

## **RUTAS TURÍSTICAS, UN DESAFIO VIAL**

**JORGE DANILO MUÑOZ ROJAS, Geógrafo**

Dirección de Vialidad, Unidad de Desarrollo Territorial, [jorge.munoz.rojas@moptt.gov.cl](mailto:jorge.munoz.rojas@moptt.gov.cl)

**PABLO HERNÁN IBÁÑEZ GONZALEZ, Geógrafo**

Dirección de Vialidad Región de Los Lagos, [pablo.ibanez@moptt.gov.cl](mailto:pablo.ibanez@moptt.gov.cl)

### **RESUMEN**

El tema se centra en la relación entre la Creación y/o Adecuación y Mantenimiento de vías y la actividad turística del territorio en que se insertan dichas vías. En esta temática, en el ámbito internacional, actualmente, se pueden distinguir dos conceptos principales, las denominadas “Rutas de Belleza Escénica o Vías Parque” y las “Rutas Pintorescas o Culturales”.

La importancia de dichas vías no es sólo en el ámbito de los recursos o la actividad turística, también lo es en cuanto a la gestión del Estado. En el mundo existe una serie de experiencias que evidencian que la acción del Estado, en asociación con las fuerzas productivas y la comunidad local del lugar de emplazamiento de la ruta es altamente beneficiosa para todos los involucrados.

Este documento presentará, además, las deficiencias y los desafíos futuros para la Dirección de Vialidad, con especial referencia a la etapa de mantenimiento del ciclo de vida del proyecto vial.

### **1. INTRODUCCIÓN**

La construcción de caminos o carreteras es una de las actividades que genera mayores cambios sobre el medio, pudiendo producir modificaciones ambientales y paisajísticas significativas en el lugar de emplazamiento, ya sea de carácter positivo o negativo. De acuerdo a lo anterior, la ejecución y operación de un proyecto vial puede potenciar el desarrollo de los recursos o destinos turísticos o, por el contrario, perjudicar su evolución, debido a la disminución de la calidad visual o a un eventual deterioro ambiental.

Estos efectos pueden potenciarse, en el caso de los positivos, o mitigarse e incluso revertirse, en el caso de los negativos, cuando el diseño de las vías y el manejo que se hace de estas en la etapa de mantenimiento, se realiza en forma amigable con el medio ambiente que la rodea, incorporando criterios y medidas de protección al entorno, que permitan compatibilizar dichos aspectos.

Como principio la creación de las Vías de Belleza Escénica (VBE) u otras rutas turísticas procura causar el mínimo impacto sobre el medio y mantener las características paisajísticas naturales y culturales. A su vez, pretenden involucrar a la comunidad, organizaciones sociales, empresas y

organismos gubernamentales, en la mantención de tramos del camino con el objeto de comprometerlos y responsabilizarlos del cuidado del entorno.

Debe mencionarse que los caminos públicos poseen objetivos y características disímiles, de acuerdo con los lugares y localidades donde se insertan. De esta manera, existen caminos de carácter productivo, funcional, recreacional, entre otros, a los cuales debieran asociárseles elementos y diseños acorde a sus necesidades específicas.

En este contexto, visualizar e implementar rutas turísticas, permitirá compatibilizar la necesidad de comunicación con los atractivos propios del sector y la calidad del paisaje, potenciando una actividad que en diversas regiones constituye uno de los principales pilares del producto interno bruto.

## **2. ANTECEDENTES GENERALES**

En la temática de las rutas turísticas es posible distinguir dos tipos; las que tienen su centro en los aspectos naturales y las que se basan principalmente en los aspectos culturales. A continuación se desarrollan con mayor profundidad algunos aspectos de ambas categorías:

### **2.1 Rutas de Belleza Escénica y Vías Parque**

Conceptualmente, las VBE se definen como caminos que se emplazan en zonas de gran valor paisajístico o ambiental, y cuyo propósito es preservar y proteger los corredores aledaños a ellos, ante el cambio estético que eventualmente pudieran sufrir debido a actividades no compatibles con el entorno.

