

“La caleta pesquera como elemento de composición de espacio público en la lógica de desarrollo de las ciudades puerto de la V región ”





Alumno: Leonardo Elgueta
Profesor Guía: Eduardo Emparanza



Indice

Introducción.....1
Origen de la actividad pesquera.....2
- La actividad pesquera: Una tradición precolombina.....3
Escenario actual de la actividad pesquera.....5
- Definiciones.....8
- Pesca industrial.....9
- Pesca Artesanal.....11
Caletas Pesqueras.....13
-Programa de Infraestructura pesquera artesanal.....13
- Inversión histórica del programa.....13
Distribución de caletas artesanales en Chile.....16
Crisis del sector pesquero artesanal.....21
- Área de estudio.....22
- Objetivos.....24
Estudio de casos.....25
- San Antonio.....26
- Valparaíso.....39

Anexo 1.....57



INTRODUCCIÓN

La importancia geográfica de la condición costera de nuestro país resulta del carácter tricontinental del territorio, que da lugar a un mar chileno con un área aproximada de cuatro millones de km², es decir, casi el doble de la superficie terrestre del país, incluyendo el territorio Antártico y las posiciones Insulares.

Sólo el litoral Sudamericano, de 4270 kms. de longitud, le concede a Chile una situación privilegiada en la cuenca del Pacífico, comparable a la de Australia, Unión Soviética, República Popular China, USA y México, a lo que se debe sumar sus costas Antárticas e insulares oceánicas.

ORIGEN DE LA ACTIVIDAD PESQUERA

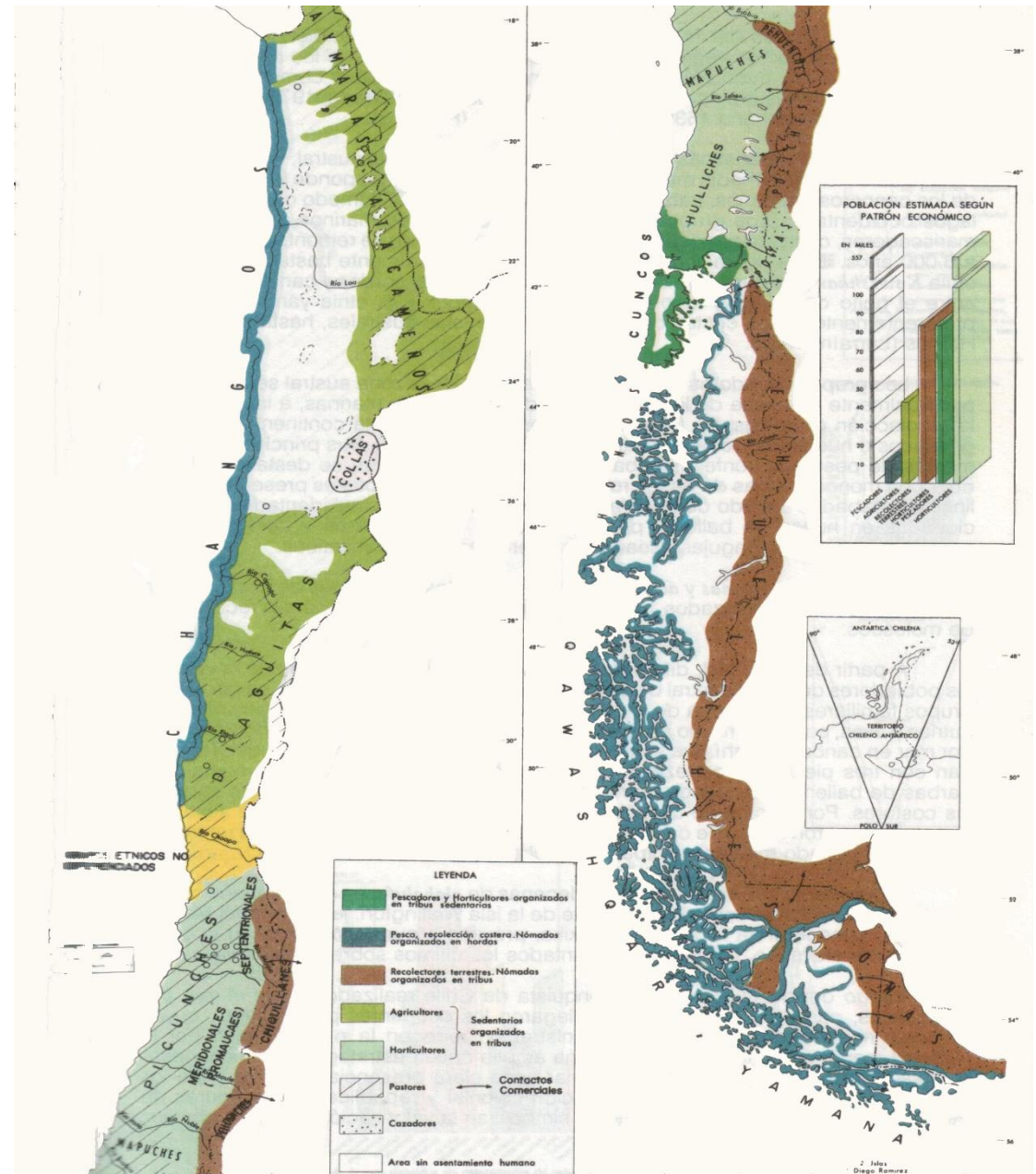
La Actividad Pesquera: una tradición precolombina

La pesca en Chile se remonta a la época precolombina cuando las poblaciones indígenas litorales, donde descuellan changos, chonos, alacalufes, y yaganes entre los mas recordados, obtenían el sustento mediante la recolección y/o pesca de especies marinas, animales o vegetales, valorizando desde temprano el inmenso potencial del mar chileno.

Los sistemas de vida de los pescadores precolombinos han podido ser creados a base de los restos arqueológicos repartidos a lo largo del país. Los vestigios más remotos datan de aproximadamente diez mil años de antigüedad, y muestran el aprovechamiento de elementos como la sal, peces, moluscos y algas.

Los recursos del mar fueron utilizados para alimentación y vestimenta, así como, para adornos, utensilios, aperos y embarcaciones, sirviendo además de base para el comercio con otros pueblos. Así lo prueban las acumulaciones de conchas y caparzones de moluscos y crustáceos, dejadas por los pobladores primitivos del litoral, que se alimentaban de las mismas especies de hoy, e incluso de otras de escaso consumo en la actualidad.

En cuanto a las artes de pesca, ayer como hoy, estas variaban de acuerdo a las diferentes características etnográficas, valores e instituciones de los pueblos que habitaban zonas geográficas tan contrastadas, como los extremos norte y sur del litoral chileno. En el caso de las embarcaciones, por ejemplo, los changos utilizaban en la zona norte las balsas de totora y de cuero de lobo.



“La caleta pesquera como elemento de composición de espacio público en la lógica de desarrollo de las ciudades puerto de la v región ”

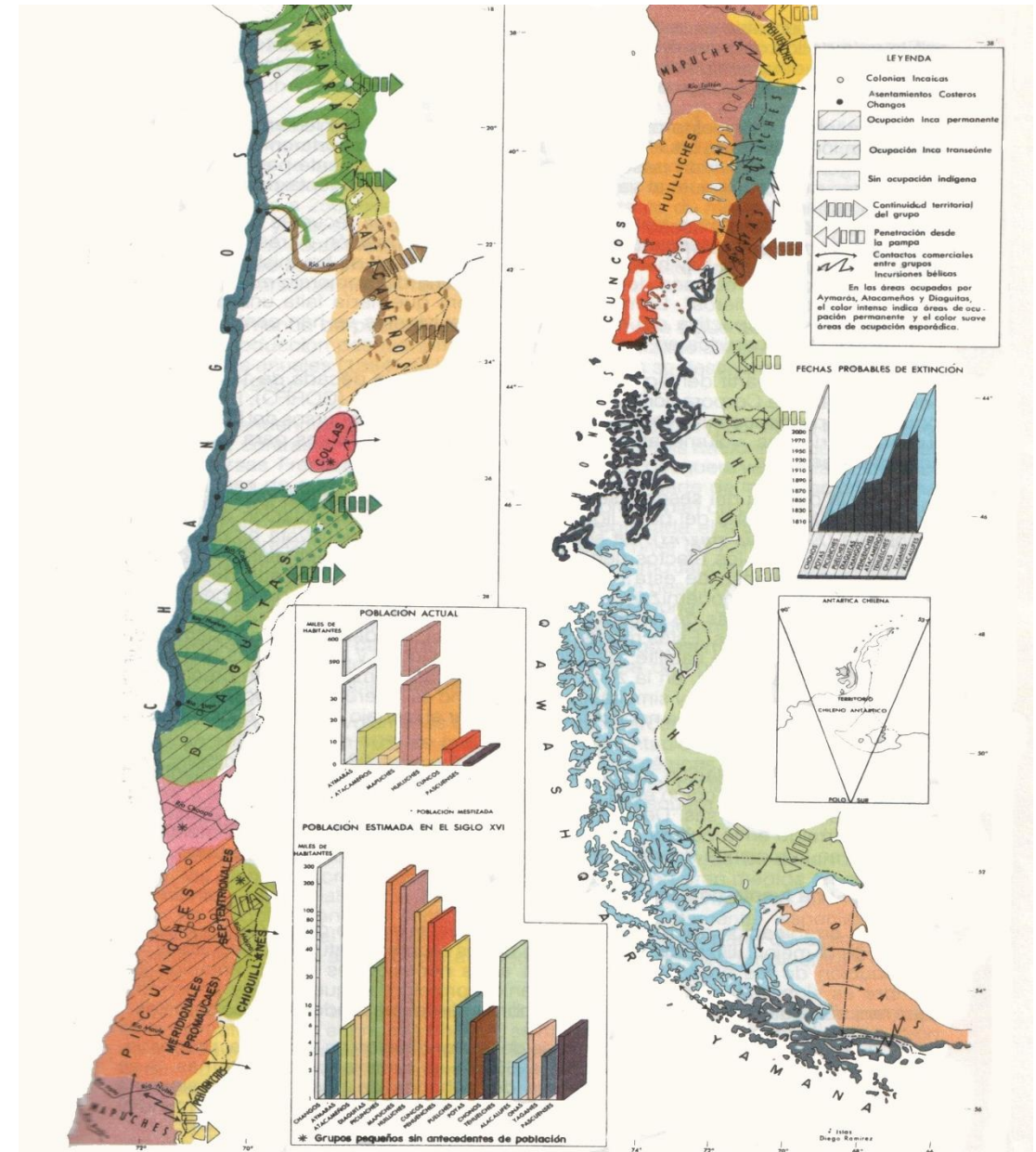
Fuente: Geografía de actividad pesquera

En la zona central los picunches, araucanos, huilliches y cuncos recurrían a troncos ahuecados. Los chonos en la zona sur impusieron la piragua o dalca, y finalmente, los alcalufes en el extremo austral sudamericano usaron canoas de corteza de árbol.

El intercambio de productos del mar, entre los habitantes del litoral de la zona norte, por alimentos vegetales recogidos o cultivados por los pueblos del interior y altiplano, son indicios de una temprana valorización del gran potencial pesquero existente. Dicho intercambio hacia posible que los habitantes del litoral norte, facilitaran a los grupos del interior, parte de sus excedentes, recibiendo como contrapartida los productos vegetales de los cuales carecían y que los otros poseían en abundancia.

Una de las características de la historia aborigen de Chile austral, que da cuenta de la relación hombre-medio marítimo con mayor énfasis, es la de los canoeros marítimos. Los grupos canoeros eran cazadores marinos, pescadores y mariscadores, cuya antigüedad en la región austral de Chile se remonta por lo menos a 6000 años. Estas poblaciones se desarrollaron culturalmente hasta conformar la etnia kaweshkar (alcaluf), habitantes de los archipiélagos, fiordos y canales, situados entre el golfo de Penas y la península de Brecknock y la etnia Yámana, situada preferentemente en las costas del canal Beagle e islas australes, hasta el cabo de Hornos.

Los grupos cazadores marinos y pescadores de la zona austral se dedicaban principalmente a la caza de lobos marinos, delfines y aves marinas, a la pesca y, a la recolección de moluscos. Cuando se acercaban a la costa continental cazaban guanacos o huemules, complementando su dieta alimenticia. Sus principales instrumentos de pesca se confeccionaban en hueso, entre los que se destacan puntas de arpón monodentadas de base cruciforme, algunas de las cuales presentan





trazos lineales grabados a modo de decoración, y puntas de arpón multidentadas, confeccionadas en hueso de ballena, para la caza de lobos marinos y delfines, como asimismo, punzones y agujas óseas para diferentes husos domésticos.

Las mujeres yamanas y alacalufes eran excelentes fabricantes de cestería, con juncos hábilmente entrelazados que empleaban preferentemente para recolección de moluscos.

A partir del siglo XVI, diferentes navegantes relataron aspectos de la vida de los pobladores del litoral austral de Chile. Los alacalufes vivían dispersos en pequeños grupos familiares por la zona de los canales, dedicados a la caza de lobos marinos, nutrias y aves, como asimismo a la pesca y recolección de mariscos. Se desplazaban por mar en canoas, (de ahí que serían conocidos como “pueblo canoero”), que fabricaban con tres piezas de corteza de árbol, cosidas entre sí con fibras vegetales o barbas de ballena, empleando tierra arcillosa mezclada con raíces para calafatear las costuras. Por efectos de transculturación, a comienzos del siglo pasado, los alacalufes iniciaron el uso de canoas monoxilas, confeccionadas a partir de un tronco de árbol ahuecado mediante golpes de hacha.

Actualmente sobreviven algunas decenas de alacalufes en una pequeña comunidad de Puerto Edén, sobre la costa este de la isla de Wellington, junto al canal Mesier. Lo mismo sucede en la localidad de Ukika, próxima a Puerto Williams, en la costa norte de isla Navarino, donde están asentados los últimos sobrevivientes Yamanas.

Luego del descubrimiento y conquista de Chile realizado desde el mar por Magallanes, para la corona española, llegaron los ocupantes peninsulares, las primeras medidas de gobierno y administración recogen preocupación

por la realidad marítima del territorio desde una amplia óptica estratégica, política y económica. El mar según diversos autores tiene una clara presencia en Chile entre los siglos XVI y XIX, es decir, en su fundación colonial y republicana.

Sin embargo, para el litoral, los siglos XVII y XVIII se caracterizaron por la presencia de piratas y corsarios ingleses, holandeses y franceses que asolaron puertos y caletas, provocando destrucción e inseguridad en la población residente. Esta situación incentivó los asentamientos hispánicos al interior, a través de la fundación de ciudades en la depresión intermedia. La mediterraneidad que caracterizó la vida de los chilenos en la época colonial, marco profundamente los patrones espaciales de ocupación humana del territorio nacional, lo cual ha dado origen a la creencia tradicional de que el chileno vive “de espaldas al mar”.

Durante la Colonia, la primitiva pesca indígena progresa lentamente, aprovechando en forma limitada las innovaciones tecnológicas que aportaron los españoles, dando origen a la actividad pesquera artesanal.

En Santiago se declara bien de utilidad pública las lagunas aledañas a la ciudad (aculeo y rapel), asegurando mediante el establecimiento de vedas el abastecimiento para esta ciudad.

También se regulaban los artes de pesca que se utilizaban y los períodos en los cuales se podía ejercer la actividad de manera de asegurar la “cría y desove de las especies”.

El establecimiento de pescaderías en lugares determinados por la autoridad genera una mayor dinámica en la comercialización de los productos de los pescadores de la época, eliminando de paso, los monopolios.



Todos los pescadores podían ofertar libremente sus productos y el regidor de turno establecía la postura mínima a la cual se podían vender los pescados y mariscos según calidad y costo de los mismos.

Finalmente en el siglo XVIII, se le otorga la servidumbre a los pescadores de la época para poder pescar e instalar sus chozas y posadas en la ribera del mar, en un espacio de cien varas contadas desde la línea mas alta de la marea. Este hito marca el establecimiento de los primeros asentamientos pesqueros artesanales en el borde costero.

ESCENARIO ACTUAL DE LA ACTIVIDAD PESQUERA

Chile es un país pesquero y de acuicultura, se caracteriza por poseer una forma geográfica tal, que le proporciona una gran biodiversidad y abundancia de especies marinas, ubicando al área dentro de los tres rubros económicos mas importantes de nuestro país, junto con el minero y maderero. Sus principales fortalezas y ventajas comparativas radican en la alta productividad del ecosistema marino existente frente a nuestras costas y dentro de nuestra Zona Económica Exclusiva(200 millas náuticas). Las ricas zonas de surgencia en el área centro-norte de nuestro país, así como las frías aguas de la zona sur austral, dan origen a una variedad de recursos pesqueros disponibles para desarrollar actividades extractivas industriales y artesanales; así como también constituyen la base para el desarrollo de la actividad acuícola, la cual aprovecha además la producción de harina de pescado nacional, que es parte de sus insumos mas importantes.

Durante el año 2005, los desembarques pesqueros y la cosecha desde centros de cultivo, alcanzaron 5 millones de toneladas. Cifras de FAO indican que en el año 2004, el país alcanzo el 5 nivel mundial participando con un 3,9% de las capturas totales.

Asimismo, Chile presenta una posición privilegiada en cuanto a sus exportaciones, logrando el 2005, un valor superior a los us\$3.000 millones, ocupando actualmente el octavo lugar en el mundo.

La **Ley General de Pesca y Acuicultura**, constituye el marco regulatorio para la administración sustentable de los recursos hidrobiológicos y su ambiente. Esta normativa contiene, además de todas las regulaciones pesqueras tradicionales (cuotas globales, vedas, tallas mínimas), importantes innovaciones en el ámbito de ordenamiento de la actividad pesquera, incentiva el ejercicio de la participación responsable de todos los actores en la actividad y, en definitiva, contribuye a la consolidación de un marco establecido para resolver tanto los problemas del momento, como los temas del mediano y largo plazo.

Las innovaciones en materia de regulación han puesto énfasis en incentivar mayor eficiencia a la actividad, destacando los límites máximos de captura por armador, el régimen artesanal de extracción, las áreas de manejo y explotación de recursos bentónicos, sistemas de control a través de posicionador satelital y la certificación de los desembarques.



Por otra parte la dictación de la política nacional de acuicultura ha generado el marco sobre el cual se basará el desarrollo presente y futuro de la actividad. En dicha política se la reconoce como una actividad económica que tiene eje de su desarrollo, la sustentabilidad ambiental la equidad en el acceso.

Finalmente, la Ley establece el Fondo de Administración Pesquera, el cual está destinado a financiar: proyectos de investigación pesquera y de acuicultura, fomento y desarrollo de la pesca artesanal, programa de vigilancia, fiscalización y administración de las actividades pesqueras, de capacitación, apoyo social y reconversión laboral.

Dependiendo del origen de la materia prima, el sector se subdivide en dos grupos: sector extractivo, industrial y artesanal, y sector acuicultor. Durante el año 2005, la pesca extractiva industrial aportó un 61% de materia prima, el sector artesanal un 24% y la acuicultura un 14,5%.

Para las pesquerías industriales se definen anualmente cuotas globales de captura, la mayoría de estas cuotas corresponden a unidades de pesquería que están sujetas a la medida de administración denominada **“Límites Máximos de Captura por Armador(LMC)”**; ello consiste en la distribución de la cuota industrial, mediante algún criterio de asignación, para cada armador autorizado en la respectiva unidad de pesquería. **Para el sector artesanal se distinguen los siguientes tipos de asignación, las asignaciones entre regiones, el régimen bentónico de extracción, las áreas de manejo y el régimen artesanal de extracción, denominado también RAE.**



La actividad pesquera de acuicultura genera un nivel de empleo directo en torno a las 126 mil personas, de las cual es, aproximadamente 57 mil son pescadores artesanales, 40 mil operarios de planta de elaboración, 4 mil operarios de flota industrial y 25 mil trabajadores de centro de cultivo, destacando la importante participación de la mujer en el sector, llegando a ocupar un 40% de los puestos de trabajo de las plantas de elaboración.

