



Universidad Austral de Chile
Conocimiento y Naturaleza

DE ORILLA A ORILLA

Desigualdades ambientales en las relaciones utilitarias-afectivas en el Canal de Chacao, Región de los Lagos.

El caso del Puente Chacao.

Proyecto Anillos de Ciencias Sociales “Diálogos y Comunidades Territoriales de Aprendizaje en Escenarios de Crisis en el Sur de Chile”.

Rafael Zacarías Barría Gutiérrez.

Profesor Guía: Gonzalo Saavedra.

Profesora Informante: Magdalena Navarro

Profesora Informante: Alejandra Lazo

Tesis de Grado para optar al título de Antropólogo y grado académico de
Licenciado en Antropología.

Tesis Plan Vinculante Magister en Antropología, UACH.

Índice.

Dedicatoria.....	1
Resumen.	3
1.- Introducción.	4
1.1.- <i>Antecedentes de las localidades de Pargua y Chacao.</i>	9
2.- Problematización.....	13
2.1.- <i>Hipótesis.</i>	14
2.2.- <i>Objetivos.</i>	15
3.- Marco Teórico.	16
3.1.- <i>Paisajes Costeros como maritorios vividos.</i>	17
3.2.- <i>Imaginarios futuros en contextos de desigualdad ambiental.</i>	22
4.- Marco metodológico.	24
4.1.- <i>Unidad de estudio y dimensión temporal, espacial.</i>	25
4.2.- <i>Consideraciones éticas.</i>	26
4.3.- <i>Técnicas, instrumentos y registro de la información.</i>	26
4.4.- <i>Análisis de información.</i>	29
6.- Presentación de Resultados.	44
6.1.- <i>Relaciones históricas con el paisaje costero al Norte del Canal, Pargua.</i> ..	46
6.1.2- <i>Relaciones históricas con el paisaje costero al Sur del Canal, Chacao, Isla Grande de Chiloé.</i>	53
6.1.3.- <i>Relaciones sociomateriales con el Maritorio, el Canal de Chacao.</i>	56
6.2.- <i>Afectos en torno al Canal de Chacao desde Pargua y Chacao.</i>	65
6.3.- <i>Transformación del futuro del Canal de Chacao en relación al Puente Chacao.</i>	68
7.- Discusión.....	72
7.1.- <i>Las dimensiones del paisaje maritorial en Pargua y en Chacao.</i>	73
7.2.- <i>Paisaje instrumental.</i>	74

7.3.- Paisaje subjetivo.	77
7.4.- Paisaje transformado.	79
8.- Conclusiones.	80
9.- Bibliografía.....	81

Dedicatoria.

A Rafael Ramón, Ana María & Anita Elena.

A José Crescencio, Florentina, Francisco y Yolanda.

Agradezco a las personas que amablemente me recibieron en sus hogares y que compartieron conmigo un poco de su historia.

Agradezco al Proyecto Anillos de Ciencias Sociales “Diálogos y Comunidades Territoriales de Aprendizaje en Escenarios de Crisis en el Sur de Chile” ATE 220018 por darme la oportunidad de ser parte del proyecto y por el apoyo para el desarrollo de esta investigación.

2025

Resumen.

El mar interior de la Región de Los Lagos se caracteriza geográficamente por poseer una diversidad de canales, fiordos, islas y archipiélagos en donde históricamente la cultura se ha desarrollado de la mano de la naturaleza, por medio de apropiaciones utilitarias y afectivas del borde costero. Estas identidades locales en la actualidad, se han visto tensionadas, entremezcladas y transformadas por los procesos de globalización y modernización que se desarrollan en la región. Dentro del avance de la modernización el puente sobre el Canal de Chacao, se posiciona como un proyecto que ha generado polémicas desde su anunció en el año 2001 por el Presidente Ricardo Lagos. Desde entonces se ha erigido como un símbolo de la desigualdad territorial entre los sectores insulares y continentales de la Región de Los Lagos, desencadenando una transformación irreversible en la condición de isla del Archipiélago de Chiloé. La presente investigación nace con el objetivo de analizar las transformaciones territoriales que la construcción del Puente Chacao produce en las relaciones instrumentales y afectivas que los y las habitantes de Parga y Chacao poseen con el paisaje del Canal, dando cuenta de testimonios en los cuales se explicitan tanto opiniones en torno a la obra, así como relatos sobre las relaciones históricas que los y las habitantes de estas dos localidades han sostenido con el Canal, en sus dimensiones tanto materiales (pesca, buceo, recolección de orilla, movilidad), así como afectivas (sentimientos en torno al Canal de Chacao), dando cuenta de que esta obra resalta las percepciones individuales y colectivas que se tiene sobre los territorios habitados. A partir de esto, se concluye que el puente modifica las formas en las que se entiende y habita el maritorio, siendo esto de manera diferenciada dependiendo de la realidad territorial desde la cual se viva.

Palabras clave: *Canal de Chacao, paisaje, movilidad, maritorio, desigualdad ambiental.*

1.- Introducción.

El Canal de Chacao, ubicado en la Región de los Lagos, separa las costas suroeste del continente americano, con las costas norte de la Isla Grande de Chiloé, incluyendo en sus aguas, los Golfos de Coronados (norte) y de Ancud (sur). Como tal, dentro de las orillas que conforman el canal, se pueden encontrar diversas localidades urbanas y rurales, tanto en el continente como en la isla, siendo Ancud el centro urbano con mayor extensión en las costas insulares, que además posee otras localidades menores como Guabún, Chaumán, Punta Corona, Punta Pugeñún, Chacao, etc. Por su parte, por el lado continental se pueden encontrar localidades como Carelmapu, Ahinco y Pargua, entre otras¹.

El anuncio el 12 de octubre de 2001 por parte del presidente de la Republica Ricardo Lagos Escobar, de construir un puente sobre el Canal de Chacao de 2.750 metros de longitud, siendo el puente colgante más grande de Latinoamérica, uniendo la zona de Punta Coronel (Sector Pargua, pila norte), en la comuna de Calbuco, y la Punta Gallán (sector Chacao, pila sur), comuna de Ancud, poseyendo un apoyo central en la “Roca Remolinos” (pila central) (Gob.cl, 2024)², puso en marcha, por un lado un gran número de opiniones divididas sobre dicho proyecto, tanto en la Isla Grande de Chiloé, como en el continente (Bravo, 2004), así como también impulso imaginarios de los posibles futuros (inciertos) que la conexión artificial de la isla con el continente tendría sobre la primera.

Las posturas pro-puente, aluden a que la isla ha vivido históricamente aislada y que, por ende, el puente vendría a revertir dicha situación, permitiendo el libre tránsito terrestre de manera rápida, en comparación al sistema marítimo de transbordadores actualmente vigente (Bravo, 2004, Coquedano, 2016), acortando los tramos de los actuales 50 minutos (entre embarque, navegación y desembarque) a tan solo 3 minutos en cualquier época del año esto según el Gobierno de Chile y el MOP (Gob.cl 2024)³. Por otro lado, las posturas que se encuentran en contra del puente argumentan que la conexión permanente de la isla con el continente traería degradación ambiental, así como cultural, habiendo más perjuicios, debido a que este puente no responde a las necesidades de salud, educación y conectividad interna de la isla, siendo una política descontextualizada de las

¹ Mapcarta. <https://mapcarta.com/es/20132748>

² Gob.cl (2024). <https://www.gob.cl/noticias/conozca-el-avance-de-las-obras-del-puente-sobre-el-canal-de-chacao/>

³ Gob.cl (2024). <https://www.gob.cl/noticias/conozca-el-avance-de-las-obras-del-puente-sobre-el-canal-de-chacao/>

demandas locales (Bravo, 2004), que además consolida la situación de dependencia de la isla, marcando aún más el centralismo (Coquedano, 2016).

La construcción de este puente sin duda ha significado un debate de ya varios años, el cual se ha distendido producto de los diversos retrasos que el proyecto ha sufrido y que ha fomentado las posturas reticentes a esta conexión. A pesar de ello, en el año 2024 (año de desarrollo de la investigación), el actual presidente de la República Gabriel Boric Font, ha comunicado que el proyecto llevaría cerca de un 50% de avance, y que, al momento de estar finalizada, uniría la Ruta 5 de manera continua desde Arica a Quellón (Gob.cl, 2024)⁴, dando como fecha de término de la obra el segundo semestre del 2028, esto anunciado por la actual secretaria de Estado Jessica López (Burrows, 2024)⁵.

Como se mencionó anteriormente, este proyecto se lleva a cabo como una respuesta desde sectores institucionales a problemas estructurales dentro de la Región de los Lagos, la cual, cabe recalcar posee una tasa de pobreza del 7,0%, una pobreza multidimensional del 19,7 % y una pobreza extrema del 2,1 % esto según la encuesta Casen 2022 ⁶. Complementando lo anterior en las comunas en las cuales se encuentra Pargua (Calbuco) y Chacao (Ancud), los indicadores de pobreza dicen lo siguiente. En lo que respecta a la comuna de Calbuco, esta cuenta con un 8,5 % de pobreza por ingreso, una pobreza multidimensional del 33,1 % y un 53,7 % de personas en hogares carentes de servicios básicos según la encuesta Casen 2022 (Reporte Comunal de Calbuco, Casen 2024). Por otro lado, la comuna de Ancud, en donde se encuentra Chacao, la pobreza multidimensional de llega a un 23.0%, y un 33,4% de hogares carentes de servicios básicos (Reporte comunal de Ancud, Casen 2024). Como se aprecia, el Puente Chacao se encuentra en medio de contextos de desigualdad importantes.

Ahora bien, según Göbel, Góngora-Mera y Ulloa (2014), en América Latina una base importante para el crecimiento económico y el aumento de los ingresos de los Estados es la explotación y la exportación de los recursos naturales. Centrándonos específicamente en la Región de los Lagos, y en la zona de mar interior en la que se encuentra Pargua, el Canal de Chacao y Chacao (Isla Grande

⁴ Gob.cl (2024). <https://www.gob.cl/noticias/conozca-el-avance-de-las-obras-del-puente-sobre-el-canal-de-chacao/>

⁵ Biobiochile.cl (Sábado 29 junio de 2024).

⁶ Encuesta Casen 2022.

https://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/storage/docs/casen/2022/Resultados_Pobreza_por_Ingresos_Casen_2022_v20oct23%20.pdf

de Chiloé), la comoditización de recursos naturales se posiciona como trascendental para la economía no solo regional, sino que nacional, de cara a exportaciones internacionales. Esto se ve reflejado en la industria salmonera, la cual desde su expansión en los años 70' ha emitido una gran cantidad de concesiones marinas, configurando de ese modo, las dinámicas de exclusión sobre el maritorio y demandando por ello una gran cantidad de recursos naturales (agua, pesca nativa, extracción de maritorio) para la producción del salmón, pudiendo ser denominada esta industria como un emprendimiento de índole extractiva, ya que utiliza de manera intensiva un recurso que produce transformaciones permanentes en la naturaleza (Bustos y Prieto, 2019), y que además sin embargo ha aumentado el Pib en un 220% entre 1996 y 2006 (INE, 2012, citado en Bustos y Prieto, 2019), disminuido la pobreza en -10% en el periodo 2003 y 2006 y bajado los niveles de desempleo en la última década un 8,56% (Bustos y Prieto, 2019), dando cuenta de la importancia económica y social de esta industria sin dejar exenta las tensiones maritoriales que suscita.

Se puede afirmar por tanto, que el Puente sobre el Canal de Chacao se construye en base a dos contextos desiguales de diferentes escalas, una más regional; en la cual se evidencian las falencias y carencias que los territorios, por un lado en lo insular (Chiloé) que deben salir muchas veces de la isla para acceder a servicios básicos como salud y educación, en comparación al continente y por otro continentales en los que igualmente existen deficiencias en servicios básicos como alcantarillado, agua potable, salud, seguridad, contaminación, etc (Pargua); y una escala más nacional y transnacional, en la cual la comoditización de los recursos naturales de la zona son claves en la economía nacional e internacional, siendo el segundo productor de salmónidos en el mundo con un 27% de la producción mundial solo superado por Noruega⁷.

Sumado a lo anterior, una tendencia mundial que también repercute en la Región de los Lagos, y específicamente en el Canal, es la creciente modernización a la cual los países deben suscribirse y que es considerada como la forma en la cual se puede mejorar la calidad de vida de los y las habitantes de las naciones, a lo que Román et al (2024), han denominado como hegemonía industrial y que hace alusión a una forma de producción determinada, la cual logra estructurar relaciones sociales bajo esta noción de único método legítimo de incorporación al dinamismo económico. Como complemento de la hegemonía industrial, el urbanocentrismo académico

⁷ Consejo del Salmón (2014). <https://www.consejodelsalmon.cl/informacion-de-la-industria/principales-datos-de-la-industria/#::~:~:text=Exportaciones,de%20las%20exportaciones%20del%20pa%C3%ADs.>

mencionado por Camarero, C. de Grammont y Quaranta (2020), relativiza la idea de que los cambios rurales son solo resultados o efectores derivados de los procesos de cambio de la sociedad global, siendo estos cambios, simples productos de fenómenos externos. Por ello, dentro del espíritu de la modernidad, el cambio rural se concibe como progresión lógica para el desarrollo y mejora de las condiciones -económicas- de la vida (Camarero et al. 2020).

El Puente, por tanto, se alinea con un imaginario de país que debe desarrollarse, y en el caso específico de Chile, supone interconectar un territorio rural que, en su zona sureña concretamente, resulta geográficamente compleja, debido a los diversos canales, archipiélagos, montañas, y demás, que dificultan una movilidad terrestre que responda a objetivos modernizadores, como lo pueden ser los movimientos de materias primas y productos propios de la zona (madera, salmones, acuicultura, etc.). Así, se piensa a las zonas rurales como periféricas y en algunos casos atrasadas, sin embargo, esta condición de periferia no se debe a circunstancias naturales que vendrían determinadas por oportunidades limitadas, sino como consecuencia de un modelo de desarrollo que traslada la desigualdad económica a través de la desigualdad política territorializada, en definitiva se argumenta que las áreas rurales no son fuentes de desigualdades, sino que en comparación a las áreas urbanas, las desigualdades resultan más intensas en el primero (Camarero y A. del Pino, 2021).

Sin embargo, a pesar de que la modernización como fenómeno de la globalización sea fomentado muchas veces por los gobiernos centrales y sectores económicos, se debe tomar atención a sus efectos adversos en las comunidades en las cuales se desarrollan megaproyectos como el mencionado puente, o la llegada de diversas industrias como puede ser la salmonera, y que muchas veces invisibilizan aquellas relaciones socio productivas que se ligan con la subsistencia y el intercambio local, basadas estas en su relación con los procesos ecológicos (Román et al. 2024) y que como tal, muchas veces permite la existencia de competencia en torno a los recursos entre la población y las empresas, siendo además, las mismas personas las que sufren directamente la degradación ambiental, la cual se deriva en gran cantidad de contextos, por la explotación industrial de los recursos naturales, impidiendo el desarrollo de otras actividades no industriales (Cuevas et al. 2010).

Es bajo estos contextos, que el mundo rural ha atravesado diversas transformaciones tanto cuantitativas como cualitativas en las últimas décadas (Cuevas et al. 2010), generando procesos en

los cuales la economía de mercado ha penetrado en distintos pueblos del mundo, fomentando la lógica de diferentes formas de producción y modificando, a menudo sustancialmente los estilos de vida de la gente (Comas d'Argemir, 1998, citado en Cuevas et al. 2010). Por ello, muchos de los conflictos en torno al acceso y uso de la naturaleza son también producto de diferencias epistemológicas y competencias de poder entre distintas lógicas de significación, por ello para algunos la naturaleza puede ser un recurso natural que puede ser apropiado materialmente, o jurídicamente, y en cambio, también pueden haber aquellos que piensan la naturaleza como un bien común conservable y preservable, o incluso, en el territorio pueden existir perspectivas que entienden a la naturaleza como entidades vivas con subjetividades propias, sujetas a afectos, sentimientos y relaciones históricas particulares (Göbel et al. 2014).

En los casos relacionados con la insularidad, la condición de isla hace proliferar dos dificultades importantes, la del abandono y la de la invasión, esto según Brinck (2023), quien plantea que el aislamiento impulsa a los isleños a viajar para poder establecer relaciones comerciales y relacionarse con otros centros urbanos en donde los servicios como salud y educación así como mercancías son más accesibles, como en el caso de la Isla Grande de Chiloé, en donde los chilotes históricamente han salido de su isla para establecer diversas relaciones en el continente. Por otra parte, el miedo a la invasión viene de la mano con que la masiva llegada de continentales o extranjeros, que modificarían rápidamente las dinámicas sociales isleñas, ya que los continentales recién llegados vendrían a desbalancear las relaciones de poder, al tener mayor poder adquisitivo, formaciones profesionales con las cual podrán optar a posiciones de poder, además de comprar mejores terrenos para vivir, así como acaparar puesto de trabajo, “trayendo otras formas y costumbres poco arraigadas al territorio y la comunidad local” (Brinck, 2023, p. 92). Estos postulados son algunas dimensiones consideradas a raíz de la construcción del puente sobre el canal, ya que como señala Guillermo Brinck (2023), la llegada masiva de continentales evidentemente generaría una reestructuración de las relaciones de poder tanto social como económicos en las islas generando situaciones propicias para desigualdades tanto de poder político, como sociales y económicos, y en este caso en Chiloé, específicamente en Chacao, es interesante indagar en torno a las modificaciones que surgirían por el paso cercano de la ruta que conecta la insularidad con lo continental

Como se ha mencionado, la llegada de industrias y procesos diversos de modernización desencadenan tanto reorganizaciones, así como reconfiguraciones de estilos de vida locales, que muchas veces se han visto afectados por la inserción de nuevas dinámicas de poder que fomentan desigualdades, esto debido a que se imposibilita el desarrollo de actividades productivas “tradicionales”, esto tanto por limitantes económicos y ecológicos (Cuevas et al. 2010). Es así que, por ejemplo, desde el concepto de la desagrarización, las actividades desarrolladas en función del autoconsumo quedan relegadas y a veces olvidadas, dando paso a nuevas actividades organizadas domésticamente para fines comerciales, “generándose complejos y variables escenarios locales en los que combinan las antiguas fórmulas económicas con las nuevas, variando en distintas proporciones de acuerdo a las exigencias y particularidades de los rubros de las nuevas industrias” (Cuevas et al. 2010, p. 34). Generando, además un cambio en estructura social, que se reorganiza desde las formas de subsistencia con posiciones familiares, a posiciones salariales, ya que, incorporando el mercado, los hogares campesinos transmutan de unas relaciones laborales con peso familiar a agricultores unipersonales que contratan asalariados, sustituyen a los trabajadores familiares (Gómez, 1999, en Camarero et al. 2020). Así, el Puente sobre el Canal de Chacao puede ser pensando como un megaproyecto que es visto como una solución a problemas en relación con el acceso a servicios básicos y como mejora en la conectividad de los isleños, así como el fomento de la llegada de industrias y turistas a Chiloé, también es visto como un proyecto descontextualizado, y no prioritario, el cual es una iniciativa en la que la utilidad y el beneficio no se encuentra precisamente en la conectividad de la región, sino en la industria que se beneficiaría, así como otros proyectos público-privados, que responden al desarrollo productivo y a la obtención de beneficios de una minoría (Cabello y Torres, 2015).

1.1.- Antecedentes de las localidades de Parga y Chacao.

Territorializando los fenómenos anteriormente mencionados, relacionados con los cambios materiales e imaginarios que los procesos de modernización desencadenan en las zonas rurales, interesa analizar las afectaciones, reconfiguraciones y tensiones que surgen/surgirán en las localidades de Parga y Chacao, a propósito de la construcción del Puente Chacao, ya que la realización de este megaproyecto, no solo afectaría el paisaje de la zona, conectando la milenaria Isla Grande de Chiloé con el continente, sino que también reconfiguraría imaginarios en torno al paisaje, actividades socio económicas desarrolladas en las dos localidades, al pasar por encima de

las economías, proyectando una idea de futuro incierto con respecto al flujo constante de automóviles, mercancías y personas, creándose la pregunta de ¿Cómo se vivirá el fenómeno del puente en las dos localidades? Para desarrollar esta discusión, a continuación, se darán antecedentes de ambas localidades.

Pargua es catalogado como un pequeño pueblo ubicado en el canal de Chacao de 500 habitantes aproximadamente (Municipalidad de Calbuco, 2018) perteneciente a la comuna de Calbuco, provincia de Llanquihue en la Región de los Lagos (Cabrera, 2006). Históricamente los españoles llamaban a esta localidad, Parua, y es descrita como una bahía en la cual las embarcaciones hispanas se refugiaban de los vientos Norte, efectuando reparaciones y reabastecimientos (Municipalidad de Calbuco. 2018). Ya en el siglo XX, el censo de 1906 daba cuenta de una población de 395 habitantes, y en 1920 de 406, teniendo esta localidad un carácter rural cuyo centro era un pequeño muelle de madera, desde el cuál se cruzaba ocasionalmente a la Isla Grande de Chiloé (Cabrera, 2006).

Es en 1965, producto de la apertura de la Ruta 5 que se ven fuertemente impulsados procesos de desarrollo industrial-pesquero a lo largo de la costa (Cabrera, 2006), entre Puerto Montt y Pargua, viviendo esta última un proceso de urbanización, con un desarrollo que se da hacia las afueras de la localidad, reflejando un crecimiento extensivo de baja intensidad, mientras que la zona central de Pargua no presenta cambios significativos en cuanto a su densidad y estructura (Plansur, 2023). Se le cataloga por tanto como una aldea significativa junto con Chacao, Isla Tenglo, Quenuir y La Pasada por el “Estudio actualización Plan Regulador Comunal de Calbuco” (2023), este estudio da cuenta de que esta localidad se encuentra inmersa en entre un amplio número de caseríos dispersos evocados principalmente en el borde costero del seno del Reloncaví y que se estructuran alrededor de las embarcaderos hacia Chacao, resaltando su papel de nodo conector entre el continente y la Isla de Chiloé, en donde se puede cruzar mediante transbordo a personas, vehículos, cargas y mercaderías (Cabrera, 2006) esto debido a que la ruta 5 atraviesa directamente el poblado, siguiendo por el interior de la isla (Surplan, 2023). Es esta misma característica la que ha fomentado el asentamiento de industrias como la de conservas de mariscos y pescados, aprovechando también la ruta 5 (Cabrera, 2006). En este territorio, la economía regional posee un rol central, y por tanto es esperable que asentamientos con estas características estratégicas sigan creciendo “incluso con la construcción del Puente Chacao” (Surplan, 2023, p. 19).