En estas vías se consideran parámetros de diseño diferentes a los habituales, en aspectos como velocidad, radios de curvatura, anchos y señalética, incorporando miradores y zonas de estacionamiento seguros para los usuarios, que en algunos sectores permiten acceder a ciclovías o a rutas pedestres que se adentran en zonas prístinas y no alteradas.

La experiencia extranjera en el tema posee una larga data. En este sentido, en Estados Unidos existe un Programa Nacional de Rutas de Belleza Escénica (National Scenic Byway Program), que lleva a cabo la Federal Highway Administration y localmente existen rutas declaradas por los gobiernos federales que se distribuyen en diversos estados del País. Mención especial merecen los programas ejecutados en Carolina del Norte y California.

Debe mencionarse que las rutas amigables con los usuarios o con el medio, comienzan a desarrollarse a partir de la década del 20 en Estados Unidos, estableciéndose las vías Parque (Parkways), que incluían zonas parquizadas y diseños paisajísticos a lo largo de las rutas, y cuyo fin era el disfrute paisajístico del paseo en automóvil. Con posterioridad, se desarrolla un nuevo programa, orientado esta vez a potenciar los circuitos de itinerarios histórico-culturales y naturales, reforzando la identidad nacional. Este programa denominado National Parkways incorpora sendas peatonales y ciclovías, haciendo más amigable y seguras las rutas.

Posteriormente, se crea el National Park Service que orienta recursos al desarrollo y ejecución de este tipo de vías y proyecta rutas tan importantes como la Blue Ridge Parkway que une los parques nacionales de Shenandoah y Great Smoky Mountains (750 Km de camino montañoso que cruzan los Apalaches).

En la década del 60 y tomando la experiencia de las vías parque, se genera en EEUU el programa nacional de rutas de Belleza Escénica, que formula una política a este respecto y desarrolla el Master Plan for Scenic Highway. Este programa pretende construir un sistema global para potenciar la cultura de protección al medio natural y promover el turismo en dicho país.

En otros países la compatibilización de proyectos viales con el entorno, también a tenido frutos de importancia. En Inglaterra, la creación de la Ciudad Jardín incorpora un tratamiento paisajístico a las vías de comunicación, pero no constituye un programa como el establecido en EEUU.

Otros países si bien no poseen programas destinados a generar una cobertura de rutas escénicas, incorporan criterios paisajísticos relevantes al diseño de los proyectos. Este es el caso de Noruega, Suecia y otros países bajos, donde el desarrollo de túneles y radios de curvatura menores ha permitido desarrollar rutas de gran belleza, sirviendo tanto para la comunicación, como para los aspectos turísticos.

Con la experiencia adquirida, se han desarrollado manuales de diseño para este tipo de rutas, que pueden revisarse y aplicarse a la realidad nacional.

## **2.2 Rutas Pintorescas y Culturales**

En España se acuñó el término de rutas pintorescas o vías verdes, que pretenden unir puntos de singular belleza y/o de gran valor cultural, a través de rutas amigables con el entorno. En éstas existe prohibición de publicidad caminera, así como también de localización de construcciones en zonas de alta calidad visual, y además se incorporan miradores para el mejor disfrute del paisaje.

En las rutas pintorescas de España u otras similares de otros países, si bien se consideran aspecto de belleza escénica, su principal énfasis es el establecimiento de un recorrido que utiliza a la red vial como puente entre lugares con connotación turística cultural. En todo el mundo, este tipo de rutas se han estructurado sobre la base de diferentes temáticas centrales, a las cuales se les adicionan otras complementarias, hasta constituir un paquete turístico específico. En la concreción de estas rutas culturales, generalmente se articula el Estado y la comunidad local, estableciéndose exigencias y responsabilidades compartidas.

Las más frecuentes “Rutas Turísticas Culturales”, en todo el mundo, son las ligadas con la actividad de producción y comercialización, especialmente el vino. A continuación se exponen algunos ejemplos de los diversos tipos existentes:

**Ruta del Vino de la Provincia de Pontevedra (España).** Tiene un recorrido de 16,4 Km de longitud aprox., y un itinerario apto para todo el mundo, se puede apreciar el arte de la viticultura, como también la gran riqueza histórico - artística de la zona.