La institucionalidad pesquera esta conformada por la **Subsecretaria de Pesca (SUBPESCA)**, dependiente del ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, organismo responsable de la formulación ,seguimiento y difusión de la política pesquera y de acuicultura; el **Servicio Nacional de Pesca(Sernapesca)**, dependiente del mismo ministerio, es la entidad a cargo de ejecutar la política pesquera, fiscalizar el cumplimiento de las leyes y normativas que regulan la actividad del sector y velar por certificar la calidad sanitaria de los productos de exportación; el **Instituto de Fomento Pesquero(IFOP)**,organismo de investigación, responsable de elaborar y proveer los antecedentes técnicos y las bases científicas para la adopción de medidas de administración ;el **Fondo de Investigación Pesquera(FIP)**, conformado por ocho expertos y presidido por el subsecretario de Pesca, destinado a financiar proyectos de estudios en materia de pesca y acuicultura, el **Consejo Nacional de Pesca**, entidad asesora, consultiva y resolutive en decisiones importantes de administración pesquera, presidida por el Subsecretario de Pesca y conformada por 28 integrantes de los sectores público, industrial, artesanal, laboral, académico y ONGs. Otros agentes ,involucrados con el desarrollo de la infraestructura de soporte de las actividades pesqueras, son la **Dirección de Obras Portuarias (DOP)**

que tiene como objetivo planificar, proyectar, construir y conservar oportunamente la infraestructura costera y portuaria marítima, fluvial y lacustre necesaria para el desarrollo socioeconómico del país y la conectividad física nacional e internacional (esta entidad es dependiente del Ministerio de Obras Publicas) y la **Dirección General del Territorio Marítimo y Mercante** que concede el uso particular, en cualquier forma, de los terrenos de playa, de las playas, rocas, porciones de agua, fondo de mar, dentro y fuera de las bahías.

Deben considerarse a su vez las normativas vigentes emanadas de la municipalidad como los Planes Reguladores Comunales, seccionales, planes intercomunales ,etc.

MIDEPLAN(ministerio de planificación) aconseja en **METODOLOGÍA DE PREPARACIÓN Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS DE CALETAS PESQUERAS** reunir los antecedentes requeridos, en el Servicio Nacional de Pesca, la Subsecretaría de Pesca, la Dirección de Obras Portuarias del MOP, las Secretarías Regionales de Planificación y Coordinación (SERPLAC) y el departamento de inversiones y biblioteca de Mideplan.



DEFINICIONES

Pesca industrial según Sernapesca es la actividad pesquera extractiva realizada por armadores industriales, utilizando naves o embarcaciones pesqueras en conformidad con la Ley general de Pesca y Acuicultura.

Armador pesquero industrial: persona inscrita en el registro industrial que ejecuta una actividad pesquera extractiva

Pesca artesanal según Sernapesca es toda aquella actividad pesquera extractiva realizada por personas naturales que en forma personal, directa y habitual trabajan como pescadores artesanales. Se distingue entre armador artesanal, mariscador alguero y pescador artesanal propiamente tal.

Pescador artesanal: es aquél que se desempeña como patrón o tripulante en una embarcación artesanal cualquiera que sea su régimen de retribución.

Armador artesanal: es el pescador artesanal propietario de hasta dos embarcaciones artesanales.

Alguero: es el pescador artesanal que realiza recolección y segado de algas, con o sin el empleo de una embarcación artesanal.

Estas categorías de pescador artesanal no serán excluyentes unas de otras, pudiendo por tanto una persona ser calificada y actuar simultánea o sucesivamente en dos o más de ellas, siempre que todas se ejerciten en la misma Región,

PESCA INDUSTRIAL

Modernización e innovación

Tan solo a partir del siglo XX y especialmente en la década de 1940, surgen por iniciativa de la corporación de fomento de producción (CORFO), las primeras inquietudes por conocer las verdaderas posibilidades de los recursos del mar chileno, sus características, volúmenes y distribución; elementos básicos para fomentar la actividad pesquera. Desde 1974, Chile ha tenido una rápida evolución pasando de ser un país con pocas pesquerías costeras, con desembarques de 1,1 millones de toneladas, a convertirse en una de las principales naciones pesqueras, con operaciones en toda su Zona Económica Exclusiva y en importantes sectores de la alta mar.

En 1970, nuestro país exportaba solo US\$ 29 millones de harina de pescado y crustáceos congelados a 31 países, mientras que para el año 2006, la proyección de las exportaciones pesqueras y de acuicultura bordea los US\$ 3.500 millones, llegando a más de 135 países de los cinco continentes.

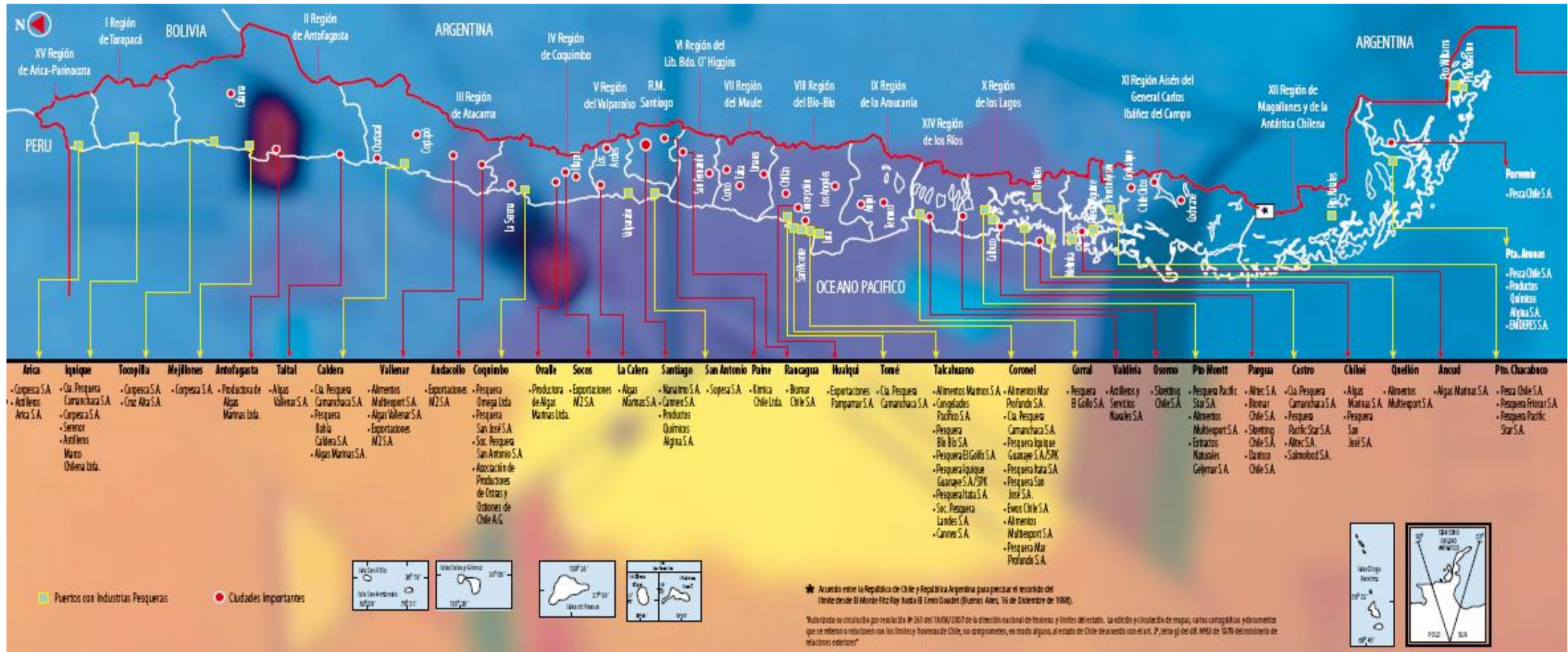
El sector pesquero está orientado fundamentalmente a las exportaciones; desde el 2000, sobre un 70% se destina a los mercados internacionales. Las empresas permanentemente buscan nuevos mercados, lo que demanda un intenso y largo trabajo de inversión en investigación y aplicación de nuevas tecnologías. Este crecimiento no sólo se experimenta en los volúmenes, sino también en el número de recursos del mar explotados y en la elaboración de productos cada vez de mayor valor agregado.



La industria pesquera ha incursionado, con singular éxito, en los mercados de consumo humano directo. En los últimos veinte años, las conservas de pescado y mariscos han logrado reconocimiento internacional particularmente el jurel, salmonídeos, choritos y anchoas. A partir del 2000, especies pelágicas como el jurel y la caballa, se envían como productos congelados a muchos países y cada vez se destina un porcentaje mayor de capturas a productos de consumo humano directo, con un notable incremento en los retornos. Las principales exportaciones de congelados son: salmones, truchas, merluzas, jurel, bacalao de profundidad y erizo.

Este desarrollo, ha sido posible debido a la permanente incorporación de inversiones tecnológicas de primer nivel en todas las fases del proceso pesquero: flota, descarga, transporte, y la construcción de modernas fábricas e instalaciones frigoríficas de diversa índole. Además, las empresas han reforzado la fase de comercialización, lo que ha permitido desarrollar nuevos productos y mercados.

Plantas pesqueras industriales a nivel nacional



“La caleta pesquera como elemento de composición de espacio público en la lógica de desarrollo de las ciudades puerto de la v región ”

El crecimiento de la actividad pesquera dio origen a una activa demanda de embarcaciones con tecnología cada vez más especializada. **Actualmente los astilleros nacionales han logrado un nivel de calidad tan elevado que construyen barcos para países pesqueros como Corea, Noruega e Islandia. En maestranzas u talleres chilenos se fabrican más del 70% de los equipos instalados. Asimismo se exporta maquinaria y tecnología a otros países.**

Nuestro país posee sinergia productiva, por ejemplo, la harina de pescado está hecha en su mayoría de Jurel, principal alimento de los salmones de criadero de la industria en el sur.



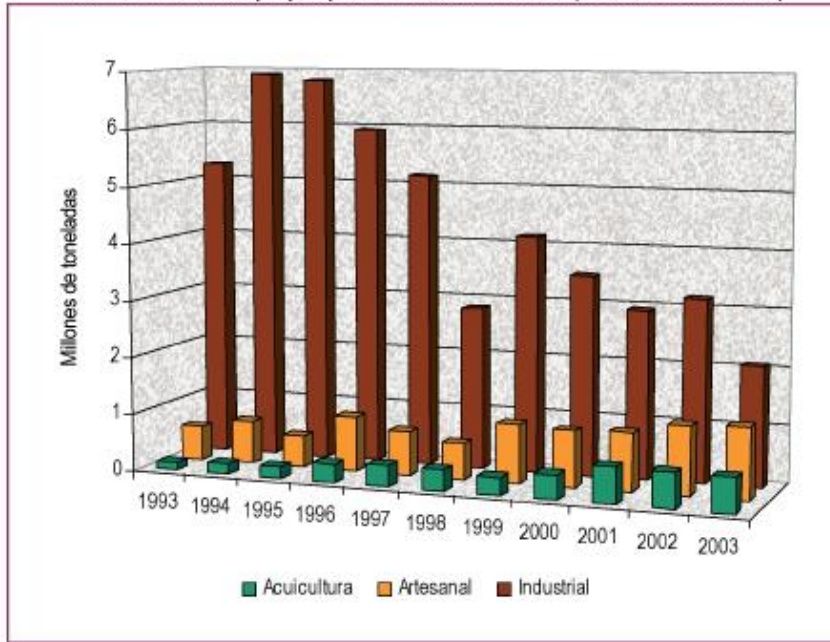
PESCA ARTESANAL

Un lento desarrollo

Podría esperarse que la inversión y el desarrollo realizados en pro de la pesca industrial, tuviesen también repercusiones en la pesca artesanal, sin embargo, con el paso del tiempo se hacían más claras las marcadas diferencias entre el moderno sector industrial y el modesto sector artesanal que se encontraba en condiciones bastante rudimentarias. No había un desarrollo pesquero nacional y regional homogéneo, porque existían entonces obvias diferencias espaciales que eran evidenciadas en los procesos de producción y comercialización de los productos marinos y en la dotación de recursos financieros y técnicos, a lo largo del territorio.

En Chile, históricamente, las políticas referentes al fomento y desarrollo de la actividad pesquera artesanal nunca fueron del todo bien definidas, puesto que al no generar grandes dividendos para la economía del país la actividad artesanal fue relegada a un segundo plano, sin embargo, en la última década, el sector pesquero artesanal evolucionó significativamente, con aumentos de producción superiores al 100% en el periodo 1993-2003. La importancia de este sector en la economía radica en que dentro de la actividad pesquera nacional, del total de 5 millones de toneladas de desembarque pesquero, más del 23% corresponde a pesca artesanal.

Gráfico 1: Desembarque pesquero nacional 1993 – 2003 (millones de toneladas)



Fuente: Anuario Estadístico de Pesca, SERNAPECA 2003.

Tabla II: Desembarque pesquero nacional 1993 – 2003 (millones de toneladas)

Desembarque /Años	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Acuicultura	0,135	0,184	0,206	0,313	0,375	0,361	0,305	0,425	0,632	0,617	0,607
Artesanal	0,594	0,762	0,561	0,969	0,764	0,622	1,035	0,98	1,02	1,195	1,232
Industrial	5,276	6,905	6,808	5,933	5,151	2,84	4,15	3,503	2,952	3,192	2,096

Fuente: Anuario Estadístico de Pesca, SERNAPECA 2003.

Se aprecia en esta gráfico el importante crecimiento que presenta el desembarque del sector pesquero artesanal, de más de un 100% en el período 1993-2003, y una importante disminución en el sector industrial. La mayor variación se presenta en el caso de la acuicultura que se triplicó en el mismo período.

Este crecimiento significativo impulsó, a través del programa de Infraestructura Portuaria Pesquera Artesanal, un proceso de modernización en las caletas pesqueras de todo el país, que permitió mejorar las precarias condiciones de infraestructura en que se encontraba la actividad pesquera artesanal.

La Dirección de Obras Portuarias (DOP) es la encargada de velar por el pleno desarrollo de este programa y otros programas de inversión del estado que tiene relación con el borde costero.

Estos son:

- a) Programa de Infraestructura Portuaria Pesquera Artesanal
- b) Programa de Infraestructura Portuaria de Conexión
- c) Programa de Infraestructura Portuaria de Protección de Riberas y de Litoral Costero
- d) Programa de Infraestructura de Mejoramiento del Borde Costero



CALETAS PESQUERAS

PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA PESQUERA ARTESANAL

Objetivo estratégico del programa

El objetivo estratégico del programa es mejorar las condiciones de operación, higiénicas y de seguridad de las instalaciones que utilizan los pescadores artesanales, a través de la *construcción de Infraestructura Portuaria Pesquera Artesanal básica*.

Objetivos específicos del programa

- Mejorar las condiciones de operación, principalmente de embarque y desembarque.
- Mejorar las condiciones de seguridad en las que se desarrolla la actividad pesquera artesanal.
- Mejorar las condiciones de higiene, dotando de infraestructura básica a las caletas pesqueras artesanales.
- Disminuir los daños y/o pérdidas sufridos por las embarcaciones e implementos de pesca.
- Favorecer el turismo en las zonas de emplazamiento de las caletas pesqueras y alrededores.
- Rescatar el borde costero para la ciudadanía.
- Apoyar estrategias regionales de desarrollo ligadas a esta actividad socio-productiva.

INVERSION HISTORICA DEL PROGRAMA

Período 1986 – 1990

Hasta el año 1990, la política de inversión de la Dirección de Obras Portuarias relacionada con la Pesca Artesanal se limitó a favorecer la actividad de los pescadores que solicitaban el apoyo directamente, o a las solicitudes de inversiones realizadas por autoridades regionales o nacionales. En este tipo de solicitudes no existía ninguna metodología de asignación de recursos.

Es importante señalar que la inversión en la V Región correspondió al 57% del total del período y una sola obra, la “Ampliación de la Caleta Hanga Piko en Isla de Pascua”, acumuló el 36% de esa inversión.

Otras obras que se destacan son: la “Construcción del Muelle Bahía Mansa en San Juan de la Costa, Osorno”, y la “Construcción del Muelle Pesquero en Puerto Chacabuco”; ambas obras acumulan el 19,5% de la inversión total del período.

En este período no hubo una política o plan de inversiones en infraestructura portuaria pesquera artesanal, sólo se trato de pequeñas inversiones localizadas.



Período 1991 – 2000

A contar del año 1990, las Direcciones Regionales de la DOP realizaron un catastro de las caletas existentes en cada región y se elaboró un “Formulario para la postulación a financiamiento de Proyectos Portuarios para el Sector Pesquero Artesanal”. Con estos elementos se conformó una cartera de proyectos inserta dentro de los Programas de Obras Sociales del Ministerio de Obras Públicas, complementarios entre sí y correspondiente a la política y agenda social, enmarcada en la estrategia denominada “Programa Nacional para la Superación de la Pobreza”, que se constituyó en el Programa de Caletas Pesqueras, actual Programa de Infraestructura Portuaria Pesquera Artesanal.

Por otra parte, en este período se logró un importante avance al determinar el universo de acción de la DOP en lo referente a la actividad pesquera artesanal.

El DS N° 240 de 03.08.1998¹ de la Subsecretaría de Marina, fijó la nómina oficial de caletas de pescadores artesanales, ya que, de acuerdo a su considerando a) “es necesario determinar los lugares de la costa que utilizan en forma permanente los pescadores artesanales en las tareas propias de su actividad, para evitar la proliferación inorgánica de ellos y hacer más eficiente el empleo de los recursos fiscales destinados a apoyarlos”.

Otro hito importante del período fue la dictación del **DS N° 161 de 03.09.1998** de la Subsecretaría de Marina:

- Crea concesión marítima especial para organizaciones de pescadores artesanales.
- Detalla los procedimientos para obtener la concesión marítima y los requisitos de presentación de los programas de gestión y de conservación y mantención de las obras.
- Este tipo de concesión opera sólo para caletas pesqueras.
- Establece tarifado especial.
- Incorpora 2 requisitos adicionales:
 - Programa de gestión.
 - Programa de conservación y mantención de obras.

Otro acontecimiento importante del período fue la formulación de Convenios de Programación entre los Gobiernos Regionales y el M.O.P., lo que permitió co-financiar una serie de proyectos en diversas regiones, aumentando considerablemente tanto el monto de la inversión como el número de caletas beneficiadas.



Período 2001 – 2004

En este período se continuó con la ejecución de los proyectos establecidos en los Convenios de Programación suscritos, reprogramándose algunas obras al ir acotándose el ámbito de acción del Programa de Infraestructura Portuaria Pesquera Artesanal a aquellas áreas directamente relacionadas con infraestructura portuaria pesquera artesanal básica, dejando de lado la inversión en infraestructura con fines distintos a la pesca extractiva (por ejemplo, comercialización y procesamiento de productos pesqueros y turismo). Esta modificación implicó en algunos casos reducir las obras planteadas en los Convenios de Programación firmados con las regiones.

Se introducen también en el año 2004 modificaciones al decreto 240(primera nomina oficial nacional de caletas pesqueras). Estas modificaciones tenían como objeto incluir algunas caletas que no fueron incluidas por su inexistencia o por su constitución posterior a la emanación del decreto.

