

Integración Urbana de Caletas Pesqueras: El caso de la Caleta El Blanco y Caleta Colcura

Urban Integration of Caletas: The case of Caleta El Blanco and Caleta Colcura

¹Franco Cartes Martínez

RESUMEN

Este trabajo se centra en el análisis de la integración urbana de las caletas Colcura y El Blanco en la ciudad de Lota, Chile, en términos de su accesibilidad a servicios urbanos fundamentales y su relación con el entorno urbano. La Región del Biobío, donde se emplazan estas caletas, alberga una significativa actividad pesquera artesanal, pero enfrenta desafíos debido al modelo urbanístico neoliberal, generando desarticulación, presiones antrópicas y naturales, así como desigualdades urbanas. El trabajo explora las dimensiones de planificación territorial y zonificación inclusiva en dos caletas de Lota, para recoger elementos de integración socio-urbana de estas. Los objetivos específicos analizan la disponibilidad, proximidad y rutas de acceso a servicios urbanos fundamentales de las caletas de estudio, junto con la calidad del entorno urbano y la disponibilidad del transporte público. La metodología es mixta, con un enfoque descriptivo y deductivo. Los resultados destacan la disponibilidad de servicios urbanos, rutas de accesos y proximidad en ambas caletas, subrayando la importancia de la infraestructura y accesibilidad para alcanzar una óptima integración urbana.

Palabras clave

Integración urbana; Caletas urbanas; Ciudad; Lota; Accesibilidad; Desvinculación.

ABSTRACT

This work focuses on the analysis of the urban integration of Caleta Colcura and Caleta El Blanco in the city of Lota, Chile, in terms of their accessibility to fundamental urban services and their relationship with the urban environment. The Biobío Region, where these fishing coves are located, is home to a significant artisanal fishing activity, but faces challenges due to the neoliberal urban model, generating dislocation, anthropic and natural pressures, as well as urban inequalities. The work explores the dimensions of territorial planning and inclusive zoning in two fishing coves in Lota, in order to highlight their socio-urban integration to promote integration. The specific objectives analyze the availability, proximity and access routes to fundamental urban services, together with the quality of the urban environment and the availability of public transport. The methodology is mixed, with a descriptive and deductive focus. The results highlight the availability of urban services, access routes and proximity in both fishing coves, showing the importance of infrastructure and accessibility for optimal urban integration.

Keywords

Urban integration; Urban coves; City; Lota; Accessibility; Disengagement.

INTRODUCCIÓN

El borde costero de Chile se extiende cerca de 55.000 km efectivos (Guerrero & Alarcón, 2018). Las condiciones preexistentes del territorio marítimo, junto con la búsqueda de recursos dieron lugar a la conformación de un sistema de pueblos costeros en la región del Biobío. En él coexisten diversos tipos de asentamientos, asociados a diferentes escalas socioeconómicas y territoriales (Guerrero & Alarcón, 2018). Los de pequeña escala, se conocen en Chile como “caletas” (Marucci, 2014; Guerrero & Alarcón, 2018), los cuales se caracterizan por ser los espacios en que el mar ingresa al continente (Marucci, 2014). En Chile existen 558 caletas pesqueras, de los cuales, 157 caletas se extienden a lo largo de la Región del Biobío (Subsecretaría de Pesca y Acuicultura [SUBPESCA], 2023).

Estas caletas, constituyen a sistemas independientes de la ciudad, que combinan espacios de trabajo e identidad arraigados al territorio, y configuran un fuerte sentido de pertenencia, que se expresa por medio de la construcción, uso y significado del espacio costero, favoreciendo una forma particular de habitar (Guerrero & Alarcón, 2018). Estas comunidades se adaptaron y generaron sistemas urbanos relativamente independientes de la ciudad, regulándose por medios estatales (Orellana & Díaz, 2016) a través de la Subsecretaría de Marina de Ministerio de Defensa; la Subsecretaría de Pesca del Ministerio de Economía, la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura y el Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura, encargadas de gestionar la explotación artesanal e industrial de los recursos marinos (Guerrero & Alarcón, 2018).

Si bien actualmente una parte importante de las caletas se encuentra insertas o aledañas a las ciudades, éstas han sido históricamente presionadas, tanto por agentes de origen natural (terremotos y tsunamis) o antrópicos (pesca industrial, y el desarrollo urbano). Ello ha generado procesos de desarticulación urbana, asociados específicamente a procesos de privatización del borde costero (Guerrero & Alarcón, 2018), de los cuales, provocando que estos sectores pierdan el foco de su actividad productiva tradicional (Guerrero & Alarcón, 2018).

El urbanismo de corte neoliberal se ha consolidado como el eje de gran parte del desarrollo urbano de las ciudades chilenas contemporáneas, sosteniendo diferentes problemáticas relacionadas a la dependencia y conflicto con la ciudad y haciéndola vulnerable a la lógica del mercado (Orellana & Díaz, 2016). La mercantilización del suelo urbano, la precariedad de los instrumentos normativos y la desprolijidad de

las políticas públicas en los Estados para establecer derechos de propiedad de manera coherente (Camus et al., 2016) ha generado áreas de consolidación donde conviven diversos usos y actividades con una buena calidad de vida urbana, y la proliferación de tejidos informales (Vargas-Díaz & Jiménez-Morales, 2013). En estos últimos, se ha generado diversas desigualdades en el acceso equitativo a los servicios básicos y de vivienda, ha provocado además diversas tensiones socio-espaciales, entendidas como procesos dialectos de pugnas entre capital y comunidades que se articulan (Guerrero & Alarcón, 2018).