Es denominada, además, Ruta Internacional, ya que en ella se incluyen aparte de las típicas bodegas del Condado, las cooperativas vitivinícolas del Alto Miño (Arbo-Melgaço), con respectivas entradas a los Museos del Vino existentes en las dos zonas transfronterizas.



**Ruta de la Plata.** Desde la época romana existe una ruta que une el norte y el sur de España y que esta trazada entre montañas, valles y llanuras. En el sur, en la cuenca del río Guadalquivir, nació la primera gran cultura urbana occidental (finales de la Edad de Bronce) bajo la monarquía de Tartessos y que controlaba una gran riqueza minera. A partir de entonces esta región tuvo una gran importancia como productor de metales preciosos.

Cuando los Romanos en su expansión comercial y política invaden la Península Ibérica en el 218 a.c., convierten a la Vía de la Plata en una de sus más importantes calzadas.

La ruta de la Plata era la calzada que enlazando Gijón con Sevilla a través de Astorga se dirigía a Cádiz por León, Salamanca y Mérida siguiendo casi exactamente la actual carretera N-630 favoreciendo el comercio interior de la Península, hasta entonces prácticamente inexistente.

En resumen, las calzadas y puentes Romanos fueron el eje sobre el que se construyeron desde el siglo I hasta el XIX los caminos y carreteras de la región, siendo en la Edad Media los únicos existentes. Por ello la Ruta de la Plata es un excepcional legado histórico artístico por el arte y la civilización que a su paso se crearon, levantando ciudades, circos, teatros, anfiteatros, templos,

acueductos, termas, puentes, arcos y fortalezas, además de favorecer el desarrollo de una rica arquitectura tradicional, folklore, artesanía, etc.

Este es uno de los más excitantes itinerarios que España ofrece al viajero interesado en el Arte y la Historia. Un universo múltiple, inagotable y diferente, con monumentos civiles y religiosos, Romanos y Moriscos, resultado del mestizaje de sus culturas, único e irrepetible.

**Ruta Paisajística “Sendero Turquesa”, en Nuevo México (100 Km).** Se centra, principalmente, en el conocer aldeas y pueblos autóctonos de los Estados Unidos. El territorio donde se emplaza este circuito hace mucho tiempo fue habitado por grupos prehistóricos. Luego, los misioneros españoles lo exploraron con el fin de hallar plata, oro y tierra. Bandidos y soldados confederados acamparon junto a este sendero. En la actualidad, los visitantes modernos aún pueden percibir estos eventos históricos. Por ejemplo, en la localidad de Cerrillos, se muestran las evidencias de que los artesanos indígenas utilizaron la turquesa y el plomo, conocimientos y productos (turquesa) que los colonos españoles llevaron luego a España y por los cuales se hizo conocido ese territorio.



**Camino de la Amistad.** Esta ruta, estructurada por empresas de turismo de Rusia, tiene como objetivo mostrar lugares y costumbres de diferentes regiones del país (St. Petersburgo, Anillo de Oro, la Costa del Mar Negro- Cáucaso, los Urales, Siberia, el Extremo Oriental y los países de la ex URSS).

**Caminos Turísticos de Santa María de Catamarca:** Este circuito del centro norte de Argentina tiene como atractivos el contacto con las artesanías, expresión material de una cultura, el rescate de la memoria como patrimonio histórico y los vestigios de las imponentes construcciones precolombinas a poca distancia de una ciudad que por ser el centro poblado más importante de la región con su fuerte estructura de servicios, ocupa un lugar preponderante dentro de la propuesta Calchaquí.

El acceso a Los Valles Calchaquíes cuenta con varias alternativas: RN40 y RP47 por el Sur desde el interior de Catamarca; RN40 y RP68 por el Norte desde Salta y RP307 por el Este desde Tucumán.