DISTRIBUCIÓN DE CALETAS ARTESANALES EN CHILE

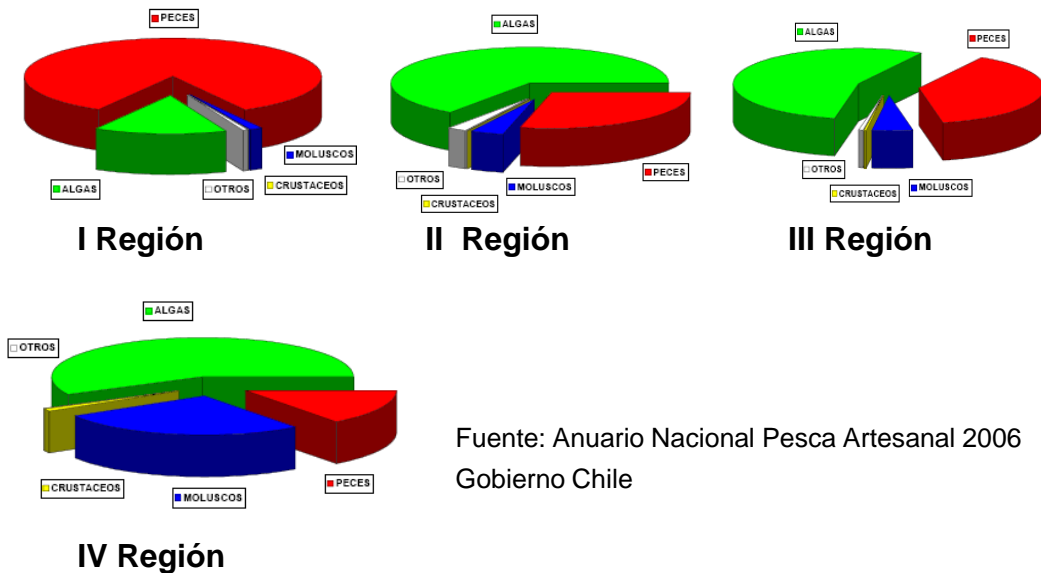
Dentro de la enorme superficie del mar chileno, la distribución del potencial pesquero varía notablemente de acuerdo a la latitud, factor que, determina en gran medida, la formación de macro regiones pesqueras o de zonas geográficas de pesca, como se denominan comúnmente.

La diversidad del potencial pesquero esta directamente condicionada, al medio ambiente marino, por lo tanto, la distribución de las caletas artesanales a lo largo de las costas del país no es homogénea, sino que tiende a concentrarse en las zonas de mayor potencial.

Zona Norte \longrightarrow Baja Concentración

En la zona norte los recursos que se extraen pertenecen en gran parte a las grandes industrias pues estas poseen la mayor parte de las denominadas "cuotas pesqueras" de los mismos (jurel 95%-anchoveta 89%). Estas grandes concentraciones industriales, incorporan además modernas tecnologías de pesca (son la primera industria mundial de harina de pescado), que dada su capacidad extractiva limitan los recursos, haciendo aun mas difícil la conformación de polos artesanales.

Principales Recursos Extraídos



Fuente: Anuario Nacional Pesca Artesanal 2006
Gobierno Chile

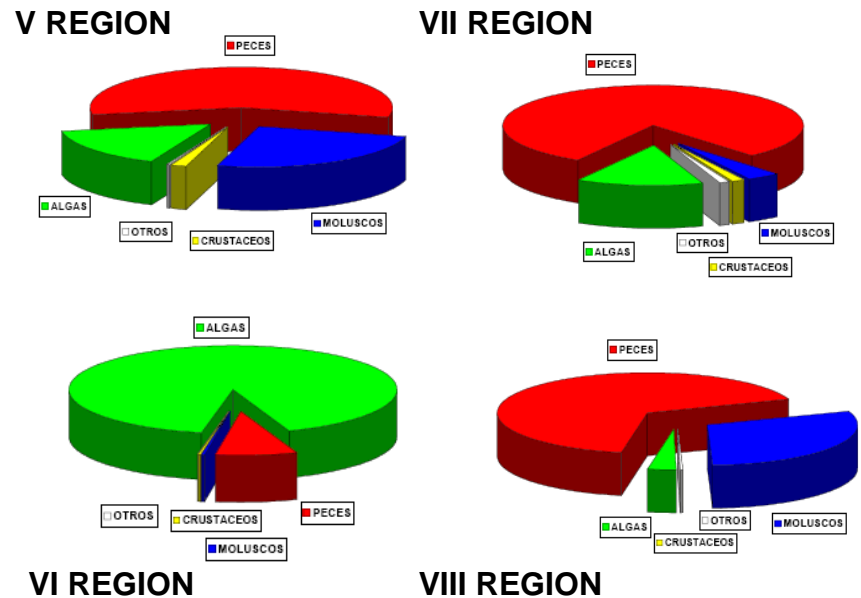
La principal orientación de la industria artesanal es con respecto a la extracción de algas, con las cuales las caletas pesqueras no guardan una relación productiva directa.

En la cuarta Región se observa un incremento en el número de caletas, esto es producto de la explotación de moluscos, con una cantidad de toneladas extraídas que superan incluso a la X región. Principal Centro de actividad artesanal de Chile. (ver plano ubicación a continuación)

Zona Centro —————→ **Alta concentración**

La gran concentración de caletas en la zona centro se debe principalmente a la actividad pesquera de peces(valga la redundancia), la zona central tenía históricamente hasta el año 2001 altos índices de extracción de anchoveta y merluza y en la VIII región el 50 % del desembarque de moluscos a nivel nacional.

Principales Recursos Extraídos



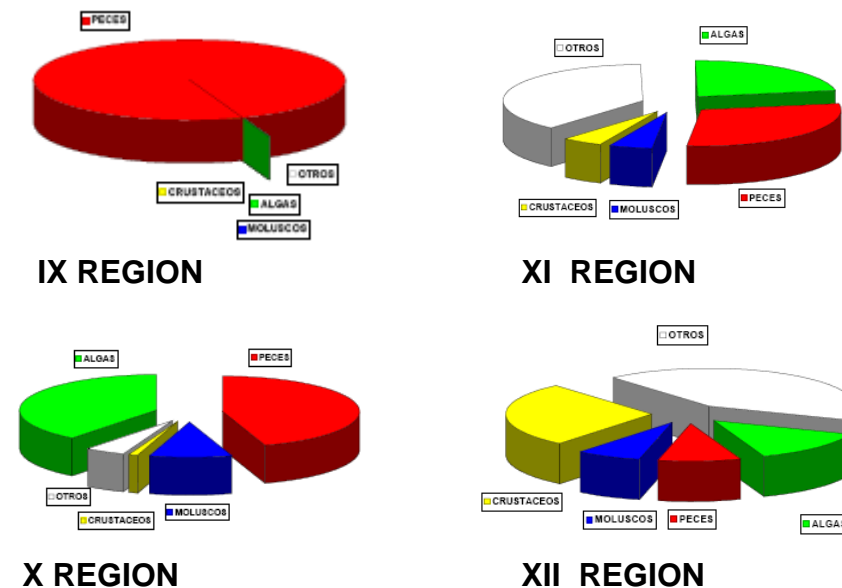
Fuente: Anuario Nacional Pesca Artesanal 2006
Gobierno Chile

Puede observarse que la VI región, posee el menor porcentaje de extracción de peces con respecto a su principal actividad que es la industria de las algas, esto es evidenciado en la baja concentración de caletas que se identifican en la región(ver plano adjunto a continuación).

Zona Sur —————→ **Alta Concentración focalizada**

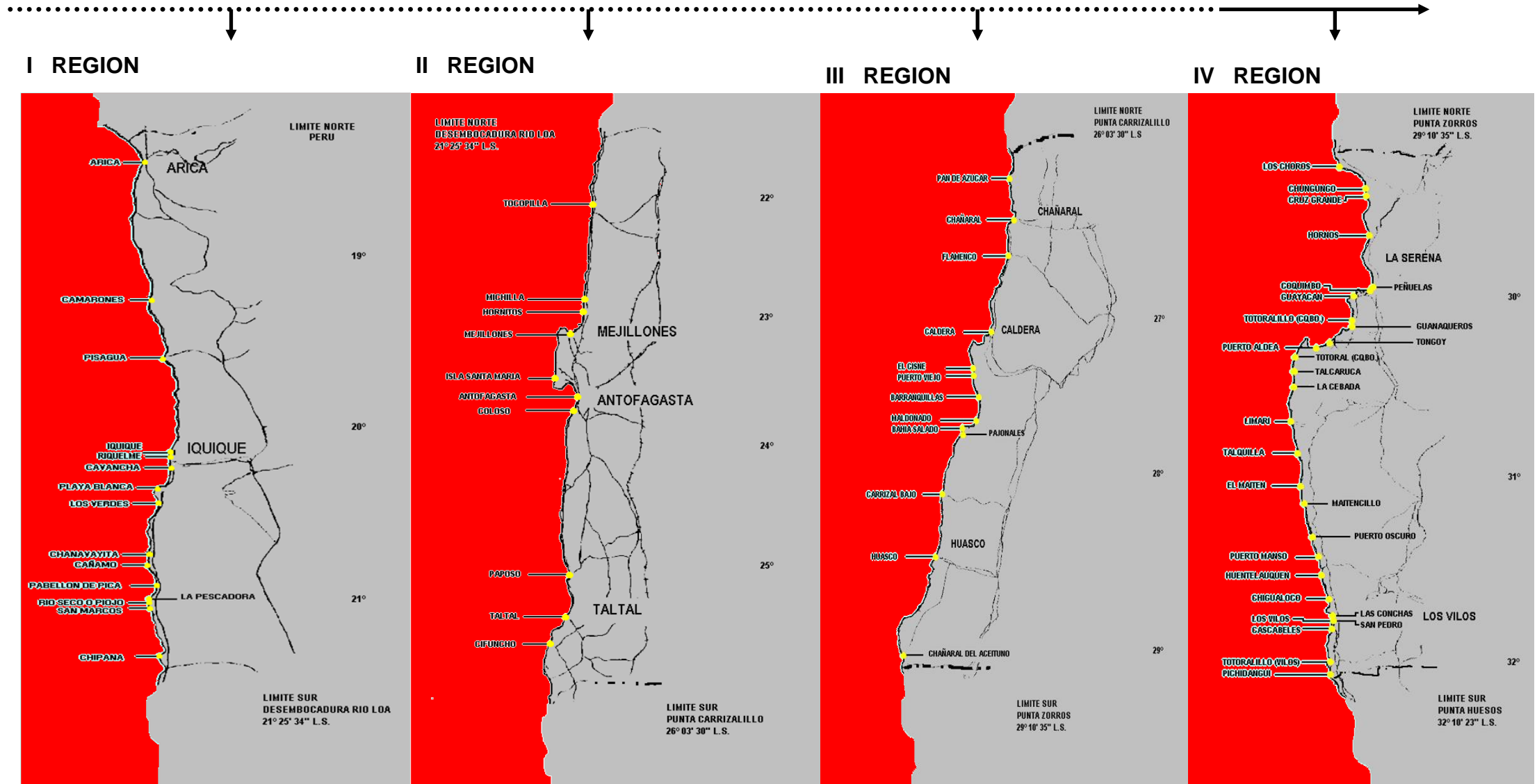
La gran mayoría de las caletas en la zona sur están concentradas en la X región, la aglomeración de recursos heterogéneos en grandes cantidades posibilitan el establecimiento de diversos puntos de extracción con una gran convergencia de pequeñas caletas hacia los mismos.

Principales Recursos Extraídos



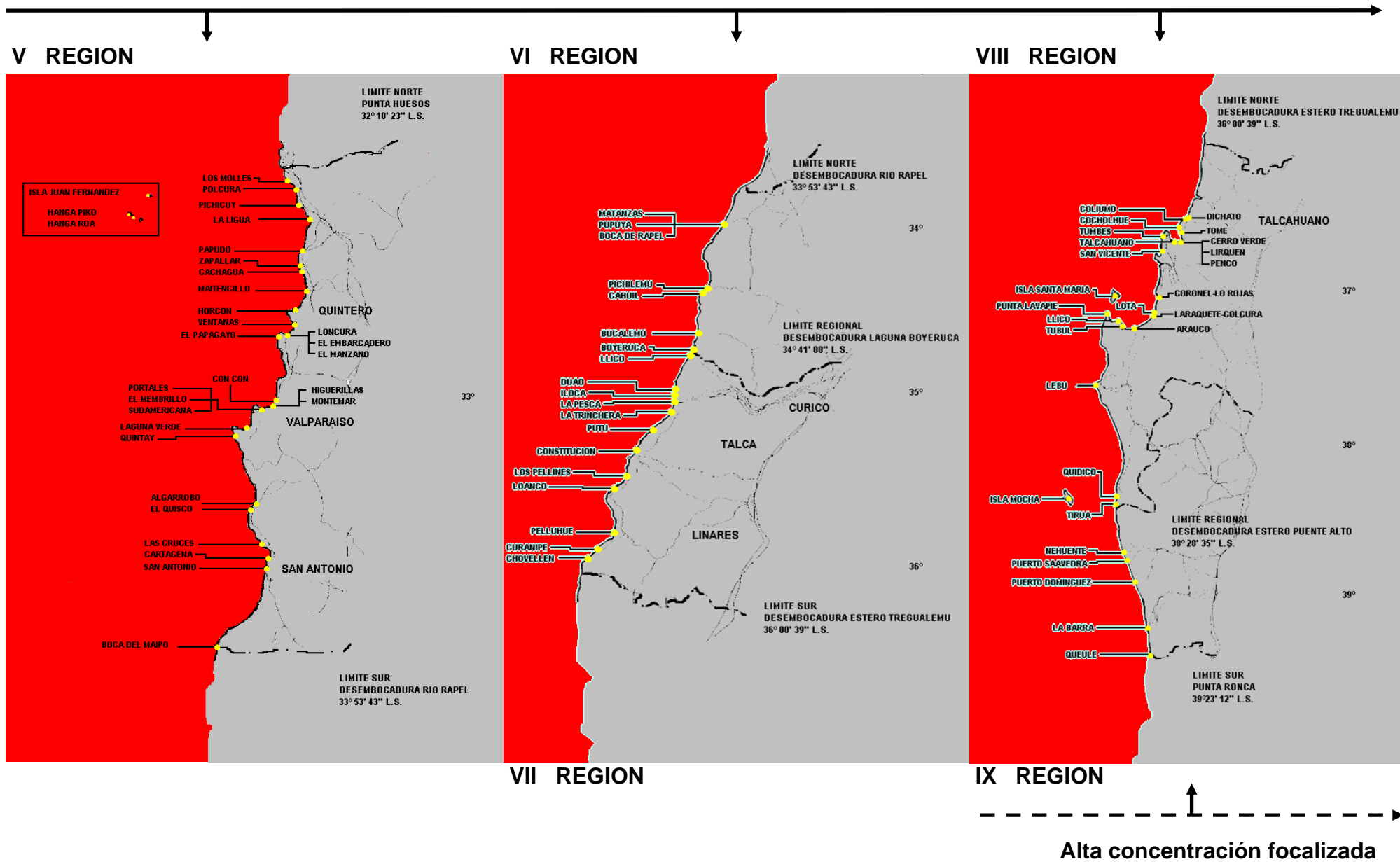
Baja concentración

Alta concentración



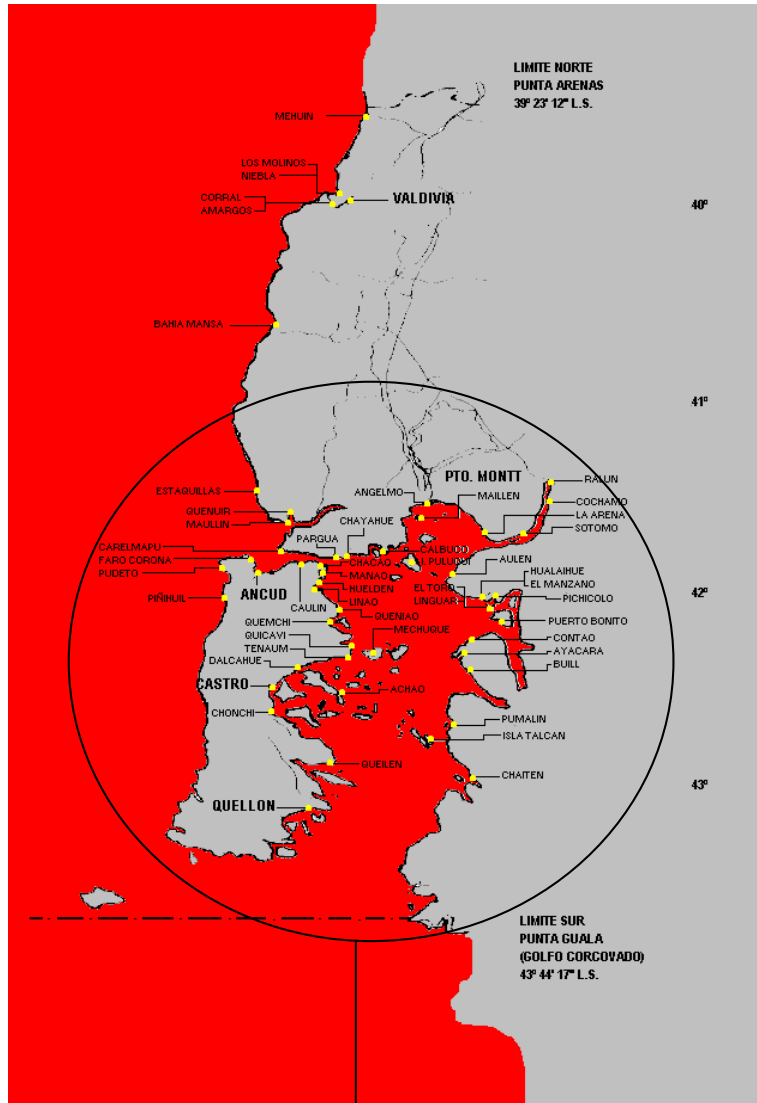
“La caleta pesquera como elemento de composición de espacio público en la lógica de desarrollo de las ciudades puerto de la v región ”

Alta concentración

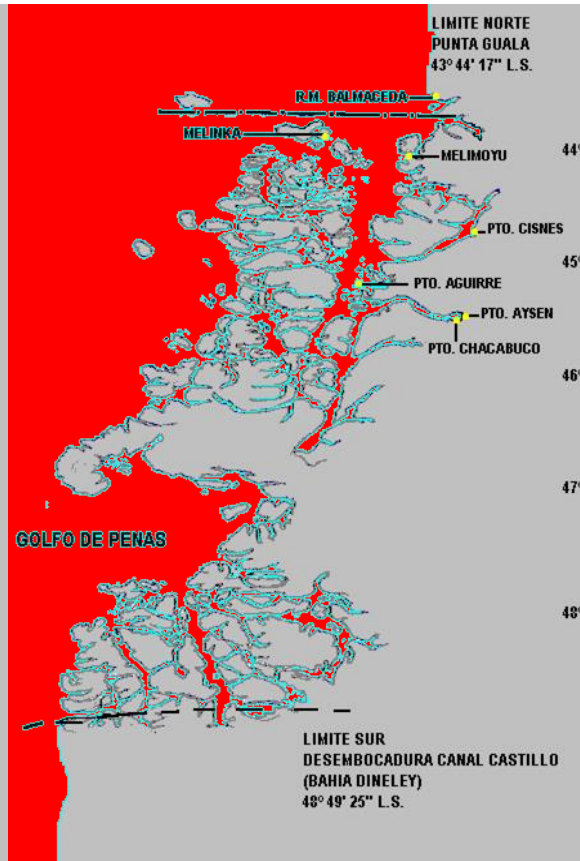


“La caleta pesquera como elemento de composición de espacio público en la lógica de desarrollo de las ciudades puerto de la v región ”