Actualmente en esta localidad, los equipamientos y servicios se encuentran concentrados en torno a las dos rutas principales que convergen en el poblado, en este punto se reconoce comercio menor, una posta de salud rural, dos escuelas y equipamiento de seguridad, agua potable rural y además de cableado aéreo con postación en los caminos principales (Surplan, 2023). Los habitantes viven primordialmente de la agricultura y la pesca, siendo sus playas muy bajas y pedregosas, con pocos arenales hacia el Este (Municipalidad de Calbuco, 2018). Sin duda Pargua, es un destino imprescindible en cuanto a la conexión, ya que por el sur conecta con la Isla de Chiloé, y por el norte, su inserción en la ruta 5 la hace un punto obligado para seguir hacia el norte. Sin embargo, a pesar de este importante rol intercomunal y contar con comercio y servicios menores, esta localidad es en gran medida, de paso, por lo que está equipada para suplir la demanda local, por ello, existe una nula oferta turística e infraestructura y servicios turísticos dentro del área poblada, lo que hace a esta localidad incapaz de retener al turista con destino a Chiloé (Surplan, 2023). El Plan Regulador de Calbuco (2023), expone que este déficit se asocia a la falta de espacios públicos o lugares de encuentro, así como el escaso acceso público a la zona costera.

Por otro lado, la localidad de Chacao es la entrada norte a la Isla de Chiloé y sus archipiélagos encontrándose a 33 kilómetros de Ancud por el noroeste y dividiéndose en Chacao Nuevo y Chacao Viejo, siendo el lugar en el cual llegan las barcas que zarpan en Pargua, llegan a la rampa de este pueblo, el cual fue fundado como fuerte por los españoles en 1567 con el nombre de San Antonio de Chacao (Municipalidad de Ancud, s.f) y desde entonces ha labrado una rica historia, ya que posteriormente, en 1655 se asienta en el poblado la residencia del Gobernador de Chiloé (llamándosele “Palacio del Rey”), trasladándose desde Carelmapu, pasado a ser la principal posición militar de la provincia de Chiloé .

Las líneas españolas defensivas en el sector de Chacao son caracterizadas por Sahady et al. (2011), extendiendo su área de influencia desde Punta Remolinos hasta el poblado de Chacao Viejo, constituyéndose por las baterías en el sector Remolinos en donde existe actualmente una antena de telecomunicaciones (relatos de habitantes de Chacao Nuevo cuentan que hace 4 décadas quedaban restos de cañones en el lugar), Pampa de Lobos, La poza, lugares en los que actualmente existe un despoblado terreno, escarpado y rocoso que no da señales de presencia de antiguas baterías, y el fuerte San Antonio de Chacao (Sahady et al. 2011). Con relación a este último, en la actualidad se reconoce su existencia por la presencia de una explanada de pasto donde antiguamente se

encontraba el foso, destacándose la parte norte donde se alza la iglesia del pueblo de Chacao Viejo, solo algunos solevantamientos en el césped aluden a que pudieron existir antiguos muros de la fortificación (Sahady et al. 2011). Cabe mencionar que según Sahady et al (2011), la constante modernización de la zona ha borrado todo rastro de este complejo fortificado “solamente registrándose en las investigaciones de Guarda en los años 1990 y 2009 que ilustran acerca de su existencia” (Sahady et al, 2011, p. 148), aunque, sin embargo, para el año 2010 el recuerdo de estas fortificaciones entre adultos y adultos mayores en Chacao era clara (Sahady et al. 2011).

Ya en la actualidad, según el Censo realizado el 2002, su población sería de unos 450 habitantes y 157 viviendas, lo cual se estima, ha variado a más de 10 años de la realización de dicho Censo. Por otro lado, las actividades económicas principales son la pequeña agricultura, la pesca y la extracción de mariscos, existiendo además restaurantes, alojamientos en casas particulares, cabañas, servicios de paseos, oficinas de información turística, mini mercados, un retén de carabineros, dos capillas una en Chacao Nuevo y otra en Chacao Viejo, una rampla por la cual se transita desde la isla hasta el continente, etc. Dentro de sus atractivos turísticos se encuentra la Iglesia Matriz de San Carlos de Chacao, construida en base a madera en el año 1710 y ubicada frente a la Plaza de Chacao en la cual se exhiben dos cañones (Figura 1) pertenecientes a la antigua Batería de Remolinos, actualmente desaparecida (Municipalidad de Ancud, s/f). Por otro lado, también se destaca la Iglesia de Chacao Viejo, situada encima de uno de los muros de tierra del antiguo fuerte español (Municipalidad de Ancud, s/f).



Figura 1. Batería de cañones en la plaza de Chacao. Fotografía, propia autoría. 3 de septiembre 2024.

2.- Problematicación.

El Puente sobre el Canal de Chacao responde a los procesos de modernización en los espacios costeros de la Región de los Lagos desarrollados en las últimas décadas, siendo tanto un hito en la movilidad y conexión entre el Archipiélago de Chiloé y el continente, como también una política pública que desde el discurso institucional busca contrarrestar desigualdades existentes en lo insular (salud, educación, conectividad, trabajo, inversión, etc), posibilitando además el mejor acceso de lo continental (turismo, empresas, comercio, habitantes, etc) a la isla en cuestión.

Ahora bien, el Puente Chacao también es valorado por su capacidad de transformación económica en la zona, pensado para ser un pilar fundamental en la movilización de recursos naturales y productos como el salmón (industria predominante en la región), adoptando por tanto un papel central en un desarrollo extractivista en la zona el cual mercantiliza la naturaleza, respondiendo a una lógica de acaparamiento de esta, que ha reconfigurado las desigualdades sociales locales, subnacionales y nacionales en América Latina (Göbel et al. 2014). Esta megaobra desarrollada por una alianza pública (MOP)/privada (Consorcio Hyundai, Systra, Aas-Jakobsen y anteriormente OAS), se alinea con políticas de modernización que siguen un modelo de progreso lineal y central, ajustándose a la teoría liberal definida por Escobar (2010), insertando a la economía global las áreas rurales y regionales, con un fin de desarrollo económico y social, lo que ha puesto en marcha tensiones o clivajes entre lo tradicional y la modernidad. Esto bajo un contexto de globalización que pone en constante interacción un entramado de diversas relaciones territoriales en los asentamientos del borde costero en el sector sur de la Región de los Lagos (Ther, 2012), transformándolo tanto en **prácticas** como lo pueden ser el casi abandono de la pesca artesanal y buceo en las costas de Parga y la migración de pescadores y buzos a las empresas emplazadas en la zona, el paulatino abandono del marisqueo en Chacao debido a que ya no se encuentran los alimentos disponibles en el pasado; y en **imaginarios y afectos**, como lo pueden ser las ideas de un mar depredado o escaso debido a la sobreexplotación del mismo, el sentimiento de “patio trasero” de la Isla en función del continente, o la pérdida de la mística de viajar en transbordador.

En este contexto de modernización industrial capitalista en el Canal de Chacao (el cual repercute en el Archipiélago de Chiloé y en el continente de Los Lagos) las desigualdades económicas entre actores sociales están imbricadas por asimetrías de conocimiento e imposiciones hegemónicas de formas determinadas de vinculación con el entorno natural, esto a través de las cuales se define

unilateralmente el recurso explotado o la incorporación de un “territorio vacío” a la economía capitalista (Göbel et al. 2014). Así, muchas veces estos procesos económicos materializados en megaobras ignoran que en los territorios en los cuales se emplazan, existen apropiaciones utilitarias y simbólicas (Bello, 2011), así como necesidades territoriales que se ven olvidadas por proyectos que, para algunos, no son pertinentes, abriendo debates como el que envuelve al Puente Chacao.

Por tanto, se plantea que, en el Canal de Chacao, y específicamente en las localidades de Pargua y Chacao, existen divergencias en cuanto a las formas de utilizar, sentir e imaginar el maritorio del Canal lo que fomenta desigualdades en las relaciones establecidas con este, esto debido al avance de procesos de modernización neoliberal el cual se materializa con la construcción del Puente Chacao.

Lo anterior se basa en que las desigualdades de conocimiento se traducen en desigualdades sociopolíticas, re(producción) de posiciones marginadas de los sujetos y sus identidades, lo que genera procesos de toma de decisiones no democráticas (Göbel, 2013, citado en Göbel et al. 2014). Así la no inclusión de formas particulares de entender la naturaleza se ven invisibilizadas por megaproyectos que buscan desarrollo de las regiones. Esto no quiere decir que estos procesos no deban llevarse a cabo, solo que se hace hincapié en que las megaobras como materialidad afectan las relaciones de coexistencia con el canal y sus no-humanos (moluscos, peces, algas) dentro de un contexto de relaciones de poder en torno a la forma en que la naturaleza es adueñada, transformada y representada, lo que constituye la (re) producción de las relaciones sociales de poder, dominación y desigualdad (Göbel et al. 2014).

Pregunta de investigación

Bajo un contexto de desigualdad en torno a la apropiación de la naturaleza ¿Cómo esta materialidad modifica las relaciones simbólicas y utilitarias que los habitantes de Pargua y Chacao han desarrollado históricamente en el Canal?

2.1.- Hipótesis.

Los procesos de modernización desarrollados en las zonas rurales implican que las dinámicas sociales propias de las localidades se tensionan, alteran y transforman en función de ordenamientos económicos y sociales insertados por actores exógenos (estatales y privados), como lo son la

salmonicultura, la industria forestal o la construcción de un megaproyecto. En este caso en la Región de los Lagos y específicamente en la Isla de Chiloé, la construcción del Puente Chacao tendrá impactos culturalmente significativos en las localidades de Pargua y Chacao, antes, durante y después de su construcción, respecto a las relaciones que sus habitantes poseen con el Canal de Chacao y con los territorios costeros.

En dicho contexto existen relaciones de poder que regulan el uso y sentido que la naturaleza tiene, ya que están sujetas a quienes tienen el poder de expresar sus propios intereses y cuál conocimiento consideran como verdadero, ya sea esta una forma reflexiva o destructiva (Göbel et al. 2014). Enrique Leff (2007), complementa que la degradación ambiental está asociada a las formas de conocimiento por las cuales la humanidad ha construido y destruido el mundo, esto desde su pretensión de unidad, universalidad, generalidad y totalidad. Así, el proyecto del Puente Chacao como símbolo da cuenta de esta forma de ordenamiento territorial que posibilita la explotación de la naturaleza (al ser un medio para la movilidad) pero que, a su vez, también posee un papel en cuanto a la obliteración de desigualdades territoriales presentes indicadas con más energía desde lo insular.

Este proyecto, como materialidad, modifica las relaciones de coexistencia entre el canal y las personas que lo habitan desde diversas dimensiones sociomateriales como imaginario-afectivas dando cuenta de que una obra pública de grandes dimensiones desencadena transformaciones que atañen tanto a la materialidad del paisaje, así como también a los afectos sujetos a dicho paisaje, transformando además la construcción de subjetividades propias de los territorios sureños de Chile. Esto desde la base de la desigualdad ambiental, ya que esta perspectiva entiende el uso y acceso diferenciado por el poder hacia la naturaleza, dando cuenta de que, dentro de las interacciones entre la sociedad y la naturaleza, esta última es apropiada desigualmente (Göbel et al. 2014) y por ende modificada desigualmente.

2.2.- Objetivos.

Objetivo principal.

- *Analizar las transformaciones territoriales que la construcción del Puente Chacao produce en las relaciones instrumentales y afectivas que los y las habitantes de Pargua y Chacao poseen con el paisaje del Canal.*

Objetivos específicos.

- *Caracterizar las relaciones sociomateriales que los pobladores y pobladoras de Pargua y Chacao han sostenido a través del tiempo con el paisaje costero del Canal de Chacao en relación a la construcción del Puente Chacao.*
- *Describir los diversos afectos en torno al Canal de Chacao que los y las habitantes de Pargua y Chacao poseen bajo el contexto de la construcción del Puente Chacao.*
- *Describir las perspectivas que los habitantes de Pargua y Chacao poseen en torno al futuro, dando cuenta de las transformaciones generadas por el Puente Chacao en las apropiaciones simbólicas e instrumentales en el Canal de Chacao.*

Como fundamentación de los objetivos, se puede mencionar que la presente investigación busca analizar las diversas perspectivas en cuanto al uso y sentimientos que los y las habitantes de Pargua y Chacao poseen con el borde costero del Canal de Chacao, y cómo el Puente Chacao modifica dichas perspectivas.

- Para ello en primer lugar, la caracterización de las relaciones históricas tanto económicas como culturales, resulta relevante ya que con estas se logra (parcialmente) producir un acercamiento en cuanto a las formas en las que históricamente los y las habitantes de Pargua y Chacao han coexistido con el maritorio, proyectando en él diversos sentimientos como la pertenencia al territorio o la subsistencia en base a el mismo, y el cual ha estado sujeto a procesos de modernización principalmente ligados con la movilidad entre lo insular y lo continental. Con esto se da cuenta de las modificaciones que el Puente Chacao traería a las dinámicas existentes en torno al Canal.
- Posteriormente la identificación particular de los sentimientos y afectos en torno al Canal de Chacao da nuevas dimensiones en torno a cómo las comunidades entienden y significan el territorio, por lo tanto, también aportaría al debate en torno a la construcción del puente y las resistencias o apoyos que suscita. Además, se busca incorporar dimensiones de desigualdad en cuanto a la relación que se tiene con el Canal de Chacao, es decir, sensaciones de injusticia, contaminación y escasez que permean en cómo se representa el mar en estos poblados.
- Describir las perspectivas que los habitantes de Pargua y Chacao poseen en torno al futuro del Canal de Chacao, dando cuenta de las transformaciones generadas por el Puente Chacao, esto contribuye a identificar de qué es lo que los habitantes de ambas localidades esperan de esta megaobra, y si es que cumple con las expectativas producidas durante los años de su construcción así como si responde a necesidades surgidas durante este mismo periodo, problematizando así las relaciones de desigualdad presentes en las formas de organización y apropiación del Canal de Chacao.

3.- Marco Teórico.

El presente marco teórico esta dividido en dos capítulos titulados “Paisaje Costero como maritorios vividos” e “Imaginarios futuros en contextos de desigualdad ambiental”. El primero presenta conceptos teóricos acordes a la realidad territorial del área de estudio, en donde el mar no es visto

como una barrera o un impedimento para el desarrollo de la cotidianidad. Así el Canal de Chacao es habitado e imaginado de manera personal y colectiva por los y las habitantes Pargua y Chacao por medio de apropiaciones cotidianas, en donde la movilidad juega un papel central. El segundo capítulo busca conceptualizar las ideas de futuro pertinentes para un proyecto que todavía no está terminado, se da cuenta de las perspectivas e imaginarios sobre el devenir de las dos localidades, esto bajo un contexto de ordenamiento y transformación de la naturaleza desigual, en donde el futuro del paisaje es mediado por diversos actores que ostentan el poder, ya sea el Estado, actores privados, o la comunidad.

3.1.- Paisajes Costeros como maritorios vividos.

El Canal de Chacao, los mares protegidos de la Región de los Lagos, los canales, y el espacio archipelágico en sí, han producido relaciones entre los humanos y no-humanos históricas que perduran hasta nuestros días, con lógicas de cómo pensar, sentir y entender el espacio costero, así como utilizarlo, explotarlo y recorrerlo. Bajo esa lógica, el **maritorio** como concepto, resulta pertinente a la hora de estudiar no solo la insularidad, sino que también las relaciones que se forman “alrededor” de las costas, ya que para las comunidades marítimas el mar contiene recorridos, zonas y sectores, que son leídos por las personas acostumbradas al océano, creando simbolismos evocados por el mar por medio de construcciones cognitivas elaboradas a lo largo del tiempo (Herrera y Chapanooff, 2017). Complementando Brinck y Morales (2007) agregan que debido a que el océano se transforma en un espacio que es habitado, compuesto por lugares en términos longitudinales, batitudinales y latitudinales, es que se deja atrás la visión de ser un obstáculo para el movimiento, siendo más bien una vía para el tránsito, así “el maritorio puede ser habitado” (Brinck y Morales, 2007, p. 594).

El maritorio aborda dinámicas territoriales en contextos tanto archipelágicos, como de mar interior o protegido en donde lo marítimo se entremezcla y confunde con lo terrestre de manera intersticial, desplegándose la actividad humana con un comportamiento transicional y no disruptivo (Álvarez et al. 2019). Álvarez et al. (2019), argumentan que el maritorio se ha ido construyendo por medio de la navegación a través de los canales australes, gracias a las embarcaciones que juegan un papel importante en dichas movilidades, ya que en estos lugares en movimiento se llevan a cabo diversas relaciones sociales y económicas que suponen la realización de la vida cotidiana (alimentación, navegación, dormir) y en donde se planifican nuevos proyectos de vida. Es, por tanto, que se debe

hacer una crítica a las formas continentales de ver el mar, ya que este no es un espacio necesariamente inmenso, abierto y vacío, sino que más bien es un espacio tridimensional, el cual posee una topografía clara y cargada de significados (Brinck y Morales, 2007), siendo una realidad cognitiva que está sujeta a prácticas continuas para quienes habitan y atraviesan el lugar (Herrera y Chapanoff, 2017).

Así, este concepto aporta a entender que, en torno al Canal de Chacao, las personas que lo han habitado, y que se han relacionado históricamente con él de diversas maneras (navegación, pesca, recolección de orilla, buceo, etc.), entienden a este cuerpo marino no como un obstáculo para el desarrollo de la vida, sino como una extensión del (mar)territorio que pueden habitar, y que está en concordancia con las dimensiones terrestres, al ser un espacio complementario de estas. Así mar y tierra configuran un paisaje propio y único en el cual se desarrollan particularidades sentimentales, imaginarias y prácticas.

El maritorio, por otro lado, está inserto en el **paisaje** siendo este una dimensión creada desde el observador que lo habita. Este concepto da cuenta de las transformaciones, creaciones y percepciones en los entornos naturales, así como densamente urbanizados (Tafalla, 2015), considerando las dimensiones materiales e inmateriales, así como también los aspectos discursivos y emocionales que intervienen en su modelado (Skewes et al, 2012). El paisaje refiere a las concepciones que los seres humanos tienen sobre el territorio que habitan, las cuales surgen desde una forma reflexiva en la mente, como resultado de un proceso intelectual y emocional, siendo, por tanto, una construcción subjetiva desarrollada históricamente dentro de un entramado de interacciones y creaciones culturales colectivas (Nogué, 2007, citado en Tafalla, 2015). Por tanto, a través de este concepto, se producen lugarizaciones del mundo, es decir, construcciones de un significado particular desarrollado dentro y para la biosfera a partir de la experiencia histórica de los grupos humanos en su territorio (Skewes et al. 2012).

Román et al (2024) explican que la noción de paisaje, ofrece la posibilidad de comprender las transformaciones de los espacios rurales que son influenciados por actividades extractivistas sin necesariamente remitirse solo a la actividad económica, ya que evita comprender a los habitantes rurales únicamente como actores productivos, incluyéndolos como partes de un acto a través del cual las comunidades organizan elementos de la naturaleza con fines que van más allá de solo lo productivo, resaltando la capacidad de evocar un sentimiento y un sentido de presentarse ante una

idea de naturaleza. Tafalla (2015), simplifica esta idea aludiendo a que el paisaje es una “interpretación de un pedazo de mundo, una forma de leer en un territorio una serie de significados, que dependen estrechamente del propio marco cultural” (p. 124).

En base a lo anteriormente mencionado el paisaje, una zona de un territorio parcialmente definida, que varía en función de quien lo observa y desde que lugar lo hace, pudiendo identificar en él, un sin número de sentidos contruidos en función del territorio, el cual permea tanto nuestros cuerpos como nuestras mentes, produciendo un abanico de sentimientos que afectan nuestras relaciones comunitarias (Álvarez, 2011). Este, además, al generarse a partir de la naturaleza, produce, por un lado, una construcción social a partir de la evocación, así como también genera ideas que consideran, el estar y habitar en un territorio (Román et al. 2024), provoca nociones de armonía entre la naturaleza y las personas (Álvarez, 2011).

Por otro lado, el paisaje constituye las relaciones materiales e imaginarias que el ser humano tiene con su entorno natural, abarcando el territorio, así como entidades no humanas, también se consigna como un espacio de disputa política, ya que, en él, se tensionan los contenidos al conocimiento técnico empresarial, así como también de resistencia a las visiones normativas de valorar un determinado paisaje (Román et al. 2024). Esto es debido a que el paisaje se ha convertido en una idea-guía por la cual se constituyen diseños del territorio, primando el satisfacer las aspiraciones de la población, orientar las modificaciones biofísicas y culturales que su estilo de vida produce, y regular cautelosamente el uso futuro del espacio (Álvarez, 2011). Por tanto, las transformaciones del paisaje, suponen la formulación de posiciones críticas, las cuales aluden a los efectos negativos del cambio de la situación anterior, “y no necesariamente a la superación de las relaciones desiguales y subalternas (Román, et al. 2024, p. 15). Así, se ofrece una mirada de modificación territorial que evita entender el impacto ambiental y la mejora en la calidad de vida como un equilibrio (Román et al. 2024).

Finalmente, el valorar la porción de naturaleza significativa para quien la observa permite acceder a las relaciones con la naturaleza no solo de actores hegemónicos o ligados a actividades industriales, sino que también al de cualquier persona que se relacione con su medio (Román et al. 2024). Por ello, el paisaje contribuye para pensar en posiciones críticas del sistema de relaciones industriales (Román et al. 2024), así como también resaltar que la espacialidad, es un elemento clave para entender la vida individual y colectiva de las personas, siendo parte de un quehacer

antropológico, el analizar la intención y acción humana en su contexto de relación permanente y mutuamente constitutiva entre el medio socio físico y la gente que lo habita (Álvarez, 2011).

Otra dimensión que complementa el paisaje en el cual se encuentra el maritorio, es lo **insular**, propio de nuestra geografía nacional, y que, en el Canal de Chacao, forma parte de su otra mitad. Como característica de las islas, además de su particularidad geográfica de estar rodeados de mar, también sus habitantes se reconocen como tal (isleños), desarrollando su vida social, su cultura y su identidad en función de las representaciones sociales de esta condición insular que acentúa el desarrollo de un sentido de lugar (Brinck, 2023). Es por ello, que este concepto, no se remite a un dato meramente geográfico, ni una categoría espacial a priori, sino a una manera determinada culturalmente de habitar y significar el espacio (Brinck y Morales, 2007).

