la presencia del polvo que se levanta al circular por sus caminos.

Un circuito de esta naturaleza podría ser una real alternativa para todo tipo de turista, tanto nacional como internacional, ya que una persona podría recorrerlo en un período de 15 días, pudiendo alojar en atractivos hoteles o en bien equipados campings, y de ahí acceder a ríos, bosques, montañas y lagos, y practicar andinismo, pesca, o deportes lacustres.

La inversión en este tipo de proyectos viales, aumenta el valor de todos los terrenos adyacentes al circuito y activa inversiones inmobiliarias y turísticas, por montos que pueden ser muchas veces superior a lo inicialmente invertido, lo que generaría empleo principalmente en el área de servicios para todas las categorías laborales, como también un aumento de la demanda para muchas actividades económicas regionales y nacionales, incluso superior a otras fuentes, como la gran minería.

3.- Descripción

Se propone un circuito que denominamos **Alternativa Base**, que consiste principalmente en tocar los lagos por el lado poniente. También se propone una Alternativa denominada de **Máxima Ribera**, que a grandes rasgos mantiene el trazado de la alternativa anterior salvo en tres lugares en que se aleja hacia el oriente para bordear una mayor cantidad de riberas de lagos.

También se propone mantener cuatro circuitos adicionales que complementan la ruta Interlagos. La idea de estos circuitos adicionales es mantenerlos en un buen estándar en ripio.

En mapa adjunto se muestra la Alternativa Base, de color amarillo, la Alternativa de Máxima Ribera, de color verde y los circuitos adicionales, de color naranja.

En cuadro anexo, se describen las alternativas planteadas y los circuitos adicionales, se indica longitud, tipo de calzada actual, estado, inversión estimada para reposición del estado actual (sin efectuar un cambio de su estándar). También se señala el tipo de calzada esperada (pavimentación de tipo económica) y la inversión requerida estimada para ese efecto.

3.1 Descripción de Alternativa Base

El circuito vial básico que se propone comienza en la ciudad de Victoria de la IX Región. Se interna hacia el oriente hasta Curacautín, de ahí sigue hacia el sur, pasa por Cunco, Los Laureles, la ciudad de Villarrica a orillas del mismo lago, Lican Ray a orillas del lago Calafquén, y continúa hasta el lago Panguipulli.

Desde el lago Panguipulli sigue a la localidad de Riñihue pasando por el desagüe del lago. De aquí, sigue en dirección sur hasta Futrono, ubicado en la ribera norte del lago Ranco. Continúa bordeando el lado poniente de este lago, para llegar hasta la localidad de Lago Ranco.

El camino se extiende para llegar a Entrelagos que se ubica en el extremo poniente del lago Puyehue. La próxima conexión une este último lago, con los lagos Rupanco y LLanquihue llegando a Puerto Octay. El circuito finaliza en Frutillar.

La extensión de este circuito básico es de aproximadamente 560 kilómetros. El estado actual de este camino es de regular a malo con carpeta predominantemente de ripio.