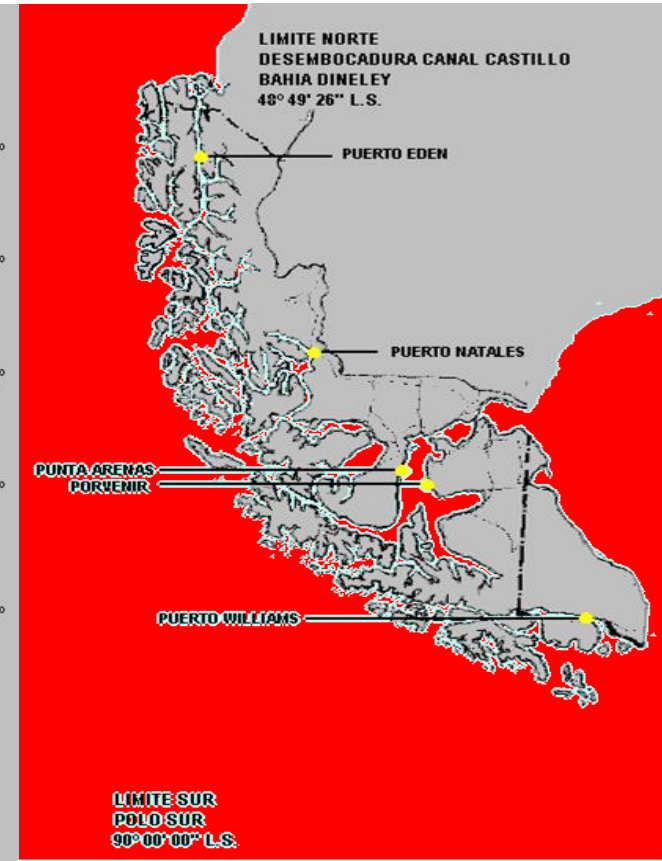
X REGION



XI REGION



XII REGION



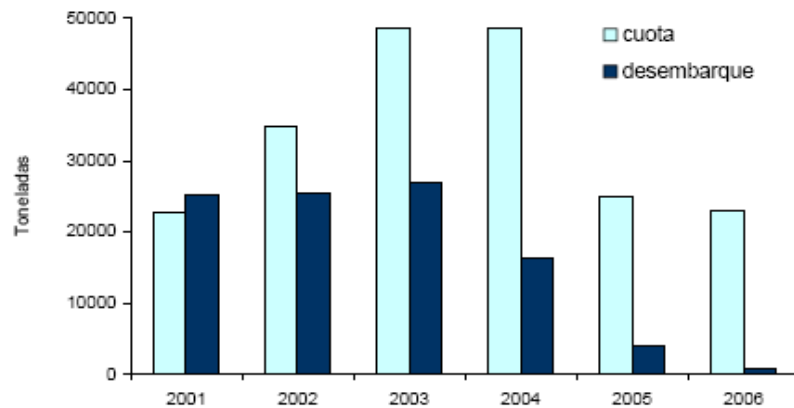
Alta concentración focalizada

“La caleta pesquera como elemento de composición de espacio público en la lógica de desarrollo de las ciudades puerto de la v región ”

El decreto 240 fija una nomina total de caletas que considera todas las caletas catastradas a lo largo del país, sin embargo, es necesario tener en cuenta la presencia de estas a lo largo del tiempo en sus lugares de emplazamiento. **No todas las caletas pesqueras establecidas en el decreto tienen actividad constante, por la misma razón la Dirección de Obras Portuarias, enfoca sus recursos solo a aquellas poseen cierta cantidad de recursos extraídos, ya que estos, permiten la mantención de la infraestructura que les es asignada.**

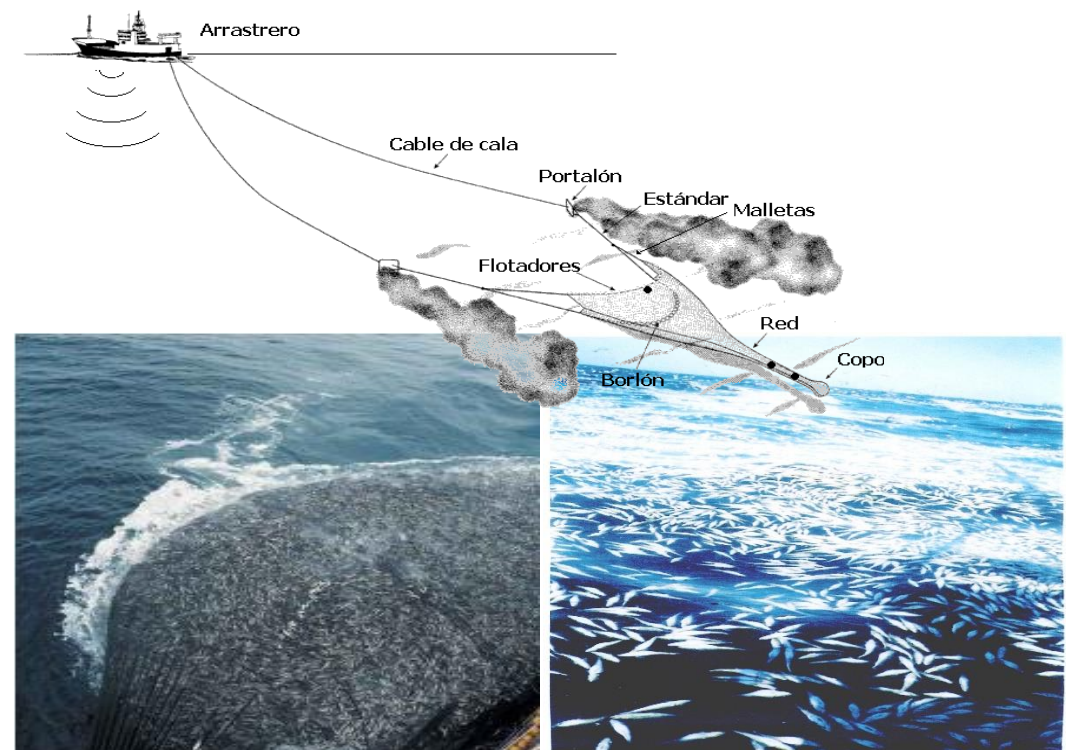
CRISIS DEL SECTOR PESQUERO ARTESANAL

Actualmente nuestro país experimenta una crisis de la actividad pesquera. El desembarque actual de los pescadores artesanales registra descensos históricos.



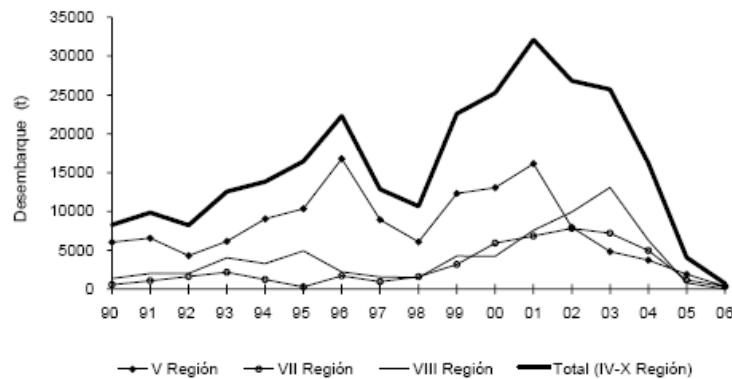
Fuente: Subpesca 2006

EL FIP(Fondo de Investigación Pesquera) atribuye este problema a la excesiva extracción que realizan los industriales, con el denominado sistema de “ pesca de arrastre”. La pesca de arrastre no es electiva por ende, extrae peces de todas las edades, disminuyendo así gran parte de los peces que efectuarían el desove(reproducción mediante huevos) para perpetuar las futuras generaciones, y de igual forma captura peces jóvenes que ni siquiera sirven por no tener el tamaño y peso adecuados. Estos son desechados mediante “descarte” en alta mar.



La depredación constante de los recursos es un fenómeno que va mas allá de la implementación de esta modalidad de pesca, es un fenómeno social que tiene que ver con la cultura y los tiempos que hoy estamos viviendo. Las identidades locales se ven avasalladas por este ritmo vertiginoso de cambios que propone la globalización, la ciudad comienza a transformarse, fruto de la transformación de su propia identidad orientada por criterios muchas veces solo económicos

LA CRISIS EN LA V REGION



Los anuarios Estadísticos de Sernapesca y Subpesca, indican que la actividad en la zona, refleja la pésima condición de la industria nacional.

Area de estudio

¿Que sucede entonces con las grandes inversiones en infraestructura pesquera artesanal realizadas por el gobierno?

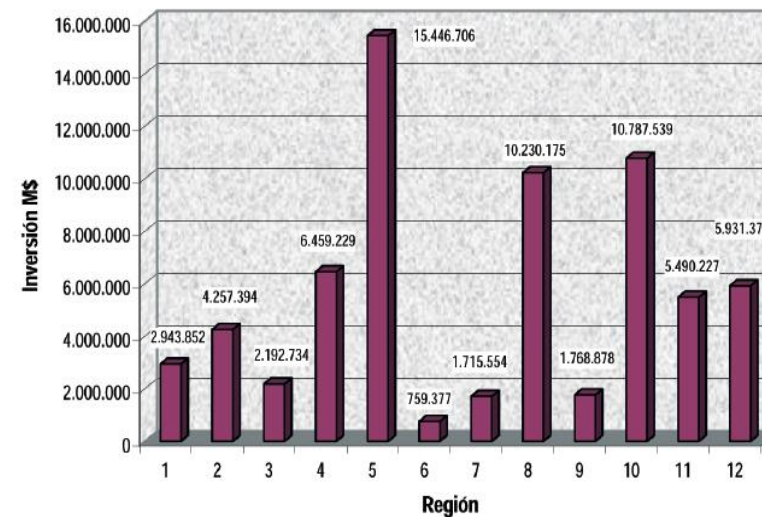
¿Se transforman acaso las caletas en puntos ciegos dentro de la trama urbana? ¿Qué relación tienen las caletas con la ciudad?

La V región es de particular interés a la hora de abordar el tema de la las caletas pesqueras y su relación con la ciudad, ya que, en ella se constituyen elementos determinantes para definir el área de estudio:

La existencia de algunas de las mas antiguas ciudades costeras urbanas de Chile. (siendo Valparaíso la mas antigua)

Lo que permite apreciar la caleta en su relación con un entorno urbano consolidado con relaciones definidas por años de desarrollo.

El mas alto índice de inversión en infraestructura pesquera artesanal de los últimos veinte años.



Inversión Programa de Infraestructura Pesquera Artesanal Período(1986-2004)

Fuente: DOP 2006

“La caleta pesquera como elemento de composición de espacio público en la lógica de desarrollo de las ciudades puerto de la v región ”



Las mayores inversiones realizadas en la V región se concentran en los siguientes proyectos:

Caleta Portales, Valparaíso

“Reposición infraestructura marítima” se invirtieron \$1.228.489.514 año de termino 2005 .

Caleta El Membrillo, Valparaíso

“Mejoramiento de caleta de pescadores I Etapa”, se invirtieron \$204.285.277 año de termino 2002

“Mejoramiento de caleta de pescadores El Membrillo II Etapa”, se invirtieron \$167.514.774 año de termino 2003.

“Construcción peralte y reparación muro verteolas”, se invirtieron \$96.506.164 año de termino 2004

Caleta Puertecito, San Antonio

“Mejoramiento sector pesquero artesanal I Etapa” se invirtieron \$1.195.013.773 año de termino 2003

“Mejoramiento sector pesquero artesanal II Etapa” se invirtieron \$389.057.479 año de termino 2004.

“Mejoramiento sector pesquero artesanal III Etapa” se invirtieron \$573.268.028 año de termino 2005.

Valparaíso y San Antonio, son las ciudades en donde mas se han concentrado las inversiones del gobierno en materia de infraestructura de caletas a nivel nacional.

Ambas ciudades son ciudades costeras eminentemente portuarias. Las “ciudades puerto” como se les denomina comúnmente se expanden hacia el mar cuando necesitan de espacio para poder llevar a cabo sus actividades, este crecimiento conlleva la consiguiente eliminación de las zonas de amortiguación natural de la ciudad con el mar, como roqueros o playas alojadas en el borde costero.

En el Siglo XIX, los equipamientos y bodegas portuarios estaban muy entrelazados con la trama urbana de la ciudad, sin embargo, la construcción del puerto moderno, a principios del Siglo XX, va a determinar la separación definitiva de ambos. El borde costero quedo entonces negado al habitante.

Hoy en Valparaíso y San Antonio se esta volviendo a poner en valor la relación de la trama urbana de la ciudad con el borde costero. El como las caletas pesqueras asumen un rol como un elemento de composición de espacio publico en el borde costero será el tema sobre el cual dirigiré mi investigación y lo titularé:

“La caleta pesquera como elemento de composición de espacio público en la lógica de desarrollo de las ciudades puerto de la v región ”



Objetivos

El borde costero urbano de las ciudades puerto implica un territorio con centralidad de conectividad con varios sectores, barrios y nodos de actividades productivas e industriales. En este contexto es necesario entender como quedan insertas las caletas en sus lógicas de proyección.

Es necesario establecer cual es el rol que cumple la caleta hoy, cuando la crisis pesquera nos lleva necesariamente a pensar en que su única posibilidad de no sucumbir ante la pesca industrial y por ende desaparecer, sea la de adoptar un segundo rol o simplemente la de reinventarse.





SAN ANTONIO

San Antonio fue fundado por Antonio Nuñez de Fonseca, es una comuna y ciudad del centro de Chile. Es también la capital provincial de la Provincia de San Antonio y forma parte de la V Región de Valparaíso, litoral central. Limita al sur con Santo Domingo y San Pedro, al norte con Cartagena, al oeste con el Océano Pacífico y al este con Melipilla. La comuna posee una superficie de 405 km² y una población de 87.205 habitantes, de los cuales 44.362 son mujeres y 42.843 son hombres. (Censo 2002 Instituto Nacional de Estadísticas)

La importancia de San Antonio, como puerto, se originó en la Guerra Chileno-Española, en 1865. Al ser Valparaíso destruido por flotas españolas, San Antonio asumió el rol provisorio de puerto principal.

El inicio de los servicios del Ferrocarril cambiaría para siempre el destino de dicha ciudad, el Presidente de la República, Don Ramón Barros Luco, dio inicio a los trabajos de construcción del nuevo puerto, a cargo de la empresa francesa Augusto Galtier, los cuales fueron concluidos el año 1917.

San Antonio y el cercano balneario de Llo Lleo comenzaron a crecer y a tomar cierta importancia dentro del país, ya que se constituyeron como el Puerto y Balneario más cercano a la capital del país, a tan solo 112 km, diferencia considerable a los 186 a Valparaíso.

Desde 1917, el puerto se convirtió en la puerta de salida a los productos hortofrutícolas de las Provincias de Melipilla, Santiago y O'higgins y comenzaba a socavar lentamente la hegemonía del Puerto de Valparaíso.

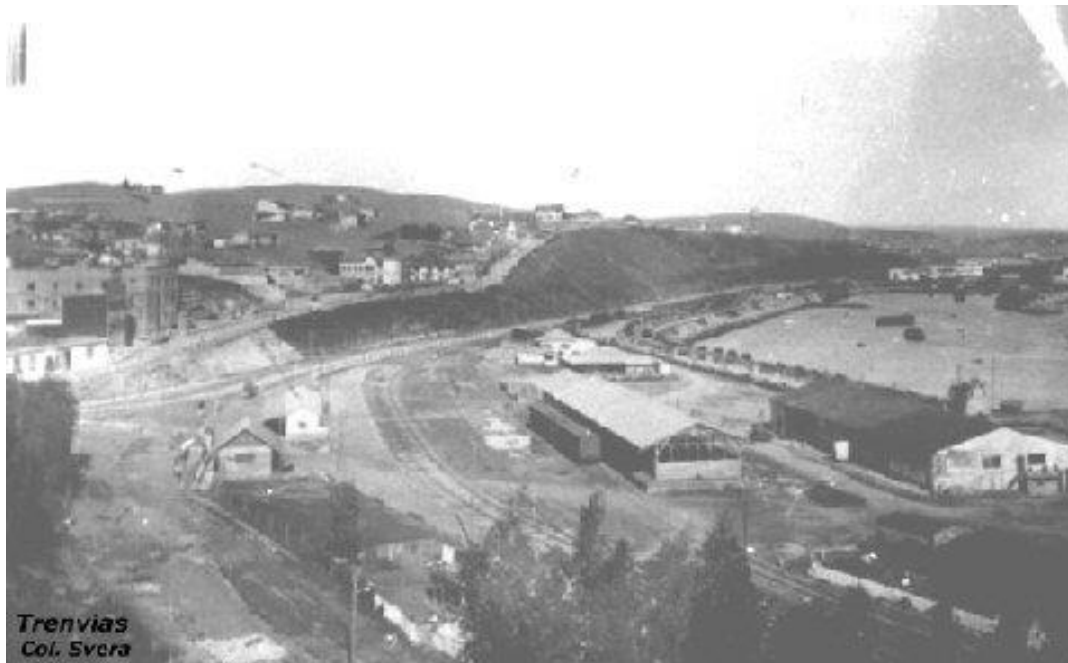
Ferrocarril: generador de turismo. Ampliación de la línea a Cartagena

Durante mediados del siglo XIX no existía en Chile la costumbre de veranear en la costa o bien cerca del mar. No es sino durante fines del mismo siglo que esa costumbre comienza a germinar en las clases más acomodadas de la época. Comenzaron a florecer así los Balnearios más importantes de la zona central como Papudo, Viña del Mar, Llo Lleo y Cartagena. Durante el tiempo en que este Ferrocarril llegaba solo a Melipilla, la gente de la clase acomodada que deseaba disfrutar de las playas del Litoral Central, debían bajarse en la mencionada estación para ser trasladados en carretas a través de un tortuoso viaje por el camino público que llegaba a la costa. Estos viajes se hacían en diciembre, trasladando las familias todos los enseres necesarios para la subsistencia, y terminaban, al igual que en nuestros tiempos, a fines de febrero.

Comenzó así a hacerse famoso el poblado de Llo Lleo y con él también la famosa leyenda que decía que sus "aires eran buenos para las enfermedades del corazón". Se inició la urbanización del poblado, la construcción de chalets, y el reconocimiento de lo que era en ese entonces una "bella playa".

También la llegada del Ferrocarril repercutiría en el Balneario más famoso por aquel entonces: Cartagena, localidad ubicada a 7 kilómetros al norte de San Antonio, caracterizado por sus hermosas mansiones y su estilo de construcción "Mediterránea". Ya comenzaban a hacerse famosos por aquel entonces los "Baños de Mar".

Con el tiempo, se dio un fenómeno no considerado por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. La extensión de la línea férrea comenzaba a ser insuficiente durante la temporada estival debido a la gran cantidad de personas que se trasladaban desde Santiago para pasar las vacaciones a los Balnearios de la zona central. Es por ello que en el año 1919 la Administración de los Ferrocarriles del Estado comienza a construir el último tramo del ferrocarril que debía unir San Antonio con Cartagena, el cual sería terminado a fines del año 1921.



Puerto de San Antonio 1925

Fuente: El mercurio

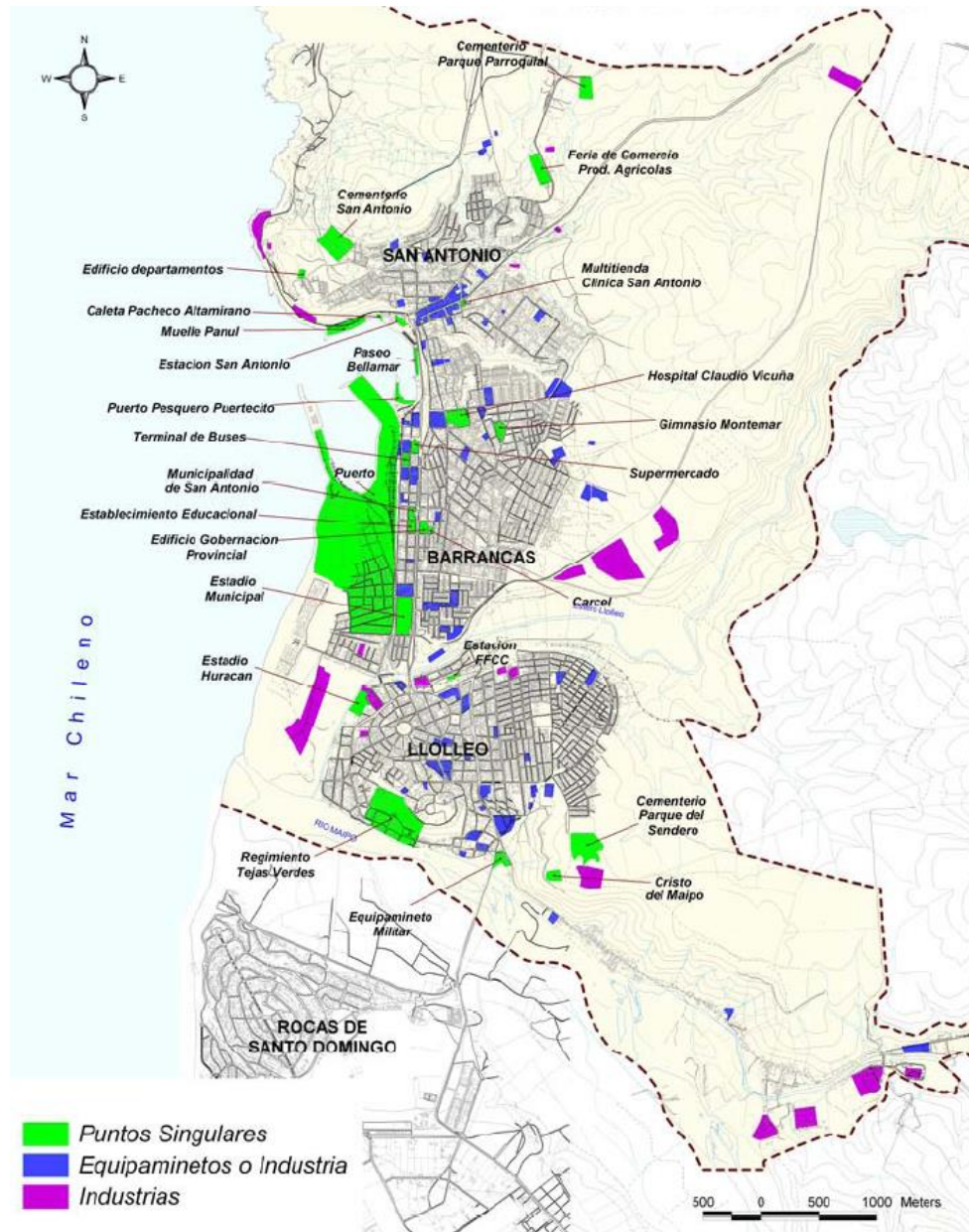
San Antonio logró obtener con el paso del tiempo una gran importancia en la economía marítima del país, ha llegado a transformarse en el principal puerto de la costa occidental sudamericana, con una transferencia de carga de 12,2 millones de toneladas en el año 2006.