En este contexto, las caletas pesqueras artesanales representan espacios que han sufrido procesos de desconexión urbana, estableciendo relaciones diferenciales de dependencia económica y administrativa con núcleos urbanos (Orellana, 2016). También han sido objeto de disputa entre las comunidades y grandes capitales del turismo, la inversión inmobiliaria y la pesca industrial (Guerrero & Alarcón, 2018), produciendo precariedad urbana, desplazamientos y erradicaciones forzosas, rompiendo con ello la relación tradicional de las comunidades con el oficio y representando formas de empobrecimiento o exclusión social vinculadas a las desventajas que conlleva el aislamiento físico (Brain et al., 2009).

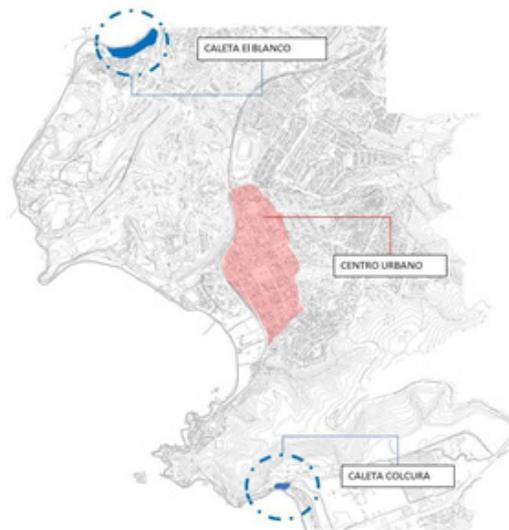
En este contexto, las caletas se enfrentan a procesos de integración urbana complejas, constituyéndose en muchos casos en territorios periféricos deteriorados y desconectados geográficamente con los principales centros de desarrollo (Orellana & Díaz, 2016) e invisibilizados por el avance homogeneizador de la expansión urbana neoliberal (Guerrero & González, 2020).

La escasez de los recursos, las trabas políticas hacia el oficio, la subsistencia con precarias condiciones de habitabilidad y conectividad, con mínimas conexiones a servicios básicos y redes, en algunos casos inexistentes (Orellana & Díaz, 2016) estimulan e incentivan la desconexión y la segregación del espacio costero, perjudicando el desarrollo de estas comunidades. En este contexto, se planteó la interrogante ¿Cuál es el nivel de integración urbana de las caletas de Lota hacia su entorno y servicios urbanos fundamentales que ofrece la ciudad? En este marco, se desarrolló una investigación que tuvo como objetivo general analizar el nivel de integración urbana que poseen las caletas Colcura y El Blanco. Los objetivos específicos fueron, primero, analizar proximidad, acceso y disponibilidad de servicios urbanos fundamentales y segundo, evaluar la calidad del entorno urbano y la disponibilidad de transporte público para acceder a los servicios correspondientes en las caletas de estudio.

El análisis del problema y casos de estudio es relevante, en primer lugar, por la cantidad de las caletas existentes en la región del Biobío, la cual concentra una parte importante de la actividad pesquera artesanal con relación al resto de las regiones del país y el mayor volumen de desembarque junto con la Región de los Lagos. En la región del Biobío coexisten 157 caletas (SUBPESCA, 2023), de la cual, 20.805 trabajadores inscritos en el Registro Pesquero Artesanal ejercen el oficio de la pesca artesanal (Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura [SERNAPESCA], 2020).

Figura 1

Planta esquemática de Lota, junto con las Caletas Colcura y El Blanco y su centro urbano.



Fuente: Elaboración propia.

En segundo lugar, el caso particular de Lota, nuestro caso de estudio, es relevante ya que las caletas El Blanco y Colcura en Lota han sido escenarios de importantes desarrollos urbanos y sociales en la ciudad, sin embargo, su articulación con la ciudad ha sido un proceso poco claro y complejo (Uribe Muñoz & Cornejo Nieto, 2021). Esto ha generado importantes procesos de desigualdad y crecimiento urbano en estos territorios.

Por último, ambos casos de estudio son relevantes, ya que son dos de las caletas más consolidadas de la ciudad y no hay información que permita comprender cómo se articulan con la ciudad y cuáles son las problemáticas y desafíos que presenta para ellos estos procesos de vinculación. Esta información es fundamental para reconocer elementos que permitan integrarlas en los procesos de planificación y desarrollo territorial de la comuna, especialmente para preservar su patrimonio cultural y el importante aporte alimentario y cultural que estas comunidades realizan a la ciudad.

Los casos de estudio se ubican en la comuna de Lota, en el litoral del Área Metropolitana de Concepción

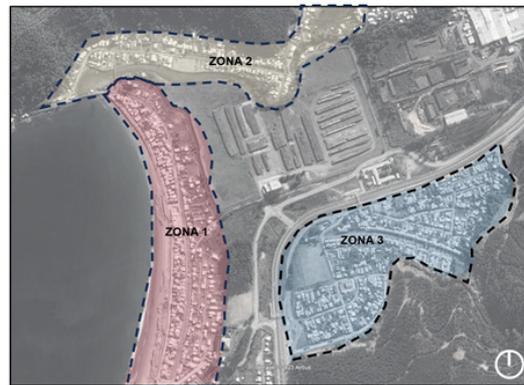
A. Caleta El Blanco: Se ubica en el borde costero norte de Lota, su acceso se configura a través de topografías irregulares y fuertes pendientes, sin embargo, la presencia de barrios permite un claro acceso desde y hacia la ciudad. El año 2012 se oficializan en esta caleta 74 pescadores artesanales de los cuales 32 eran algueros, 5 mariscadores y 37 pescadores, creándose agrupaciones vecinales. El

2017 se inauguró el varadero de la caleta con el fin de reactivar el turismo y la economía local, luego de un proceso de conservación y modernización de su estructura.