Además, las islas poseen una doble identidad de apertura y cierre, ya que por un lado esta enraizada a la tradición, el aislamiento, la cultura y la historia y, por otro lado, la isla está conectada con el mundo a través del comercio, la migración, el turismo y las importaciones de bióticos, culturales y materiales (Baldacchino, 2007). En el caso de la Isla de Chiloé, esta está sujeta a esa doble identidad ya que, para acceder a servicios básicos como la salud o la educación, los y las isleños/as están obligados/as a abandonar la isla, y viceversa, actividades económicas desarrolladas en conjunto con la isla requieren de su apertura para con el continente. Así, desde una mirada antropológica, las islas deben ser consideradas tanto por sus dimensiones físicas y ecológicas del territorio, como por sus dimensiones relacionales del tránsito cotidiano que lo conforma (Brinck, 2023).

Por tanto, la insularidad debiese ser entendida como un hecho cultural, más que como un hecho meramente geográfico que implica aislamiento, ya que se desarrolla a partir de prácticas sociales y simbólicas asociadas al océano, ya que la idea de isla, implica una permanente relación entre el medio terrestre y acuático (maritorio), entremezclándose los paisajes marinos y terrestres (Brinck y Morales, 2007). En este sentido, la condición de insularidades debe considerarse como un hecho social que pone en marcha todos los aspectos de la vida cultural humana, siendo un fenómeno histórico y variable, así como socioespacial que se definen tanto por sus dimensiones físicas, ecológicas, climáticas y tecnológicas, así como también económicas, socio-culturales y políticas (Brinck, 2023).

Brinck (2023), resalta lo expuesto por Baldachino (2018), con respecto al desarrollo espacial de las islas:

- 1) El desarrollo espacial se constituye por la delimitación resultando un carácter de mundo cerrado, y que propicia el sentido de control sobre el espacio, lo que a su vez estimula el deseo de poder despótico del territorio o la posesión sobre un emplazamiento estratégico.
- 2) Este carácter reducido de las islas, obliga a una intensa interacción doméstica y con “facciones invasoras”, que implican relaciones de dependencia.
- 3) El relativo aislamiento incita a los isleños a la conectividad.
- 4) La existencia de una fragmentación resultante del carácter archipelágico de las islas y su tendencia a la entropía ante relaciones fronterizas intra e inter islas, así como con el continente.
- 5) La volatilidad y la complejidad del espacio social insular, lo que recurrentemente inhabilita las recurrentes fantasías de la isla como microcosmos.

Complementando lo anterior, una parte constitutiva del Canal de Chacao, y concepto central en la discusión sobre el Puente Chacao, es la **movilidad** que ha jugado un rol troncal en la interacción continente-insularidad, según Milbourne y Kitchen (2014), los sectores rurales se encuentran inmersos actualmente en procesos de modificación y remodelación, la cual es promovida por patrones complejos de movimientos, por ello, la movilidad rural ofrece nuevas perspectivas para estudiar la compleja interacción entre el movimiento, la fijeza y el lugar, así como la complejidad de la movilidad cotidiana (Milbourne Kitchen, 2014). Los lugares rurales, además, se caracterizan por poseer una interacción compleja entre la movilidad y la fijeza, ya que las contracciones culturales dominantes en la ruralidad, están cargadas de nociones de estabilidad, arraigo, apego al lugar y localismo (Milbourne y Kitchen, 2014).

Milbourne y Kitchen (2014), explican que los espacios deben abordarse dejando atrás la perspectiva que los considera como entidades fijas, debiendo ser pensados como espacios de encuentro, de interacción de flujos de personas y objetos en movimiento permanente y que continuamente se (re)producen a través de los flujos móviles que cruzan el territorio. Estos autores también explican que la movilidad tiene el potencial de crear vínculos significativos con los lugares (Milbourne y Kitchen, 2014). En este contexto, se argumenta que las movilidades rurales ofrecen nuevas perspectivas acerca de la compleja interacción entre las dinámicas rurales y la movilidad, ya que aportan nuevas dimensiones en cuanto a la discusión respecto a las movilidades cotidianas,

existiendo por lo demás, diversas movilidades que van desde rasgos etarios, de género o de etnia, que complejizan el mundo rural (Lazo Corvalán et al., 2019).

Por otro lado, Eduardo Cerón (2018) propone que en la actualidad lo rural y lo urbano desarrollan nuevas formas de asociarse desde la reciprocidad, ya que lo rural ya no se considera cerrado y autárquico, sino que, por el contrario, es más abierto y dinámico, expuesto a una mayor articulación con su contraparte urbana, dando como resultado nuevos procesos socioeconómicos, que han cambiado el funcionamiento de las áreas rurales. En el marco de la movilidad, se explica que esta puede ser un elemento crucial respecto a los procesos de transformación de la sociedad, ya que este aporta a los análisis respecto a las configuraciones sociales y territoriales emergentes en un contexto global cada vez más interconectado (Cerón, 2018). En el marco de la modernidad, la movilidad, por tanto, adquiere un significado novedoso en la vida de las personas, ya que los medios a su alcance les permiten viajar con mayor frecuencia y más lejos, ayudando con ello, a mejorar la movilidad individual e interconectar los espacios ampliamente (Cerón, 2018).

3.2.- Imaginarios futuros en contextos de desigualdad ambiental.

Para problematizar la construcción de este megaproyecto, se debe tomar en cuenta que, a la fecha de esta investigación, este no está terminado, por lo que todos los debates y especulaciones respecto a lo que pasará con Chiloé y la Región de los Lagos cuando esta conexión terrestre esté finalizada son cosa del futuro. Es por ello que resulta pertinente incorporar el concepto de **imaginarios futuros**, como una forma de integrar las perspectivas que las personas de Chacao y Pargua tienen respecto de este puente. Appadurai (2001) pone de relieve que la imaginación ha pasado a tener un rol central en la actualidad, convirtiéndose en un hecho social y colectivo, dejando atrás la idea de que la imaginación remite solo al individuo. Lo anterior, es argumentado por Appadurai (2001), dando cuenta de que la imaginación se desprendió del espacio expresivo de la individualidad y paso a formar parte del trabajo mental cotidiano de la “gente común y corriente”. Este ejercicio cotidiano de imaginar, ha estado presente en las construcciones abstractas del futuro, así, Appadurai, define la imaginación como “un espacio de disputas y negociaciones simbólicas mediante el que los individuos y los grupos buscan anexas lo global a sus propias prácticas de lo moderno” (2001, p. 8).

Reina-Rozo (2023), plantea un contexto actual en el que el futuro como proyecto se ha visto coartado por un “monofuturo” que guía dogmáticamente a las sociedades hacia una única forma de imaginar el futuro. Por ello, plantea una disputa en torno al derecho de las comunidades a la imaginación como praxis para especular futuros posibles, o futuros pluriversales (Escobar, 2018, citado en Reina-Rozo, 2023). Llevando a cabo procesos de deconstrucción de la visión patriarcal y colonial de la construcción de futuros, problematizando las imágenes de futuro ya presentes en nuestra sociedad (Reina-Rozo, 2023).

Es la colectividad de la imaginación, el motor para la acción, siendo esta el escenario para la acción, no sólo para escapar, y en donde se problematizan y simbolizan imaginaciones en torno a elementos concretos de la realidad (Appadurai, 2001). La imaginación, por tanto, es un campo organizado de prácticas sociales, una forma de trabajo y una forma de negociación entre posiciones de agencia y espectros globalmente definidos (Appadurai, 2001). Se constituye, además, en diversos mundos imaginados, los cuales son productos de la imaginación históricamente situada de personas y grupos globalmente dispersos y que viven dentro de estos mundos imaginados, es por ello, que tienen la capacidad de organizarse y responder ante los mundos imaginados producidos por la mentalidad oficial y la mentalidad empresarial (Appadurai, 2001). Así, la imaginación es consagrado como un acto político, que es vital para pensar formas alternativas de realidad, repensando el por-venir, siendo un mecanismo por el cual podemos transformar nuestros presentes y futuros colectivos (Reina-Rozo, 2023).

Ahora bien, hay que recalcar que lo que enmarca a este proyecto es, lo que se mencionó anteriormente, un contexto de desigualdad persistente, no solo en la Isla de Chiloé, sino que también en la Región de los Lagos. El puente como entidad, ya supone una herramienta para combatir las desigualdades propias de un territorio insular, sin embargo, la propia génesis y desarrollo de este también cae en la desigualdad, en torno a la participación y pertinencia. Ahora bien, para esta investigación se busca que la **desigualdad sea asociada a lo ambiental** como una dimensión de la disparidad social. Göbel (et al. 2014) dan cuenta de que la cuestión ambiental en el análisis de las desigualdades sociales ha sido ignorada tanto por actores políticos como por las ciencias sociales. La naturaleza no solo es una arena de contestación o un espacio de generación de desigualdades, sino que se ha convertido en una promesa nacional para la reducción de la

pobreza extrema y las desigualdades sociales a través de modelos extractivistas de desarrollo (Göbel et al. 2014).

Bajo esta premisa, se busca incorporar a las teorías de la desigualdad la hegemonía económica que tiene su estudio, dando cuenta de que el progreso social y la modernidad, se centraron en disociar a la sociedad de la naturaleza, esto por medio de la dominación, simplificación, subordinación, y control (Göbel, et al. 2014). Así, las autoras Göbel, Góngora-Mera y Ulloa (2014) afirman que, solo superando esta dicotomía entre sociedad y naturaleza, se podrá ampliar la comprensión sobre la forma en que la naturaleza interactúa con la (re)producción de la desigualdad, evitando de paso caer en la “trampa determinística o de naturaleza” la cual presupone que la naturaleza predetermina la cultura y las relaciones y procesos sociales. Por último, las relaciones sociales de poder y dominación son, por tanto, constitutivas de los problemas ambientales, y viceversa, es decir, que la forma en la que la naturaleza es adueñada, transformada y representada es constitutiva de la (re)producción de las relaciones de poder, dominación y desigualdad (Göbel, et al. 2014).

Así, se explicita que el Puente Chacao se lleva a cabo en medio de relaciones desiguales en las formas de pensar y apropiar la naturaleza, es decir, el Canal de Chacao en un nivel más micro, y la Isla de Chiloé y sus costas en un nivel más macro. Es por ello, que resulta interesante indagar en las formas locales por las cuales el canal es pensado y apropiado, interrogando acerca de qué sentimientos evoca, cómo se han relacionado históricamente con él, y cómo esas dimensiones son modificadas por este proyecto.

4.- Marco metodológico.

La presente investigación se enmarca en un **enfoque cualitativo**, ya que busca aproximarse a sujeto/objetos codificados (Canales, 2006). Canales (2006), destaca que el investigador cualitativo estudia la realidad por medio de los órdenes de significados y sus reglas de significación, así como los códigos y documentos, para poder alcanzar la estructura de observación de las mismas, es decir, busca observar el esquema organizador de las personas investigadas (Canales, 2006), concentrándose en las vivencias de los participantes, produciendo datos humanos que están permeados por subjetividades (Sampieri et al. 2006), y que a su vez están articuladas con otras, formando una totalidad de subjetividades propias de ese grupo social (Canales, 2006). El enfoque cualitativo lleva a cabo un intento por comprender al otro, escuchando y observando los órdenes

de significados, perspectivas y visiones de los investigados/as, así, la realidad se ordenaría desde dentro (Canales, 2006), siendo entendida por el investigador de manera inductiva (Sampieri et al. 2006). Cabe recalcar que Sampieri, Fernández y Baptista (2006), explican que estas investigaciones no son lineales, es decir, no se dividen en momentos cerrados y fijos, sino que, por el contrario, se constituye a través de acciones que el investigador efectúa para poder cumplir los objetivos de investigación.

Este enfoque cualitativo se verá complementado con un **método etnográfico**, el cual describe lo que la gente hace desde su perspectiva, (Planteamiento que se complementa con lo anterior), y que le interesa, tanto las prácticas, como los significados que dichas prácticas adquieren para quienes las realizan (Restrepo, 2016). Restrepo (2016), agrega que este tipo de estudios describe contextualmente las complejas relaciones entre las prácticas y los significados para personas concretas sobre algo particular, permitiendo dar cuenta de ciertos aspectos de la vida de las personas estudiadas, no perdiendo de vista como estos individuos entienden estos aspectos propios. Cabe recalcar que los conocimientos resultantes de las investigaciones etnográficas deben ser entendidas como situadas, ya que se producen descripciones del habitar, imaginar, hacer y significar el mundo desde perspectivas particulares de ciertas personas, que además son conocidas por el etnógrafo en momentos específicos y lugares concretos (Restrepo, 2016).

4.1.- Unidad de estudio y dimensión temporal, espacial.

La presente investigación se centra en hombres y mujeres jóvenes, adultos y adultos mayores, que residen en las localidades de Chacao y Pargua, preferentemente desde hace más de 20 años, esto debido a que interesa conocer perspectivas e imaginarios de personas que hayan estado presentes en las dos localidades durante el lapso de tiempo en el cual se anuncia la construcción del puente (Año 2000 aproximadamente). También se busca incorporar a personas adulto mayor ya que al ser residentes longevos de ambas localidades, pueden dar cuenta de los cambios que han sido desarrollados en Chacao y Pargua, en las dimensiones culturales y económicas ligadas al maritorio. En relación con lo anterior, los criterios utilizados para seleccionar personas van ligadas a las unidades de análisis: Género, entre hombres y mujeres; tiempo en la localidad, personas que vivieron su niñez en la localidad, y personas que no; y su cercanía al mar, personas relacionadas con actividades ligadas a la costa (recolección de orilla, pesca, transbordadores, trabajadores del puente).

Las personas que participaron de la investigación fueron seleccionadas por medio de las muestras en cadena o por redes (Sampieri et al, 2006), en la cual se identifican participantes clave y se agregan a la muestra, posteriormente se les pregunta si conocen a otras personas que puedan proporcionar datos más amplios para poder complementar la información. En total fueron entrevistadas 12 personas, de las cuales 4 fueron de Chacao y 8 de Parga, estas son las personas con las cuales se desarrollaron entrevistas etnográficas, sin embargo, también se habló con personas en entrevistas más informales, por ello se agregan perspectivas de 3 personas de Chacao.

4.2.- Consideraciones éticas.

Las consideraciones éticas que siguió esta investigación son las propuestas por el Colegio de Antropólogos de Chile (2007), las cuales recalcan el respeto del bien común de las comunidades y el respeto a todas las formas de patrimonio cultural de comunidades extintas o del presente. Por otro lado, la Asociación de Antropología Americana (2003), estipula que los antropólogos deben ser transparentes con sus colegas, las personas estudiadas, además de proporcionar información en torno al propósito, impacto y financiamiento de la investigación. En sí, la investigación debe procurar que en todo momento no se pasara a llevar la integridad de la comunidad.

Agregando, también se utiliza el consentimiento informado facilitado por el proyecto anillos “Diálogos y Comunidades Territoriales de Aprendizaje en Escenarios de Crisis en el Sur de Chile” (Universidad de los Lagos), como instrumento que asegura que las personas participantes de esta investigación tienen conocimientos acerca de los objetivos de la investigación y puedan manifestar que su participación es voluntaria, así como tener decisión sobre las herramientas utilizadas para llevar a cabo las entrevistas, cámara fotográfica, grabado de audio o producción audiovisual. Por último, a través de este mecanismo los colaboradores pueden manifestar su interés en recibir la investigación ya finalizada.

4.3.- Técnicas, instrumentos y registro de la información.

Para la realización en terreno, se utilizó la **observación participante**, que esta les presta atención a los ambientes físicos, los ambientes sociales y actividades individuales y colectivas, artefactos que se utilizan, hechos relevantes (históricos) y relatos humanos de los participantes, así el observador participante busca entrar al campo de estudio con la esperanza de establecer relaciones

abiertas con los informantes, de manera prolongada pero no desmedida (Sampieri et al. 2006), es decir, las observaciones deben ser útiles sólo en la medida que puedan ser estudiadas y recordadas, siendo contraproducente permanecer grandes cantidades de tiempo en un terreno en el cual se pueda olvidar los datos (Tylor y Bogdan, 1987). Tylor y Bogdan (1987), explican que, para la observación participante, el informante clave cumple un rol fundamental, ya que estos proporcionan una comprensión más profunda del escenario estudiado, enriqueciendo el contexto investigativo el cual está acotado por tiempo y alcances, así los informantes clave logran complementar el conocimiento del investigador. El carácter participante que la observación puede adoptar, igualmente resulta pertinente, ya que esta contribuye a realizar una vista sistemática y en primera persona de los lugares y de las actividades de las personas estudiadas (Restrepo, 2018). La observación participante, por lo tanto, consiste tanto en la actividad de observar sistemáticamente todo lo que sucede alrededor del investigador, y participar en actividades de la población, la complementariedad de ambas actividades supone una acción prometedora para comprender la realidad estudiada, pudiendo el investigador estar siempre alerta, aunque participe, registrando momentos y eventos de la vida social, siendo además, esta participación ocasional o cuando resulta imposible no eludirlas (Guber, 2011).

La **entrevista etnográfica**, igualmente resulta valiosa para esta investigación, y es definida por Restrepo (2018) como un diálogo formal diferenciado de las charlas espontáneas que está guiado por un problema de investigación, diseñado de antemano y que busca registrar en voz de las personas con las que se dialoga, sus relatos con respecto a los aspectos que se quieren estudiar, (Guber, 2011) produciendo datos en base a los discursos personales que pueden referirse a la biografía de la persona, el sentido de los hechos, sentimientos, opiniones y emociones, a las normas o estándares de acción, valores y conductas ideales y que cobran sentido por su correspondencia con la realidad fáctica.

Guber (2011), por su parte, define que la entrevista etnográfica logra producir conceptos experienciales, que a su vez permiten acceder a los modos en que los informantes conciben, viven y asignan contenido a un contexto o situación. Restrepo (2018), explica que para que la entrevista etnográfica tenga éxito, se debe tener confianza con las personas entrevistadas, así como tener un conocimiento básico para poder identificar entrevistados claves, además, las preguntas deben ser

diseñadas de tal manera que sea una interacción natural, teniendo el entrevistador claro los datos que desea registrar.

Por último, Restrepo (2018), también especifica que es importante registrar lo que pasa en el entorno durante la entrevista, ya que esta información logra contextualizar los datos conseguidos. Por ello, al igual que la observación participante, la entrevista etnográfica debe tener un alto grado de flexibilidad, la cual se lleva a cabo diseñando estrategias para definir preguntas idóneas y tomar atención en el entorno, para así poder darle sentido a esas respuestas (Guber, 2011).

Pauta de entrevista:

- ¿Hace cuanto vive en Pargua/Chacao?
- ¿Qué actividades económicas se realizaban en la localidad cuando usted era joven?
- ¿Qué actividades económicas se realizan ahora que antes no se realizaban?
- ¿Cómo era utilizado el Canal?
- ¿Qué saberes relacionados a la naturaleza (por ejemplo, las mareas) se utilizaban o utilizan?
¿de qué manera se utilizan?
- ¿Cómo describiría el vivir en su localidad? Descríbala en el pasado y en la actualidad.
- ¿Qué sensaciones, sentimientos o pensamientos le producen los paisajes que existen en su localidad?
- ¿De qué manera se relaciona con el maritorio?
- ¿Qué cambios ha notado en su localidad desde que se inició la construcción del puente?
- ¿Qué piensa del Puente Chacao?
- ¿Cómo se imagina su localidad cuando el puente esté terminado?
- ¿Qué siente que falta en su localidad? ¿Qué mejoraría?

Caso insular (complementarias).

- ¿Cómo definiría vivir en una isla?
- ¿Cree que el puente afecta su identidad isleña? Si la respuesta es sí ¿por qué? Y si es no ¿Por qué?

Ahora bien, ya que este estudio toma en cuenta la variable geográfica del lugar de estudio, es idóneo adoptar una técnica de recolección de información que pueda dar cuenta de este elemento, por ello se adoptará la **entrevista en movimiento** la cual es reconocida por su capacidad para producir información sobre las actitudes y conocimientos sobre el entorno que rodea a los entrevistados

(Evans y Jones, 2011). Ingold y Lee (2008, citados en Evans y Jones, 2011) sugieren que caminar con los entrevistado fomenta un sentido de conexión con el entorno, lo que le permite al investigador comprender cómo, los lugares son creados por las rutas que toman las personas. Evans y Jones (2011) explican que la elección en torno a como diseñar esta entrevista es motivo de debate, ya que están las postura contrarias sobre si la ruta establecida para la entrevista la diseña el entrevistador, o la va generando el entrevistado, sin embargo, producto de la naturaleza de esta investigación, se considera que sean los entrevistados los que guíen al entrevistador hacia las zonas que ellos consideran relevantes y significativas, y el entrevistador se limite a estructuras las preguntas y temas de conversación en función de los objetivos.

Para la recolección de información, el **diario de campo** resulta relevante para la obtención y sistematización de los datos diarios en el terreno que resultan relevantes para la investigación (Restrepo, 2018) y que pueden ser desde descripciones del ambiente o contextos; mapas del contexto general y lugares específicos; diagramas, cuadros y esquemas; listado de objetos o artefactos observados en el contexto y aspectos varios de cómo se va desarrollando la investigación (Sampieri et al. 2006). Como tal, este diario tiene un carácter sistemático, ya que son datos escritos por el investigador de manera diaria, además de ser un escrito personal (Restrepo, 2018).

La **cámara fotográfica**, igualmente es un recurso importante ya que con ella se pueden documentar los entornos y las personas relevantes para la investigación, ayudando a captar los detalles que de otro modo serían olvidados o inadvertidos (Tylor y Bogdan, 1987). Las imágenes producidas por las cámaras fotográficas pueden transmitir lo que las palabras no pueden, ya que, desde los estudios cualitativos, la imagen proporciona la sensación de “estar allí” logrando plasmar visualmente los escenarios y las personas (Tylor y Bogdan, 1987).

4.4.- Análisis de información.

La recolección y el análisis de los datos van de la mano ya que, a lo largo del trabajo en terreno, los investigadores siguen la pista de los temas emergentes, revisan sus cuadernos de capo o transcripciones y desarrollan conceptos y proposiciones para comenzar a dar sentido a sus datos, siendo la etapa del análisis el momento en que se comienzan a comprender en profundidad los datos observados en el lugar de estudio (Tylor y Bogdan, 1984). En sí, este trabajo no debe aplazarse, ya que mientras más se espere, más difícil será volver a contactar con los informantes

para aclarar dudas que surgen posterior al trabajo en terreno (Tylor y Bogdan, 1984). Como tal Tylor y Bogdan, (1984), estipulan que el análisis de datos se divide en tres partes, la primera siendo la fase de descubrimiento en progreso, que consiste en identificar temas y desarrollar conceptos; la segunda fase, la cual se produce cuando los datos ya han sido recogidos, incluyendo la codificación de los datos y el refinamiento de entendimiento del tema de estudio; y la tercera base, la cual consiste en relativizar el descubrimiento, comprendiendo los datos y el contexto en el cual fueron recogidos.