Balneario Cartagena 1930

Fuente: El mercurio

HITOS PROGRAMATICOS



San Antonio tiene zonas muy deterioradas, sobretodo en el entorno portuario sur y en sectores altos. La coexistencia de obras en diversos estados de precariedad generan un paisaje arquitectónico bastante heterogéneo y muy característico de la ciudad.

La actividad portuaria marca notablemente el funcionamiento de la ciudad, con gran tráfico de camiones por la parte sur y el nuevo acceso. El puerto es una zona de alta actividad, cuyos beneficios económicos se ven poco reflejados en el resto de la ciudad.

San Antonio abastece a gran parte de las comunas del litoral central, lo que se traduce en un amplio desarrollo de comercios en contraste a las comunas aledañas, esto acarrea un gran flujo de visitantes esporádicos que congestionan vehicular y peatonalmente el centro.

La mayor parte de su oferta habitacional es de vivienda social, ya que su población es bastante pobre, esto genera cierta estancidad de inversiones al no ser la ciudad atractiva para vivir, sobretodo para las exigencias de familias de mayores ingresos. Los estratos socioeconómicos altos viven principalmente en Santo Domingo, Valparaíso, Viña del Mar y Santiago.

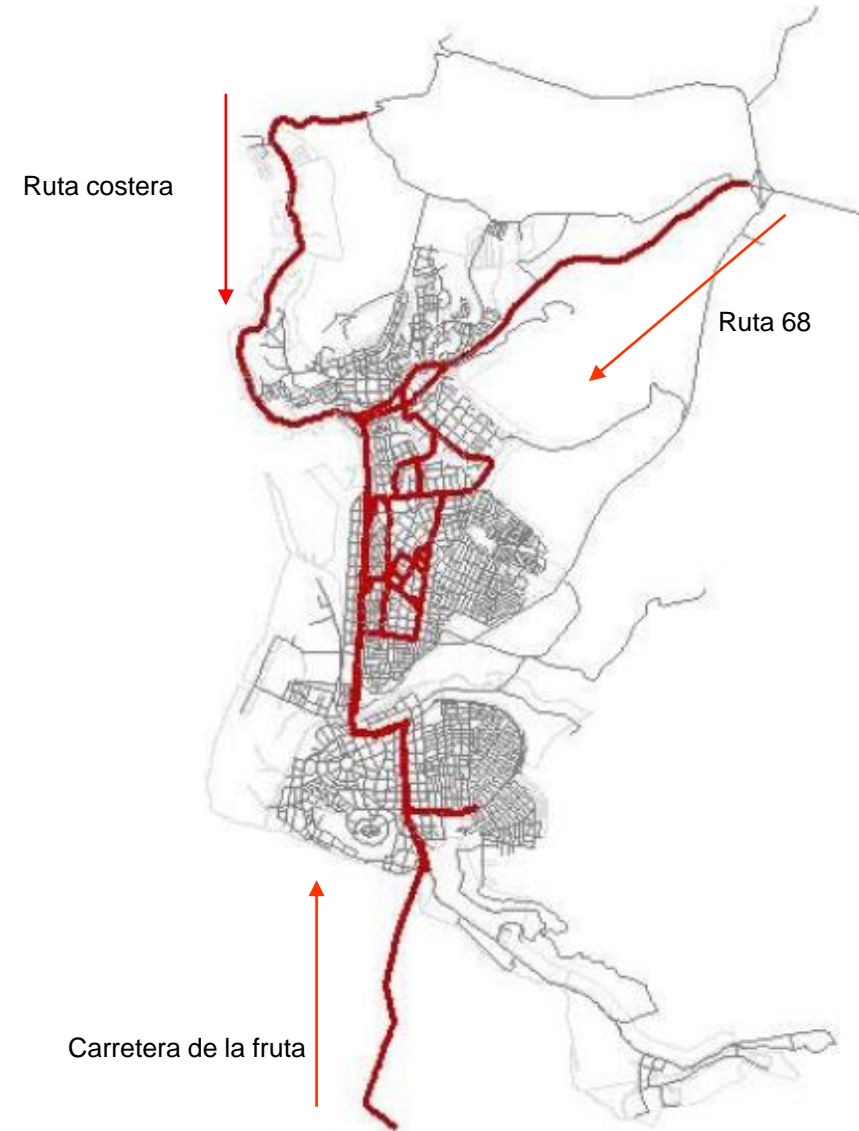
La escasez de profesionales capacitados para desempeñar las labores asociadas a la actividades portuarias(principal polo de generación de empleos de la ciudad) es tal, que mucha de la mano de obra especializada es traída de las ciudades aledañas.

En este sentido el ámbito turístico es la gran esperanza que posee la ciudad para generar el empleo posible de la gente que no posee calificación necesaria como para trabajar en el puerto.

PRINCIPALES VIALIDADES ESTRUCTURANTES

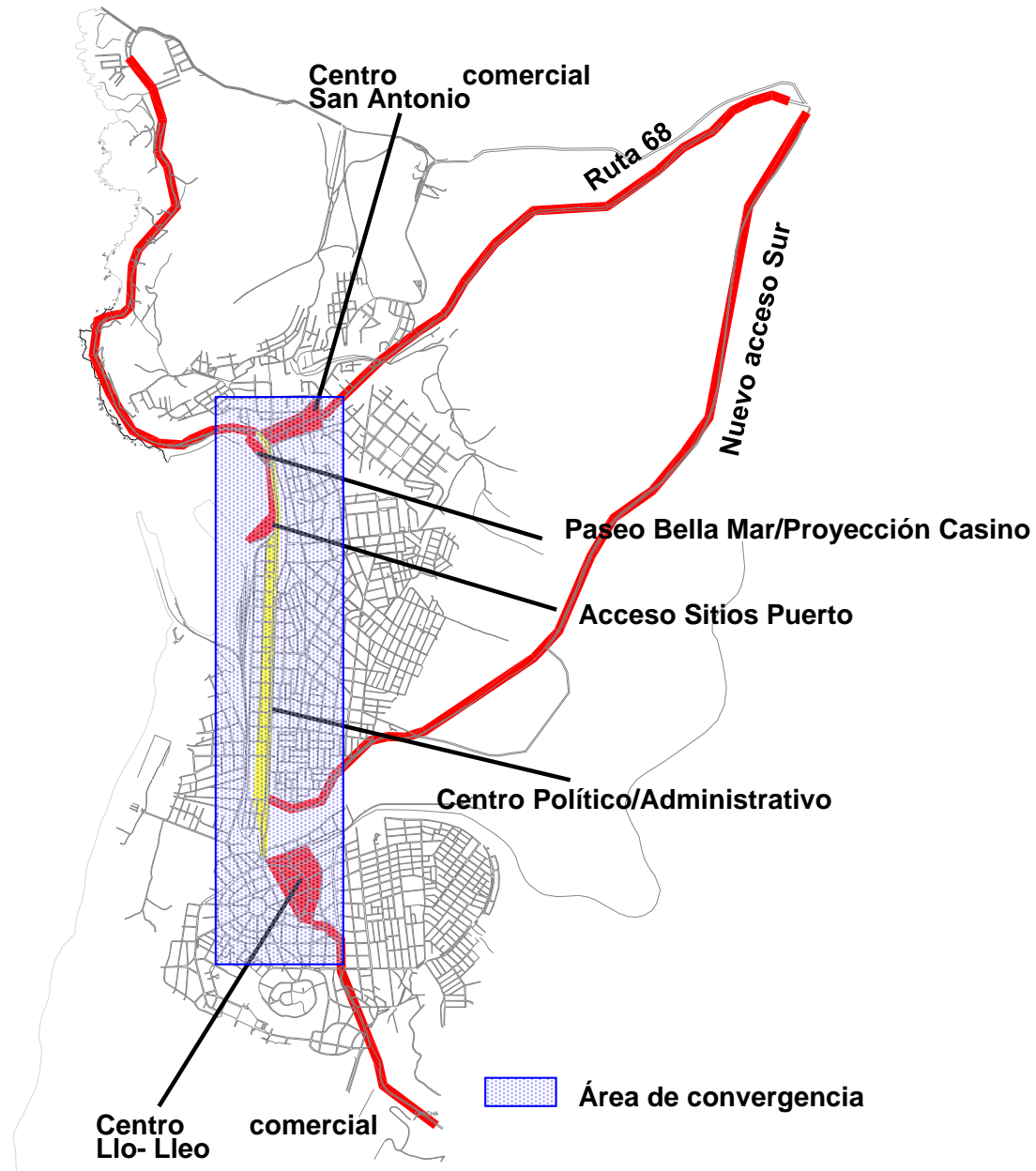


Conexión red de balnearios litorales(2 vivienda Región Metropolitana)



Conexión red de balnearios litorales(2 vivienda Región Metropolitana)

“La caleta pesquera como elemento de composición de espacio público en la lógica de desarrollo de las ciudades puerto de la v región ”



La convergencia de los principales flujos es hacia el borde costero en donde se genera el principal polo de desarrollo comercial y turístico de la ciudad.

Antiguamente (5 años atrás), el uso del borde era destinado primordialmente a actividades portuarias.

El paso del tiempo ha demostrado no solo en esta ciudad, sino, en muchas otras como Valparaíso que la vocación de las ciudades costeras es el enfrentamiento con el mar. Es de suponer que las lógicas de intervención en entornos tan radicales como estos debiesen perseguir establecer vínculos con el borde. Negar este hecho arquitectónico es de cierta manera negar el orden natural de la ciudad costera.

Hoy la reorientación del borde persigue armonizar los usos portuarios con los usos de ocio y turismo que comienzan a desarrollarse.

En este sentido es necesario hacer hincapié, en el rol fundamental que asume la caleta como pieza de configuración de espacio público.

El antiguo rol de la caleta, que asumía un rol netamente productivo a cambiado producto de la revalorización del oficio pesquero artesanal. Este ha comenzado gradualmente a adquirir importancia primero como un atractivo turístico.

Este fenómeno es de suma importancia pues permite incorporar a la caleta como un elemento de composición de espacio publico fundamental en la logica de desarrollo de las ciudades puerto.

BORDE COSTERO

Actores Principales

Empresa Portuaria San Antonio

Es una empresa autónoma del Estado, creada por ley en Diciembre de 1997, cuyo objeto es la administración, conservación y desarrollo de la actividad marítimo-portuaria de Puerto San Antonio. Su tarea es la licitación y administración de terminales al interior del Puerto, con el objeto de promover e incorporar inversión y gestión privada.

Al interior de Puerto San Antonio existen cuatro terminales:

Terminal STI (sitios 1,2,3) operado con el sistema monooperado.

Terminal Multioperado - TEM (sitios 4, 5, 6 y 7) operado por múltiples empresas bajo el sistema multioperado y que es administrado por la

Empresa Portuaria San Antonio.

Terminal Puerto Panul (sitio 8) especializado en graneles sólidos de importación, operado con el sistema monooperado.

Terminal Vopak (sitio 9) especializado en líquidos y operado en contrato de operación por Vopak

Terminal San Antonio.Ltda. En total 9 sitios de atraque.



Proyectos Urbanos

Paseo Bellamar

Obra Bicentenario, entregada a principios del 2003 en su primera etapa que recupera parte del borde costero para la comunidad.

La obra de remodelación en su primera etapa tuvo un costo de \$900 millones, la Empresa Portuaria de San Antonio entregó cerca del 90% del financiamiento y la I. Municipalidad de San Antonio contribuyó con el 10% restante. El Paseo Bellamar cuenta hoy con más de 48 locales de venta de artesanía, juegos infantiles, moderna iluminación, adecuados servicios sanitarios y habilitaciones para la práctica del ajedrez al aire libre, todo bajo una moderna arquitectura.

A fines del 2005 se entregó la segunda etapa del Paseo Bellamar, con una inversión de \$550 millones, que permitió, junto con la primera etapa, que tanto el sector pesquero artesanal y la comunidad, cuenten hoy en día, con más de 1.000 metros de nuevos y modernos espacios públicos. Junto con lo anterior, la Empresa Portuaria San Antonio a contar de mediados de 2006 se hizo responsable de la administración de este concurrido sector, lo que significa invertir anualmente cerca de \$120 millones, con el objeto de mantener este paseo con un adecuado funcionamiento.



“La caleta pesquera como elemento de composición de espacio público en la lógica de desarrollo de las ciudades puerto de la v región ”

Caleta Puertecito

Caleta Puertecito es un caso emblemático a nivel nacional, pues en esta caleta se pensaba implementar un sistema remate de productos del mar. Los costos de los productos extraídos por los pescadores, no son fijados por ellos, sino, por sus consumidores, en San Antonio por ejemplo, la mayor parte de los precios son fijados por los empresarios gastronómicos de la zona, en base a la oferta y demanda de los productos. Esto es un problema para los pescadores dado que a veces las ganancias que obtienen no corresponden al trabajo desempeñado y a veces ni siquiera les alcanza para cubrir los gastos operacionales de la jornada. Por este motivo este sistema iba a ser revolucionario. Para implementar este método, que sería piloto a nivel nacional, los pescadores recurrieron a fondos de gobierno, ganando diversos capitales que le permitirían realizar dos pasantías en lo que va a la fecha a España, con el objeto de comprender mejor el sistema, que ya es institucionalizado en Europa.

Lamentablemente la crisis pesquera ha impedido la ejecución de la idea, aunque, se han adquirido diferentes implementos especiales como marcadores de remate, y maquinaria de procesamiento, para en un futuro próximo llevarla a cabo.

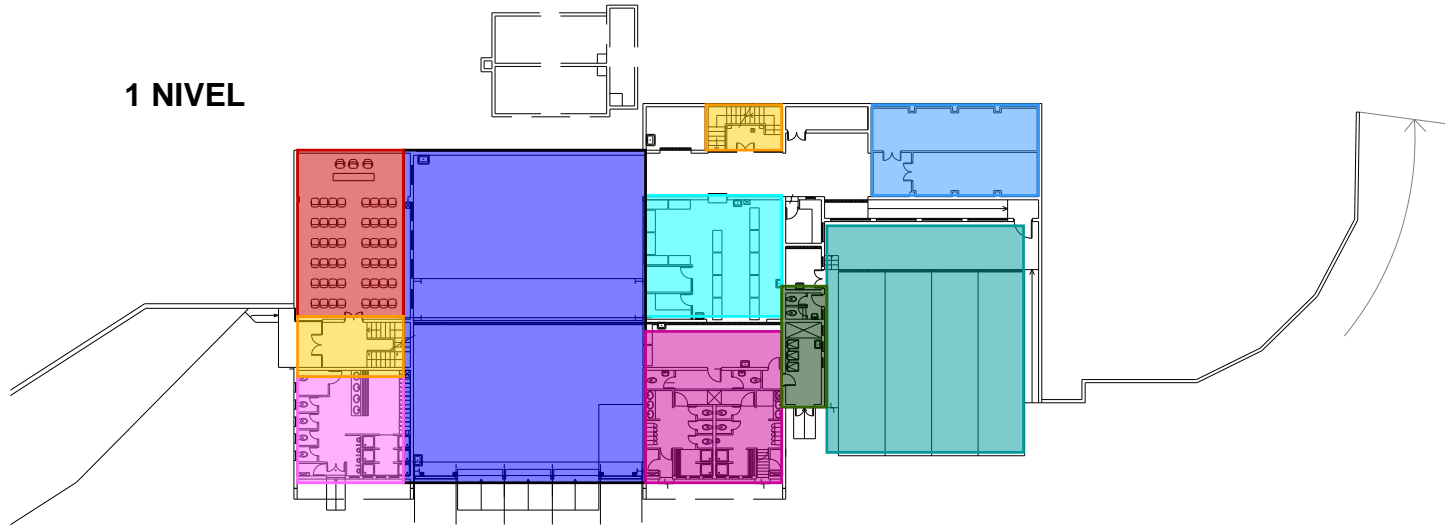
En este sentido el edificio central de la caleta, no produce sinergia en cuanto a la complementariedad de sus programas(Ya que gran parte de ellos se encuentra inactivo), ni tampoco se ha podido aprovechar todo el potencial de la infraestructura con respecto a la actividad exterior a la caleta. Ya que se diseñó en la envolvente una gran “boca” de acceso de las embarcaciones al mismo edificio con grúa o travel lift para así poder realizar una rotación de productos a rematar lo mas continua posible.





PROGRAMA

1 NIVEL



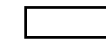
Higiene

- Camarines
- Baños
- Sala Desechos

Circulaciones



Sin uso o programa definido



MUELLE PUERTECITO

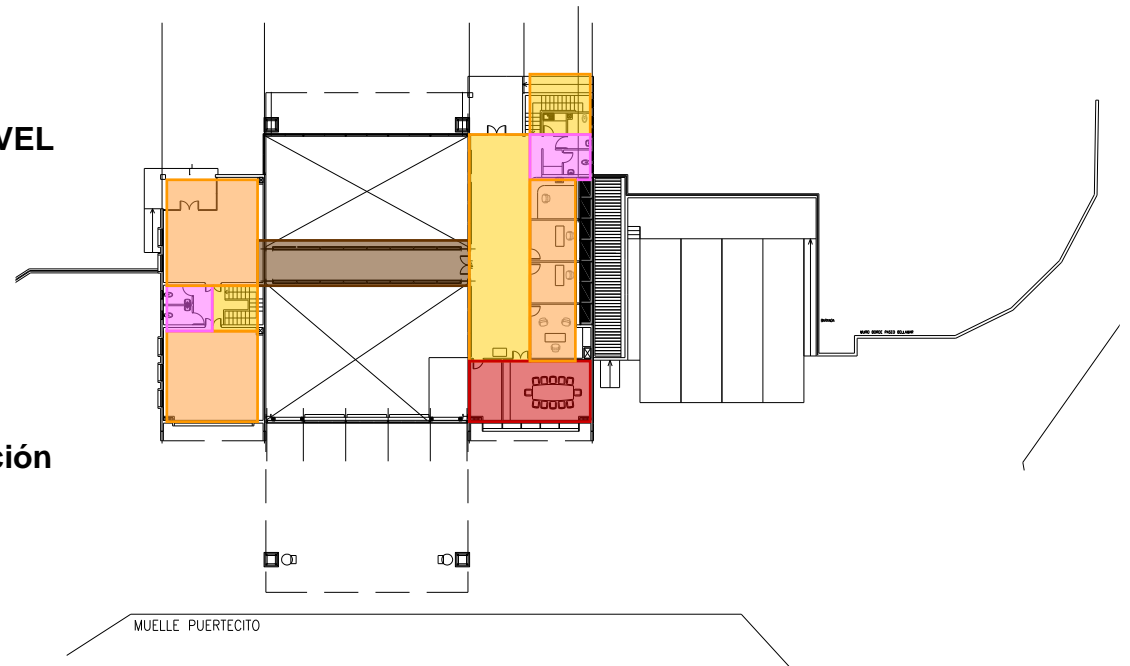
Procesamiento y venta

- Sala de Muestra
Productos a Rematar
- Sala de Eviscerado
- Sala de refrigeración
- Boxes

Administración

- Conferencias/Reunión
- Oficinas
- Plataforma de contemplación
y remate de productos.