B. Caleta Colcura: Se encuentra ubicada a 5km al sur de Lota, se accede a través de topografías irregulares y fuertes pendientes, sin infraestructura que facilite la accesibilidad hacia la ciudad. Se configura por viviendas y una línea férrea como separador entre las viviendas y la caleta, configurando una fachada continua, sin interrupciones de pasajes, ni calles.

Figura 2

Zonificación de la Caleta Colcura.



Fuente: Elaboración propia a través de Google Maps.

Figura 3

Zonificación de la Caleta El Blanco.



Fuente: Elaboración propia a través de Google Maps.

MARCO TEÓRICO

Las caletas, son unidades territoriales, que establecen relaciones diferenciales de dependencia económica y administrativa con núcleos urbanos (Orellana & Díaz, 2016). Las caletas pesqueras urbanas han desarrollado procesos de apropiación y construcción de carácter informal o popular del territorio, definidos, en general, por grupos de clases populares con bajo o nulo acceso al mercado de vivienda formal (Guerrero & González, 2020).

Desde una perspectiva urbana las caletas se pueden clasificar por su nivel de integración a la trama urbana. Orellana & Díaz (2016) define 3 tipologías de caletas: "*rurales*", "*urbano-rurales*" y "*urbanas*", definiendo estas últimas como caletas que están integradas o en proceso de integración con las tramas urbanas de las ciudades costeras del territorio.

El debate conceptual en torno a la integración urbana de las caletas pesqueras suele estar influenciado por su situación en la planificación territorial en el sistema urbano, establecido por diversas políticas públicas implementadas en el pasado (Programas de las Naciones Unidas para el Desarrollo [PNUD], 2016) dando origen a un desarrollo urbano desigual (Tiznado-Aitken & Larraín, 2021). En este sentido, la planificación y el desarrollo de infraestructuras próximas físicamente a su núcleo urbano son fundamentales para el desarrollo de la vida costera.

Uno de los mecanismos más utilizados para promover una planificación que fomente la integración a su núcleo urbano es la zonificación inclusiva (Tiznado-Aitken et al., 2021), lo que incentiva la construcción barrial con adecuados estándares de accesibilidad e integración mediante la regulación de ciertos sectores de las ciudades para generar oferta de vivienda accesible, o la incentivación de proyectos de vivienda con integración social a cambio de beneficios de normas urbanísticas.

Dicho esto, a mayor integración urbana, se observa una comunidad más desarrollada, con manifestaciones culturales más explícitas y un fuerte sentido de apropiación al espacio público (Orellana & Díaz, 2016). En el caso contrario, cuando la integración urbana es menor, se reducen las posibilidades para el desarrollo de una vida comunitaria sostenible.

Para Sabatini (2008), en el análisis de integración barrial, la falta de accesibilidad, de servicios y equipamientos en lugares de residencia provoca una segregación urbana, que dificulta el acceso a oportunidades educativas, laborales y bienestar, representando formas de empobrecimiento o degradación social vinculadas a las desventajas que conlleva el aislamiento físico. En el caso contrario, según Videla

Larraín & Tiznado-Aitken (2021), establece que la accesibilidad a servicios y de transporte, otorgan las condiciones para el alcance de oportunidades y un desarrollo económico en un área degradada socialmente.

El aislamiento físico también lleva consigo procesos de gentrificación. Sabatini (2008) afirma que la proliferación de condominios, áreas turísticas y zonas comerciales producen el desplazamiento o el cambio del tejido social de un barrio por el aumento de los precios de arriendo y valores de las propiedades debido a la especulación inmobiliaria. En el caso de las caletas Orellana (2008) afirma que el crecimiento urbano desregulado provoca presión sobre áreas urbanas contiguas, y su posterior reubicación hacia áreas periféricas con poca demanda inmobiliaria (...) generando el desplazamiento o el cambio del tejido social de un barrio por el aumento de los precios de arriendo. La erradicación a su vez genera importantes problemas de vivienda asociados con los bajos ingresos (...) lo que lleva a la construcción de viviendas precarias y la falta de servicios básicos como el agua y servicios sanitarios (Tiznado-Aitken & Larraín, 2021). Respecto a la gentrificación costera (Guerrero, 2020 y Camus et al., 2016) afirman que los bordes costeros comienzan a ser objeto de interés para el desarrollo de proyectos urbanos a la vez que concebidos como áreas de riesgo. Así las comunidades pesqueras son presionadas a abandonar sus espacios. La transformación de estas zonas, además del cambio de las tipologías de vivienda, de servicios y accesibilidad genera una mayor invisibilización urbana provocando un declive en la vida colectiva.