### **3. EXPERIENCIAS EN CHILE**

Considerando los conceptos y ejemplos de tipos de Rutas Turísticas, señaladas anteriormente, a continuación se exponen algunos proyectos o iniciativas en las cuales la Dirección de Vialidad ha tenido o tendrá algún grado de participación y, a través de las cuales, es posible tener una primera impresión del nivel en que se encuentra la temática actualmente.

#### **3.1 Parque Pumalín**

En 1997 la Fundación Pumalín presenta al MOP la propuesta para crear la primera “Carretera Escénica” en Chile, en parte de lo que actualmente es la Ruta 7 (Carretera Austral). En coordinación con Vialidad, se han materializado esfuerzos y proyectos concretos, tales como señalización, mejoramientos de camino, construcción de fosos en mampostería ornamental, estacionamientos, embellecimiento de la zona de rampas, construcción de miradores, etc.

A su vez, asociado a la ruta, se han desarrollado una serie de senderos pedestres y zonas de picnic semejantes a las que se encuentran en Europa, Norteamérica y Australia.

Dicha propuesta ha tenido un nuevo impulso a partir del año 2001, cuando la Fundación Pumalín entrega al Ministerio de Obras Públicas un texto con el detalle del proyecto, y que presenta aspectos de gran relevancia.

Por su parte la Dirección de Vialidad de la X Región, en conjunto con la Unidad de Desarrollo Territorial rescataron dicho concepto y actualmente se está promoviendo la realización de estudios que tiendan a la creación legal de este tipo de caminos.



### **3.2 Remozamiento Paisajístico de diversas Rutas de la X Región**

La Dirección de Vialidad de la X Región de Los Lagos se encuentra desarrollando un proyecto de remozamiento paisajístico que en su primera etapa comprende tres caminos públicos de gran incidencia turística, que se encuentran ubicados en las provincias de Valdivia y Llanquihue. Estas rutas poseen características particulares y conceptualmente rescatan y valoran aspectos naturales y culturales de diversos sectores de la región. Para su financiamiento, se pretende presentar el proyecto al Programa de Fortalecimiento de los Destinos Turísticos (FODETUR), que posee el Gobierno Regional de Los Lagos.

El Remozamiento Paisajístico pretende incluir elementos paisajísticos que permitan potenciar el turismo, tanto de los destinos o localidades unidas topológicamente por los caminos públicos, como de los sectores aledaños a las rutas, favoreciendo de esta manera, el disfrute del paisaje por parte de los usuarios de las vías.

La idea del proyecto contempla dos vertientes. Por un lado pretende reducir los efectos negativos, tanto ambientales como visuales, de obras que se encuentran en ejecución, y que se localizan en zonas de gran valor paisajístico – ambiental. En este caso, las obras del proyecto pretenden mitigar dichos efectos, a través de la incorporación de medidas correctivas tales como hidrosiembra, reforestación de botaderos, construcción de miradores, etc.

El segundo ámbito del proyecto, se refiere al mejoramiento paisajístico de rutas ya consolidadas, pero que poseen gran relevancia desde el punto turístico. De esta manera, las modificaciones contempladas necesariamente traerán consigo un potenciamiento a esta actividad. En este caso las obras, se refieren fundamentalmente a la incorporación de áreas de estacionamiento, camping y miradores, además de señales informativas amigables, barreras anti-impactos con diseños paisajísticos, etc.

Se pretende que en una segunda etapa, la Dirección Regional de Vialidad pueda incorporar aportes privados para el remozamiento de otras rutas. Cabe destacar que en la actualidad, no existe cooperación público-privada en la mantención y/o remozamiento de los caminos públicos en Chile, por lo que como se mencionó, sería una experiencia única hasta la fecha.

Específicamente, la proposición de remozamiento paisajístico corresponde: al Tramo Corral – Chaihuín de la Ruta Costera, a la Ruta 225 –CH (Puerto Varas – Ensenada – Petrohué) y al tramo Ensenada – Ralún de la Ruta V-69.

La propuesta contempla, entre otros, los siguientes elementos:

#### **Barreras de Acero Recubierto en Madera**

Las barreras de acero recubierto en madera corresponden a un sistema diseñado para aprovechar al máximo las propiedades de resistencia y deformación de los materiales que la componen.