2 NIVEL



MUELLE PUERTECITO

“La caleta pesquera como elemento de composición de espacio público en la lógica de desarrollo de las ciudades puerto de la v región ”

Con la construcción de este terminal pesquero de última generación se cumplieron dos objetivos: cambiar la fisonomía de un sector que por muchos presentó contaminación ambiental y visual y mejorar las condiciones de trabajo de más de 1.500 pescadores.

Las obras desarrolladas otorgaron a San Antonio un borde costero de uso pesquero y turístico de alta calidad, acorde con la infraestructura del “Paseo Bellamar”, que construyó la Empresa Portuaria San Antonio.

I Etapa Ejecución Obras Marítimas

Fecha inicio: 06/04/02

Fecha término: 30/12/03

Obras marítimas consistentes en dragado y muelles de atraque que permitieron agilizar las labores de embarque y desembarque.

II Etapa Ejecución Obras Terrestres

Fecha inicio: 31/05/03

Fecha término: 25/01/04

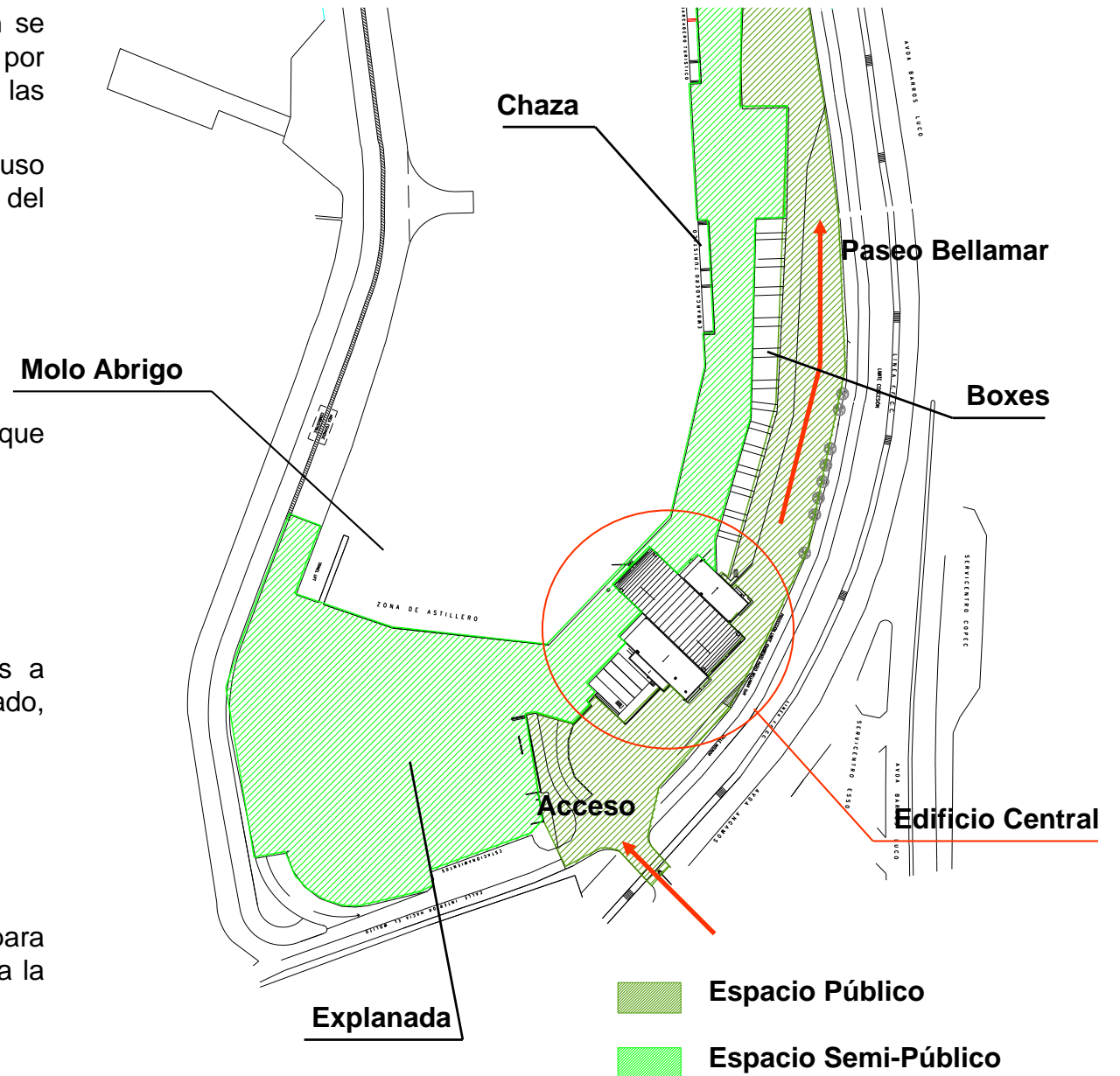
Obras de edificación en hormigón armado y albañilería destinadas a talleres, servicios higiénicos, pañoles, bodega de redes, zona de varado, reparaciones y accesos.

III Etapa Ejecución Obras Terrestres

Fecha inicio: 20/09/04

Fecha término: 01/08/05

Zona de comercialización mediante dos edificios, uno para almacenamiento y procesamiento de productos del mar y el otro para la administración. Además de instalación de travel-lift.



Vista desde paseo “Bellamar”



Vista desde Explanada en nivel inferior a camino paso “Bellamar”



“La caleta pesquera como elemento de composición de espacio público en la lógica de desarrollo de las ciudades puerto de la v región ”

Proyectos de Equipamiento Productivo

Casino y Mall del Pacífico (año 2009)

Se trata de un nuevo polo de desarrollo Turístico-Comercial que incluye centro comercial, casino, hotel y centro de convenciones. Se emplazará en el Borde Costero, inmediato al centro de San Antonio, ocupando una superficie de 9000 mts². Su operación implicaría la creación de 3.700 nuevos puestos de trabajo, de los cuales un 50% los aporta el casino. Se espera que con esta inversión se potencie la remodelación del centro de San Antonio, asociada a las iniciativas que desarrolla el sector público en materias de infraestructura vial y renovación de espacios públicos. Se espera que el proyecto potencie la llegada de nuevas inversiones en la zona centro, potenciando el desarrollo turístico y un nuevo posicionamiento para la ciudad de San Antonio.



Monto de Inversión :
US\$ 25 millones
Año de operación :
2009
Financiamiento :
IVISA (concesionaria)
Estado financiamiento
autorizado



Edificio Consistorial

Reciclaje de la edificación existente, de dos pisos (más dos torreones en un tercer nivel), de aproximadamente 3.200 m², más la habilitación del entretecho en 800 m² y la construcción de un nuevo edificio en tres pisos, más piso zócalo, de 2.060 m², lo que nos da un total general de 6.060 m². El proyecto contempla además el tratamiento de espacios exteriores, comprendiendo una superficie estimada en 4.590 m², en lo que respecta a la manzana en estudio, más 3.200 m² relativos al entorno inmediato del predio. El monto final de este proyecto es de M\$ 1.535.916, planteándose tres etapas de ejecución.

En una primera etapa, contempla ejecutar las obras de mejoramiento, ampliación y remodelación de la totalidad del Edificio Existente.. La segunda etapa, considera las obras de obra gruesa y terminaciones del Nuevo Edificio, contemplándose las obras de demolición del actual Juzgado de Menores. La tercera etapa, contempla las obras exteriores, entorno inmediato y plaza cívica.



Monto de Inversión : US\$ 3,3 millones

Año de operación : 2008.

Financiamiento : MINVU, IMSA

Estado financiamiento : autorizado



VALPARAISO

La integración de la caleta al borde costero de Valparaíso ha sido un proceso gradual, en el cual han incidido una serie de agentes que determinaron la forma y configuración actual del borde costero.

La ciudad y su borde a lo largo del tiempo

El borde mar como límite natural es uno de los factores que mas inciden en el desarrollo urbano de Valparaíso. Ha sido objeto de constantes modificaciones desde su origen como caleta hasta la gran remodelación del primer cuarto de este siglo. En los orígenes de la ciudad, el sector del Plan era conformado por una angosta franja que existía entre el mar y los cerros.

La importancia programática de este sector para el desarrollo urbano, será evidenciada, en las constantes modificaciones que sufrirá a lo largo de la historia, una serie de rellenos perseguirán extender el sector mas allá de la línea de costa que poseyese originariamente, con el objeto de obtener nuevas superficies necesarias para acoger el explosivo desarrollo la ciudad.

La lógica de desarrollo de la ciudad de Valparaíso corresponde a la de una ciudad puerto, la negación del borde en pro de las necesidades portuarias, llevaría a la ciudad a establecer su relación directa con el mar en sus extremos, desarrollando un sistema de espacio publico que con el paso de los años incorporaría a la caleta como uno de sus principales elementos de composición.

Consolidación del borde

La materialización del borde costero como nos es hoy conocido se realizó en varias etapas, algunas de las más importantes, mencionadas a continuación:

- 1832** Se dinamita el peñón del cabo, unificando el almendral con el sector puerto
- 1848 hasta 1885** construcción de la Avenida Brasil. (entre Plaza Aníbal Pinto y Av. Argentina) la más relevante desde el punto de vista de la creación de espacio público.
- 1863** conexión ferroviaria entre Valparaíso y Santiago.
- 1870** extensión del tendido desde la estación Barón hacia el centro de la ciudad.
- 1870** en el extremo poniente del puerto, existía una sola calle que había sido ganada al mar, la calle del Cabo, actual Esmeralda, con edificios que limitaban hacia el sur con el cerro.
- 1870** constitución Calle Blanco. Proyectada a comienzos de la década la calle partiría de la Estación Bellavista para terminar en el Muelle de Pasajeros, también fundada sobre terrenos artificiales ganados al mar.
- 1875-76** se realizaron finalmente las defensas definitivas (para ese período) del malecón paralelo a la calle Blanco, generando una conectividad de mayor eficiencia en el sentido oriente-poniente que aún se mantiene en la estructura urbana de Valparaíso.
- 1928-1930** Consolidación de Calle Errazuriz

1838



En este plano se observa como el peñón divide la ciudad en dos segmentos dissociados y no se observa crecimiento hacia los extremos. La destrucción del peñón, y consecuente obtención de un plan de ciudad continuo, será un factor determinante en la consolidación del Borde y posterior expansión de la ciudad hacia su límites extremos.

“La caleta pesquera como elemento de composición de espacio público en la lógica de desarrollo de las ciudades puerto de la v región ”

1876

Junto con la consolidación del borde costero, es posible, apreciar como la ciudad comienza a expandirse hacia los extremos de su geografía.

En un inicio el “campo de marte” (Precisamente por su condición inhóspita) era un extremo aislado de la ciudad en donde solo existían los fuertes para defender el territorio y aquellos programas conflictivos como los cementerios los lugares para tuberculosos.

Aparición de las primeras urbanizaciones y poblaciones

Campo de marte

Cementerio
Recinto Leprosos

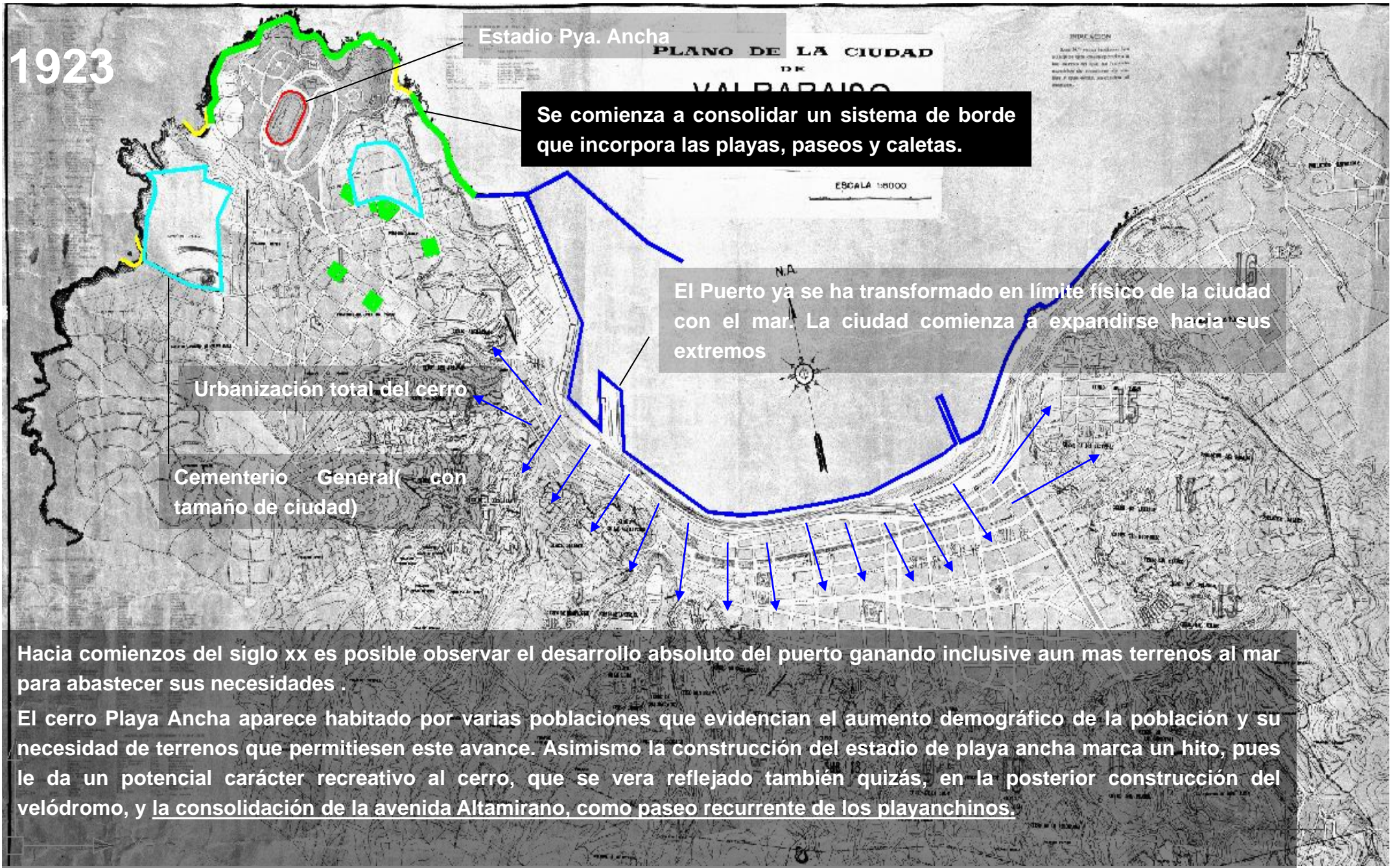
Playas(Nótese que aun no están insertas en un sistema de interconexión)

Fuertes

Luego de la dinamitación del peñón del cabo, se puede observar como el borde claramente logra constituirse, e incluso expandirse hacia el mar a través de la Av. Brasil.

La creación de la línea del ferrocarril que une Valparaíso con Santiago y la posterior extensión de la misma hacia el centro de la ciudad, es un hito determinante en la consolidación del carácter mercantil y productivo del borde. Ya que permite el aumento de la productividad comercial y establece un límite físico entre la ciudad y el borde.

Si bien ya están establecidas algunas de las actividades portuarias en el borde, aun es posible acceder al mar.



“La caleta pesquera como elemento de composición de espacio público en la lógica de desarrollo de las ciudades puerto de la v región ”

BORDE, LUGAR DE OCIO Y REMANSO DE LA CIUDAD

Antecedentes históricos

El Malecón

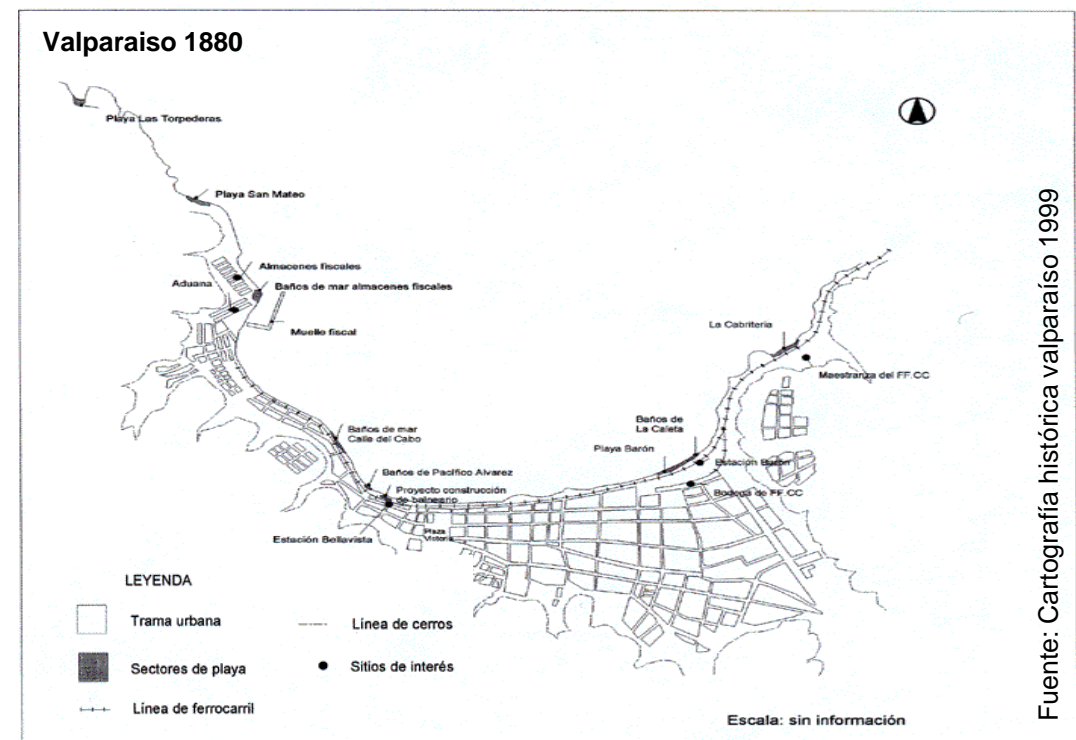


Hacia la década de 1860, las construcciones portuarias de uso industrial ocupaban gran parte del borde costero, sin embargo, el malecón acogía también actividades de esparcimiento, se constituía como un lugar de encuentro y paseo o incluso de acceso a baños de mar, costumbre muy usual entre las diferentes clases de la sociedad porteña.

Balnearios públicos

Dentro de los usos que le eran asignados al malecón, quizás uno de los más desconocidos, sea el de balneario. No se ha registrado información gráfica que permita visualizar los baños públicos que se alojaron en la rada, sin embargo, es posible emplazarlos en la extensión del malecón e imaginar sus características a través de múltiples descripciones registradas por autores de la época.

Una de las principales características de los balnearios alojados en la rada fue la mixtura que se daba entre los usos industriales y los recreativos asociados al mar.



“La caleta pesquera como elemento de composición de espacio público en la lógica de desarrollo de las ciudades puerto de la V región ”

Un hecho histórico, que acabaría finalmente con la mixtura recreativo-mercantil del puerto, impidiendo así, el usual contacto de los ciudadanos con el mar fue la construcción de la vía férrea. Realizada en dos principales etapas:

En 1863 se inauguraría el tren Valparaíso-Santiago, con su estación en el sector Barón, paradójicamente esta primera etapa en contraparte a su segunda impulsaría la visita de público proveniente de otras ciudades al borde malecón. (Colindante a la estación principal)

En 1870 al prolongarse la extensión de la línea desde Barón hacia el centro de la ciudad, se definió un límite físico entre el mar y la ciudad, además de consolidar el carácter mercantil-productivo del puerto, el cual se vería reflejado en la inminente aparición de bodegas, maestranzas, patios de maniobras, viviendas de trabajadores, etc. Una serie de infraestructura asociada a la actividad que relegaría los usos recreativos del mar fuera de los límites urbanos de la ciudad

Durante la mitad del siglo XIX, puede apreciarse una clara orientación del borde costero hacia la industrialización, lo que con los años posteriores, significó la erradicación de los balnearios y la consolidación de un borde de carácter mercantil que con el tiempo se alejaría completamente de los usos destinados al ocio y la recreación. Esto traería consigo un cambio indisoluble a la morfología de la ciudad, y la relación de los ciudadanos con el mar.