A pesar de la invisibilización y desintegración a la que se enfrentan, en un contexto donde los grupos segregados buscan el acceso a bienes públicos o colectivos, las caletas se mantienen firmes, creando sus propios sistemas autónomos territoriales, creando comunidades fuera de la ciudad, donde las formas constructivas de la caleta y la sociabilidad de la cultura que se despliega en el espacio asociada a las mismas, muestra las posibilidades y fortalezas de las formas de autogestión y construcción del urbanismo popular (Guerrero & González, 2020).

De acuerdo con Tiznado-Aitken et al. (2021) hay dos dimensiones relevantes para analizar la integración urbana:

A. Accesibilidad a transporte público y calidad del entorno caminable

La proximidad al transporte público y el territorio es un hecho indispensable para la integración de los pueblos costeros, donde el transporte público desempeña un papel clave en términos de equidad y sostenibilidad urbana (Tiznado-Aitken et al., 2018). Como destacan Larraín Videla y Tiznado-Aitken (2021) la presencia de buses, metros o trenes marca un umbral de acceso donde se establece diferencias en

las formas de desplazarse para llegar a servicios urbanos fundamentales. Tiznado-Aitken, I., Muñoz, J. C., & Hurtubia, R. (2018) establecen que la poca o nula accesibilidad al transporte tiene consecuencias sociales relevantes, ya que reduce las oportunidades de acceder al trabajo, recreación, servicios de salud e interacción social, lo que impacta el desarrollo social y económico de las personas y puede causar exclusión social. Esto implica que los paraderos de transporte público, taxi buses, taxis colectivos no estén a más de 500 metros de los lugares de residencia (Tabla elaborada a partir de datos de CNDU (2019), el Decreto N°56 y la investigación realizada por el Centro de Políticas Públicas UC y la Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios (2019). Por lo cual resulta necesario no sólo considerar la presencia de paraderos y el acceso al sistema a través del transporte, sino también de manera complementaria, la accesibilidad a paraderos a través de un entorno urbano de buena calidad, para llegar a determinados puntos de interés en la ciudad. Tiznado- Aitken et al., (2018) definen esta dimensión como la presencia obligatoria de buena calidad de aceras, veredas, presencia de iluminación y arbolado urbano, lo que permitiría evitar que los polígonos de integración se ubiquen en zonas donde a pesar de tener buena accesibilidad física, las condiciones de seguridad, belleza, limpieza e infraestructura afecten la accesibilidad efectiva al transporte público, asimismo, la ausencia de un entorno favorable para los peatones y la falta de uso mixto del suelo influyen en que las personas conduzcan en lugar de caminar y utilizar el transporte público.

B. Disponibilidad, rutas y proximidad a servicios urbanos fundamentales

Refiere a las condiciones de proximidad, accesibilidad y disponibilidad de servicios urbanos fundamentales alcanzables a través de la caminata, transporte público u otro modo de transporte a través de un determinado período de tiempo. De acuerdo con Sabatini (2006), el acceso a empleos bien remunerados y la disponibilidad de servicios urbanos como educación, salud y comercial son factores críticos para ampliar las oportunidades que tiene la población de vivir de acuerdo con sus deseos y valores. Los lugares que cuentan con una mayor integración de servicios experimentan un mayor desarrollo social, lo que se traduce en una mayor estabilidad económica y un mayor sentido de pertenencia a la comunidad local. A más cercanía con los establecimientos, mayores oportunidades tienen las comunidades para participar de actividades de empleo, formación, salud, ocio entre otras.

Para evaluar el grado de integración a servicios y de equipamiento urbano, Larraín Videla y Tiznado-Aitken (2021) proponen un enfoque que considera la accesibilidad a diversas oportunidades. Esto implica la presencia cercana de establecimientos de salud, educación, comercio de bienes variados, servicios públicos, actividades culturales y deportivas, con distancias máximas de 500 metros y en ningún caso, superiores a 1000 metros desde los lugares de residencia.

(Tabla elaborada a partir de datos de CNDU (2019), el Decreto N°56 y la investigación realizada por el Centro de Políticas Públicas UC y la Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios (2019).

METODOLOGÍA

La investigación se desarrolló mediante una metodología deductiva indirecta. Parte desde la premisa general, que establece la relación entre el grado de integración física y funcional de las caletas en el sistema urbano, mostrando que, a mayor integración urbana, se observa una comunidad más desarrollada (Orellana, 2008). Y la premisa singular, en donde se establece que Caleta El Blanco y Caleta Colcura tienen diferencias significativas en su integración al sistema urbano, lo que impacta directamente en la calidad de vida de sus habitantes.

En cuanto a la definición conceptual y operacional de las variables centrales del estudio, se definieron articulados con los objetivos específicos del estudio y con indicadores para los mismos. Se utilizó un enfoque mixto, donde se analizaron datos de fuentes primarias y secundarias, como planimetrías actualizadas, registros fotográficos actuales, y entrevistas semiestructuradas a pobladores residentes de la caleta para el desarrollo del objetivo uno (Analizar proximidad, acceso y disponibilidad de servicios urbanos en las caletas de estudio).

Para el desarrollo del objetivo dos (evaluar la calidad del entorno urbano y la disponibilidad de transporte público para acceder a servicios urbanos en las caletas de estudio). Se desarrollaron entrevistas semi-estructuradas a actores clave del ámbito pesquero-artesanal y habitantes del borde costero, junto con análisis planimétrico, los cuales se complementaron con técnicas de trabajo de campo mediante la observación y análisis físico-espacial del área de estudio, buscando determinar dificultades o diferencias en el traslado hacia los servicios urbanos correspondientes.