Para realizar el análisis de los datos recolectados mediante entrevistas etnográficas, entrevistas en movimiento, observación y fotografía, se utilizará la codificación de datos, la cual es descrita por Tylor y Bogdan (1987) como un modo sistemático de desarrollar y refinar las interpretaciones de los datos, este procedimiento requiere la reunión y análisis de todos los datos atinentes a temas, ideas, conceptos, interpretaciones y proposiciones “durante esta etapa del análisis, lo que inicialmente fueron ideas e intuiciones vagas se refinan, expanden, descartan o desarrollan por completo” (Tylor y Bogdan, 1987). Tylor y Bogdan (1987) proponen 5 pasos para llevar a cabo la codificación:

- *Desarrollar categorías de codificación:* se empieza redactando una lista de todos los temas, conceptos, interpretaciones, tipologías y proposiciones identificados o producidos durante el análisis inicial, las ideas escritas deben ser lo más específicas posibles, pero también están sujetas a modificaciones. La cantidad de categorías que se adopten dependerá de la cantidad de datos recogidos, y de la complejidad de nuestro esquema analítico, posteriormente se asigna un número o letra a cada categoría de codificación (Tylor y Bogdan, 1987).
- *Codificación de todos los datos:* se codifican las notas de campo, transcripciones, documentos y otros materiales, escribiendo en el margen la tipología asignada a la letra correspondiente a cada categoría, en este paso se debe hacer que los códigos se ajusten a los datos no a la inversa (Tylor y Bogdan, 1987).
- *Separe los datos pertenecientes a las diversas categorías de codificación:* esta separación es mecánica, no interpretativa, para ello, se reúnen los datos codificados a cada categoría (Tylor y Bogdan, 1987).

- *Vea qué datos han sobrado:* después de hacer la separación de datos, se hace un repaso de daos no ingresados al análisis, para ello se pueden plantear nuevas categorías que se relacionen, aunque Tylor y Bogdan (1987) especifican que no se deben forzar el ingreso de datos a las categorías, ya que no siempre utilizaremos todos los datos recogidos.
- *Refine su análisis:* la codificación y separación de los datos permite comparar diferentes fragmentos que están relacionados con cada tema, concepto, etc. y por lo tanto refinar y ajustar ideas, esto debido a que uno se puede encontrar con temas que parecerían vagos pero que luego de una revisión, se logran iluminar (Tylor y Bogdan, 1987).

Para el desarrollo de la codificación de la información recopilada, se utilizó el programa ATLAS.ti 9, ya que este sistematiza de manera eficiente las citas acordes a las categorías creadas para responder los objetivos de investigación. Dichas categorías son las siguientes (Ver Tabla 1):

Tabla 1. Categorías de codificación en base al marco teórico.

Conceptos teóricos.	Descripción.	Categoría.
Maritorio, paisaje, insularidad.	Se ajustan a conocer las memorias propias de los y las habitantes de Pargua y Chacao para poder comparar las transformaciones producidas en ambos pueblos. Agregando también características del uso del maritorio pasadas.	Historia del pueblo. Memorias del pueblo.
Maritorio, paisaje, movilidad, insularidad.	Da cuenta de las formas en que el maritorio ha sido apropiado antes y en la actualidad, dando cuenta de las formas en las que se comprende la construcción del paisaje del canal, siendo la movilidad una categoría participe de las apropiaciones.	Actividades de orilla. Vida en torno al mar. Movilidad.

Imaginarios de futuro.	Se identifican las perspectivas de futuro que los y las habitantes de Pargua y Chacao tienen respecto a la finalización del Puente Chacao, el cómo piensan que incidirá en sus vidas personales, así como en la de los pueblos.	Futuro del pueblo. Futuro personal.
Desigualdad ambiental.	Este apartado resalta las deficiencias identificadas por los y las habitantes de Pargua y Chacao con respecto a su calidad de vida, infraestructura, uso del mar y perspectiva en torno al Puente Chacao. También se incorpora una dimensión más subjetiva de la desigualdad que nace desde las perspectivas personales que se tienen sobre este concepto y que está presente en los territorios.	Desigualdad. Ideas de desigualdad.
Afectos.	Esta sección da cuenta que las dimensiones afectivas y sentimentales están imbricadas en el maritorio del Canal de Chacao. Siendo perspectivas subjetivas que van más allá del uso utilitario del mar, y que dan luces de las	Afectos, sentimientos.

	interacciones ontológicas que las personas poseen con el paisaje natural del canal.	
Maritorio. Paisaje. Movilidad.	Esta categoría sirve para identificar en los relatos las ideas que se poseen en torno a la obra del puente, resaltando el cómo es entendida y pensada esta obra desde los y las habitantes de Pargua y Chacao.	Puente Chacao.

Fuente: Elaboración propia.

5.- De la Orilla de Pargua a la Orilla de Chacao.

Como se mencionó, la investigación se centrará geográficamente en las localidades de Pargua y Chacao, lugares en los cuales zarpan actualmente los transbordadores que conectan la Isla de Chiloé con el continente, y que están próximas a los lugares en donde se está llevando actualmente la construcción del Puente Chacao, megaproyecto que es de interés. Por su parte, Lazo Corvalán et al. (2021) estudiaron el caso del Puente Chacao desde dos conceptos, controversia y movilidad, definiendo el primer concepto a través de diversos autores, proponiendo que la génesis de una controversia frecuentemente comienza con las decisiones top-down, en donde el Estado y las empresas dictaminan bajo sus perspectivas el camino de desarrollo para una comunidad, lo que trae como consecuencia la proliferación de diversas problemáticas sociales relacionadas con “las asimetrías de cuotas de poder” (Lazo Corvalán et al., 2021, p. 4), cabe recalcar, que dentro de una controversia, pueden haber posturas contradictorias dentro de una población, es decir, existe una pluralidad de perspectivas (Lazo Corvalán et al., 2021).

En cuanto a la movilidad, se estipula que lo social ya no se organizaría más en torno a lo inmóvil (o lo estructural), sino que también incluye la circulación, movimientos y flujos de mercancías, tecnologías, objetos, etc. además de ello, también proponen que las movilidades pueden ser desiguales, entendiendo esto como aquellas perspectivas, además de prácticas de desplazamiento que son condicionadas por factores socioeconómicos y culturales, que agudizan “las diferencias

sociales entre los ciudadanos” (Lazo Corvalán et al., 2021, p. 6). Por su parte Anabalón (2018), explica que la conectividad específicamente no es solo la unión física de los territorios, sino la estructura en red para la movilización de bienes, servicios, información y personas entre distintos puntos, que se ven intervenidos por este tipo de megaproyectos, que son catalogados como una intervención para el desarrollo, siendo múltiples para los territorios, que a su vez son construcciones sociales definidas y en la que la territorialidad refiere representaciones sociales del espacio que une y separa a los habitantes de una localidad, por tanto, la construcción de un puente afectarían las apropiaciones territoriales, así como las prácticas de movilidad que son parte constitutiva de esta construcción (Anabalón, 2018).

En esta misma línea se explica que las localidades de Pargua y Chacao, caerían en un fenómeno de aislación, provocada por el puente, ya que, según la noción de conectividad, como resultante de la nueva ruta que cruzaría el Canal, que se encuentra fuera del circuito actual que sigue la Ruta 5, ambas localidades perderían el flujo actual (Lazo Corvalán et al., 2021). Como contexto de ambas localidades, Pargua desde la apertura de la Ruta 5 en 1965 se ha convertido en un centro urbano emergente, en donde se emplazan infraestructuras ligadas a la industria salmonera, tales como plantas de procesamiento de pescado, alimento para pescado, piscicultura y productos del mar, convirtiéndose en una especie de pequeño centro industrial. Por su parte, Chacao es una localidad fundada en 1567, siendo uno de los sectores más antiguos de la isla y a diferencia de Pargua, no cuenta con infraestructura de carácter industrial, siendo una zona urbana con marcadas características rurales (Anabalón, 2018).

Baldecchino (2004) explica que los puentes intervienen en el sutil equilibrio entre lo local y lo global de una identidad insular, impactando de manera compleja y específica en cada caso particular. Citando a Murray (2003), Badacchino (2004) explica que la construcción de un puente significa una transformación irrevocable de las islas, ya que las transforma en fracciones de tierra firme, perdiendo su condición de isla, que la ha definido histórica, geográfica y culturalmente. Así, las islas se vuelven meros apéndices pequeños de un todo mucho más grande “para el cual la isla no es más que una península indescriptible o un callejón sin salida” (Baldacchino, 2004, p. 324). Por otro lado, la tecnología automóvil en conjunto con el puente, transforman las identidades locales, ya que priorizan la movilidad por encima del lugar (Baldacchino, 2004). Finalmente, los puentes refuerzan las conexiones y mejoran las comunicaciones, pero no para establecerlas

sumariamente (Baldacchino, 2004). Baldacchino (2004), continúa argumentando que las islas y los puentes comparten la esencia entre la identidad arraigada y la movilidad anidada, ya que un puente, tiene la capacidad de “eliminar de una vez por todas la base de la ambivalencia, que se encuentra en el núcleo de la identidad de la isla” (2004, p. 326).

5.1.- El territorio costero como espacio de transformación práctico/imaginarias.

La construcción de relaciones culturales y económicas locales están permeadas por la relación que los grupos humanos poseen con su entorno natural, ya que en él, se desarrollan actividades productivas y culturales que propician la vida en diversos territorios, teniendo la movilidad un papel central en las relaciones rural-urbanas producidas bajo un contexto de constante modernización neoliberal que ha construido diversos rubros productivos, infraestructura, habitacionales, etc, que suponen un cambio importante en las dinámicas socioeconómicas de las comunidades.

La Región de Los Lagos se reconoce como un territorio vasto tanto histórico como ambientalmente hablando, con una diversidad sociocultural, así como ambiental rica en saberes, conocimientos, prácticas y formas de habitar el espacio, propias de un territorio geográficamente extenso y que presenta habitares cordilleranos, fluviales, boscosos, costeros en donde las actividades productivas se entremezclan con este paisaje siempreverde, la agricultura, la ganadería, así como los parques eólicos, salmoneras, la pesca artesanal, y un gran número de actividades extractivas y productivas relacionadas con el territorio se fusionan, topan, conflictúan, conviven y se desarrollan en una región con altos niveles de ruralidad. Román (et al. 2024), dan cuenta de que, como tal, el mundo rural ha sido pensado y problematizado exclusivamente en función de su rol productivo, los servicios que presta a las actividades industriales, y su papel como soporte de la vida urbana, lo que ha desnaturalizado la vida rural y, por tanto, ha invisibilizado las diversas relaciones socioproductivas ligadas a la subsistencia y al intercambio local, el cual se basa en una relación con procesos ecológicos.

5.1.2.- Usos del espacio costero y transformación utilitaria.

Especificando en los sectores costeros, estos han sido partícipes de cambios propios de la modernización, proceso que se desarrolla en un espacio local, que está inmerso en relaciones socioeconómicas arraigadas y desarrolladas en el tiempo, las cuales han servido como medios de

subsistencia y que responden a una necesidad de las comunidades para adecuarse y desarrollarse ante las condiciones territoriales complejas costeras (caso continental) e insular (caso de la Isla Grande de Chiloé). Es pertinente destacar que el territorio, influye decisivamente en las actividades de subsistencia y calidad de vida de las personas, y es en este contexto de constante industrialización, que las comunidades alejadas de los centros urbanos, pueden observar paulatinamente la proliferación de desigualdades, ya sean territoriales, sociales y económicas. Esto puede reflejarse en el Río Maullín (Almonacid y Araos, 2021), en donde existen diversos grupos humanos que mantienen y reproducen modos de vida en torno a este río, creando vínculos estrechos, además de desarrollar practicas consuetudinarias que han permitido su subsistencia a través de generaciones (Skewes et al. 2012, citado en Almonacid y Araos, 2021), pero que sin embargo se han visto amenazados por degradaciones ambientales generadas por diversos rubros, industriales e inmobiliarios que generan megaproyectos que contienen especificidades temporales, especialidades, prácticas sociales, económicas y técnicas que proyectan una forma de ordenamiento, pero que en el fondo, desordenan el territorio y las formas de vida de las comunidades, territorializando las dinámicas socio-espaciales del capital que significan explotación/exclusión/dominación sobre las comunidades (Betarcourt Hurtado y Porto-González, 2013, citado en Anabalón, 2018), y que han impulsado un ambiente de disputa, siendo el territorio fundamental en estos conflictos socioambientales, ya que estos son puentes que vinculan mundos dentro de un territorio, y que por lo demás, hace posible construir un “nosotros” (Cabello y Torres, 2015).

Por tanto, producto de factores como la localización periférica de los territorios rurales, la masificación de los mercados globales y la presión económica y política que incide en el interior de estas comunidades, han establecido nuevas relaciones entre los sujetos y los territorios, “definiendo una frontera de recursos relacionada con un modelo capitalista de expansión geográfica y una dependencia de los devenires del mercado financiero mundial” (Román et al., 2024, p. 8). De esta forma, prolifera una contradicción y disputa entre los habitantes y los procesos productivos, produciendo, por tanto, una resignificación de la cultura y la homogeneización de narrativas sobre el territorio y los recursos (Román et al., 2024).

Lo anterior, va ligado a que estos espacios sureños costeros e insulares, suponen territorios que poseen dificultades en cuanto al acceso de bienes básicos, además de también poseer condiciones

territoriales irregulares, cambiantes y en algunos casos hostiles, en donde el mar y la tierra se unen, entrelazan y propician el desarrollo humano en conjunto con los recursos y paisajes locales, así, el maritorio, como concepto resulta propicio para describir estas geografías, ya que aborda dinámicas territoriales en contextos archipelágicos, de mar protegido o mar interior, en donde la presencia marítima se confunde con la terrestre de manera intersticial, y en donde la actividad humana demuestra un comportamiento transicional y no disruptivo, prescindiendo de las fronteras impuestas en el territorio continental (Álvarez et al. 2019), proyectando una identidad geo cultural que integra tanto los modos de vida, como las prácticas económicas de subsistencia, tales como la agricultura, ganadería y recolección de recursos marinos (González et al. 2021).

En dicho contexto, se observa que las labores productivas, los asentamientos y la comunicación entre los habitantes se hacen similares al paisaje, en donde los nuevos escenarios productivos han roto esta lógica y los transforman radicalmente para imponer la extracción de materias prima, promoviendo y reproduciendo interpretaciones que promueven la industrialización como única forma de desarrollo (Román, et al., 2024). En la actualidad el maritorio se utiliza como crítica hacia un modo de intervención estatal que invisibiliza los modos de habitar distintos a un proyecto centralizado, subrayando así la necesidad de mirar los tiempos modernos sin asimilar las tradiciones y condiciones particulares de territorios específicos representando la fluidez y yuxtaposición con que se dan procesos socioambientales y socioculturales, entendiendo a los seres humanos en su mutua dependencia de las demás especies (Álvarez et al. 2019).

Así, la apropiación de espacios naturales por comunidades da como resultado economías locales de subsistencia, vinculadas con la naturaleza y su papel en la producción y reproducción de bienes y servicios que sustentan el bienestar local, y que actualmente están insertas en procesos de escala global-capitalista, siendo sometidas a lógicas de intercambio que afectan la producción local (Narotzky, 2004, citado en Almonacid y Araos, 2021). Según Coquedano (2016), uno de los grandes desafíos de la globalización se encuentra en generar un desarrollo local en territorios definidos por su geografía como complejos, en los cuales resalta el aislamiento de su dimensión física, y en las cuales se construyen identidades particulares territoriales, en un contexto en que la globalización tiende progresivamente a una homogeneización cultural e integración de los territorios.

5.1.3.- Transformaciones en los imaginarios costeros.

En lo que respecta a las dimensiones subjetivas e imaginativas del paisaje, se debe mencionar que las comunidades inician procesos de apropiación de la biodiversidad y la geografía de cada asentamiento, existiendo modelos locales de naturaleza, que elaboran formas epistemológicas propias de comprender su ambiente, construyendo este conocimiento a partir de una presencia histórica, en donde la naturaleza se relaciona profundamente con las prácticas e imaginarios culturales (Escobar, 2010, citado en Almonacid y Araos, 2021), siendo además, el tiempo una variable que impregna cotidianamente las costumbres, memorias y afectaciones de los habitantes, generando en ellos, lo que se denomina como territorios vividos (Gajardo y Ther, 2011, p. 590) en donde confluyen identidades locales que son antecedentes para la acción colectiva, como un producto emergente de las condiciones locales (Cabello y Torres, 2015).

Por ello, el paisaje se relaciona con las percepciones colectivas que se establecen a través de procesos cognitivos de la relación sociedad-medio, puntualmente en las estrategias de subsistencia a modos de habitar (Hidalgo y Ther, 2014). El paisaje, como concepto, da cuenta de las experiencias individuales, así como colectivas entre sujetos y el medio ambiente que los rodea, destacando el rol del espacio y del medioambiente en las formas en que los fenómenos son percibidos y experimentados (Hidalgo y Ther, 2014).

Carrera, junto a Baeza y Villalobos (2019) explican que en caso del maritorio de Chiloé, existe una larga trayectoria histórica que liga la cultura con la naturaleza, esto a través de múltiples estrategias cognitivas de apropiación, usos de espacios, construcciones de relaciones de dominio y poder, que, en vista de la inserción a un contexto global, ha significado la generación de procesos de homogeneización y crisis identitarias “glocales” en el archipiélago. Por su parte Hidalgo y Ther (2014), complementan lo sucedido en el mar interior de Chiloé, mencionando que producto de la llegada y normalización de industria salmonera, se ha comenzado un proceso de coexistencia entre estas nuevas formas de subsistencia con formas de habitar el territorio asentadas históricamente. Así, el territorio refiere a lugares, direcciones, universos sensibles y palpables, el cual ha vivido continuas transformaciones desde hace siglos iniciando con la conquista española en 1567 (Carrera et al. 2019).

Carrera, Baeza y Villalobos (2019), continúan argumentando que lo que refiere a las apropiaciones territoriales simbólico-utilitarias, tiene que ver con las formas en la que un grupo o colectivo

humano, viven, simbolizan y se apropian ideo-afectivamente del espacio, el cual está cargado de dinámicas productivas y de subsistencia del borde costero “tanto como parte de su identidad heredada como por la necesidad de adaptación a la realidad presente (global) del territorio” (p. 68). En la actualidad, estas identidades culturales ancestrales, se encuentran en un proceso de transformación por las nuevas identidades, modos de hacer y discursos que se apropian del borde costero, desde una racionalidad tecno-científica, que entiende al maritorio de una forma moderna de racionalidad, que estimula la transformación (des)controlada de la naturaleza, invisibilizando los sistemas de creencias otros (Carrera et al. 2019). Por consiguiente, producto de las aceleradas transformaciones en los territorios locales producto de la modernización, se han desarrollado conflictos y crisis socioambientales (Carrera et al. 2019).

5.2.- El Dilema del Puente Chacao.

Bajo esta premisa, es que interesa estudiar un sector que actualmente está siendo testigo activo de una de los megaproyectos más grandes de Sudamérica, el puente que pretende cruzar el Canal de Chacao, uniendo el territorio chileno continental, con la milenaria Isla Grande de Chiloé. Como tal, esta estructura lleva décadas en la agenda pública del Estado, ya que en el año 1968 el diputado Félix Garay propuso la construcción de un puente que conecte a la Isla de Chiloé con el continente, política que no prosperó con el golpe militar de 1973 (Bravo, 2004, citado en Anabalón, 2018). Posteriormente, en 1997 las negociaciones para la construcción del puente fueron retomadas por el MOP, y en el año 2000 el MOP, junto con el Gobierno de Chile, realizaron un llamado internacional para la licitación de construcción y concesión del Proyecto Puente Chacao (Bravo, 2004), así, en el año 2001, el presidente de la República Ricardo Lagos Escobar, anuncia la definitiva intención del Gobierno y del MOP de construir un puente sobre el Canal de Chacao (Bravo, 2004), en esos años llamado Puente Bicentenario, en honor a los 200 años del inicio del proceso de independencia en Chile (Navarro, 2014). En el año 2006, en el Gobierno de Michelle Bachelet, el Ministerio de Obras Públicas decidió suspender la construcción del puente, esto debido a revisiones el proyecto que detectaron que el presupuesto de US\$601 millones establecido como máximo monto por el gobierno era superado por un costo estimado en US\$930 millones (Navarro, 2014). Un par de años después, en el año 2012 el presidente Sebastián Piñera puso el proyecto nuevamente en marcha, justificándolo en un estudio realizado por el MOP en el año 2012 que ponía en licitación el proyecto, pero con un monto tope de US\$ 740 millones, US\$ 200 millones menos que la inversión

propuesta por la concesionaria Puente Chiloé en el 2006 (Navarro, 2014). Y así, el 9 de diciembre de 2013, el MOP aprobó la oferta presentada por el consorcio integrado por OAS, Hyundai, Systra y Aas-Jakobsen, por una suma de 2 millones de dólares menos al presupuesto establecido y proponiendo un plazo de ejecución de 79 meses (Navarro, 2014).

Cabe recalcar que desde sus inicios la construcción de este puente ha sido controversial, esto debido a los altos costos de inversión, que se han visto cuestionados en investigaciones como las de Navarro (2014), quien resalta errores de cálculo en la demanda, dando cuenta de que la factibilidad del puente no se alcanza hasta el año 2029 (Anabalón, 2018). Además, Navarro (2014), también denuncia que este proyecto se llevó a cabo, sin evaluar la modernización del sistema de transbordadores o la construcción de otra conexión de alto nivel que tenga indicadores de rentabilidad superiores al Puente Chacao.

Por otro lado, este proyecto también genera divisiones en la población chilota, ya que Anabalón (2018), explica que diversos sectores de la Isla de Chiloé, cuestionan los supuestos beneficios sociales y económicos que traería la construcción del puente, además de enfatizar efectos nocivos que traería su construcción para el territorio insular y sus características identitarias, culturales y sociales.