La instalación de este tipo de obras permite aumentar la calidad visual de la vía, disminuyendo la típica tosquedad de las obras viales. Su instalación es simple, aunque sus costos son mayores que el de soluciones clásicas.



## Elementos de advertencia



El propósito de estos elementos es advertir al usuario de la existencia de riesgos o situaciones imprevistas, de manera de prevenir accidentes. Los materiales reflectantes permiten guiar al usuario en forma segura, manteniendo una calidad estética básica.

## Hidrosiembra y Reforestación

La hidrosiembra es una técnica que consiste en proyectar una mezcla de semillas, nutrientes, estructuradores de suelo y estabilizantes, utilizando como vehículo el agua, de forma que permita sembrar zonas que por su pendiente o su configuración resulten inaccesibles a las técnicas de siembra convencionales.

Esta técnica pretende utilizarse en la estabilización de taludes para obras tales como la Ruta Costera.



Por otro lado, la reforestación básicamente se utilizaría para reducir el impacto visual de la depositación del material de descarte en la misma ruta.

## Señales Reglamentarias e Informativas

Las señales reglamentarias tienen por objetivo, notificar al usuario respecto de la prioridad en el uso de las vías, así como también de las restricciones, obligaciones y autorizaciones existentes. A su vez, las señales informativas tienen como propósito guiar a los usuarios y entregarles la información necesaria para guiarlos a sus destinos en forma simple y segura.

Las señales de madera están siendo cada vez más utilizadas en diversos países, con el fin de hacer más amigables las rutas. En Chile existen experiencias pilotos desarrolladas en la Región Metropolitana y en la X Región.



La Dirección Regional de Vialidad ha permitido el cambio de señales informativas en puentes ubicados en la Ruta 7 (Parque Pumalín) y ha incorporado señales informativas para el proyecto Sendero de Chile en el Parque Nacional Puyehue.

Obras de esta naturaleza constituyen elementos que armonizan con el entorno e integran al paisaje las obras viales.

### **Miradores y Estacionamientos**

Las zonas y condiciones adecuadas para la ubicación de miradores y estacionamientos, deben efectuarse realizando un análisis ambiental que permita integrar dichas obras con el paisaje y favorecer la visita de los usuarios de la vía.

La definición del tipo de obra y su magnitud, dependerá de las condiciones del entorno y de los usuarios hacia los cuales sea orientado el sector. Con el fin de evaluar dichos aspectos, la Dirección Regional de Vialidad ha solicitado colaboración a la Dirección de Arquitectura Regional, con la cual se visitarán las rutas pilotos, definiendo la localización óptima de dichas obras.

### **3.3 Propuesta de señalización, equipamiento y elementos de seguridad en caminos de la XII Región**

Proyecto “Mejoramiento Señalización Turística”. El proyecto consiste en la mejora del sistema de señalización caminera de lugares y atractivos de interés turístico. Dicho proyecto se materializará con el emplazamiento de señales turísticas nuevas, según especificaciones técnicas normalizadas por la Dirección de Vialidad (Financiamiento FONDEMA).

### **3.4 Planificación de Rutas en la XII Región**

La Dirección Regional, considerando el emplazamiento en espacios de gran valor ambiental, se ha propuesto implementar el enfoque de rutas de belleza escénicas en varios de los caminos proyectados. En principio se incorporará en un proyecto específico, que en este caso corresponde a la “Senda de Penetración Vicuña – Yendegaia”, camino de gran importancia para el desarrollo regional, con connotación geopolítica y emplazado en un espacio de gran significación ambiental. De acuerdo a lo anterior, se han adoptado una serie de medidas, entre las cuales se cuentan:

- Ingreso voluntario al S.E.I.A..
- Programa de Participación Ciudadana.
- Medidas de mitigación ambientales anticipadas, como por ejemplo: Puente y Estructura de madera, velocidad de diseño 30 km/hr, disminución de ancho de Faja y Plataforma, con el fin de disminuir el nivel de impactos y favorecer la inserción paisajística.
- Cumplimiento cabal del Plan de Manejo Forestal aprobado por Conaf.
- Complementación con Plan de Ordenamiento Territorial Regional, actualmente en etapa de estudio.