Tabla 1.
Resumen de objetivos y variables de análisis.

Objetivo específico	Variabes de análisis
- Analizar proximidad, acceso y disponibilidad de servicios urbanos en las caletas de estudio.	- Proximidad a servicios urbanos fundamentales. - Acceso a servicios urbanos fundamentales. - Disponibilidad de servicios urbanos fundamentales.
- Evaluar la calidad del entorno urbano y la disponibilidad de transporte público para acceder a servicios urbanos en las caletas de estudio.	- Calidad del entorno caminable. - Disponibilidad de transporte público.

Para poder analizar la información recopilada, se realizó un mapa descriptivo a través de la zonificación construida por los residentes locales identificada en la descripción del caso de estudio (Figura 2 y Figura 3).

Figura 4
Planta esquemática de la caleta El Blanco



Figura 5
Planta esquemática de la Caleta Colcura.



Fuente: Elaboración propia a través de Google Maps.

RESULTADOS

Disponibilidad, rutas y proximidad a servicios urbanos fundamentales en caletas Blanco y Colcura en la comuna de Lota

A. Disponibilidad de servicios urbanos fundamentales

Caleta El Blanco (Figura 4) se caracteriza por un acceso eficiente y expedito a los servicios de abastecimiento, salud y educación, facilitado por una vía integrada que conecta diversos establecimientos educativos (Figura 6) y comerciales (Figura 7) a través de la Avenida Cousiño. Esta integración permite a los residentes llevar una vida autosuficiente, reduciendo la necesidad de desplazamientos hacia el centro urbano, a excepción del centro de salud más cercano. En contraste, Caleta Colcura (Figura 5) enfrenta carencias significativas en la provisión de servicios, con una red de restaurantes y comercios concentrada en la zona 2, y una infraestructura insuficiente en otras áreas, obligando a los habitantes a desplazarse frecuentemente al centro urbano, especialmente durante el invierno y el otoño.

B. Rutas de acceso a servicios urbanos fundamentales

Caleta El Blanco presenta rutas de acceso claramente definidas, con calles continuas, ciclovías y aceras en buen estado (Figura 12), junto a caminos de tierra para acceder al cerro. Aunque el trayecto hacia el varadero (zona 2) es eficiente para los adultos, las pendientes pronunciadas y el barro en épocas lluviosas dificultan el acceso para adultos mayores y discapacitados. En contraste, Caleta Colcura presenta

una red de acceso más difusa (Figura 11), con infraestructura costera adecuada en las zonas 1 y 3, pero deficiencias en la zona 2. Los caminos de tierra y los senderos en mal estado, sumados a la comunicación vial precaria, complican el acceso, especialmente en condiciones adversas.

Figura 6.

Liceo Particular Santa Doris.



Fuente: Elaboración propia a través de fotografía.

Figura 7

Negocio barrial, EDITA.



Fuente: Elaboración propia a través de fotografía.

Figura 8

Consultorio CECOSF Colcura.



Fuente: Elaboración propia a través de fotografía.

Figura 9

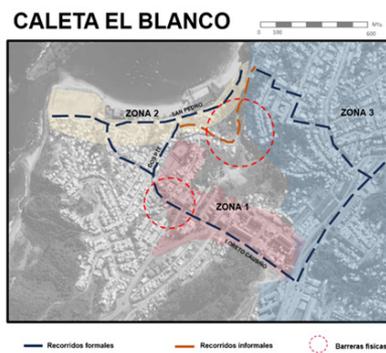
Escuela Básica Valle Colcura F-687.



Fuente: Elaboración propia a través de fotografía.

Figura 10

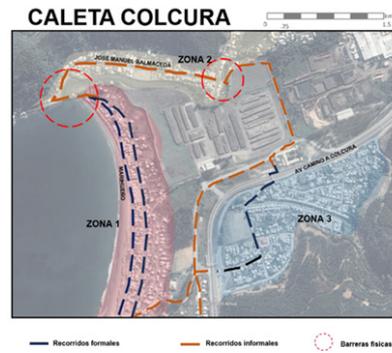
Rutas de acceso en la caleta El Blanco.



— Recorridos formales — Recorridos informales — Barreras físicas

Figura 11

Rutas de acceso en la Caleta Colcura.



— Recorridos formales — Recorridos informales — Barreras físicas

Fuente: Elaboración propia a través de Google Maps.

Figura 12

Recorridos informales, caleta Colcura, Zona 2.



Fuente: Elaboración propia.

C. Proximidad (distancias) a servicios urbanos fundamentales

En la Caleta El Blanco, los residentes acceden a centros de abastecimiento a través de negocios barriales situados a 60 metros de distancia. Los centros educativos se encuentran a distancias variables, con el más cercano a 50 metros y el más lejano a 500 metros, mientras que el centro de salud, ubicado en la avenida principal, está a 470 metros de

distancia (Figura 14). En Caleta Colcura, los negocios barriales ubicadas en las zonas 1 y 2 se sitúan a menos de 50 metros. Sin embargo, para acceder a los centros de salud y educativos más cercanos, los habitantes deben recorrer distancias superiores a 600 metros a través de recorridos formales e informales, mayormente de tierra (Figura 15).