En primer lugar existe la posición de defensa a su construcción, representada por sectores políticos, económicos y aquella población cercana al lugar de emplazamiento de la obra, quienes argumentan una incomunicación de Chiloé, que no le permite conectarse con las industrias, comercios y servicios de Puerto Montt, Maullín y Calbuco, lo que entorpece un desarrollo económico provincial, y que se vería mitigado por la instalación del puente, ya que este da la posibilidad de la instalación de nuevas industrias e impulso turístico, creando trabajo (Bravo, 2004). Además, se argumenta que esta obra es un hito en la descentralización de la inversión pública, creando potenciales beneficios para la integración territorial para el desarrollo de la provincia de Chiloé, ya que se disminuirían los tiempos de viaje, permitiría el acceso a bienes y servicios públicos no disponibles dentro de la Isla, y también incentivaría la migración temporal o permanente de profesionales (Coquedano, 2016). Así, desde esta perspectiva se piensa al Puente como un adelanto para la provincia, remarcando por lo demás la situación de postergación de Chiloé dentro del contexto nacional, esto por su condición insular y periférica (Coquedano, 2016).

La segunda postura, que es contraria a la construcción del puente, está compuesta por profesores, antropólogos, folcloristas, historiadores y otros, la parte huilliche chilota o veliche de la población, y aquellos sectores alejados que no verán beneficios por la construcción del puente (Bravo, 2004). Estos grupos tienen numerosos argumentos en contra del proyecto, entre los cuales se plantean como un problema sin resolver la incomunicación interna de Chiloé, ya que el puente no ayuda al desarrollo y conectividad de archipiélagos menores que componen la geografía de Chiloé (Bravo, 2004). Se dan cuenta de argumentos enmarcado a señalar que este proyecto corresponde a una visión centralista que no se adscribe a ninguna propuesta de desarrollo integral para la Isla, siendo por tanto una infraestructura que desde un contexto nacional focalizada a convertirse en un soporte para la industria extractivista de los recursos naturales de la zona (Coquedano, 2016), planteándose por tanto que el desarrollo social, político, económico y cultural, no prosperan con el puente ya que se manifiesta, que la construcción del mismo dejaría el desarrollo local en manos de particulares, en donde se ha observado que las únicas industrias que prosperan son las extractivistas (cultivos, salmoneras y forestales), transfiriendo las utilidades y beneficios económicos a Santiago, por lo que otros rubros de la zona no tendrían competencia con sus similares del centro del país (Bravo, 2004). Otro argumento tiene que ver con la pertinencia del proyecto, ya que este no resultaría prioritario para el desarrollo de Chiloé, ya que las históricas demandas de mayor conectividad interna marítima y terrestre, un sistema de salud autónomo, mayores oportunidades en el acceso a la educación superior y el apoyo a la agricultura y a la actividad turística, etc. no se verían desarrolladas por el puente, el cual refuerza la dependencia político-administrativa hacia el centro regional (Coquedano, 2016). También se plantea la preocupación a la llegada de nuevos proyectos de inversión privada de carácter extractivo, los cuales podrían generar efectos ambientales en la provincia, como degradación ecológica por la explotación indiscriminada de recursos marinos y forestales (Coquedano, 2016).

Una tercera postura demuestra indiferencia ante el megaproyecto, el cual es un grupo mayoritario, conformado por el ciudadano y el campesino común de Chiloé que se ha mantenido en silencio y al margen. Según Bravo (2004) las percepciones e intereses respecto al puente va disminuyendo en importancia y atención a medida que la población se encuentra más lejos del emplazamiento de la obra y de las grandes urbes chilotas.

Coquedano (2016) explica que se pueden identificar 4 perspectivas acerca de la construcción del Puente Chacao desde sectores locales. La primera perspectiva tiene que ver con una visión de infraestructura como artefacto modernizador que constituiría una oportunidad de progreso/desarrollo con efectos positivos en el ámbito económico, esto entendiendo el aislamiento geográfico como un rasgo negativo del territorio que ha impedido su desarrollo (Núñez et al. 2010; Coquedano, 2016). La segunda perspectiva si bien valoriza positivamente los posibles beneficios directos e indirectos principalmente económicos que traería el puente como la disminución en los tiempos de viaje, mayores plazas de trabajo para los habitantes, esto no constituiría una prioridad para el desarrollo de la provincia, ni responde a sus demandas históricas (salud, educación, conectividad interna, turismo, desarrollo interior de la isla), así, se valoriza el puente como factor de beneficio económico, el aislamiento geográfico en su dimensión física no es un impedimento para el desarrollo (Coquedano, 2016). Una tercera perspectiva se ajusta a que el Puente Chacao es una realidad ineludible, la acción centralizada del Estado y escasa participación ciudadana asociada a proyectos de infraestructura pública marcan una jerarquía del desarrollo económico expuesta por Fløysand et al. (2010), citado en Coquedano, (2016) enmarcada por un fuerte respaldo estatal a iniciativas privadas con escasa participación ciudadana, esta última intentando capitalizar oportunidades derivadas de este proyecto, que a pesar de ser cuestionado, puede ser una oportunidad para conseguir posibles medidas mitigatorias que solucionen demandas de la comunidad, como una inversión de caminos secundarios, asignación de fondos para el emprendimiento cultural y turístico, etc. (Coquedano, 2016). Finalmente, una cuarta perspectiva cuestiona no sólo la pertinencia del proyecto, sino que también apunta al enfoque sectorial de las políticas públicas que no se ajustan a las condiciones particulares del territorio (Pérez Cruz, 2013, citado en Coquedano, 2016) y que por tanto no logan dar respuesta a los requerimientos de la provincia en cuanto a las demandas históricas antes mencionadas, así desde esta perspectiva la condición geográfica de archipiélago no es una desventaja, sino una oportunidad para el desarrollo local, valorizando la diversidad cultural, comunitaria y ecológica de Chiloé revalorizando así el territorio (Coquedano, 2016). Lo anterior, sin embargo, estaría en riesgo en función de los posibles impactos negativos en los aspectos sociopolíticos, socioculturales, socioeconómicos y socioecológicos derivado del Puente Chacao (Coquedano, 2016).

Con respecto a lo anterior, y en vista de lo conflictivo que resulta, no solo la construcción del puente, sino sus futuras implicaciones (ya que el puente en la actualidad (2024) aún no está

terminado), es que es pertinente mencionar lo expuesto por Cabello y Torres (2015), quienes explican que, dentro de la Región de los Lagos, las disputas medioambientales tienen relación con el marcado centralismo del sistema administrativo chileno, lo que incentiva la existencia de comunidades que han sido históricamente excluidas, siendo valorado su territorio exclusivamente como una fuente de recursos naturales y mano de obra barata (Salazar, 2012, citado en Cabello y Torres, 2015). Igualmente, estas relaciones desiguales de poder, propician la existencia de conflictos que según Cabello y Torres (2015), serían de carácter ecológico-distributivo, ya que existe un desarrollo de los núcleos a costa de energía y materia prima, clasificando, por tanto, las externalidades negativas en zonas periféricas que igualmente tienen acceso limitado a las externalidades positivas del proceso. Es por ello que el conflicto en torno a la construcción del puente, responde a que es una intervención externa a la Región de los Lagos, construida desde una perspectiva centralista, y que no reconoce los problemas de conectividad en la zona, por tanto, no reconoce la complejidad propia del territorio austral (Cabello y Torres, 2015). Navarro (2014), expone que ocasionalmente, la decisión de llevar a cabo políticas públicas de esta envergadura recae netamente en anhelos políticos, que formulan informes técnicos para justificar dicho accionar, así la rentabilidad política no está sustentada en la teoría de la rentabilidad social o económica, sino por la percepción que las personas tienen en relación al resultado final.

Además de ello, según una encuesta realizada por el proyecto de investigación transmedial de la Universidad Finis Terrae de Santiago “Al otro Lado del Puente”, entre el 3 y 5 de septiembre del año 2020, en la cual se quería conocer las visiones que la población de la Región de Los Lagos tiene respecto al Puente Chacao, la población encuestada consistió en 251 personas, de las cuales 232 viven en la provincia de Chiloé, 15 en Llanquihue y 4 en Osorno. Los resultados fueron los siguientes:

- Un 76,1 % de las personas cree que no se consultó adecuadamente la opinión de los habitantes del archipiélago.
- 87,6 % personas declaran no haber recibido información sobre los costos y beneficios de este proyecto. Además, se obtuvo que las personas que se encontraban informadas, obtenían la información mediante prensa y redes sociales, y no desde fuentes gubernamentales.
- 83,7 % cree que no se tomó en consideración la opinión de los habitantes antes de licitar el proyecto.

Con base en lo anterior, se plantea por tanto que las localidades rurales asentadas en las costas de la Región de Los Lagos desarrollan apropiaciones históricamente complejas en las cuales conceptualizan, utilizan y planifican el futuro de sus territorios. Es por este arraigo territorial desarrollado en relación con la naturaleza, que se da como resultado la abstinencia a la modificación sustancial del paisaje por actores que no son considerados parte del territorio transformado como lo es el caso del Puente Chacao, y que suscitan resistencias y opiniones divididas en cuanto a la obra en sí se refiere.

6.- Presentación de Resultados.

La alusión a ser la puerta que conecta al continente con la Isla Grande de Chiloé, ser la entrada a un mundo insular imaginado y ajeno para algunos de nosotros los continentales fue una frase común entre los y las habitantes de Parga que pude entrevistar, en mi estancia esporádica entre los meses de agosto y octubre del año 2024. Por otro lado, en Chacao, el discurso de ser la entrada y además salida de los Chilotes hacia el continente también se hizo presente entre las entrevistas realizadas en dicha villa costera. Parga y Chacao han sido históricamente los puntos de movilidad principales entre los cuales convergen grandes cantidades de elementos y materialidades, como de personas que viajan diariamente por diversos motivos que analizaremos en esta investigación. Parga y Chacao, siempre han estado conectados por botes a remo, veleros de madera y velas de lana, motores, hierro, barcas, lazos familiares, amistades, relaciones laborales y en un futuro próximo-lejano un puente (Figura 2).



Figura 2. Pilotes Puente Chacao, Canal de Chacao. Fotografía propia autoría. 11 de octubre 2024.

Este primer capítulo está dedicado a reconstruir en base a los relatos de los y las habitantes de Pargua y Chacao la historia que ellos y ellas recuerdan de sus dos localidades, el cómo se vivía, a qué se dedicaban las personas y cómo era y es la idiosincrasia de ambos lugares. Se hace un recorrido histórico exponiendo los cambios que han atravesado estos dos poblados de la Región de Los Lagos para convertirse en lo que son actualmente, siendo la dimensión temporal central en la descripción de cómo se ha habitado el espacio, el cual según Ther (2012) es producto del tiempo de la naturaleza y del ser humano, siendo el territorio un producto del conjunto de relaciones que diariamente se construyen entre los humanos tanto con la naturaleza como con los otros. Posteriormente en este capítulo se exploran las relaciones sociomateriales tanto utilitarias como afectivas que se han desarrollado en torno a las costas del Canal de Chacao y alrededores, dando cuenta así que este canal guarda consigo memorias de quienes han vivido frente a él, los han navegado junto a sus padres y generaciones anteriores, lo han explorado y buceado, plasmando en él recorridos submarinos y de altamar.

En el segundo capítulo se incorporan las relaciones afectivas y subjetivas que los y las habitantes tanto de Pargua como de Chacao poseen con el Canal de Chacao, dando cuenta de que este paisaje maritorial está sujeto a perspectivas ligadas a sentimientos de pertenencia, adjetivos como la belleza y la tranquilidad y que son percibidos de manera distinta entre lo continental y lo insular, a propósito de las condiciones geográficas diferentes, así como también en relación a la construcción del Puente de Chacao, el cual también suscita afectos que van desde lo negativo a lo positivo, pasando por la indiferencia, pero que sin embargo, permean en la forma de sentir el canal en sí.

Ya en el tercer capítulo se abarcan las perspectivas de futuro que los y las habitantes de Pargua y Chacao poseen con el Canal, dando cuenta de los imaginarios futuros, perspectivas, sueños, miedos y esperanzas que esta megaobra evoca en habitantes tanto insulares como continentales, permeando en las perspectivas relacionadas a los futuros de sus localidades y la de sus territorios. Esto en concordancia con una modificación material importante de este paisaje maritorial, el Puente Chacao, el cual representa un tipo de ordenamiento territorial que esta permeado por una visión de paisaje específico, ligado al progreso y a la modernización de las zonas australes. Esta dimensión se problematiza, en función de responder a las implicancias que esta materialidad tiene y tendrá en las relaciones con el maritorio del Canal de Chacao.

6.1.- Relaciones históricas con el paisaje costero al Norte del Canal, Pargua.

“Pero era bonita la vida, había que caminar harto” (Vecino de Pargua, 22 de octubre).

Viajando por la Ruta 5 con destino hacia Pargua, mientras nos acercábamos cada vez más se iban haciendo más nítidas los colosales pilares del Puente Chacao (Figura 3), la enorme estructura destaca a kilómetros de distancia desde la carretera que para el año 2028 (supuestamente) se conectará directamente con la Isla Grande de Chiloé, al otro lado del Canal Chacao. Llegando al portón que delimita el área de construcción de este proyecto, mi curiosidad me hizo bajarme del vehículo y fotografiar con mi cámara los inmensos pilares. Luego de unos minutos veía acercarse desde el área de construcción una camioneta roja con 4 tripulantes, la detengo instintivamente y les pregunto si puedo tomar fotografías dentro del predio de construcción, el chileno copiloto y el asiático conductor, me miran se ríen y me dicen que no, plasmando en sus rostros confusión ante la obviedad, yo miro al suelo y entro a mi vehículo. Continuamos por la ruta que se desvía hacia Pargua y ahí me adentro en el pueblo en el cual realmente nunca había caminado, siempre pasaba de largo hacia los transbordadores, mi destino siempre era Chiloé.



Figura 3. Pilotes norte, Puente Chacao. Fotografía: propia autoría. 28 de julio 2024.

En el marco de una entrevista a un vecino de Pargua (profesor), él me cuenta, a propósito de una pregunta dirigida a conocer la historia del pueblo, un posible origen de este poblado que se remonta a la época de la Conquista española cuando diversos habitantes de Chiloé realizaban intercambios comerciales *“La gente, los españoles venían desde Castro, Dalcahue y venían a Chacao o Ancud*

a comprar, a hacer intercambio de azúcar, harina, yerba y Chacao era un lugar de comercio y sabes tú que la tejuela de alerce era la moneda” (Pargua, 22 de octubre). Él señala que estos chilotes viajaban en grandes lanchas, la lancha chilota, las cuales son embarcaciones de madera y velas que antiguamente se hacían con lana de oveja *“En ese tiempo eran de lana, tejido de lana, de la oveja, como quien hace una frazada grandota, ellos hacían grandes extensiones de eso, para vela”* (Pargua, 22 de octubre), y que zarpaban por el canal, soportando temporales que hacían volcar la embarcación, generando muchos naufragios. Así, las personas que realizaban estos viajes, comenzaron a instalarse en los terrenos actuales de Pargua, en donde ya existían poblaciones huilliches que habían venido con las huestes españolas *“De alguna manera consensuaron para vivir juntos y yo creo que ahí está el origen de ese pueblo, la gente de Chiloé que vino acá por la necesidad de estar cerca de un centro de comercio”* (Pargua, 22 de octubre).

Las historias narradas por algunos habitantes de Pargua en torno al pasado de esta, se remontan a memorias y experiencias personales de cómo era el pueblo cuando ellos eran jóvenes. Los relatos describen el carácter rural marcado en el cual las casas estaban distanciadas por hasta 3 kilómetros, conectadas parcialmente por una huella para peatones que llegaba hasta Punta Coronel *“Antes que pasara esta carretera era una huella, pero no llegaba hasta allá abajo llegaba hasta la mitad nomas, era una huella angostita”* (Vecina Pargua, 22 de octubre), ramificándose el sendero hacia el camino que llevaba a Carelmapu, por la costa del Canal de Chacao que era sujeta de las mareas que impedían ocasionalmente el paso (tajamares). En si el poblado se simplificaba en una población reducida, dispersa y autosuficiente.

Aquí no había pueblo, mi abuelo vivía en Punta coronel, ahí arriba, ahí vivía él y los González, de ahí por este otro lado los Maricahuines, Bruniles, Paiñer, ahí había casas, y acá no, no había nada. Entonces mi viejo buscando un terreno para independizarse y quedarse, empezó a averiguar y un hermano de la familia Allancán le vendió este pedazo de tierra, y existían esas casas, los que estaban allá en Punta Coronel, los Allancán que estaban aquí cerca, después un poco más allá había una familia Oyarzo que hoy es la herencia de Don Clerano Negrón, y acá al lado también había unos Allancanes (Vecino Pargua, 22 de octubre).

En Pargua se desarrollaban actividades de subsistencia aprovechando tanto la tierra como el mar para alimentarse, realizando las cosechas para el invierno, las siembras del año, las huertas, el criado de animales para la familia (Vecino Pargua, 27 de septiembre), así como la recolección de lo atrapado en los corrales apostados en las costas, la recolección de orilla y la pesca. Para dichas

tareas, las familias eran pilares fundamentales, viviendo juntos padres, abuelos e hijos, que se iban apostando alrededor de las casas de los mayores, *“Eso era como te dijera, fuerza de trabajo para hacer las cosas que se necesitaban, porque había que sembrar hectáreas de papa, trigo, avena, las mujeres preocupadas del huerto y de las cosas de la casa, entonces la familia se aglutinaba”* (Vecino Pargua, 22 de octubre). Además, con respecto a la familia se menciona una red de parentesco familiar extendido en todo el pueblo *“Pargua acá se destaca porque prácticamente somos todos una sola familia, somos todos parientes, sipo aquí los González, los Allancanes, así que por donde busques somos parientes de alguna forma”* (Vecino Pargua, 27 de septiembre).

Los relatos relacionados con la vida infantil hablaban de vivir entre las pampas y la playa, la ayuda a los padres en diversas tareas relacionadas con las siembras, el cuidado de animales o el marisqueo, *“Cuando era niña, tendría ya 5-6 años, me acuerdo que mi papá trabajaba en un fundo un poquito más arriba de la rampa y ahí vivía con todos mis hermanos, nuestra niñez era pampa, juegos en la tierra (...) libremente alrededor de los animales”* (Vecina Pargua, 22 de octubre). Las fiestas religiosas también era parte de la cotidianidad, sobre todo la celebración de los santos, en donde se realizaban grandes reuniones para carnear un chanco que era alimentado en un corral dos o tres meses.

Las cuotas de uso moderado de la naturaleza era algo interiorizado, es decir, algo de lógica, *“Era como algo natural, o sea yo necesito algo y voy a buscar, pero no voy a buscar más de lo que necesito, porque no tenía ninguna razón de ser, porque no lo vendía”* (Vecino Pargua, 22 de octubre), no estaba la lógica de capitalizar los recursos, sino de usar lo necesario. Un ejemplo de comercialización posterior mencionado fue el caso de las maderas, ya que se utilizaba para construir casas y cercos, por ello se comenzó a vender madera, especialmente de alerce, ya que en el sector llamado “astillero” se encontraban alerzales que fueron explotados por un señor apellido Mansilla *“Había un señor apellido Mansilla que había venido por ahí de Fresia por la costa, y ahí apareció este hombre que comenzó a comprar madera y la vendía a los barcos, así que por ahí se empezó a explotar el alerce”* (Vecino Pargua, 22 de octubre).

La vida de la pesca también resultaba relevante en Pargua siendo descrita por uno de sus habitantes como una caleta de pescadores la cual antiguamente estaba dedicada netamente al sector bentónico *“A lo largo de la orilla, nosotros teníamos alrededor de 60 embarcaciones”* (Pargua, 27 de septiembre) *“Antes aquí había una caleta donde habían 40 embarcaciones fondeadas”* (Vecina

Pargua, 10 de septiembre). Una vecina de Pargua (22 de octubre) complementa lo anterior dando cuenta que para 1965 existían entre 13-15 lanchas (número menor al anterior pero mayor al que hay actualmente). Como poblado apostado en las orillas del mar, sus habitantes desarrollaron por muchos años diversas actividades relacionadas con esta como la pesca y el buceo, así como también ligadas a los sectores terrestres marinos (orilla de playa) como el marisqueo, fueron y son actividades que configuraron la vida tanto en Pargua como en Chacao. Sin embargo, con el pasar de los años, la gran mayoría de los pescadores y buzos vendieron o dejaron en desuso sus barcos y algunos pasaron a trabajar en las empresas *“Mi familia igual toda era pescadora, y también buzos artesanales, todos tenían sus embarcaciones. La gente empezó a vender sus embarcaciones porque empezaron a irse a las empresas”* (Vecina Pargua, 25 de septiembre).

Con la construcción del camino por el año 1958 el pueblo tomó un ritmo distinto, se facilitó la llegada de buses que conectaban con Puerto Montt *“Ahí estaba Don Juan Almonacid, el originario de Cruz del Sur, él vino con un bus acá, el primer bus que yo vi (...) y ahí invitaba a la gente para que vaya a Puerto Montt, claro era un negocio, pero la gente comenzó a darse cuenta que era una buena oportunidad para empezar a llevarse sus cosas para venderlas, y lo hizo”* (22 de octubre). Esta carretera fue destruida y posteriormente reparada debido al terremoto de 1960, después de ello, comenzó a llegar la luz eléctrica, y diversas viviendas comenzaron a instalarse, formándose el pueblo, *“Cuando llego la luz eran unos cuantos postes, carabineros, era una casita chiquitita, en el año 70 y algo se hizo el retén, habrían 2 carabineros, y la posta se fue haciendo con un paramédico, y la escuelita eran 3 profesores, dos profesoras y la directora, mi tía que fue directora por 35 años”* (Vecina Pargua, 22 de octubre). Esta escuelita se encontraba apostada en un galpón de la empresa que construyó el muelle que se encuentra al lado de la primera rampa de transbordadores (dentro del pueblo), dicho muelle fue uno de los primeros en los cuales desembarcaban navíos *“Ahí trabajo un ferry que vino de Estados Unidos (...) mi papá fue trabajador ahí con mi tío, que levantaban una cuestión de madera, una rampa grande de madera con tablones gruesos, y ahí pasaban los vehículos”* (Vecina Pargua, 22 de octubre). Posteriormente este muelle fue recortado y adaptado para ser un espacio turístico (Figura 4).