Complementariamente, se han firmado una serie de organismos con connotación ambiental, entre los cuales el más importante es el Convenio de Cooperación con la CONAF XII Región, para el establecimiento e implementación de mecanismos de coordinación para ejecutar obras de construcción, conservación y mantenimiento de caminos públicos en áreas de bosques nativos.

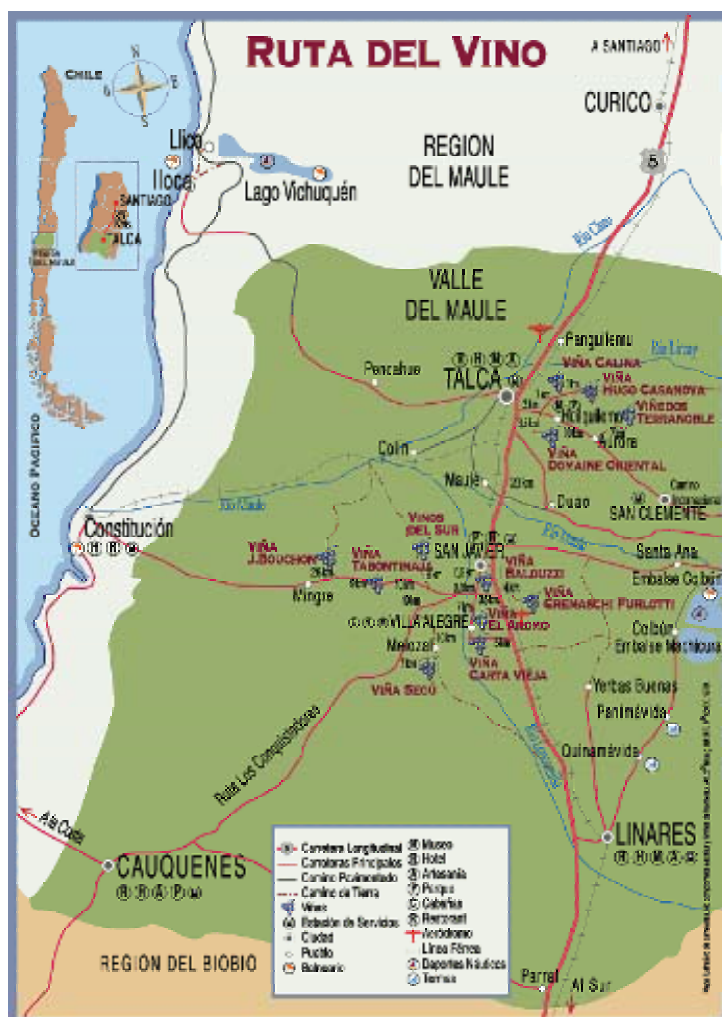


- Trazado principal Tentativo
- Proyecto Caleta María –Lago Fagnano

**Ruta del Vino Valle del Maule.** Es una de las tres que existen en Chile. En ella se estructura una serie de actividades, entre las que se cuentan: Visitas guiadas a diferentes viñedos, degustar y adquirir excelentes vinos de exportación, recorrer lugares históricos, visitar museos, pueblos coloniales, casas patronales, reservas forestales nativas, todo armonizado con gastronomía típica regional.

El circuito, que contempla la visita a 12 viñas, se estructura sobre la base de los siguientes lugares y rutas: Talca (Ruta 5) - San Javier-Constitución, hasta el Km 25 (Ruta M-30-L)-Ruta los Conquistadores (Ruta 126)- Melozal - Linares (Ruta L-32).

Actualmente no existen contactos formales entre esta iniciativa y la Dirección de Vialidad. Los planteamientos de este proyecto se han manifestado, más bien, a través de terceros, como SERNATUR o la Intendencia, los que han manifestado la necesidad de mejoramientos integral de la red vial, especialmente lo referido a señalización.