Ya en el año 1910 los únicos balnearios existentes en Valparaíso eran el de Las Torpederas y la playa de San Mateo, en la periferia poniente de la ciudad y los antiguos baños de La Caleta en el otro extremo de la bahía.

Antecedentes históricos

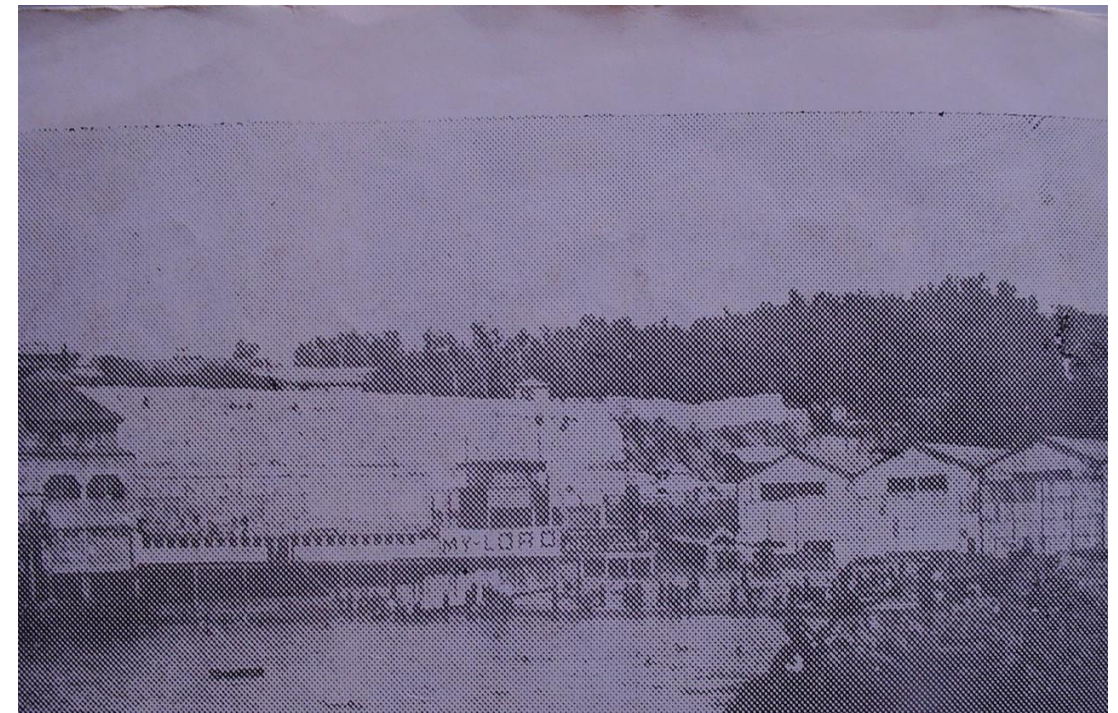
Una vez relegados los balnearios hacia Viña, comienza el proceso de desarrollo de los primeros espacios públicos costeros en los extremos de la ciudad.

Avenida Altamirano

Esta avenida lleva este nombre en recuerdo del intendente de Valparaíso don Eulogio Altamirano el cual contribuyó al progreso y hermooseamiento de la ciudad

Por esta avenida circularon desde 1907 los tranvías que llevaban a los porteños a pasear al Parque de Playa Ancha. En 1910 se inició la remodelación del camino de tierra con muros de contención, escalinatas para bajar a la playa y la característica baranda de cemento pintada de blanco que bordea toda la costa. En 1929 se pavimentó el sector hasta Las Torpederas, convirtiéndose en paseo de moda entre los porteños.





El nombre deriva del que esta fue empleada para guardar las lanchas torpederas que actuaron en la guerra de 1879, en el 1887 fueron depositadas en el galpón, en 1915, se construyen cabinas y un edificio para balneario, convirtiéndose en una base de la aviación naval, todo esto debido al creciente progreso que experimentaban los hidroaviones como arma de guerra.

A la derecha es posible apreciar en la foto superior la antigua terraza que se proyectaba sobre el mar y que funcionaba a modo de mirador y la antigua casaca que funcionaba a modo de hospedaje. En la foto inferior se observan los hangares y las dependencias de la aviación naval, infraestructura de la cual esta playa heredaría su nombre.

Caleta el membrillo

Se le denominó así porque existía en el lugar abundancia de árboles de ese tipo, oriundos de Asia y que en forma silvestre crecen en el archipiélago de Juan Fernández. Esta caleta tuvo crecimiento espontáneo. Los primeros pescadores que llegaron ahí procedían de caleta Jaime, situada en la ribera, a la altura de la avenida Francia, sector declarado insalubre por la autoridad sanitaria. Buscaron un rincón adecuado y hallaron este que ofrece condiciones especiales para capear el viento, dispone de playa para varar los botes, cuenta con agua de vertiente y ahora, además, está en el radio urbano, con fácil acceso para el público. La gente de la época efectuaba paseos campestres hacia ese sector, en especial los fines de semana, para disfrutar del tranquilo paisaje. Cuando la canícula se hacía insoportable el membrillar ofrecía grato refugio.

Caleta El Membrillo, junto con la de Portales, constituyen los principales centros de abastecimiento de pescados y mariscos del Gran Valparaíso. Desde antaño, como se puede apreciar en la lámina, restaurantes de diversos niveles, se encuentran situados en los alrededores, lo que permite a la población y a los visitantes, degustar los variados productos del mar.

Con el correr del tiempo, los pescadores se organizaron, con el propósito de mejorar sus condiciones de trabajo y ofrecer comodidades a los usuarios. Hoy disponen de sede y diferentes instalaciones para desarrollar sus actividades y proteger botes y enseres.



Barrio Portales



El Cerro Esperanza comenzó un rápido crecimiento hacia 1860, poco después de la apertura del ferrocarril con Viña del Mar, con la construcción del Matadero Municipal de Valparaíso y el establecimiento de la Caleta Portales.

Alrededor de Portales se desarrolló incluso una de las primeras zonas de hoteles de Valparaíso. En él se establecieron numerosos trabajadores de ferrocarriles, pescadores y de actividades que se desarrollaban alrededor del Matadero, que también era un centro de exportación.

Situación Actual



En la actualidad la DOP a desarrollado un ambicioso plan de potenciación del borde costero con el cual se pretende enfatizar la relación de la ciudadanía con el mar, permitiendo consolidar el borde costero y principalmente los extremos del litoral urbano. Además, se espera el despertar de la actividad económica del sector, con nuevo equipamiento y conexiones que sellarán una imagen urbana con mayor identidad y carácter.

Recuperación Avenida Altamirano

Los elementos más destacados de lproyecto del camino Altamirano de Playa Ancha, además del diseño de la vía misma, son sus miradores, el camino peatonal, su equipamiento y la cicloruta fundamental en la recuperación de la identidad del Paseo Altamirano es la recreación de las barandas y pórticos que poseía desde su fundación, a comienzos del siglo XX. La gran demanda por espacios de estacionamientos y acceso peatonal, hacen que en el Mirador Long Beach se aumenten estos espacios para permitir el ingreso de buses de turismo y un número mayor de público sentado para contemplar el océano.

Las zonas colindantes a la playa Torpederas se renuevan y se potencia el mirador, ya casi en ruinas ,con nuevas estructuras y escaleras.



Mirador Long Beach



Mirador "El Faro"



Nuevo camino costero acceso Torpederas



Mirador Hélice



Paseo Costero



Entorno Caleta el Membrillo



- A1 Mirador Helice
- A2 Mirador Long Beach
- A3 Mirador 19 Junio
- B1 Escuela de Ciencias del Mar PUC
- B2 Escuela de Alimentos PUC
- B3 Escuela de Arquitectura
- B4 UPLA
- Estadio Pya.Ancha/Alejo Barrios/Velodromo
- Avda. Altamirano
- Avenida Parque

Gracias al cambio en el acceso de camiones al puerto de Valparaíso, se aprovechó de rediseñar el camino costero. Este renovado espacio cuenta con miradores, plazuelas, paseos, nuevo pavimento en todo su trayecto, una cicloruta y a futuro se espera la renovación de las playas existentes.

“La caleta pesquera como elemento de composición de espacio público en la lógica de desarrollo de las ciudades puerto de la v región ”

Caleta El Membrillo, Valparaíso

I Etapa Mejoramiento de caleta de pescadores El Membrillo

Fecha Termino: Marzo de 2002

Obra consistió en la construcción de una explanada de 1.640 m², conformada por la construcción de 80 m de muro de hormigón tipo verteolas y un relleno de 1.000 m³; acceso vehicular a esta nueva explanada; pasarela peatonal de acceso a las instalaciones de la caleta y puente de conexión para transporte de embarcaciones desde el muelle. El proyecto denominado

II Etapa Mejoramiento de caleta de pescadores El Membrillo

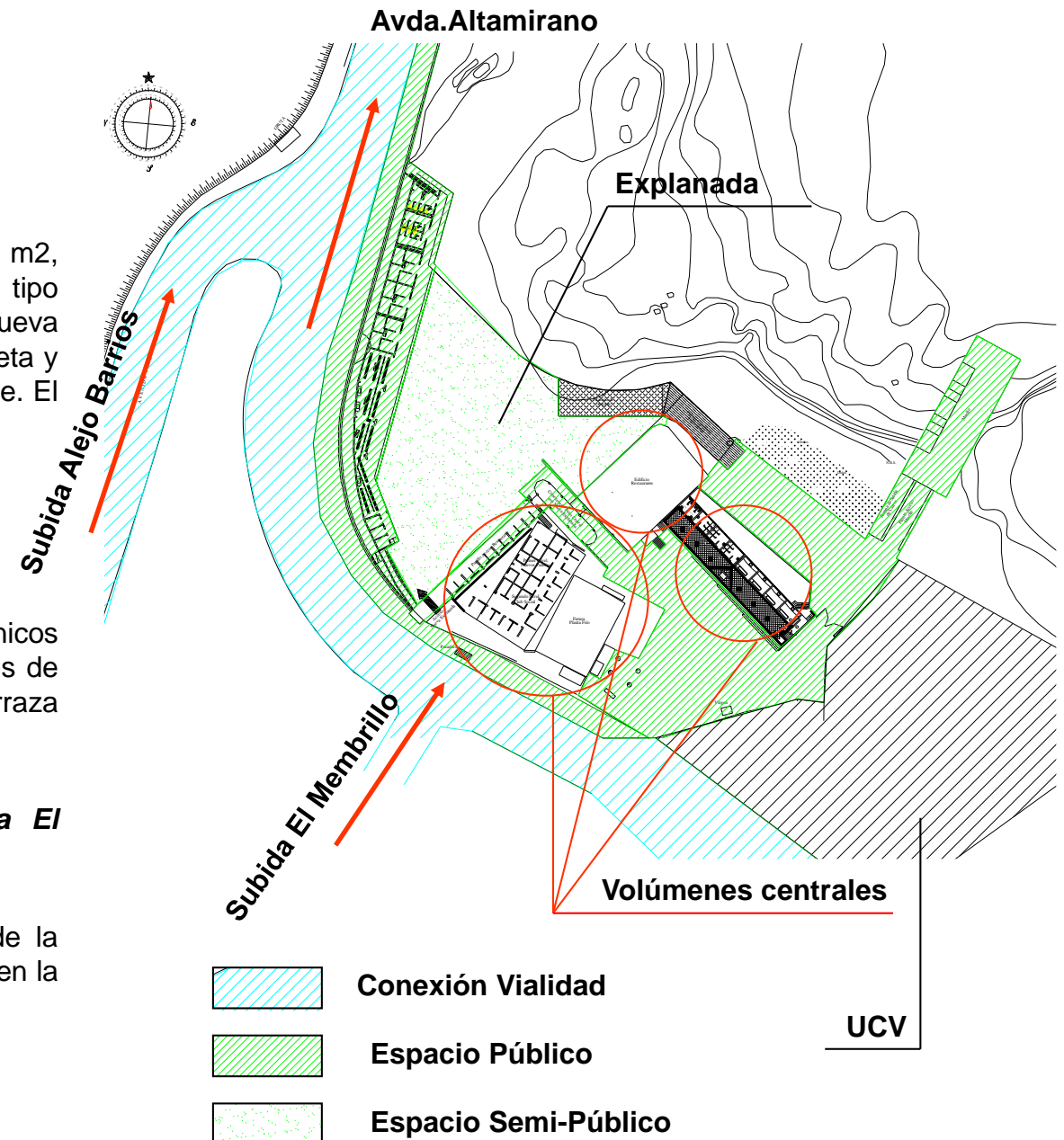
Fecha Termino: Mayo de 2003

Obra consistió en la pavimentación de explanada, servicios higiénicos para damas y varones, pañoles y zona techada para ejecutar labores de encarnado. La cubierta de estas edificaciones cumple la función de terraza pública.

Construcción peralte y reparación muro verteolas en caleta El Membrillo

Fecha Termino: Mayo de 2004

Obra consistió en la construcción el peralte del muro verteolas de la explanada y la reparación de algunas obras tanto en los boxes como en la explanada.

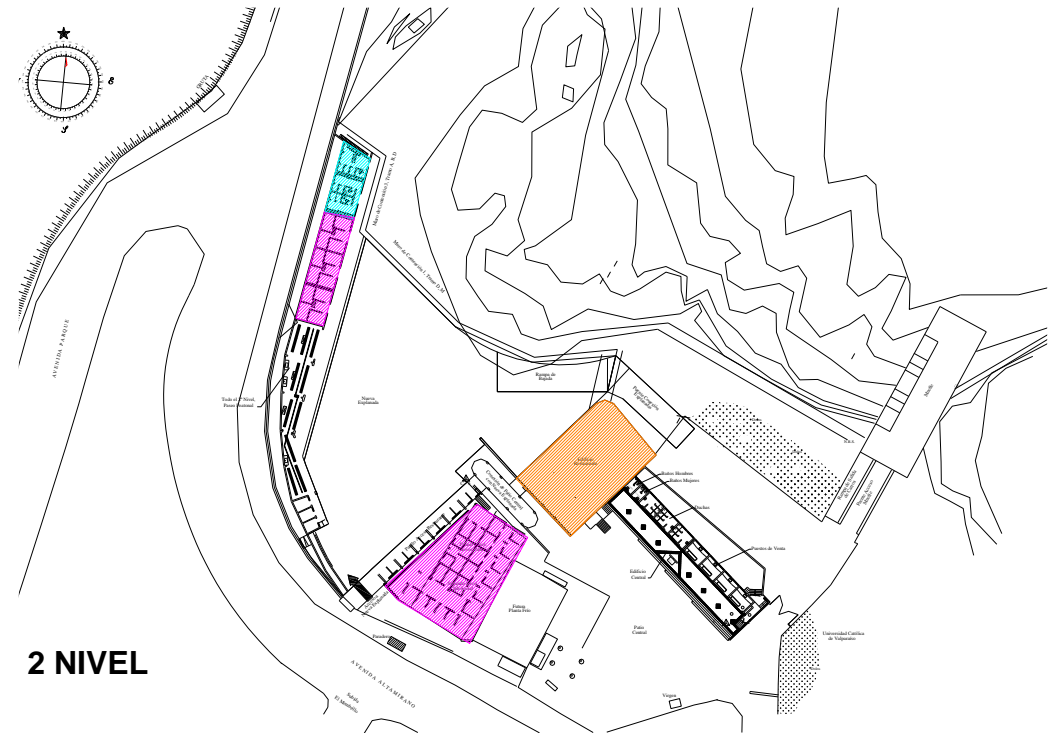


PROGRAMA



1 NIVEL

- | | |
|------------------------|------------------------|
| Oficina administrativa | Restaurant |
| Futura Sala Frio | Puente/Rampa bajada |
| Terrazas Mirador | Servicios higiénicos |
| Explanadas Varado | Sala Eviscerado/ventas |
| Carga/Descarga | Muelle/Chazas |



2 NIVEL

- | |
|------------|
| Boxes |
| Baños |
| Restaurant |



Antecedentes generales

Ubicación

Caleta El Membrillo perteneciente a la Quinta Región, Provincia y Comuna de Valparaíso, está situada dentro del radio urbano, en Avenida Altamirano 1567, camino al sector de Playa Ancha. Caleta El Membrillo se encuentra bajo la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Valparaíso, la cual es la encargada de llevar el registro de pescadores y embarcaciones, dando las autorizaciones y patentes correspondientes.

Recursos extraídos

Al igual que Caleta Portales, El Membrillo también es una caleta pesquera enfocada en la captura de la merluza común, la cual se vende de forma directa a los comerciantes minoristas (canasteros) y a la gente del sector de Aduana y Playa Ancha principalmente, quienes ven en esta caleta la fuente de abastecimiento de pescado fresco.

Otro canal de comercialización es la venta a empresas elaboradoras y exportadoras, las cuales compran mayoritariamente la merluza, dependiendo de los volúmenes de desembarque.

El arte de pesca más utilizado es el espinel para la captura de merluza, también se utiliza en menor escala las redes y los canastillos para la captura de la jaiba.

Recursos humanos presentes

El número de pescadores registrados para operar durante el año 2003 es de 180, de los cuales 32 son armadores, 6 buzos mariscadores y el resto pescadores artesanales, cabe mencionar que las categorías de pescadores no son excluyentes entre si. Las labores extractivas son realizadas en su totalidad por hombres, de un rango de edad entre los 30 y 50 años.

En las labores de apoyo como son las encarnadores, auxiliares de playa u oficiales de playa, bajadores, tiradores, lavadores, acarreadores, reparadores, limpiadores de pescado, entre otras, trabajan aproximadamente unas 150 personas entre hombres y mujeres.

Los pescadores artesanales de Caleta El Membrillo se encuentran agrupados en el Sindicato de Pescadores Artesanales de Caleta El Membrillo al cual pertenecen todos los pescadores que operan en esta caleta. Esta organización es la encargada de velar por el bienestar de los pescadores, y ser el nexo conector entre ellos y las autoridades competentes.

Productividad

En la actualidad se encuentran registradas 32 embarcaciones para operar durante el presente año, todas corresponden a motores fuera de borda, de los cuales 29 son de fibra de vidrio y el resto de madera.