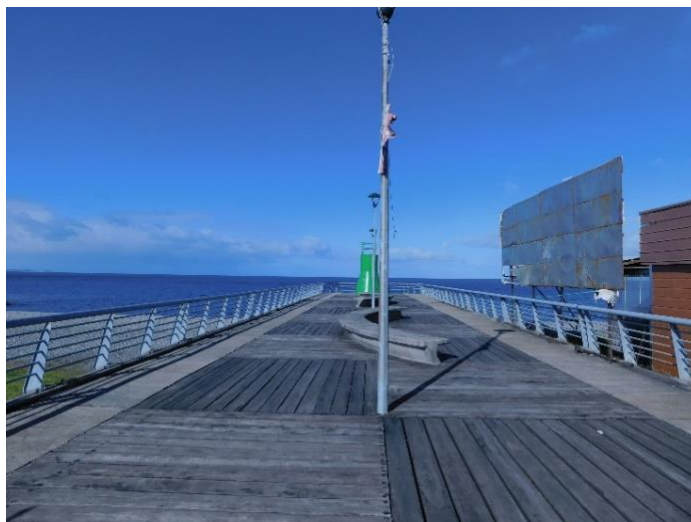


Figura 4. Muelle turístico, antigua rampa. Fotografía: propia autoría. 24 de septiembre 2024.

Por otro lado, un vecino comenta respecto al crecimiento de Pargua *“mi papá vendió cualquier cantidad de sitios, le quitaron igual unos por allá abajo, y se instaló la gente, y ahí a mi papá le pidieron el terreno para hacer el retén, hacer la posta todo eso (...) así se fue dando ese proceso desde el año 58 hasta la fecha”* (Vecino Pargua, 22 de octubre). Igualmente, la carretera que da a las rampas en donde embarcan y desembarcan los transbordadores fue extendiéndose hasta llegar a la Punta Coronel (la rampa más al sur, próxima a Chiloé), a finales de los años 80, *“primero era una chiquita y después hicieron una más grande como en los 90, porque ahí hay dos”* (Vecina Pargua, 22 de octubre). Posteriormente, construyeron la tercera rampa que se encuentra a 400 metros aproximadamente de la rampa de Punta Coronel (Figura 5).



Figura 5. Tercera rampa, Pargua. Fotografía: propia autoría.
3 de septiembre 2024.

El crecimiento de Pargua resulto ser exponencial, en la actualidad, año 2024, la construcción del Puente Chacao ha incentivado el aumento de población flotante y permanente en el pueblo, *“han llegado muchas personas de otros lugares, con otras costumbres y ya tampoco directamente a trabajar en la pesca, sino en otros rubros”* (Vecino Pargua 27 de septiembre). El estatus industrial también ha sido utilizado para describir a Pargua, *“Tenemos muchas empresas, algo que le da vida a Pargua porque la gente trabaja en empresas la mayoría de los parguinos trabaja en empresas, la más grande es la del puente, esa es la que atrae y tiene mucha gente”* (Vecina Pargua, 22 de octubre), estas empresas están ubicadas tanto dentro como en los alrededores del pueblo, siendo industrias y piscicultoras como Skreting (Figura 6), Biomar, Chile Seafoods, Danisco Plant entre otras que se dedican a la producción de alimento para salmones, procesamiento de erizos, centollas y jaivas, etc. Estas fuentes de trabajo han atraído a los buzos y pescadores artesanales *“Los buzos acá que eran niñitos cuando sus papás trabajaban de buzo ahora están en la salmonera, en la salmonera están casi todos los chicos”* (Vecina Pargua, 10 septiembre). Por su parte el proyecto más grande, el Puente Chacao, ha supuesto un crecimiento demográfico importante, debido a las oportunidades laborales que ofrece, *“Entonces han venido gente de afuera pero a trabajar en las empresas y se han quedado, han comprado y han construido, por eso sus hijos igual están estudiando en el colegio de acá”* (Vecino Pargua, 27 de septiembre).



Figura 6. Empresa Skreting en las costas de Pargua.
Fotografía: propia autoría. 22 de octubre 2024.

Debido a lo anterior, Pargua es descrito actualmente como un pueblo industrial lo que es visto como un avance en cuanto a las fuentes laborales del pueblo, modificando sustancialmente el estilo de vida anterior que era marcadamente rural “e

Era muy sacrificado y gracias a eso la gente pudo tener sus cosas, mal tiempo, lo que significa trabajar en el mar, como te digo con la empresa ya hubo un cambio” (Vecina Pargua, 25 de septiembre). Sin embargo, también se menciona la dimensión medioambientales que producen estas empresas, por un lado se comenta que estas contaminan, y que incluso podrían ser parte de las causas de la escasez marina que ha sufrido Pargua “Empezaron a producir alimento para el salmón que por su parte te da trabajo, también contaminan el medioambiente, con el tema de la salmonicultura, aquí ahora específicamente el boom son las pisciculturas, porque aquí hay un gran recurso hídrico en todas en napas subterráneas, entonces lo que hace la piscicultura es aprovechar esa agua” (Vecina Pargua, 25 de septiembre) y por otro lado, se menciona que estas empresas no contaminan y que tiene protocolos para sus desechos “Los únicos que tienen descargas hacia el mar son las industrias, que descargan en el mar, pero tampoco se ha visto que ha afectado al mar; las descargas ya vienen tratadas, es la norma” (Vecino Pargua, 27 de septiembre).

6.1.2- Relaciones históricas con el paisaje costero al Sur del Canal, Chacao, Isla Grande de Chiloé.

“Te voy a contar desde el principio, Chacao es un pueblito, una pequeña villa, que fue fundada en febrero de 1567” (Vecina de Chacao, 27 de agosto).

El buen clima acompañó el viaje desde Punta Coronel hasta las rampas de Chacao en la isla de Chiloé, desde el transbordador, la vista del puente era más esclarecedora con respecto a las proporciones del Puente Chacao, se dejaban ver las tres pilas principales de la obra, la pila norte, en Pargua, la pila central, apostada en la nombrada “roca remolinos”, a mitad del canal, y la pila sur, en el sector de Chacao, ya en Chiloé (Figura 7). Para el cruce me tocó uno de los transbordadores que hacen diariamente el recorrido de cruzar el canal, lleno de vehículos particulares, buses y algunos camiones, la embarcación avanzaba por las aguas tranquilas del canal. Al acercarnos, me subí al bus Queilen en el cual estaba viajando, y esperé a que desembarcara rumbo hacia mi próxima parada, el pueblo de Chacao, el cual, al igual que con Pargua, nunca había recorrido. Al bajarme en la tenencia del pueblo, y después de que el bus se alejara y el sonido del motor que lo acompañaba dejara de escucharse, me invadió un gran silencio, en las veredas y calles se encontraban pocos peatones y vehículos, por lo que me dispuse a ir a la plaza a un par de cuadras de donde me baje, enfrente de esta está la iglesia matriz de Chacao, y a un lado, el edificio público (Delegación municipal), por lo que comienzo por ahí.



Figura 7. Transbordador que cruza el Canal de Chacao.
Fotografía: propia autoría. 6 de agosto 2024.

Chacao es el pueblo que da la bienvenida a Chiloé, desde sus costas adyacentes al canal con su nombre, las vistas en torno a la movilidad se dividen por el lado izquierdo, por los monumentales pilares del Puente Chacao, y por la derecha, se divisan los transbordadores que día y noche conectan a la isla con el continente. En torno a su fundación, un profesor jubilado me cuenta que esta no fue fundada en donde actualmente se encuentra, sino que a más o menos *“A una milla de donde estamos, ese lugar actualmente se conoce como Chacao viejo (...) desde Pargua se ve una capilla a mano izquierda o a babor del buque”* (Profesor jubilado, 27 de agosto). Fue fundada por Martín Ruiz de Gamboa en 1567, siendo este el enclave desde donde se comenzó la colonización de la isla, *“Desde aquí partieron a Castro, aquí dejaron un pequeño destacamento de militares, mientras ellos iban más al sur, eso significa unos 80 kilómetros hacia el sur fundaron Castro, y nuevamente regresaron”* (Profesor jubilado, 27 de agosto). Posteriormente, Chacao paso a ser la capital regional política de la región recién conquistada llamada Nueva Galicia, hoy Chiloé, la cual estaba habitada por cuncos y huilliches.

En 1768 Chacao prácticamente desapareció, ya que un 20 de agosto fue fundada la ciudad de Ancud, *“Fue fundada con los pobladores de Villa Chacao, con los que no querían irse, pero fueron obligados, cerraron el puerto, en ese entonces todos eran realistas, para que no ingrese ningún buque con mercancía especialmente un buque que venía desde Lima”* (Profesor jubilado, 27 de agosto). Este buque traía mercancías y elementos básicos, como tela, tabaco, siendo intercambiados por los isleños por ponchos, jamones de cerdo, ajo o madera de alerce. Al respecto el entrevistado comenta que:

“Y para que se vayan, cerraron el puerto y quemaron la iglesia y aquí hay un debate histórico, en ese entonces todas las colonias de España, amaban a su rey u amaban mucho más a los curitas o al Dios (...) y como el curita no se quería ir de acá, quemaron la iglesia como una forma de que se trasladara la gente hacia Ancud, prácticamente desapareció Chacao, y vino a resurgir en este espacio de aquí, con el nuevo Chacao, más o menos en el año 1850, resurgió la villa, y en 1886 adquirió una gran importancia pues se creó una escuela, el registro civil, también fue parte de la colonización europea (...) y un dato importante, la primera transmisión inalámbrica en el mundo se hizo en el Canal de la Mancha, y la segunda y primera en América se hizo en el Canal de Chacao” (Profesor jubilado, 27 de agosto).

La cotidianidad recordada por los entrevistados, en los tiempos de juventud se remiten a contar sobre el pasar en el Chacao, la salud era limitada y accesible en Ancud al cual se tenía que llegar a caballo por la costa, y en Puerto Montt, viajando en barcos a vapor *“Uno se llamaba el “Taitao” y*

otro se llamaba el “Dalcahue”” (Profesor Jubilado, 27 de agosto). También se menciona el auge comercial efímero que tuvo Chacao después del terremoto de 1960, ya que posterior a este evento, Chiloé fue declarada Zona Franca, es decir *“Significaba que todo el producto de afuera no pagaba impuesto, entonces todo era más barato, y Chacao tuvo su importancia porque era la única entrada norte a la isla (...) Quellón no funcionaba como puerto como ahora, y todo se movía por el canal”* (Profesor jubilado, 27 de agosto). En ese contexto de movilidad comercial y social, se construyeron y ampliaron las rampas de desembarque *“Al lado de la actual rampa, la principal (la más cercana a Chacao), y la otra es la rampa la Pincoya, porque se construyó para un transbordador que se llamaba la Pincoya. Y estos funcionaban solo con las mareas, aquí no hacía más de dos viajes al día, entonces aquí Chacao se llenaba de vehículos, se quedaban hasta dos días, entonces Chacao tuvo su relativa importancia”* (Profesor jubilado, 27 de agosto).

La religión por otro lado, también era importante en la cotidianidad de este pueblo isleño (Figura 8), las campanas de la iglesia matriz se tocaban a las 6 de la tarde, siendo tres los campanazos, el primero era un llamado de atención, el segundo venía con la intención de que los habitantes estuvieran listos para la misa, con su prendas correspondientes *“Falda negra y también la pobreza era bastante grande porque era muy poca la gente la que llegaba con zapatos, mucha gente andaba a pata pela, yo me crie a pata pela”* (Profesor jubilado, 27 de agosto). Por otro lado, una profesora jubilada comenta respecto a la religiosidad *“Antes era un pueblo que celebraba fiestas religiosas, con arcos de flores”* (26 de septiembre), ella recuerda que veía bajar a los pobladores para ir a misa, por la cuesta en la que actualmente vive, y que era la casa de sus abuelos, a un costado de un riachuelo que desemboca en el mar (Figura 9). Ella comenta que su abuelo les dejaba un banquito para que se lavaran los pies en el río, y se pusieran sus zapatos para ir a misa *“Los zapatos en ese entonces era tener como una pepa de oro, muy caro, de hecho venían a granel no venían en caja”* (Profesora jubilada, 26 de septiembre).

La vida en torno a la tierra y el mar también era marcada, un ex trabajador del Puente Chacao que se quedó a vivir en Chacao cuenta que *“Antiguamente yo cache, antes la gente se alimentaba de lo que criaba, chanco, gallina, vacuno, la gente compraba lo básico, harina, aceite, la gente se alimentaba más de papa. Por eso el chilote es papero, por eso igual no había tanto gasto, ahora uno tiene que comprar todo”* (Vecino de Chacao, 27 de agosto), por su parte el marisqueo era practicado en mareas bajas, en el sector “estero” *“Bajaban todos a mariscar; y se alumbraban con los famosos faroles hechos con un tarrito, que en la parte de adentro se colaba una velita, gas, o una botella esas vineras, tú le sacabas el fondo y de ahí le introducían una vela que quedaba en la botella por dentro, y se le colocaba un alambrecito por dentro para sujetarlo y ese era el farol, y con eso tu veías un montón de gente mariscando con un baldecito”* (Profesor jubilado, 27 de agosto). Con lo recolectado, la gente realizaba curantos *“Pero no para comerlos o venderlos a los turistas, se curanteaba y cocía porque después se hacían, se saltaban para irlos a vender al mercado, o bien se saltaban para llevarlos a esos fogones y colgarlos para secarlos, para que tuvieran comida para el invierno, pero claro que ha cambiado terriblemente la vida y las costumbres”* (Profesora jubilada, 26 de septiembre).



Figura 8. Torres iglesia de Chacao. Fotografía, propia autoría. 26 de septiembre 2024.



Figura 9. Sector estero, Chacao, desembocadura de río. Fotografía, propia autoría. 4 de septiembre 2024.

6.1.3.- Relaciones sociomateriales con el Maritorio, el Canal de Chacao.

Es preciso definir que el paisaje como concepto esta inherentemente sujeto a las ideas de espacio y territorio, ya que estos tres se construyen entre sí. El espacio, siendo anterior al territorio, es donde se llevan a cabo las apropiaciones, concretas o abstractas, que el actor realiza

“territorializando” el espacio, según Lefebvre (citado en Raffestin, 2011), el territorio es el espacio delimitado en el cual se proyecta el trabajo, la energía e información y que, revelando relaciones que están enmarcadas por el poder, “el espacio está “dado” como una materia prima y antecedentes a cualquier acción” (Raffestin, 2011, p. 102). Dentro de esta ecuación, el paisaje se suma como una forma de mirar el entorno desde una visión particular y con intereses, es decir, el paisaje representa lo que queremos o lo que se quiere representar y que se distinguen de otros por un conjunto de referencias, materiales e inmateriales que se acumulan a lo largo del tiempo (Fornons, 2011).

La extracción de no-humanos marinos, es decir moluscos, mariscos, pescados y algas resulta una práctica extensa en el tiempo y desarrollada por los habitantes de Pargua y Chacao, siendo por tanto el mar un espacio habitado, el cual no debe considerarse como inmenso, abierto y vacío, sino como un espacio tridimensional, una realidad cognitiva que está sujeta a estas prácticas continuas para quienes habitan y atraviesan estos lugares (Brinck y Morales, 2007, Herrera y Chapanoff, 2017), y que cargan de experiencias y significados al espacio acuático, siendo vistos como lugares de sustento, proyectando en él imaginarios que pueden ir desde la abundancia hasta la escasez, siendo además precursor de actividades comunitarias como el curanto y el marisqueo. El maritorio, como continuidad territorial, se entremezcla con las trayectorias personales y por medio de la interacción constante se entremezcla con lo que las personas pueden representarse, así relatos como *“Nosotros venimos de familia de pescadores, yo a los 13 años que empecé a bucear y de ahí hasta los 30, y de ahí con los accidentes que he tenido, mal de presión, ya no he podido, no puedo ejercer el buceo pero seguimos en el mar”* (Pargua, 27 de septiembre), dan cuenta de que el maritorio es receptáculo de subjetividades que llaman a las personas relacionadas con él, a continuar relacionándose con este, a pesar de las dificultades como el “mal de presión”.

La instrumentalidad del maritorio, se lleva a cabo en función de suplir necesidades como el sustento familiar y económico, el mar como fuente de recursos resulta un tema recurrente en las entrevistas, cuando se pregunta acerca de las actividades ligadas al mar, los relatos referentes a una antigua abundancia marina no se hacen esperar, *“Una de las principales entradas de plata hace 25-30 años era el mar”* (Pargua, 25 de septiembre), *“Yo de chico salía con mi papá a donde van a construir el puente, íbamos a buscar sacos y sacos de róbalos con pura lienzo o con redes también”* (22 de octubre). Además, se habla de grandes mareas que duraban tres o cuatro días, en las cuales las familias aprovechaban para mariscar, y posteriormente realizar curantos al hoyo entre los vecinos,

estas mareas según relatos se daban cada tres meses *“Esas mareas grandes que despejaban todo, esas tremendas bajas de marea y ahí era la alegría porque todos a sacar mariscos, porque un tiempo igual llegaban mucha alga a este lado también se sacaba mucha alga para venderlo”* (Vecina Pargua, 22 de octubre). Una de las vecinas del Pargua me cuenta sobre el trabajo de su marido en el mar, exponiendo que antiguamente había buena remuneración por el erizo *“Salían a hacer su marea, yo le decía a mi marido van a hacer, a trabajar a las 8 am y volvían a las 11 am y ese era su trabajo, y sacaban sus 12 cajas de erizos, por ejemplo y el camión llegaba de Carelmapu, de Maullín a recopilar todas las cajas de la lancha, la “Marco polo”, la “Galaxia”, la “Doña Nesty”, la “aurora”, distintas embarcaciones”* (Pargua, 22 de octubre).

Pasado los años la escasez del mar se hizo notar, los productos del mar como los locos, erizos, cholgas, y pescados cada vez se hicieron menos presentes, *“Me gustaría que fuera como antes, porque mi marido trabajaba ahí y ganaba plata como buzo, sus buenas lucas la gente ganaba en el mar, como pescadores y que volviera a producir, pero yo creo que eso va a ser nunca”* (Vecina Pargua, 22 de octubre). Diversos testimonios que están transversalmente tanto en Pargua como en Chacao, hablan de una fuerte escasez de productos del mar que eran un pilar en la alimentación y la economía de estos poblados, *“Aquí en Pargua fue caótico ver cómo se terminaba todo (...) yo me acuerdo que cuando recién me case, mi marido empezó a trabajar en el mar, todos los días salían a bucear y que unos cuantos erizos, caracoles, almejas, cholgas traían cualquier marisco y eso le ayudaba mucho a uno”* (Vecina 22 de octubre). Las embarcaciones recorrían largas distancias, que van por toda la costa norte del Canal, instalándose en el lugar donde se está construyendo el puente *“Iban allá abajo donde se está instalando el puente, toda esa costa lo recorrieron, lo sacaron, de repente dicen que sacaban cosas de barcos, cosas de barcos hundidos, se iban hasta Carelmapu, astillero Carelmapu, recorrían ambas cosas del Canal, por Chacao igual ir a buscar centolla y demás”* (Vecina de Pargua, 22 de octubre).

Por el lado de Chacao, se cuenta que en el pasado, cuando la marea del Canal era baja, los habitantes salían a mariscar *“A las mariscas”* (Vecino de Chacao, 27 de agosto), recolocando pelillo o luga, sin embargo esta práctica también ha disminuido debido a que no es bien remunerado *“No pagaban bien, entonces no era gracia que la gente se maltrate buscando pelillo porque el pelillo, vendía más seco que mojado y a veces no había tiempo bueno para secarlo, el llampin yo veía a los cabros que lo hacían, las mariscadas igual, si antes ahora ya no se ve mucho”* (Vecino de Chacao, 27 de

agosto). Una profesora jubilada, nacida en Chacao, me cuenta sobre los recuerdos que tiene de las mariscadas que se realizaban en las costas del Canal y que se regían por las llamadas mareas cortas y mareas largas, las cuales se diferenciaban por el mayor tiempo que duraban bajas, *“Cuando es larga bajan bien abajo y la gente se guiaba por la luna”* (Figura 10) (Vecina de Chacao, 27 de agosto), describiendo que las personas se movilizaban en carretas hacia las costas, y que la diferenciación de género en cuanto al trabajo era notoria.

Existía una estructura social, donde la que se sacaba la cresta era la mujer, y el hombre descansaba en el trabajo de la mujer, y ahí existía un tipo de mujer que le llamaban la “maichila”, que era una chilota que cuando venía a mariscar y tenía que subir los mariscos a la famosa carreta, usaban un canasto o una pilwa, que la llenaban de mariscos que la balanceaba sobre la cabeza (Vecina de Chacao, 26 de septiembre).



Figura 10. Marea baja, costa de Chacao. Fotografía, propia autoría. 26 de septiembre 2024.

Pareciera ser que estas actividades se realizaban con mayor frecuencia en el pasado, y esto tiene que ver con una rentabilidad económica, según testimonios, ya que un vecino comenta, *“Se ve si no es rentable, la gente más antigua lo hacía, la gente más joven tiene otra perspectiva a trabajar con algo, en pesquera, embarcado, tiene otra visión económica, la vida es más cara”* (Vecino de Chacao, 27 de agosto). Existe por ello un cambio de paradigma en torno a la dimensión económica, la gente más joven *“la mayoría compra nomás, tienen más libertad, poca gente joven que vive en el campo, acá en el pueblo lo mismo, la juventud acá en Chacao es contada con los deos, los otros*

vienen en el verano pero están radicados en Puerto Montt o en Ancud, esa es la vida” (Chacao, 27 de agosto).

En las descripciones en torno a la actualidad (2024) de ambos pueblos costeros, por el lado continental, Pargua resulta ser un poblado que se ajusta en función de las carreteras que la atraviesan, las cuales son la que va en dirección al Canal para abordar los transbordadores, la ruta panamericana es la principal, en la cual la movilidad constante se materializa, ya que este camino también lleva hacia el futuro Puente Chacao. Las calles que no pertenecen a estas rutas principales son de ripio, en las casas se pueden ver ocasionales huertos, y en la entrada del poblado, cercano a la costanera, están apostados diversos establecimientos comerciales que van desde restaurantes hasta kioscos, posicionados estratégicamente para que los viajeros se detengan a aprovisionarse. En las horas de almuerzo, el pueblo se llena de trabajadores que bajan al pueblo a almorzar, tiñendo el lugar de overoles morados, y uniformes azules marinos. En las costas las playas pedregosas dejan ver algunas embarcaciones pesqueras apostadas en el sector perteneciente a un río humedal que comprende desde la primera rampa (La que está dentro del pueblo), y la empresa Skreting, barcos aparentemente abandonados y diversas aves como garzas grandes (*Ardea alba*) y chicas (*Egretta thula*), pilpilenes australes (*Haematopus leucopodus*), gaviotas cahuil (*Chroicocephalus maculipennis*), zarapitos (*Numenius*), martín pescadores (*Megaceryle torquata*) y demás se dejan ver, en dicho lugar también se mariscaba, sin embargo ya no se encuentran choritos como antes *“Cuando bajaba la marea el que quería iba nomás, y ahora ese banco desapareció, la otra vez anduve buscando y no había nada”* (Figura 11) (Pargua, 10 de septiembre).