Figura 13

Recorridos formales, caleta El Blanco, Zona 1.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 14

Planta esquemática de la caleta El Blanco

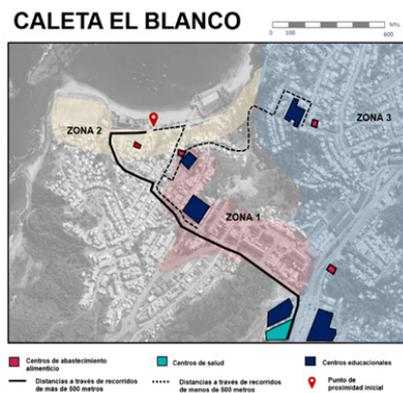
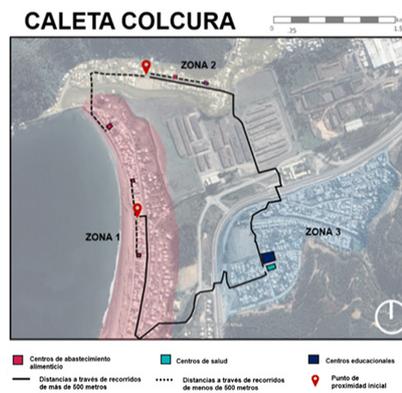


Figura 15

Planta esquemática de la Caleta Colcura



Fuente: Elaboración propia a través de Google Maps.

Evaluar la calidad del entorno urbano y la disponibilidad de transporte público

A. Disponibilidad de paraderos y rutas de transporte público

En la caleta El Blanco, los paraderos, ubicados a lo largo de la avenida Carlos Cousiño a 600 metros de la zona 2, están en buen estado y permiten un acceso de aproximadamente 10 minutos. El transporte público, con takoras y colectivos, opera cada cinco minutos hasta las

Figura 16
Planta esquemática de la caleta El Blanco

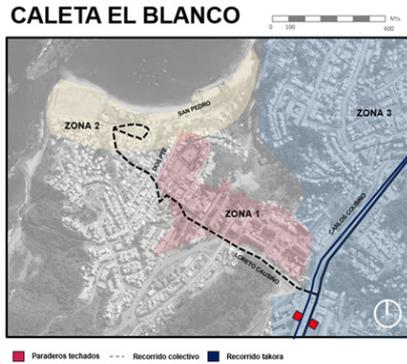
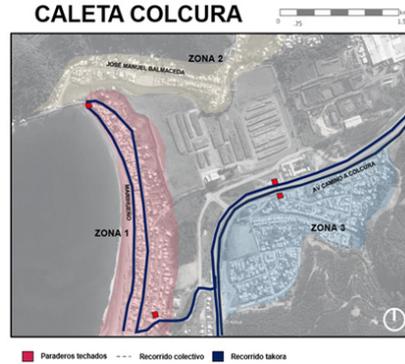


Figura 17
Planta esquemática de la Caleta Colcura



Fuente: Elaboración propia a través de Google Maps.

22:00, conectando con Coronel y Concepción hacia Colcura (Figura 16). Sólo un colectivo ingresa al interior de la caleta a través de Loreto Cousiño. La entrevistada A. M. cuenta:

Ah sí, mira dentro de la caleta, los negocios, tenemos como 5 negocios que hoy están bien abastecidos, tiene todo lo que la gente encuentra. Tenemos también restaurantes y turismo durante el verano, pero como te digo no tenemos mayor complicación y pasan vehículos vendiendo fruta durante toda la semana, tenemos buena disponibilidad de cosas básicas (...), Conozco bien a mis vecinos, convivo hartito con ellos (...) los colegios se reparten en toda la caleta, hay un liceo más arriba y un centro de agrupación para niños discapacitados, una sala cuna, y eso todo dentro de este sector. Lo único que está lejos es la clínica, y la comisaría está relativamente cerca.

Figura 18
Entorno urbano en la caleta El Blanco.



■ Via peatonal ■ Via vehicular

Fuente: Elaboración propia a través de fotografía.

En la Caleta Colcura, los paraderos en las Avenidas Colcura y Marihueño presentan un estado desigual; sólo los de la avenida principal están en condiciones óptimas, mientras que los demás presentan condiciones precarias. Estos paraderos están a 700 metros del embarcadero (zona 2), con un tiempo de espera de 15 minutos. El servicio de takoras hacia el centro urbano se realiza cada 20 minutos y hacia el interior cada 30 minutos, operando sólo hasta las 18:00 (Figura 17). La entrevistada M. P. cuenta:

Acá no hay nada. Tenemos que ir a comprar pan a Lota, y si no hay durante la semana, no podemos comer y tengo que cocinar yo el pan. Igual están los restaurantes de más abajo, pero no puedo comprar ahí porque la comida es muy cara, no venden para poder cocinar. Nos demoramos como 2 horas en comprar todo, en ir a la feria y al super al centro, asique vamos un par de veces a la semana en auto de mi hijo, o de los vecinos y partimos para allá (...) Más allá al otro lado de la pasarela hay un CECOSF y un colegio, es lo único que hay acá y está muy lejos para nosotros, que tenemos que movernos caminando porque el terreno es muy endeble y lleno de hoyos.

Figura 19

Entorno urbano en la caleta Colcura



■ Via peatonal ■ Via vehicular

Fuente: Elaboración propia a través de fotografía.