### 3.5 Otras iniciativas puntuales en el resto de las Regiones

En el sector norte, más que nada se han incorporado miradores y señales en algunos proyectos, como por ejemplo Arica-Tambo Quemado y en San Pedro Paso Jama. En ambos proyecto las soluciones adoptadas fueron logradas por medio de un trabajo en conjunto con CONAF. Si bien lo realizado constituye avances en los proyectos aludidos, aún no se han incorporados las exigencias requeridas para la etapa de Mantenimiento, como aspectos de conservación de letreros y retiro de basura.

#### 4. DEFICIENCIAS Y DESAFÍOS EXISTENTES

A nivel macro, una de las principales deficiencias viales es la **ausencia de una clasificación funcional de rutas** gestionadas por Vialidad. En efecto, en la actualidad los caminos públicos se clasifican como Internacionales, Nacionales y Regionales, no definiendo ningún atributo particular para ellos.

Esto tiene como consecuencia una planificación poco eficiente de las obras, generando en ocasiones el desarrollo de megaproyectos viales, en zonas sensibles desde el punto de vista ambiental y turístico, lo que ha producido incluso oposición por parte de la ciudadanía a estas iniciativas.

Una clasificación funcional de las vías, implica una comprensión más cabal del tipo de usuario que circula por ellas y de los objetivos que persigue dicho tránsito. Esto es fundamental al momento de definir el tipo de obras que se efectuarán en los caminos, así como también las formas y procedimientos de trabajo que deberán implementarse, con el fin de potenciar el desarrollo actual y futuro de los sectores aledaños.

Conforme a lo indicado, uno de los principales desafíos de la Dirección de Vialidad es propender hacia una clasificación operativa de las rutas y no sólo administrativa, con lo cual sería posible complementar proyectos públicos y privados, realizando una planificación coherente desde el punto de vista espacial y territorial.

Debe mencionarse que una clasificación funcional permitiría establecer estándares de construcción diferenciados, de manera que en las rutas de carácter turístico uno de los parámetros necesarios de evaluar y considerar sería el manejo paisajístico de las obras, con lo cual se aseguraría la no generación de impactos visuales que deterioren, dificulten o restrinjan el desarrollo turístico y ambiental de los sectores aledaños a los caminos públicos.

Cabe destacar que lo anteriormente indicado podría realizarse tanto para obras de mantenimiento, como para las labores de mejoramiento y construcción de caminos.

Respecto a las deficiencias en la gestión vial en rutas de tipo turístico, se puede mencionar que, tal como lo indica la Fundación Pumalín, el nivel de cuidado de los valores estéticos en las carreteras chilenas es bastante bajo, ya que los equipos que arreglan y mantienen los caminos públicos tienen muy poco o nada de entrenamiento respecto a técnicas para evitar daños en las orillas de los caminos y en el paisaje que los rodea.

De acuerdo a lo anterior, es evidente que los **aspectos de vías turísticas no** están actualmente del todo **incorporados dentro de los objetivos y procedimientos de los actores que participan en la etapa de mantención de los proyectos viales**, por lo que, tampoco, existen indicadores de calidad ni capacitación específica sobre el tema, que permita validar y valorar dichos aspectos. Sin embargo, de acuerdo a los diseños, la ejecución y mantención de los nuevos proyectos que se están pensando, -es posible prever que estos conceptos si se irán incorporando en el quehacer diario de Vialidad.

Otro aspecto detectado es lo referido al tema de la **responsabilidad de gestión de la mantención de una ruta**. Los encargados del proyecto Pumalín propusieron, inicialmente, realizar la

mantención del tramo de la vía involucrada, sin embargo, dicha iniciativa no se ha concretado del todo. Lo que sí se ha logrado, son algunos avances en cuanto a la incorporación de los conceptos de gestión de rutas turísticas, a modo de correcciones de los contratos de Conservación Periódica existentes y a modo de incorporación definitiva en los contratos futuros.