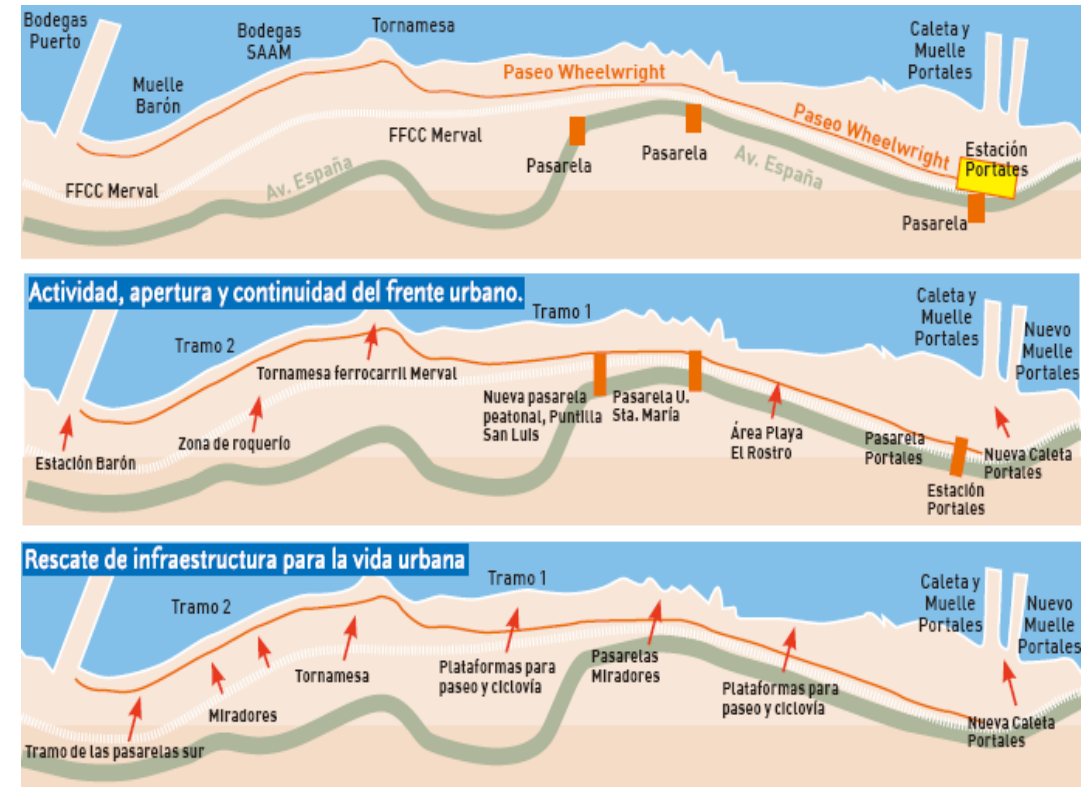
Paseo Wheelwright (Placeres-Barón)

La relevancia de esta obra está en que se trataba de una zona prácticamente inaccesible: flanqueada por la línea férrea en casi toda su extensión, sin defensas ni protecciones, con restos del incompleto proyecto Costanera o Vía Elevada de Valparaíso y con ruinas de antiguas construcciones marítimas. La solución, con esta Obra Bicentenario, elimina para siempre el típico retazo urbano de los bordes costeros, rodeado de instalaciones férreas, patios de maniobras y almacenaje, bodegas e instalaciones en desuso, habitada por vagabundos, con deficiente seguridad para los paseantes, accesos no controlados y sin un adecuado carácter de espacio público.



Gracias a esta obra se consolida un paseo de una extensión cercana a los 2 kms. Ubicado entre la línea férrea del tren Merval y el borde costero, permite sólo el tránsito peatonal y de bicicletas, con acceso restringido a vehículos de emergencia. En este proyecto se identificaron diez sectores con distintos niveles de intervención: desde la reparación y adecuación de antiguas estructuras remanentes de la Vía Elevada (tanto en tierra como en el mar) hasta tramos con creación completa del paseo, incluyendo el que bordea el edificio de la Tornamesa, que aún funciona para cambiar de sentido a vagones y locomotoras de Merval.

Esquema Programático



La obra tiene en Avenida España y la línea férrea de Merval sus ejes principales, los que corren paralelos a la costa. En éste destaca la existencia de tres pasarelas entre el Paseo Wheelwright, las estaciones de tren y la Avenida España. Aquí también se encuentran las atractivas instalaciones de los remodelados Muelles Barón y Portales. En este último funciona la nueva Caleta Portales, con actividades de tipo pesquero artesanal, gastronómico y turístico.



Caleta Portales

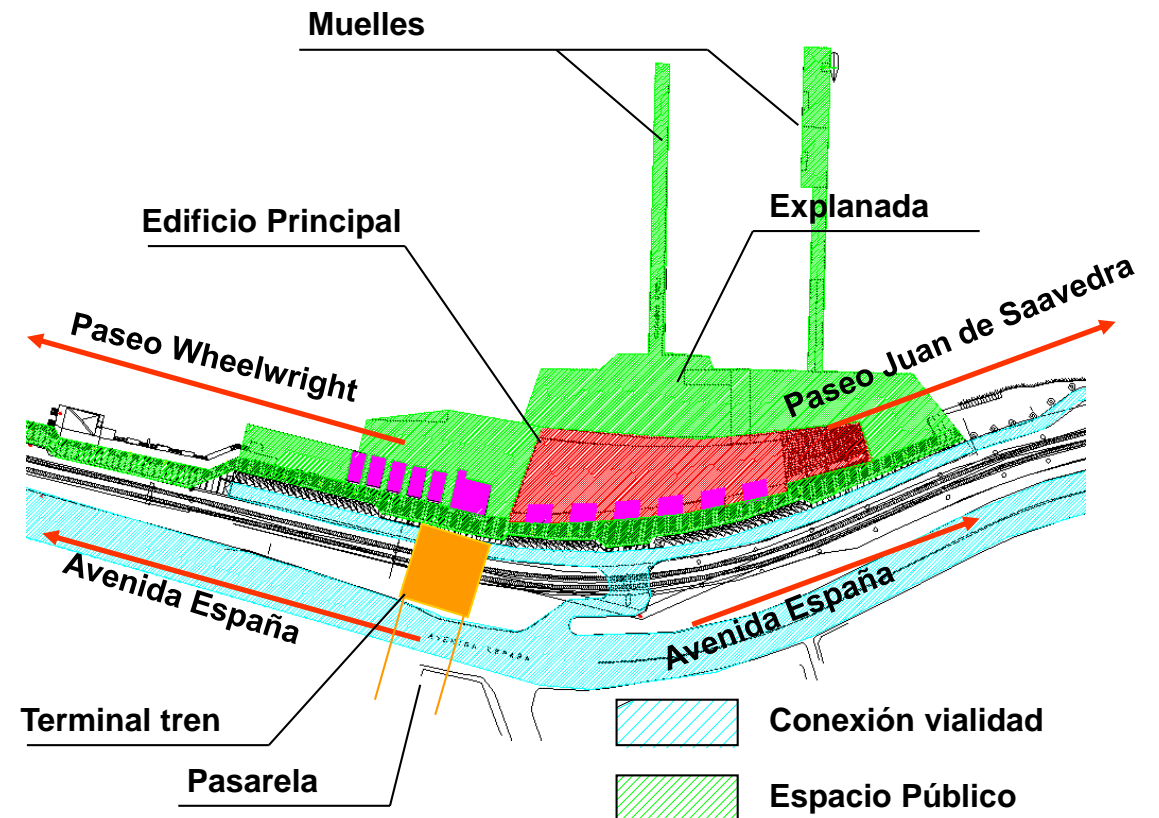


Caleta Portales

El proyecto *Reposición infraestructura marítima Caleta Portales, Valparaíso*, tuvo un costo de \$1.228.489.514

Fecha Termino: Marzo de 2005

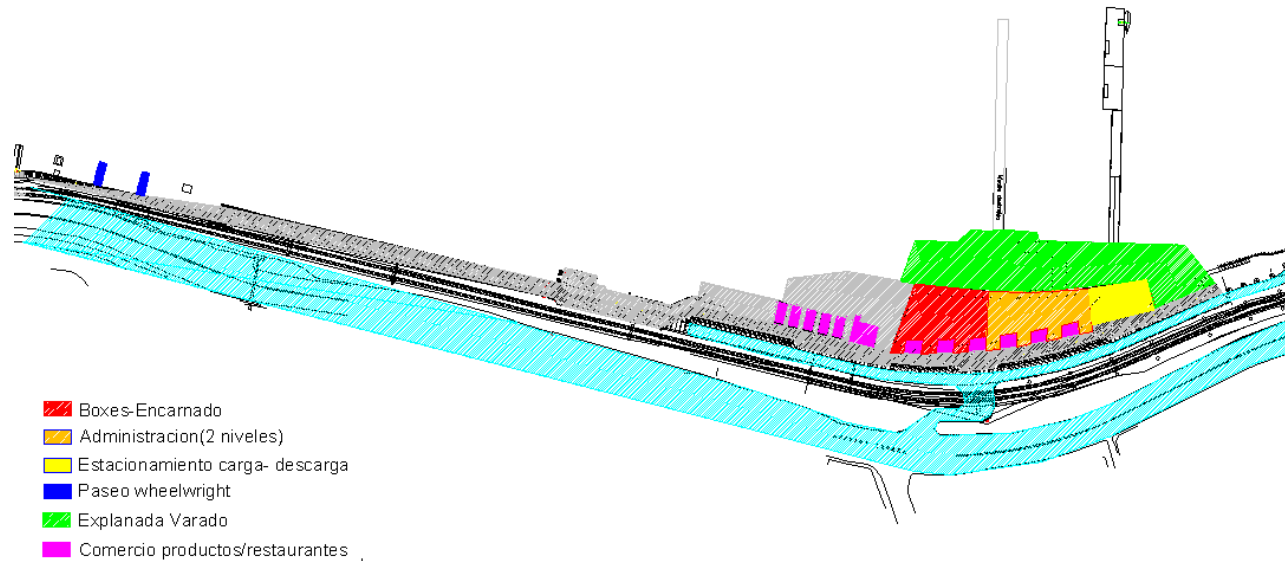
Se realizaron muros perimetrales de hormigón en masa, enrocado de protección y un muelle de pilotes metálicos y losa de hormigón, conformado por un puente de acceso de 91 m de largo y 7 m de ancho y un cabezo de 70 m de largo y 12,96 m de ancho.



“La caleta pesquera como elemento de composición de espacio público en la lógica de desarrollo de las ciudades puerto de la v región ”

Ubicación

Caleta Diego Portales perteneciente a la Quinta Región, Provincia de Valparaíso, Comuna de Valparaíso, se encuentra ubicada dentro del radio urbano, específicamente en Avenida España, frente al Cerro Placeres y a 500 metros de la Universidad Federico Santa María por el lado sur. Esta ubicación entre Valparaíso y Viña del Mar, le proporciona diversos tipos de locomoción como buses intercomunales, comunales, colectivos, y tren, constituyéndose en un centro de convergencia pública.



Características de su producción

Caleta Portales es una caleta en esencia pescadora, siendo en la actualidad su principal especie de captura la merluza común, contribuyendo en un 15% al desembarque regional de esta especie, ubicándose en el segundo lugar después de Caleta San Pedro de San Antonio.

En Caleta Portales se realizan fundamentalmente dos tipos de pesca: espinel y anzuelo. También existe la pesca realizada al bolinche, la cual se utiliza para la captura de carnada (sardina). De manera ocasional se practica la pesca de jaibas con canastos y la utilización de redes para la captura de corvina.

Caleta Portales abastece principalmente al mercado interno local de pescado para el consumo fresco, las ventas se realizan de forma directa a comerciantes minoristas y público en general. La comercialización con empresas del rubro de elaboración industrial y exportadoras se realiza a través del sindicato y directamente de los botes. Generalmente se destina un día de la semana, en el cual toda la pesca se vende a este tipo de empresas, dependiendo siempre de los volúmenes de captura.



Conclusiones

Las caletas le otorgan hoy sentido al rescate de la condición litoral de las ciudades en que se encuentran insertas, devolviéndoles un poco de su espíritu o vocación de mar.

Es evidente la multiplicidad de roles que hoy cumplen las caletas, siendo no solo polos productivos importantes, sino también, polos de desarrollo turístico y urbano, actuando a veces como miradores y otras invirtiendo la mirada del transeúnte a lo que sucede dentro de si mismas.

Es su presencia la que nos permite recordar y entender que, siempre las lógicas de intervención fundamentadas en aspectos comerciales, carecen de habitabilidad porque no parten del sentido común (entendiendo por este a aquel que se establece a través del común acuerdo y que vela por los intereses de todos los involucrados) y tampoco están dirigidas al mejoramiento de la calidad de vida de las personas, por lo tanto, no son compatibles con el verdadero orden natural de la ciudad.

Tarde o temprano el verdadero orden de la ciudad aparece en pequeñas fisuras, como pueden ser las caletas. Son estas fisuras las que nos permiten ver más allá y darnos cuenta de lo que realmente se debe poner en valor.



Anexo 1

I Región Tarapaca	Caletas
Arica	Arica Camarones Iquique Pisagua Riquelme Cavanca Los Verdes Chanavayita Chanavaya (Pabellón de Pica) Río Seco San Marcos Chipana
Iquique	Caramucho

II Región Antofagasta	Caletas
Antofagasta	Abtao (Juan López) Coloso La Chamba Antofagasta Constitución (I. Sta. María) Mejillones Hornitos (Hornos) Michilla Cifuncho Paposo Taltal
Tocopilla	Cobija Caleta Buena (Los Chinos) Punta Atala Tocopilla Paquica (La Cuchara) Punta Arenas Urcu
III Región Atacama	Caletas
Chañaral	Chañaral (San Pedro) Pan de Azúcar Flamenco Copiapó Caldera Zenteno Puerto Viejo Obispito El Cisne Barranquilla Maldonado Totoral Bajo Pajonales Huayco Carrizal Bajo Los Pozos Angosta Huasco Carrizalillo Los Bronces Los Burros Sur Agua de Zorra Chañaral de Aceituno

“La caleta pesquera como elemento de composición de espacio público en la lógica de desarrollo de las ciudades puerto de la v región ”



IV Región Coquimbo	Caletas	V Región Valparaíso	Caletas	VI Región Libertador Bernardo O'Higgins	Caletas
Elqui	Punta Choros A (San Agustín) Punta Choros B (Los Corrales) Los Choros (Choreadero) Chungungo Totalillo Norte Hornos San Pedro, La Serena Peñuelas Coquimbo Guayacán Totalillo Centro (Totalillo) Guanaqueros Tongoy Puerto Aldea (Hornilla) Totoral Limarí Talcaruca Limarí Talquilla Talca La Cebada Sierra Choapa Maitencillo Puerto Oscuro Puerto Manso Huentelauquén Chigualoco San Pedro, Los Vilos Las Conchas Cascabeles Totalillo Sur (Totalillo) Pichidangui	Valparaíso	El Membrillo Portales Sudamericana (ex Muelle) Laguna Verde Quintay Bahía Cumberland (RobinsonCrusoe) Maitencillo Horcón Ventanas Loncura El Manzano El Embarcadero Papagallo San Pedro de Concón Higuierilla Montemar	Cardenal Caro	Boca de Rapel Matanzas Puertecillo Pichilemu Bucalemu
		San Antonio	Cartagena Las Cruces Algarrobo El Quisco San Pedro-Pacheco Altamirano Puertecito Desembocadura Río Maipo	VII Región Maule	Caletas
		Petorca	Los Molles Pichicuy Ligua Papudo Zapallar	Curicó	Boyeruca Llico Duao La Pesca Talca La Trinchera Putu Maguillines Río Maule Los Pellines Cauquenes Loanco Pelluhue Curanipe Cardonal
		Isla de Pascua	Hanga Roa Hanga Piko Laperouse (Hanga Hoonu) Vaihu Hotu Iti		



VIII Región Bío-Bío	Caletas	VIII Región Bío-Bío	Caletas	X Región Los Lagos	Caletas
Ñuble	Buchupureo Taucu Boca Itata	Arauco	Laraquete Arauco Las Peñas Tubul Llico Pta. Lavapié Rumana Los Píares Yana Villarric a-Lebu (Ranquil) Quiapo Millonhue Lebu Islote del Trabajo - I. Mocha La Calera- I. Mocha Matadero - I. Mocha Los Cazones - I. Mocha La Hacienda - I. Mocha Quidico Tirúa Las Misiones - Tirúa Sur 1 Pte. De Tierra - Tirúa Sur 2 Tranicura A - Tirúa Sur 3 Tranicura B - Tirúa Sur 4 Comillahue - Tirúa Sur 6 Casa de Piedra - Tirúa Sur 7 Morguilla Pangue Huentelolén Antiquina	Valdivia	Amargos Huape Mancera Chaihuín Huiro San Carlos Bahía San Juan La Aguada Corral Bajo Corral Lamehuapi Hueicolla Mississippi Maiquillahue Mehuín Los Molinos El Piojo Niebla La Misión Bonifacio San Ignacio Isla del Rey Valdivia Chan-chan
Concepción	Perales Purema Burca Villarrica Dichato Coliumo Cocholgüe Caleta Grande Cocholgüe Caleta Chica Los Bagres Tomé Quichiuto La Cata Lirquén Cerro Verde Penco Playa Negra Rocuant El Morro (Thno.) Talcahuano Tumbes Candelaria Cantera Puerto Inglés El Soldado San Vicente Infiernillo Lenga Peroné Chome Boca Sur Maule Lo Rojas Puerto Norte (I. Sta. María) Puerto Sur (I. Sta. María) Pueblo Hundido El Morro-Lota La Conchilla El Blanco Caleta Lota Bajo Punta Astorga Colcura				
		IX Región Araucanía	Caletas	Osorno	Manquemapu San Pedro Milagro Pucatrihue Cóndor Manzano Muicolpue Bahía Mansa
		Cautín	Queule Los Pinos La Barra (Toltén) Puerto Domínguez Lago Budi-Nahuelhuapi Romopulli Boca Budi Puerto Saavedra (El Huilque) Nehuentué		



X Región Los Lagos	Caletas	X Región Los Lagos	Caletas	X Región Los Lagos	Caletas
Llanquihue	Calbuco - La Vega Isla Tabón Chayahue El Rosario Pargua Pergue San Rafael San Agustín Pollillo Machil San Ramón Cholhue Alfaro Cascajal Sotomo Río Puelo Bajo Ralún Punta Capitanes Estaquilla Carelmapu La Pasada Cariquilda Muelle Toledo Lepihue Maullín Quillahua San Pedro Nolasco Astillero Quenuir Anahuac La Arena Coihúin Piedra Azul Chaicas Cochamó Lenca Quillaípe Angelmó Chinquihue Pichipelluco Bahía Huelmo Bahía Ilque Puqueldón Surgidero El Estero Tenglo Chasquear Chope Aguantao	Puerto Montt	Panitao Bajo	Chiloé	Guabún Hueihue Hueldén Lechagua Linao Los Chonos Manao Mar Brava Nal Piñihuil Pudeto Pugueñún Pulinque Punta Arenas Pumillahue Punta Chilén Pupelde Quetalmahue Quilo Huicha Yuste Castro Ahutemo Taucolón Rauco Chonchi Teupa Cucao Dalcahue Tenaun Queilén Quellón Curanue Auchac Yaldad Río Inio Comp. Huildad Isla Chaullín Puerto Carmen Añihue Aulín San José de Butachauques Caucahue Cheñiao Lliuco
		Palena	Ayacara Bullí Palena Quildaco Chaitén Chulín Chana Casa de Pesca Chumildén Loyola Auchemo Santa Bárbara Pumalín Tac Chuit Caleta Poyo Imerquiña Talcán Aulén Caicura Contao Puelche Río Negro, Hornopirén Linguar Llanquid Los Toros Manzano Pichicolo Puerto Bonito Puerto Hualaihué Rolecha Huequi Redelhue		
		Chiloé	Ancud Caipulli Calle Catrumán Caulín Chacao Chaicura Chepu Coñimo Faro Corona Fátima Lamedura Guapilacuy		

“La caleta pesquera como elemento de composición de espacio público en la lógica de desarrollo de las ciudades puerto de la v región ”



X Región Los Lagos	Caletas	XI Región Aysén	Caletas
Chiloé	Mechuque Quemchi Quicavi Voigue Achao Chaulinec Apiao Alao Caguach Curaco de Vélez Chelín Chonchi Puerto de Conchas Lin Lin Palqui Quehui Quenac Puqueldón Chulchuy Tac (Isla Tac) El Dique Pilluco Pulelo Pullihue Alqui Mapué San José de Tranqui Isla Acui Blandchard Candelaria San Antonio de Chadmo Santa Rosa Auchó	Aysén	Puerto Aysén Puerto Chacabuco Puerto Aguirre Estero Copa Puerto Americano Isla Costa Playas Blancas Caleta Andrade Puerto Gaviota Grupo Gala Puerto Cisnes Puerto Puyuguapi Caleta Puerto Gala Melimoyu Santo Domingo Pto. Raúl Marín Balmaceda Puerto Melinka Repollal Capitán Prat Tortel
		XI Región Magallanes y Antartica Chilena	Caletas
		Tierra del Fuego	Bahía Chilota
		Ultima Esperanza	Puerto Natales Puerto Edén
		Magallanes	Punta Arenas (Muelle Fiscal) Bahía Mansa Punta Carrera Los Pinos Río Canelo Barranco Amarillo
		Antartica Chilena	Puerto Williams Puerto Toro