DESCRIPCION CIRCUITO INTERLAGOS

TRAMO	LONGITUD (Km)	TIPO DE CALZADA ACTUAL	ESTADO ACTUAL	INVERSION ESTIMADA REPOSICIO MM \$	TIPO DE CALZADA ESPERADA	INVERSION ESTIMADA CB. STANDA MM. \$	AÑO ESPERAD	ATRACCIONES TURISTICAS	NOTA TURISTICA
1.- Victoria-Curacautín	56.0	Asfalto	Malo	448	Asfalto	448	1994	Zona Agrícola, Bosques	5.0
2.- Curacautín-Melipeuco	65.0	Ripio	Malo	325	Pav. Económica	3,575	1997	Lagos, Volcán, Bosques, Camping	6.5
3.- Melipeuco-Cunco	36.0	Ripio	Malo	180	Pav. Económica	1,980	1996	Praderas, Ríos	4.5
4.- Cunco-Los Laureles-Villarrica	62.0	Ripio	Malo	310	Pav. Económica	3,410	1996	Bosques, Ríos, Lagos	6.0
4 ^a - a) Cunco-Lago Colico	26.0	Ripio	Malo	260	Pav. Económica	1,430	1996	Lago, Bosques, Ríos	6.5
b) Lago Colico-Lago Caburga	23.0	Tierra-Ripio		465	Pav. Económica	1,615	1995	Lago, Playas	7.0
c) Lago Caburga-Pucón-Villarrica	38.0	D.T.A.	Bueno	-	Pav. Económica	-		Bosques, Parque Nac., Playas	7.0
5.- Villarrica-Lican Ray	30.0	D.T.A.	Bueno	-	Pav. Económica	-		Praderas, Bosques	5.5
6.- Lican Ray-Chaura-Huellahue-Panguipulli	33.4	Ripio	Malo	137	Pav. Económica	1,502	1994	Lago, Playas	-
6 ^a - Lican Ray-Coñaripe	18.0	Ripio	Regular	90	Pav. Económica	990	1994	Lago, Playas, Volcán	7.0
6 ^a - Coñaripe-Pullinque-Panguipulli	48.0	Ripio	Regular	240	Pav. Económica	2,640	1994	Lago, Bosque, Playas	7.0
7.- Panguipulli-Nancul-Desagüe-Riñihue	28.1	D.T.A.-Ripio	Regular	379	Pav. Económica	1,149	1995	Lagos, Ríos, Bosque	-
8.- Riñihue-Los Maitenes-Montuela-Futrono	58.4	D.T.A.-Tierra	Regular-Malo	443	Pav. Económica	1,942	1996	Pradera, Ríos	5.0
9.- Futrono-Puerto Nuevo-Lago Ranco	40.6	Ripio	Malo	203	Pav. Económica	2,233	1994	Lago, Playas, Ríos, Bosques	7.0
10.- Lago Ranco-Cayurruca-Trapi-Champulli-Entrelagos	65.2	D.T.A.-Ripio	Bueno-Malo	441	Pav. Económica	3,101	1996	Bosques, Ríos	5.5
11.- Entre Lagos-Rupanquito	19.0	Ripio	Malo	95	Pav. Económica	1,045	1995	Lagos, Camping, Bosques	5.5
12.- Rupanquito-Nochaco-Puerto Octay	38.4	D.T.A.-Ripio	Regular-Malo	149	Pav. Económica	1,639	1997	Zona Forestal	4.0
12 ^a - Rupanquito-Laguna Bonita-Media Luna-Pto. Fonck	40.0	Ripio	Malo	400	Pav. Económica	3,200	1997	Lago, Zona Forestal	-
12 ^a - Puerto Fonck-Puerto Octay	20.0	Ripio	Malo	100	Pav. Económica	1,100	1995	Lago, Playas, Volcán	7.0
13.- Puerto Octay-Frutillar	25.1	D.T.A.	Bueno	-		-		Paisaje con Casa Típicas	5.5
CIRCUITOS ADICIONALES									
14.- Curacautín-Longuimay-Liucura-Melipeuco	153.0	Ripio-Tierra	Malo	1,530	Ripio	1,530	1996	Bosque Araucaria, Montañas	-
15.- Panguipulli-Choshuenco-Enco-Riñihue	100.0	Ripio	Malo	740	Ripio	740	1997	Lago, Acanilados, Bosques, Ríos	6.0
16.- Futrono-Lifén-Riñinahue-Lago Ranco	60.0	Ripio	Malo	325	Ripio	325	1995	Lago, Playas, Bosques	7.0
17.- Puerto Octay-Puerto Fonck-Ensenada	52.0	Ripio	Regular	260	Pav. Económica	2,860	1995	Lago, Playas, Bosques	7.0
RESUMEN									
- Alternativa Base	557.2			3,110		22,024			
- Alternativa Máxima Ribera	636.4			4,069		26,448			
- Circuitos Adicionales	365.0			2,855		5,455			

La inversión estimada para mejorar el estado actual sin efectuar un cambio de su estándar asciende a la suma de MM\$ 3.110.- El monto aproximado para mejorar el estándar, a pavimento del tipo económico, asciende a MM\$ 22.024.