Por último, otro aspecto que se verifica en dicho proyecto, es lo referido al **financiamiento de actividades y/u obras viales, con fondos provenientes de particulares**. Respecto de este tema, se puede señalar que en Chile, especialmente referido a la etapa de mantención, actualmente no existe este tipo de complementariedades entre el Estado y la comunidad local, siendo un aspecto de gran importancia para incorporar recursos para la gestión vial. En esta línea sólo es posible mencionar, como se señalaba en la descripción específica del proyecto, la existencia de acciones y/u obras financiadas en la Camino Austral.

Otro referente de deficiencias respecto al tema, es lo planteado por los encargados del proyecto “Ruta del Vino Valle del Maule”. Como se señalaba, este es un proyecto más bien de carácter turístico cultural, por lo que los aspectos paisajísticos no son su principal recurso. En este sentido sus exigencias apuntan a las **deficiencias de señalización**: pobre e inadecuada, y a la existencia de **caminos secundarios**, de acercamiento a los recursos turísticos mismos, **con una deficiente mantención**.

Los encargados del proyecto “Ruta del Vino Valle del Maule” están desarrollando iniciativas para el mejoramiento de los aspectos de señales, sin embargo, hasta el momento, no han encontrado, según ellos, una adecuada acogida de parte de los organismos del Estado (Vialidad, Municipalidad, SERNATUR). Esta es una temática que es necesario profundizar para conseguir las adecuaciones que sean necesarias. Incluso, como lo propone dicho proyecto, generar señales que posean diseños pensando en los turistas extranjeros que visitan el circuito.

Por otra parte, aunque sí se ha detectado un interés creciente, otro aspecto de deficiencias detectado, es la casi **inexistencia de aportes teóricos y prácticos nacionales en el tema**. En este sentido, en primer lugar, es importante la incorporación de las Universidades u otros organismos de investigación, en la realización de Estudios de profundización, En segundo lugar, de la Empresa privada, en cuanto a la proposición de proyectos de desarrollo y de gestión en conjunto con el Estado. Conforme a lo anterior, es pertinente la realización de estudios específicos enfocados a la definición de los elementos que deben componer estas rutas, con el fin de entregar a los usuarios y receptores de éstas un producto amigable con el entorno, que a su vez sirva de experiencia para la incorporación de la variable paisajística en la planificación de los futuros proyectos de la Dirección de Vialidad.

Si bien actualmente no se cuenta con **diseños viales adecuados** para los fines turísticos, de manera incipiente y puntualmente ya se están incorporado en los diseños viales algunos elementos de este tipo, aunque todavía no se tiene como eje central el que la ruta tenga una función turística determinada y, que por lo tanto, el diseño debe enmarcarse dentro de dicha lógica.

## 5. CONCLUSIONES

A modo de conclusiones, de la sistematización y análisis realizado sobre el tema, se puede señalar que existen una serie de deficiencias y desafíos para la gestión vial, entre los cuales, los más importantes, dicen relación con:

- Propender a la generación de una clasificación operativa de rutas y no sólo administrativa, que permita una planificación eficiente de las obras en zonas sensibles desde el punto de vista ambiental y turístico, mejorar la acogida de la ciudadanía a estas iniciativas, permitir formas y procedimientos de construcción diferenciados y posibilitar la complementariedad de proyectos públicos y privados.
- Profundizar en la generación de diseños viales adecuados a los fines turísticos, incorporando dichos conceptos desde las etapas tempranas del ciclo de vida de los proyectos.
- Incorporar los conceptos de vías turísticas en los objetivos y procedimientos de los actores que participan en la etapa de mantención de los proyectos viales.
- Profundizar en las nuevas posibilidades de responsabilidad de gestión de las actividades de mantención de una ruta.
- Profundizar en cuanto a la modalidad de financiamiento de actividades y/u obras viales, con fondos provenientes de particulares.
- Generar una señalización más adecuada a la funcionalidad turística de una determinada ruta y mejorar la mantención de los caminos secundarios que posibilitan acceso directo a los recursos turísticos.
- Incentivar y generar vínculos con los organismos de investigación científica.
- Generar los canales de comunicación adecuados con el sector privado que propicie iniciativas de desarrollo de proyectos de rutas turísticas.