Figura 11. Sector río humedal, Pargua. Fotografía, propia autoría. 22 de octubre 2024.

Se comenta que la vida en Pargua no es escasa en trabajo, las empresas que están dentro del poblado suplen esa necesidad con creces, lo que es visto con buenos ojos por las personas *“En general ahora es un sector industrial, hay trabajo, existe mucho trabajo igual que en el mismo establecimiento acá (el colegio de Pargua), el establecimiento más grande del sector por la cantidad de estudiantes”* (Pargua, 25 de septiembre), *“Encuentro que hay harta fuente de trabajo acá, mi padre me decía que este era uno de los mejores lugares para vivir, porque acá nunca vas a pasar hambre ni frío y tampoco había peligro entre comillas”* (Vecina de Pargua, 25 de septiembre).

Por otro lado, en el ámbito de la vida marina, un pescador de Pargua me comenta que la caleta de Pargua consta de los sectores actuales entre el muelle Skreting hasta el Puente del Canal de Chacao, siendo ese sector el polígono que abarca la caleta, sin embargo, la pesca ha venido en declive debido a que los recursos se han ido acabando, sin embargo, se sigue practicando en el sector la extracción de erizos, el buceo el cual también ha tenido sus dificultades debido a las restricciones legales en cuanto a la profundidad a la que pueden llegar los buzos *“A nosotros nos complicó bastante el que, el erizo está a más hondura del que a nosotros nos tiene permitido bucear; nosotros podemos bucear solo a 20 metros y los erizos se han ido más allá, unos 40-50 metros, lo cual nosotros no tenemos permitido, había que buscar otro tipo de actividades que sean solventes y*

seguras y ahí solamente la salmonicultura nos ha ayudado” (Vecino de Pargua, 27 de septiembre), y en el verano la luga y el trabajo con diferentes especies como los peces de roca, sin embargo “Con el tiempo como todas las cosas se ha ido terminando, han salido otro tipo de trabajos, los buzos se han ido a trabajar a las empresas, están con contrato y eso les sirve como uso personal” (Pargua, 27 de septiembre).

La recolección al igual que la pesca y el buceo también se realiza, *“La luga se ve hasta nuestros días, la luga larga y la luga corta. Y ahora con marea buena se va a buscar loquito, saca la semilla si, uno chiquitito, y la lapa también lo que más se encuentra, pero los mariscos que estaban antes el juley y almeja eso ya no se encuentra, se exterminó” (Vecina de Pargua, 10 de septiembre), “Los recolectores de orilla todavía están ahí recolectando almejas, caracoles, locos, así es que aún la actividad se mantiene” (Vecino de Pargua, 27 de septiembre).* Sin embargo, a pesar de ser una práctica mantenida en el tiempo, igual está sujeta a la escasez expresada anteriormente, y que ha convertido el rubro marino en uno no tan rentable, *“La luga, me acuerdo que con mi finado papá sacábamos sacos y sacos y sacos de luga, una mañana una baja marea una baja de sur, y sacábamos ganábamos cualquier plata, era buen negocio y ahora esta super bien pagado pero no hay luga” (Vecina de Pargua, 22 de octubre) “Yo tendría unos 15 años yo bajaba con mi papá a mariscar, se bajaba el mar e íbamos a mariscar, sacamos baldes de almejas, caracoles cosas así, y hoy día yo voy a la playa con un hualato y no encuentro nada de almenas dos o tres, no hay nada, y yo creo que toda la gente que vivimos en Pargua en ese tiempo, los pocos que éramos teníamos, tenemos esos recuerdo” (Vecina de Pargua, 22 de octubre).*

La movilidad en torno al canal era extensa, los relatos cuentan que los pescadores y buzos recorrían la zona en busca de distintos productos *“En el Canal allá igual del puente al otro lado, nosotros íbamos a trabajar toda esa orilla del puente, por ejemplo yo creo que ya ahora no se puede pasar porque están las cuestiones del puente, y en la otra punta donde íbamos a trabajar hay una piscicultura, entonces ya no se puede, de hecho ya casi ningún pescador va para esos lados” (Vecina de Pargua, 10 de septiembre).* Continuando con el Canal, se comenta que era un buen sector para pescar y recolectar, *“Esa zona si era buena porque en las orillas salían congrios e igual íbamos en la temporada de verano había muchos pejerreyes y róbalos, y los peces vienen con la corriente de abajo, bueno igual hace tiempo no vamos para allá para pescar” (Vecina de Pargua, 10 de septiembre) (Figura 12).*

A continuación, se presenta la clasificación de las entrevistas en las categorías desarrolladas anteriormente (Ver Tabla 1), las cuales se relacionan con la creación de una de las tres dimensiones analíticas desarrolladas en torno al concepto de paisaje, siendo la primera el Paisaje instrumental:

Tabla 2. Conceptualización de las citas de las entrevistas en la dimensión analítica Paisaje instrumental.

Dimensión analítica.	Descripción.	Cita.	Categorías.
Paisaje instrumental.	Este concepto da cuenta de las diversas descripciones en torno a las prácticas maritoriales realizadas tanto en Pargua como en Chacao y que en los relatos habla de una abundancia y prosperidad monetaria dado por el mar. Por medio de este alcance se da cuenta de un tipo particular de apropiación territorial en el cual se conceptualizaban un paisaje instrumental específico, ligado a la interacción directa con el mar, por medio de prácticas aprendidas en el tiempo como la pesca, el buceo, el marisqueo, y la interacción constante con el sector marino-costero.	<i>“El erizo al comienzo era tu ibas a la playa y caminabas y te pinchabas los pies porque había erizo, pero cuando se sacó eso fue escaseando”</i> (Pargua, 22 de octubre). <i>“Distintas embarcaciones traían que se yo 12 cajas, otra traía 8 cajas, otra traía 20 cajas y así en la rampa servía para eso, llegaba un camión de Carelmapu, de Maullín o de Calbuco y se iba en las cajas de mariscos, por la parte económica era bueno, ya no hay eso, ha sido un cambio muy brusco</i> (Pargua, 22 de octubre). <i>“Toda la gente para las mareas bajas, en el sector estero que le llamamos nosotros, bajaban todos a mariscar”</i> (Chacao, 27 de agosto). <i>“Hoy día queda una, la de buceo, que ahora está por el río, que sale en busca de almejas, cholgás, erizos, pero en</i>	Historia del pueblo. Memorias del pueblo. Actividades de orilla. Vida en torno al mar. Movilidad.

		esos años del 65 en adelante, hubieron 12-15 lanchas, tu veías un montón fondeadas por donde está la rampa” (Pargua, 22 de octubre).	
--	--	--	--

Fuente: Elaboración propia.

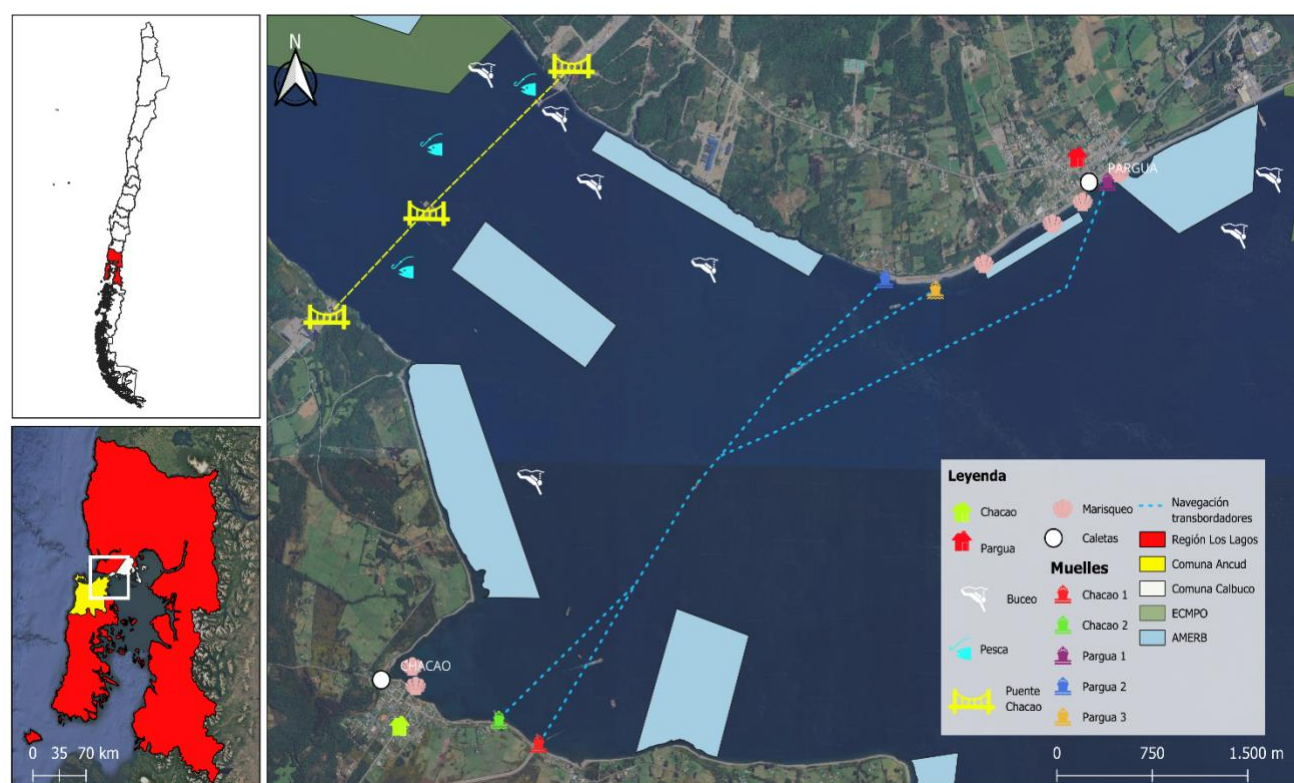


Figura 12. Mapa del Canal de Chacao, en él se posicionan las zonas en las cuales se buceaba, pescaba y mariscaba, según los relatos. Elaboración propia.

El mapa anterior muestra las zonas señaladas en las cuales los y las habitantes de Pargua y Chacao realizaban actividades marinas en el Canal de Chacao, ya sea el buceo, la pesca o la recolección de orilla. Se da cuenta que este Canal era y es habitado y conocido por estas personas y que en él convergen variadas formas de utilizarlo, esto por actividades particulares como las mencionadas o por otras institucionalizadas como las

AMERB⁸, ECMPO⁹, la navegación de los transbordadores, y el lugar en donde se emplazará el Puente Chacao. Cabe precisar que el mapa fue realizado en el programa QGIS. 3.34.2, utilizando las coordenadas SIRGAS-Chile 2002 /UTM zone 18S

6.2.- Afectos en torno al Canal de Chacao desde Pargua y Chacao.

Además de las relaciones materiales que se sostienen a través del tiempo con el paisaje, y que son inherentes a las formas de habitar el territorio, apropiarlo y entenderlo, las dimensiones subjetivas que surgen de las relaciones perpetuadas entre los seres humanos y el paisaje, también son dimensiones producidas con y para entender el medio. Los sentimientos, afectos e imaginarios son, en este caso, resultados de relaciones sostenidas, la vida en torno al mar se interioriza y se hace parte de las personas, al respecto, uno de los entrevistados señala *“Eso se lleva en la sangre, yo intente cambiar de trabajo pero me sigue llamando nomás el mar, ahora trabajo en barcos más grandes como capitán, y esa experiencia que uno ha adquirido a través de los años ahora uno la puede poner en práctica, así que el que nació para ser hombre de mar va a ser hombre de mar toda la vida”* (Vecino de Pargua, 27 de septiembre). Esta apropiación del mar esta inserta en el imaginario de hombres y mujeres *“Si tú ves aquí hay mujeres que están ligadas al mar, que son buzos, asistente de buzo, pescadores artesanales, entonces estamos todos ligados a eso”* (Vecino de Pargua, 27 de septiembre), comenta un pescador de Pargua.

El mar es apreciado por adjetivos ligados a su belleza y estoicismo, algo que siempre debe estar allí y que va más allá de la relación netamente utilitaria, las costas son receptáculos de afectividades *“bueno nosotros siempre hemos vivido frente al mar, y es algo bonito, pero no solo porque nos da los productos para vivir, porque de por si es una naturaleza tan intacta, el mar tiene que estar ahí, y uno puede bajar a la playa al rato que quiere, y la playa te desestresa de repente también te relaja”* (Figura 13) (Pargua, 22 de octubre). Esas afectividades, adquiridas por la interacción con el mar, también permean en las formas en las que se percibe, y viceversa, la experiencia crea afectividades que hacen valorar de maneras particulares lo maritorial *“A ver, como te explico, si tu llegas a ser buzo y te metes con una máscara ahí no sé po, a nadar y miras hacia abajo, es un mundo diferente claro, es lo más hermoso que tu podrás ver, y somos privilegiados los que hemos*

⁸ Portal. Subpesca.cl

⁹ Portal. Subpesca.cl

logrado llegar a 60-70 metros y ver lo que hay ahí, como actúa el cuerpo, la experiencia que tu adquieres” (Vecino de Pargua, 27 de septiembre).



Figura 13. Costas de Pargua. Fotografía, propia autoría. 22 de octubre 2024.

Por el lado insular, cruzando el canal, el mar y el viento, acompañado de gaviotas y transbordadores, observando el lento avance de las monumentales pilas del puente, en un paisaje celeste, plomo, verde y azul, Chacao se deja ver y en él, también las subjetividades en torno al Canal y a la Isla de Chiloé, a propósito de una pregunta enfocada en consultar por los sentimientos que evoca el paisaje de Chiloé, una profesora jubilada responde lo siguiente *“A bueno que se yo, es que le estas preguntando a la persona que cuando volvía a la isla se le hinchaba el corazón cuando cruzaba el canal po, eeh Chiloé es muy especial, en eso tú sabes que un día podemos tener las 4 estaciones del año, el verano es extremadamente brillante, si tú te has mirado una noche estrellada acá, las estrellas parecen que se te caen encima”* (Vecina de Chacao, 26 de septiembre). La costa posee además, un estatus que se entremezcla con los mitos propios de Chiloé, se explica, a propósito del puente, que este no tiene incidencia en la identidad chilota, siempre y cuando se recuerden y enseñen las tradiciones propias del territorio *“Lo que hay que hacer es tratar de rescatar lo que era la identidad chilote (...) y eso querido no tiene nada que ver con el puente, eso tiene que ver con que los chilotes tenemos que seguir viendo brujos, Caleuche, Pincoya, con que*

tenemos que entender la identidad y de dónde vienen las cosas, porque todo tiene una explicación” (Vecina de Chacao, 26 de septiembre).

Acompañando estas visiones más optimistas en torno a el paisaje marino y su relación con él, también se destacan miradas que más bien demuestran cierta incertidumbre y depredación de este maritorio, uno de los relatos por parte de un chacaino explica lo siguiente *“Ya en las playas de Chiloé no queda nada, se extrajeron todas nuestras riquezas de nuestras playas y mares”* (Vecina de Chacao, 27 de agosto), nuevamente se encuentra el discurso aludiendo a una abundancia marina pasada *“Íbamos a buscar erizos, a buscar de todo, ahora no encuentras nada, porque cuando se comenzó a comercializar se perdió todo (...) la sobreexplotación, y Chacao sus playas sufrieron de eso, nosotros también, ya que si nosotros queremos comer mariscos, a pesar de tener la playa tenemos que ir a comprar a otro lado”* (Vecina de Chacao, 27 de agosto). Por su parte una chacaina complementa *“Zcá esta zona, en toda esta costa, esta playa la gente se dedica a la recolección de marisco y no solamente para vender, igual para comer”* (Vecina de Chacao, 25 de septiembre).

A continuación, se presenta la clasificación de las citas en función de las categorías (Ver Tabla 1), produciendo la segunda dimensión analítica en torno al paisaje, denominada Paisaje subjetivo:

Tabla 3. Conceptualización de las citas de entrevista en la dimensión analítica Paisaje subjetivo.

Dimensión analítica.	Descripción.	Citas.	Categorías.
Paisaje subjetivo.	Este concepto da cuenta de las dimensiones subjetivas que son proyectadas por los y las habitantes de Parga y Chacao con respecto al paisaje que los rodea, explicitando que en torno a este existen visiones afectivas personales sujetas al maritorio, así como también construcciones imaginarias respecto al paisaje, que están mediadas por perspectivas de desigualdad ambiental y perspectivas de desigualdad territorial.	<i>“yo no cambio por nada vivir y trabajar en el mar. Es un sentimiento de cariño de amor por el mar, mis abuelos mi papá fueron todos pescadores, mi abuelo en Carelmapu trabajo en el mar, conductor de embarcaciones y pescador (...) dejaba todo botado en mi casa por salir a pescar”</i> (Parga, 10 de septiembre).	Afectos. Sentimientos. Vida en torno al mar.

		<i>“Yo encuentro que Chiloé es lo máximo, y yo conozco todo Chile, es que tiene todo, mar; piedras que fueron madera, así que nada, la pregunta se la hiciste a una persona que lo único que tiene es amor por esta isla” (Chacao, 26 de septiembre).</i> <i>“Ser el patio trasero del continente, yo digo continente porque nosotros los chilotes nunca decimos vamos a ir a Puerto Montt o a Santiago, voy al continente, entonces nosotros lamentablemente siempre hemos sido el patio trasero de Chile” (Chacao, 27 de agosto).</i>	Imaginarios de desigualdad. Insularidad.
--	--	---	--

Fuente: Elaboración propia.

6.3.- Transformación del futuro del Canal de Chacao en relación al Puente Chacao.

Tanto Pargua como Chacao han tenido sus respectivos cambios, procesos a través del tiempo por medio de los cuales las materialidades se han modificado y transformado en función de una idea de progreso, Pargua se ha expandido y ha sido reconocido como un pueblo industrial, esto debido a las diversas empresas apostadas en el sector, siendo el Puente la principal y la que tiene un impacto evidente en el pueblo. Por otro lado, Chacao, un pueblo rural y a la vista tranquilo, también ha atravesado procesos de cambio, el puente en esta orilla resulta ser pensado de manera variada, pero siempre concordantes con la realidad insular, y sus dificultades. Por ello la idea y proyecto del Puente Chacao despierta en los y las habitantes imaginarios futuros respecto a lo que significará el termino de esta obra. Este apartado por tanto da cuenta de los relatos respecto de estos futuros imaginados en relación con el pueblo y con la vida personal producidos por el Puente Chacao.

A continuación, se presenta la categorización de las citas extraídas de las entrevistas, clasificadas en función de las categorías de análisis anteriormente presentadas (Ver Tabla 1), las cuales hacen alusión a los imaginarios de futuro de los pobladores y pobladores de Pargua y Chacao, produciendo la tercera dimensión analítica del paisaje denominada Paisaje transformado:

Tabla 4. Conceptualización de las citas de entrevista en la dimensión analítica Paisaje transformado.

Dimensión analítica.	Descripción.	Citas.	Conceptos teóricos.
Paisaje transformado.	Este concepto hace alusión a las transformaciones paisajistas desarrolladas en torno al Canal y que aluden tanto a las dimensiones maritoriales como como del pueblo, dando cuenta de las desigualdades territoriales, tanto en lo insular como en lo continental, siendo el Puente Chacao un actor que supuestamente posee un papel de mitigación de desigualdades territoriales, pero que sin embargo es cuestionado por las personas aledañas al proyecto en cuestión.	<i>“Mira pienso que vamos a quedar muy abandonados, al menos en los primeros tiempos porque va a quedar como un paraje, porque van a pasar por el otro lado de la calle, no por el lado de Pargua, y lo del puente a mi parecer no trae mucha utilidad”</i> (Pargua, 25 de septiembre). <i>“Con el puente puede morir Chacao, porque ya con los transbordadores no se ve tanta gente, nomás en el verano en tiempo de turismo, porque baja los buses por acá, pero si acá no hay nada turístico con que la gente se entusiasme a bajar”</i> (Chacao, 27 de agosto).	Ideas de futuro del pueblo. Ideas del futuro personal. Puente Chacao.
		<i>“hay conectividad, pero anda a ver tú el tipo de conectividad que tenemos, las carreteras están pésimas, la educación por los suelos, la salud por los suelos, entonces yo siempre he dicho, no está mal que bueno que se construya el puente, pero hay prioridades, las</i>	

Paisaje transformado.	Opiniones respecto al puente. En Chacao (Chiloé).	<i>prioridades eran educación, salud, conectividad y vivienda, y con los dineros que se invierten en el puente, que yo creo que van a llegar a ser 1200 millones de dólares, se pudo haber hecho mucho en Chiloé”</i> (Chacao, 27 de agosto). <i>“Para que más puente, para mí no es necesario, si te da un infarto igual te vas a morir en el trayecto, lo que hay que hacer de desconcentrar Chile, que haya un hospital decente en cada provincia, porque es la única solución”</i> (Chacao, 25 de septiembre). <i>“Porque ser Isla no es el chiste que te dice el turista o los que han venido a comprar terrenos para una segunda casa (...) oye han sido años de problemas para los médicos, para los chicos que estudian afuera, de comunicación tú ves a Chile progresa ahí mismo”</i> (Chacao, 26 de septiembre).	Desigualdad. Imaginario de desigualdad. Puente Chacao.
		<i>“El puente ya no va a ayudar eso uno tiene que tenerlo claro, el puente nos va a quitar algo que hace muchos años teníamos acá, durante muchos años Parga ha sido un lugar de conectividad, entonces con el puente eso va a prácticamente desaparecer”</i> (Parga, 27 de septiembre).	Desigualdad.

Paisaje transformado.	Opiniones respecto al puente. En Pargua, (Continente, comuna de Calbuco).	<i>“Para mí el puente va a ser un adelanto y quizás para nosotros va a ser, quizás no va a haber tanta actividad, pero va a ser un lugar de tranquilidad”</i> (Pargua, 22 de octubre). <i>“Bueno yo pienso que uno de los errores fue haber alejado al pueblo en sí de, yo no sé si porque no era viable, porque hicieron el viaducto más arriba entonces prácticamente Pargua es la puerta de entrada a Chiloé, entonces si tu cambias esa puerta de entrada ¿qué va a pasar con el pueblo?”</i> (Pargua, 10 de octubre).	Imaginaris de desigualdad. Puente Chacao.
-----------------------	---	--	---

Fuente: elaboración propia.