B. Calidad del entorno urbano

En la Caleta El Blanco (Figura 18), se aprecia una continuidad uniforme del espacio público en todas las zonas, con veredas óptimas, a excepción de la zona 1, donde el ancho de la vereda se reduce a 1 metro, forzando a los peatones a utilizar pavimento. En todas las áreas se mantiene una adecuada arborización y alumbrado público. Sin embargo, al igual

que en Caleta Colcura, la pendiente del terreno dificulta el acceso para personas de edad avanzada y aquellas con movilidad reducida. En Caleta Colcura (Figura 19), se observan diferencias significativas en la calidad del entorno urbano (Figura 14). Las zonas 1 y 3 presentan veredas continuas y de buena calidad, además de un alumbrado público extensivo.

En contraste, la zona 2 tiene veredas y vías vehiculares deterioradas, la mayoría configuradas por caminos de tierra. Un alumbrado público limitado y una ausencia de arborización, a excepción de los lotes privados. Estas características también representan una barrera física para los adultos mayores y personas con movilidad reducida.

DISCUSIÓN

Las caletas pesqueras presentan múltiples desafíos para su integración urbana. La mercantilización del espacio costero (Guerrero & González, 2020), la falta de accesibilidad a servicios y equipamientos en lugares de residencia (Sabatini, 2008) y la nula o poca gestión municipal en torno al reconocimiento económico de los asentamientos costeros, provocando una segregación socio-espacial. Esto dificulta el acceso a oportunidades para acceder al trabajo, educación, servicios de salud e interacción social, lo que impacta significativamente en el desarrollo económico y social de las personas, provocando exclusión social (Tiznado-Aitken et al., 2018).

En este escenario, en ambas caletas se presenta una inequidad en el acceso a servicios básicos necesarios para la subsistencia diaria, lo que muestra diferentes dinámicas sociales y vínculos entorno a la conexión del espacio urbano. Larraín Videla y Tiznado-Aitken (2021) determinan que la accesibilidad a diversas oportunidades implica la presencia cercana de establecimientos de salud, educación, comercio de bienes variados (...) con distancias máximas de 500 metros.

En Caleta el Blanco, la proximidad hacia los establecimientos educacionales, de abastecimiento y de salud no exceden los 500 metros de distancia. Esto logra facilitar un estilo de vida autosuficiente ligado al trabajo productivo costero y negocios barriales, reduciendo los tiempos desplazamiento y promoviendo un mayor vínculo comunitario al interactuar regularmente con estos espacios, lo que fomenta un sentido de pertenencia y conexión con el entorno local. En Caleta Colcura, los habitantes enfrentan desafíos para acceder a los servicios urbanos, generado principalmente por las desventajas que conlleva el aislamiento físico (Brain et al., 2009). La proximidad hacia los establecimientos educacionales, de abastecimiento y de salud exceden los 500 metros de distancia, generando largos desplazamientos a través de recorridos formales e informales, aumentando el uso del vehículo, separándose del entorno urbano y perpetuando la segregación social. La falta de una infraestructura comunitaria cohesiva

fragmenta la comunidad, dificultando la interacción social y resultando en una comunidad menos unida y resiliente, aumentando la inseguridad y el desconocimiento entre vecinos.

Larraín Videla y Tiznado-Aitken (2021) resaltan la importancia de la proximidad de paraderos del transporte público, enfatizando que no deben estar a más de 500 metros de los lugares de residencia para acceder a servicios urbanos. En Caleta El Blanco, los paraderos están ubicados en la avenida principal, dentro de este límite. En contraste, en Caleta Colcura las distancias máximas superan los 500 metros. A su vez, en ambas caletas, la topografía del lugar dificulta el tránsito para los adultos mayores y personas en situación de discapacidad, debido a la fuerte pendiente o falta de una infraestructura accesible y adecuada, como veredas deterioradas y caminos de tierra. Lo que dificulta su movilización diaria, incrementando la aislación social al enfrentar barreras físicas que obstaculizan su participación activa en la comunidad.

En general, ambas caletas no logran cumplir con las aproximaciones máximas que debería tener una zona para tener una óptima integración urbana a la ciudad.

CONCLUSIONES

El análisis de la integración urbana de las caletas Colcura y El Blanco en Lota, revela la complejidad de estas comunidades y la necesidad de comprender sus dinámicas para orientar políticas urbanas inclusivas y sostenibles. La clasificación de las caletas en tipologías según su grado de integración a la trama urbana y las distintas dimensiones de aproximación y accesibilidad que tienen estas a los servicios urbanos fundamentales, subraya la diversidad de realidades que coexisten en el litoral chileno.

A través de esto, fue fundamental conocer la percepción y la medición de la conexión física-espacial de las caletas a su centro urbano. Los resultados demuestran que la integración urbana de las caletas está influenciada significativamente por el grado de conexión hacia los servicios urbanos y de transporte. En Caleta El Blanco, al estar más integrado a su centro urbano, se visualiza una mayor cohesión social, fomentando la interacción comunitaria y económica, integrado a una vida autosuficiente ligado al mar. En contraste, en Colcura, la falta de infraestructura cohesiva fragmenta la comunidad, dificultando la integración social y económica, generando un debilitamiento caracterizado por la falta de conexión con el territorio.

Como se explicó antes, a pesar del deterioro de los pueblos costeros, estos se mantienen firmes a la separación de las áreas urbanas. Su vínculo con el mar se refleja en un arraigo profundo al territorio, lo cual

sostiene la actividad pesquera y contribuye a la autosuficiencia de sus habitantes. Este estilo de vida autosuficiente, y en gran medida autónomo, a menudo permanece ajeno a la realidad de los ciudadanos urbanos, que desconocen la dinámica y los desafíos que enfrentan las comunidades costeras.