3.2 Descripción de Alternativa De Máxima Ribera

Esta alternativa es similar a la alternativa base, salvo en tres zonas en las cuales se extiende hacia el oriente tratando de abarcar el máximo de riberas de lagos. Las zonas en las cuales se busca lo anterior son:

Cunco - Villarrica: en esta zona la alternativa máxima ribera comienza en Cunco, sigue al sur, bordea el lado norte del lago Colico, se debe construir camino nuevo para conectarse al lago Caburga, de ahí se conecta al lago Villarrica por camino existente.

Lican Ray - Panguipulli: en esta zona la alternativa de máxima ribera bordea el lago Calafquén por el lado norte, se conecta a Panguipulli por la ruta 201, pasando por Pullinque.

Rupanquito - Laguna Bonita - Media Luna - Puerto Fonck: en esta zona, la alternativa es más extensa que la alternativa base, considera beneficios estéticos por pasar por paisajes naturales de gran belleza. Comienza en Rupanquito, sigue hacia el sur-este cruzando varios ríos para llegar al lago llanquihue por Puerto Fonck. De ahí continúa hasta empalmar a Puerto Octay.

La extensión total de la **Alternativa Máxima Ribera** es de aproximadamente 640 kilómetros. El estado actual de este camino es de regular a malo con carpeta predominantemente de ripio.

La inversión aproximada para mejorar el estado actual sin efectuar un cambio de su estándar asciende a la suma de MM\$ 4.069.- El monto estimado para mejorar el estándar, a pavimento del tipo económico, asciende a MM\$ 26.448.

3.3 Descripción de Circuitos Adicionales

Se plantean cuatro circuitos adicionales, que complementan la ruta interlagos propuesta. La idea es convertir estos circuitos en caminos de buena calidad con carpeta de ripio. Los circuitos son:

Curacutín - Lonquimay - Liucura - Melipeuco

Panguipulli - Choshuenco - Enco - Riñihue

Futrono - Llifén - Riñinahue - Lago Ranco

Puerto Octay - Puerto Fonck - Ensenada

4.- Conclusiones y Cronograma de Inversiones

El proyecto **Circuito Interlagos** es altamente conveniente para el país , toda vez que puede generar beneficios muy superiores a la inversión inicial. La ejecución de esta inversión requerirá financiamiento adicional a los recursos normales asignados a la Dirección de Vialidad, ya que los impactos en el sector turístico e inmobiliario son claramente identificables y mas que suficientes para justificar esta obra.

A continuación se presenta, los cuadros con los montos anuales de las inversiones estimadas por alternativa y estándar:

Cuadro 4.1
Cronograma de Inversiones
Reposición Alternativa Básica

	1994	1995	1996	1997
Alternativa base	1.244	1.866		
Circuitos Adicionales	1.142	1.713		
Total anual MM \$	2.386	3.609		

Cuadro 4.2
Cronograma de Inversiones
Reposición Alternativa Máxima Ribera

	1994	1995	1996	1997
Alternativa Máx. Ribera	1.628	2.441		
Circuitos Adicionales	1.142	1.713		
Total anual MM \$	2.770	4.154		

Cuadro 4.3
Cronograma de Inversiones
Cambio de Estándar Alternativa Base

	1994	1995	1996	1997
Alternativa Base	4.405	6.607	6.607	4.405
Circuitos Adicionales	1.091	1.637	1.636	1.091
Total anual MM \$	5.496	8.244	8.243	5.496

Cuadro 4.4
Cronograma de Inversiones
Cambio de Estándar Alternativa Máxima Ribera

	1994	1995	1996	1997
Alternativa Máx. Ribera	5.290	7.934	7.934	5.290
Circuitos Adicionales	1.091	1.637	1.636	1.091
Total anual MM \$	6.381	9.571	9.570	6.381

GCG.
Santiago, 27 de Enero de 1993.