La proyección futura de este estudio implica la necesidad de continuar recopilando datos específicos que profundicen en las condiciones socioeconómicas y ambientales de las caletas. Esto permitiría una comprensión más completa de los factores que influyen en su integración urbana y contribuiría a diseñar intervenciones más efectivas. Se requiere un enfoque interdisciplinario que incorpore no sólo aspectos urbanos, sino también sociológicos y ambientales para abordar de manera integral los desafíos que enfrentan estas comunidades.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Andrade, B., Arenas, F., & Guijón, R. (2008). Revisión crítica del marco institucional y legal chileno de ordenamiento territorial: el caso de la zona costera. *Revista de geografía Norte Grande*, (41), 23-48. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022008000300002>
- Brain, I., Cubillos, G., & Sabatini, F. (2009). Integración social urbana en la nueva política habitacional. *Temas de la Agenda Pública*. <https://repositorio.uc.cl/xmlui/handle/11534/1543>
- Camus, P., Hidalgo, R., & Muñoz E. (2016) Las disputas por el mar: bienes comunes, pescadores artesanales y pesca industrial. El caso de la caleta Cocholgüe en el litoral centro sur de Chile a mediados del siglo XX. *Población & Sociedad*, 23(2), 91-114. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=386948527004>
- Cortés, C. G., & Ríos, F. T. (2011). *Saberes Y Prácticas Pesquero-Artesanales: Cotidianidades Y Desarrollo En Las Caletas De Guabún Y Puñihuil, Isla De Chiloé*. In Volumen 43 Número Especial (Vol. 1).
- Gajardo Cortés, C. & Ther Ríos, F. (2011). Saberes y prácticas pesquero-artesanales: Cotidianeidades y desarrollo en las caletas de Guabún y Puñihuil, Isla de Chiloé. *Chungará (Arica)*, 43(especial), 589-605. <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-73562011000300014>
- González Rojas, V. S., & Guerrero Valdebenito, R. M. (2020). Habitus Socio-Espacial En Comunidades Costeras Bajo El Contexto Neoliberal El Caso De Caleta El Morro De Talcahuano. *Urbano*, 23(42), 56-65. <https://doi.org/10.22320/07183607.2020.23.42.05>
- Guerrero, R., & Alarcón, M. (2018). Neoliberalismo y transformaciones socio-espaciales en caletas urbanas del Área Metropolitana de Concepción. Los casos de Caleta Los Bagres y Caleta Cocholgüe, Tomé. *Revista de Urbanismo*, 38, 1- 17. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2018.48666>
- Larraín Videla, C., & Tiznado-Aitken, I. (2021). Análisis De Los Criterios Para Definir Áreas De Integración Urbana En Chile. *Revista De Urbanismo*. <https://doi.org/10.5354/0717>
- Marcucci, D. (2014). Coastal Resilience: New Perspectives of Spatial and Productive Development for the Chilean caletas Exposed to Tsunami Risk. *Procedia Economics And Finance*, 18, 39-46. [https://doi.org/10.1016/s2212-5671\(14\)00911-3](https://doi.org/10.1016/s2212-5671(14)00911-3)

- Orellana, A., & Díaz, M. (2016). Las Caletas De Chile: Integración Urbana Y Prevalencia De Sus Valores Patrimoniales. El Caso De La Bahía De Coquimbo. *Revista De Urbanismo*, 34. <https://revistaurbanismo.uchile.cl/index.php/RU/article/view/40078>
- Sabatini, F. (2006). La Segregación Social Del Espacio En Las Ciudades De América Latina. <http://doi.org/10.18235/0009848>
- Sabatini, F., & Brain, I. (2008). La segregación, los guetos y la integración social urbana: mitos y claves. *Revista Eure*, XXXIV, 5-26.
- SERNAPESCA, DOP, SUBPESCA, INDESPA. (2023). *MUJERES Y HOMBRES En el sector Pesquero y Acuicultor de Chile 2023*. Gobierno de Chile, 17. https://www.subpesca.cl/portal/618/articles-121456_recurso_1.pdf
- Sernapesca, Dop, Subpesca. (2020). *Mujeres Y Hombres En El Sector Pesquero Y Acuicultor De Chile 2020*. Gobierno De Chile, 14.
- Tiznado-Aitken, I., Muñoz, J. C., & Hurtubia, R. (2018). The Role Of Accessibility To Public Transport And Quality Of Walking Environment On Urban Equity: The Case Of Santiago De Chile. *Transportation Research Record*, 2672(35), 129-138. <https://doi.org/10.1177/0361198118782036>
- Uribe Muñoz, J., & Cornejo Nieto, C. (2021). *Análisis de las tensiones y relaciones entre el campamento habitacional y el patrimonio cultural de Fuerte Viejo en Lota*. Repositorio Bibliotecas Udec. <http://repositorio.udec.cl/bitstream/11594/9839/1/Memoria%20Jaime%20Uribe.pdf>
- Vargas-Díaz, I. C., & Jiménez-Morales, E. (2013). Integración Socio-Espacial De Asentamientos Informales En Ibagué, Colombia. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 23, 117-128. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74830874015>
- Xiqui Fierro, K. D. (S. F.). *Transporte Público; Medio De Ruptura Intergeneracional De La Pobreza. Comparativa Asentamiento Irregular El Tizate/ Lomas De La Primavera*