En el lado insular, las respuestas con respecto al proyecto vial orbitan entre estar a favor, ser indiferente o estar en contra, en ese abanico circulan los relatos que también pueden poseer contradicciones en cuanto a la postura, es decir, estar a favor y en contra al mismo tiempo. Se comenta lo siguiente *“El puente no va a tener gran incidencia y yo hubiera preferido que se hubieran priorizado las cosas”* (Vecino de Chacao, 27 de agosto). Acompañado de esa visión, también se tiene un imaginario respecto a la isla, que tiene que ver con el aislamiento debido a su geografía, *“Como te digo, gran impacto, ni social, ni económico, ni cultural va a tener el puente para Chacao, no lo va a tener, con toda sinceridad, no vamos a ganar y perder, ni tampoco vamos a perder nuestra idiosincrasia ni nuestras costumbres ni nuestras tradiciones, así que, personalmente el puente a mi como viejo no me preocupa”* (Vecino de Chacao, 27 de agosto). Una profesora comenta lo siguiente

Lo que pasa es que la gente tampoco, el puente ha generado trabajo, pero no para todos, y todos están esperando a ver si de verdad se construye, entonces va más allá, todavía no se construye, han tenido sus problemas, han quedado varados por el clima de acá igual, y si tú me preguntas no sé lo que la gente espera, no es como ¡oh el puente lo mejor! no, están viendo a ver si lo terminan, es lo primero que están viendo. Acá la gente igual sabe cómo son los vientos, que seguridad van a tener

los lados, igual hay un grupo que si está interesado en el puente, pero por una cosa de salud, pero en Ancud están haciendo un tremendo hospital, pero no sé (Chacao, 25 de septiembre).

Por el lado continental en Pargua se comenta que debido al desvío que producirá el puente, al no pasar por el pueblo, la concurrencia de vehículos y turistas será menor, lo que por un lado creará más tranquilidad en el lugar a propósito de los sonidos producidos por los camiones que diariamente transitan por la ruta panamericana hacia los transbordadores, también se habla de una pérdida de ingresos que aportan los pocos turistas que se quedan en Pargua, *“Cuando empiece a funcionar el puente ya no van a pasar por acá, no van a pasar ni a mirar, entonces nosotros vamos a tener que tener algún atractivo para que la gente venga a Pargua”* (Vecino de Pargua, 27 de septiembre).

Igualmente, dentro de Pargua también se manifiestan problemas de convivencia respecto a la gran población flotante del puente, *“El puente ha marcado mucho (...) ha generado que mucha gente tenga mejores oportunidades económicas al tener sus negocios, sus casas, pero también ha aumentado la demanda de todo, la salud (...) entonces eso hace que el pueblo colapse”* (Vecina de Pargua, 25 de septiembre). Además de ello también se comenta que la delincuencia ha ido en alza *“Hay cosas negativas y positivas, en el tema negativo se ha visto mucho tema de delincuencia ay alcoholismo y droga, no estoy diciendo que es toda la gente que trabaja, pero hay un gran porcentaje y también de la gente que vive acá, entonces se forma, a veces igual peleas”* (Vecina de Pargua, 25 de agosto).

7.- Discusión.

En el presente apartado se busca responder de manera parcial los tres objetivos específicos de investigación, ordenándolos de manera que cada uno de los tres capítulos que constituyen este segmento comulguen con los objetivos. Es decir “Paisaje instrumental” trata el primer objetivo con tópico en las relaciones sociomateriales sostenidas en el tiempo en el Canal de Chacao en el contexto de la construcción del puente. El siguiente capítulo “Paisaje subjetivo” toca el segundo objetivo que trata sobre los afectos e imaginarios en torno al Canal de Chacao en el contexto de construcción del puente. Y el tercer capítulo “Paisaje transformado” incorpora las dimensiones futuras creadas por los y las habitantes de Pargua y Chacao, y las transformaciones que ellos se imaginan que afectarán al canal y a sus pueblos. Se especifica que se responderán los objetivos

parcialmente debido a que esta tesis se enmarca en el “Plan de Vinculación” del Magister en Antropología de la Universidad Austral de Chile, que estipula que, para los estudiantes de pregrado, la primera tesis que realizan debe responder parcialmente los objetivos, ya que esta tesis será desarrollada en profundidad como una de posgrado en el siguiente año (2025).

7.1.- Las dimensiones del paisaje maritorio en Parga y en Chacao.

En torno a las narrativas expuestas que tienen que ver con las relaciones con el paisaje costero de ambos poblados evocados en el Canal de Chacao y sus costas, se pueden identificar tres tipos de paisajes que están sujetos a la historicidad de prácticas y representaciones, significados y modificaciones en torno a este maritorio. Uno de estos paisajes tiene que ver con su dimensión material e instrumental, desde ahora “Paisaje instrumental”, y que engloba las prácticas relacionadas a las orillas de playa y al mar en sí mismo, es decir, la navegación, el buceo, la pesca, que son actividades realizadas en el maritorio, y que tienen un fin de subsistencia de las comunidades ya sea en una dimensión alimenticia, como laboral monetaria. Este paisaje a su vez, está dividido en prácticas utilitarias pasadas, que incorporan los relatos y memorias de cómo era en el pasado la vida en torno al paisaje marino, y el presente, que está sujeto a el cómo las comunidades se relacionan en la actualidad con el mar y en la cual el puente se inserta como un actor de modernización público-privada que modifica la materialidad del paisaje.

Por otro lado, se encuentra una dimensión del paisaje que resulta representacional, siendo primordiales los sentimientos e imaginarios con respecto al borde costero y los dos pueblos, estos relatos se remiten a ideas que van desde una antigua abundancia marina que daba para vivir de él, hasta una de escasez actual que han sufrido los mares del Canal debido a diversas causas expuestas en los relatos, así como también percepciones relativas a la representación de los territorios en los cuales viven, siendo estos insulares y continentales, poseyendo características propias que permean en el relato de los y las habitantes y que tienen que ver con los afectos evocados por estos maritorios, creando relaciones que si bien se enmarcan en lo instrumental, muchas veces va más allá, siendo más bien subjetiva. A esta dimensión del paisaje se le denominará, “Paisaje subjetivo”, que, además, busca incorporar dimensiones de desigualdad en cuanto a la relación que se tiene con los paisajes continental e insular en este caso, es decir, sensaciones de desigualdad, injusticia, contaminación y escasez que permean en cómo se representa el vivir en estos poblados.

Finalmente se habla de una tercera categoría del paisaje del Canal de Chacao, la cual está sujeta a las modificaciones materiales y subjetivas que el Puente Chacao desencadenaría en el Canal, a este tipo de paisaje, se le denominará “Paisaje transformado”, el cual busca identificar las percepciones y futuros que los y las habitantes tanto de Pargua como de Chacao poseen con respecto a esta obra, y problematizar el rol modernizador que el puente tendría sobre este territorio en función de su papel para solucionar desigualdades existentes tanto en el Archipiélago de Chiloé, como en el continente de la Región de los Lagos los cuales también están sujetos a sensaciones de desigualdad, como falta de acceso de servicios básicos (tanto en Pargua como en Chacao), sensación de abandono en cuanto a lo continental, en el caso de Chacao, o la contaminación de los mares por parte de industrias como la salmonera, que si bien dan empleo, también afectan el medioambiente, generando conflictos medioambientales en la región. Se problematiza por ello el desarrollo capitalista y las desigualdades que inherentemente provoca de manera diferenciada entre lo insular y lo continental.

7.2.- Paisaje instrumental.

La ocupación y apropiación del maritorio por parte de poblados costeros como los son Pargua y Chacao, resulta algo propio de las comunidades que se encuentran a orillas del mar, en ese sentido resulta interesante escudriñar el tipo de actividades y cómo han evolucionado en el tiempo, a fin de comprender la interacción constante de las personas con el paisaje costero y las desigualdades propias de estos territorios proyectadas en el tiempo. En ese sentido y siguiendo con el concepto de paisaje, este al ser una conceptualización de las interacciones entre la sociedad y la naturaleza, y también agrego que no solo con esta última, sino que también con los espacios urbanos, a través del tiempo, estas relaciones se enmarcan en un contexto histórico-social que proyecta las expresiones de las concepciones socio-económicas de las personas (Navarro, 2003). Por ello en base a los relatos se puede apreciar que tanto hombres como mujeres de ambos poblados desarrollaron la pesca, el buceo, la recolección de orilla y la navegación aprendiendo estas prácticas desde el conocimiento heredado de los mayores y practicado junto a ellos empíricamente el oficio. Además, el maritorio fue y es en algunos casos utilizado a fin de poder subsistir de él, consiguiendo tanto alimento como ganancias monetarias trabajando de diversas formas, entregando productos del mar a empresas, así el maritorio se configura como un paisaje apropiado por medio de su utilización instrumental.

En ese sentido, los corrales de pesca resultan un caso ejemplificador de esta relación sostenida en el tiempo, parte necesaria de la creación del paisaje, *“Acá en Pargua antes de llegar a Punta coronel habían unos 7 u 8 corrales de piedra y cada familia tenía su corral, entonces en la mañana iban pa abajo, en la marea grande a ver dentro de los corrales, habían robalos, cualquier pez grande”* (Vecino de Pargua, 22 de octubre). En el caso de Chacao, también se hace alusión a que la gente que constituía el pueblo antiguamente eran por un lado, empleados públicos (Correo, Registro Civil, Oficina de la Cora, Indap), y por el otro lado de personas que venían del mar como parte de una tradición histórica indígena *“Habían como dos tipos de personas (...) en la otra parte que tenía que ver con el mar, que yo creo tiene que ver con los poblados primitivos de Chiloé, nunca fueron agricultores, ellos eran mariscadores, vivían a orillas del mar y eran nómades”* (Vecina de Chacao, 26 de septiembre). Así, el paisaje puede ser entendido como una producción de la historia y de las relaciones socioeconómicas en el espacio (Navarro, 2003) que además de constituir por medio de las relaciones sociomateriales por las cuales el maritorio es apropiado (quiñe, redes, embarcaciones, anzuelos, equipos de buceo). Así se pone en evidencia que lo social no ocurre sólo en el medio del sentido, sino que más bien necesita la constitución y movilización de la materialidad (Farías, 2014).

En función de una dimensión instrumental y material, el borde costero es pensado desde características propias que ayudaban a la subsistencia alimenticia y económica, es decir una idea de paisaje que provee, que resulta difícil debido a sus cualidades naturales como las fuertes corrientes y el mal clima, que produjo muchos naufragios en el canal a lo largo de su historia, así como también a características intrínsecas del mar que lo hacen peligroso para oficios como el buceo, que producen por ejemplo, mal de presión, *“Llego un momento en que aquí los buzos de Pargua eran los únicos que iban a bucear hasta 60 metros de profundidad, y se murieron, se murieron varios chicos jóvenes porque se enredaban en la manguera, o les daba el llamado mal de presión, porque subían y se expandía toda la bolsa de aire y se tapaban todos los conductos de todo eso”* (Pargua, 22 de octubre). En ese sentido en torno a este paisaje proveedor también se suscitaron formas de apropiarse de él, en el sentido de conocerlo y utilizarlo (Figura, 14) *“Nosotros conocíamos el mar, por ejemplo en la temporada de verano cuando venían los cardúmenes, porque venían los cardúmenes de pejerreyes, de jureles, entonces uno conoce el mar, cuando viene un cardumen de pez se va moviendo el mar, se saltan algunos entonces uno ve que hay manchones en el mar y ahí se reconocen más si es que andan”* (Vecina de Pargua, 10 de septiembre). U otro

ejemplo, *“Ellos me decían que estaban esperando la marea y qué marea les decía yo, y era la marea que se bucea acá en el canal, cuando está bajando, hay una para que es cuando deja de bajar y espera a que suba y en ese momento el buzo puede trabajar; y son 25 minutos nomás los que puede trabajar; y haciendo un quiñe, porque si no después se peligra de que le llegue la presión”* (Vecina de Parga, 10 de septiembre). Así, la instrumentalidad del maritorio comprendido como paisaje da cuenta de una forma histórica de utilizarlo, conocerlo y relacionarse con él, que también permea en las formas en las que las personas se entienden a sí mismas como personas del mar o de tradición marina, que suscita a la vez en ellos y ellas, sentimientos y afectos en torno al paisaje marino.



Figura 14. Embarcación de Parga. Fotografía, propia autoría. 22 de octubre.

En lo que respecta a la construcción del Puente Chacao, se explica que en temas prácticos el puente no impide la navegación de embarcaciones menores, por lo que no interrumpe significativamente estas prácticas, sin embargo, esto se debe a una problemática que va de la mano con la escasez de recursos marinos, ya que se comenta que ya no se bucea o pesca en el canal es debido a que derechamente no hay recursos. En base a lo conocido en terreno, se habla de que las actividades marinas antes mencionadas no se practican por varias razones, tanto ambientales por la escases mencionada, así como por fines económicos ya que no es bien remunerado, dando cuenta que la vida en el mar resulta extremadamente sacrificada, debido a que por un lado está sujeta a los cambios ambientales generados por la contaminación de industrias y la sobreexplotación de los

mares, y por otro lado debido a que este trabajo no siempre es valorado monetariamente hablando. Así se identifican los patrones que modifican la relación humana con la naturaleza, en un contexto en la que esta última ya no es trabajada de manera artesanal con la misma potencia que en el pasado, migrando los trabajadores y trabajadoras a las industrias apostadas en el continente en el caso de Pargua. En el caso particular de Chacao, se comenta divididamente que el Puente Chacao podría solucionar de manera parcial las dificultades propias de vivir en una isla (conectividad, mejor acceso a la salud, educación, trabajo). De manera parcial debido a que en estos mismos relatos se habla de que el puente no era una prioridad para la población chilota, ya que las necesidades internas de la isla solo se solucionan con el puente de manera fragmentaria ya que las dificultades anteriormente mencionadas que pertenecen a las partes interiores del archipiélago no presentan una mejor sustancial. En cuanto al pueblo de Chacao, se habla de que por un lado el pueblo podría “desaparecer” o estancarse, debido a al flujo de turistas que inevitablemente pasa por el pueblo, sin embargo, desde otra vereda se habla de que esta villa se mantendrá estoica ante los cambios que esta obra pueda generar, sin sufrir mayores cambios, para bien y para mal.

7.3.- Paisaje subjetivo.

El paisaje, según Román (et al. 2024), aporta a evitar tratar a los habitantes rurales únicamente como actores productivos, dando cuenta de que organizan elementos de la naturaleza con fines más allá de los mencionados, resaltando la capacidad de evocar un sentimiento o un sentido de presentarse ante una idea de naturaleza. En esta línea en cuanto a las interacciones que parte de los pargüinos y chacainos han sostenido con el maritorio, se hacen presentes relatos referentes a considerar al mar como parte de una identidad, propia de quienes se relacionan con él, y que además es histórica y sostenida en el tiempo, invocando a generaciones pasadas como fuentes de conocimiento y experiencias en torno al mar. Así el maritorio como unidad terrestre marina, expone que no existe necesariamente una dicotomía entre estas dos dimensiones, sino que más bien se configuran como continuidades en las cuales se pueden proyectar sentimientos de pertenencia, sentimientos y afectos por igual, en los cuales, por ejemplo, se habla del mar como un compañero, como un proveedor o como algo bello y hermoso, así como peligroso y en el cual también ha rondado la muerte. Se representa por tanto un paisaje complejo lleno de afectividades que no necesariamente se enmarcan en conceptualizaciones productivas, aunque también estas actividades

son parte de la significación del maritorio, por parte de la experiencia corporal y empírica en el paisaje acuático.

Ahora bien, desde lo insular también existe una representación del paisaje que puede resultar modificada por el Puente Chacao, dentro de las perspectivas futuras que poseen los y las habitantes, ya que se menciona la pérdida de la característica “isla” producto de la unión artificial *“Eso sí se va a perder ya no va a ser isla, va a ser continente”* (Vecino Chacao, 27 de agosto). También se comenta sobre una depredación de los recursos de la isla *“Tampoco se ve mucha garantía del puente porque al final el puente, Chiloé tiene muchos recursos naturales y se van a ir”* (Vecina de Chacao, 25 de septiembre). Sin embargo, la condición de isla también es tomada como compleja, evitando su romantización, también se comenta que es difícil vivir en una isla debido a la falta de progreso *“Tú tienes que pensar que el puente es una tremenda obra de ingeniería y que a pesar de todos los detractores abemos muchos chilotes que estamos esperando ese puente hace años, desde un cura que le decían el loco Garay, hasta mi padre que murió con 99 y el su deseo más grande era cruzar el puente, hasta yo que me tocará morirme y no alcanzó a ver terminado”* (Vecino de Chacao, 26 de septiembre).

Se ve por tanto que la figura del puente resulta contradictoria, con opiniones divididas en torno a las expectativas que se esperan de él, sin embargo, un factor en común es que viene a cambiar la situación insular de Chiloé la cuál es un factor territorial que suscita ideas de desigualdad en torno a lo continental, habiendo ideas de abandono y aprovechamiento económico hacia la isla y que no queda en esta. Resulta el puente un actor el cual vienen a irrumpir lentamente en el debate sobre lo que significa ser isla en Chile, siendo por una parte un proyecto con detractores en cuanto a que es un proyecto que les quita soberanía territorial, obligándolos a salir de la isla para acceder a educación o salud, o también significaría la depredación de los recursos de la isla por parte de rubros como el salmoneero o el forestal, y por otro lado, también significa una solución esperada que es atingente a las necesidades de salud y educación, así como laboral de los chilotes. Existe por tanto una desigualdad territorial estructural en Chiloé y el puente es una solución tomada de manera top-down la cual está sujeta al escrutinio de los/as pobladores/as.

7.4.- Paisaje transformado.

En lo referente a las percepciones de futuro que se poseen en ambos poblados en relación con la construcción y finalización del Puente Chacao, se comenta, en el lado continental en Pargua, que cuando el puente esté terminado va a significar una cuantiosa disminución de los vehículos que transitan por el pueblo para ir a los transbordadores. En relación a lo anterior, se comenta que la dimensión económica referente a los mercados y restaurantes que están en la pasada para ir a los transbordadores van a sufrir una baja en la clientela, por lo que se están evaluando opciones que incentiven a los turistas a pasar por el pueblo a pesar de que este no esté en la ruta para pasar por el puente mismo, *“No tocamos ningún pito porque nadie pregunto eso, nadie quedamos porque si llega a pasar el puente, Pargua queda medio abandonado, porque pasa por arriba entonces eso decía en una reunión de la JJ.VV, la verdad en Pargua nunca exigió ni nunca hubo una encuesta para ver si queríamos tener puente, o no porque claro el puente es para Chiloé, pero igual pasa por donde estamos nosotros”* (Vecino de Pargua, 22 de octubre). Por ello se manifiesta que la discusión del puente fue más a nivel de las autoridades *“La conversación del puente, pero eso se hizo a nivel más de las autoridades, la gente común y corriente no participaba, o no fue tomada en cuenta al último quizás se tomaron en cuenta a grupos de personas en Chiloé”* (Vecina de Pargua, 22 de octubre).

Dentro de Pargua se enfatiza en que existen deficiencias estructurales y retraso de proyectos importantes como el alcantarillado *“Bueno acá desde que tengo uso y razón se han intentado hacer muchas cosas pero todo queda en papel, alcantarillado llevamos 30 papeles y no tenemos ningún tubo”* (Pargua, 27 de septiembre). Así como también la saturación del Cesfam debido a la población flotante que viene del puente y de las demás empresas en el sector *“igual ha venido mucha gente, hay mucha población flotantes ha aumentado demasiado, estamos sobrepoblados para la capacidad de los servicios”* (Pargua, 22 de septiembre). Por otro lado, también existe un sentimiento de abandono por parte de las autoridades comunales *“aquí después de Calbuco venimos nosotros por pueblo más grande y deberíamos tener hartos adelantos que no tenemos, quizás en un futuro no tan lejano podamos hacer cosas, pero, así como estamos hoy día no”* (Pargua, 27 de septiembre).

Por el lado insular, como se comentó las opiniones son divididas, el puente se constituye como un proyecto que sin duda marcaría un antes y un después de la territorialidad chilota, que a su vez

traería cambios significativos en la isla, y específicamente en Chacao, al cual se comenta que podría desaparecer en términos de flujo de vehículos y turismo, sin embargo, desde una dimensión evocada al estilo de vida del pueblo en sí, se comenta que la idiosincrasia se mantendría, al ser un pueblo de adultos mayores *“muchos dicen que Chacao con el puente va a morir, y no, Chacao no va a morir, Chacao va a seguir siendo el mismo, exactamente igual a como lo ves ahora”* (Chacao, 27 de agosto). Por otro lado, a un nivel más macro, si se teme que la isla sea depredada por las industrias forestales, salmonera y piscicultora, habiendo un sentimiento de que, en Chiloé, quienes explotan y se llevan los beneficios no son de la isla, sino que más bien Chiloé es un canasto de recursos que son sacados del lugar, y con el puente esa condición se acentuaría aún más, debido a la facilidad que tendría la industria para movilizarse.

8.- Conclusiones.

La presente investigación buscó dar cuenta de las transformaciones sociomateriales y afectivas que el Puente Chacao produce y producirá en las relaciones con el maritorio del Canal de Chacao, abarcando perspectivas de habitantes hombres y mujeres de Parga y Chacao. Se concluyó en primera instancia que el mar y las costas, así como la tierra, son receptáculos de subjetividades propias de los grupos humanos que los habitan, así las prácticas y los sentimientos se entremezclan para complejizar el paisaje costero del sur de Chile. Se identifica que, en los relatos en torno al Puente, la realidad territorial permea en las opiniones, ya que, por el lado insular, el discurso en torno a la obra se hace de manera colectiva, dando cuenta de que no solo Chacao sería transformado por el Puente Chacao, sino que la Isla de Chiloé en su totalidad cambiaría, contrarrestando con la visión continental más sectorial, en la que se habla únicamente de la transformación que afectaría al poblado de Parga.

En relación al Puente Chacao, tanto desde su dimensión material como simbólica, modifica las formas en las que se entiende y habita el maritorio; desde el habitar, modifica las relaciones de movilidad y la vida en los poblados aledaños a su construcción, esto tanto en el presente como en el futuro, creando expectativas y miedos en torno a las repercusiones, desencadenando imaginarios de futuro que rondan la expectativa y la incertidumbre. Por otro lado, desde lo afectivo, propicia sentimientos en torno a la realidad territorial en las cuales se vive, ya que desde la orilla insular resalta el sentimiento de desigualdad e inferioridad en torno a lo continental en temas como

el acceso a servicios básicos, conectividad, acceso a agua potable, etc. y por la orilla continental, en el caso de Pargua, advierte que esta obra no atrae mayores beneficios para la localidad, y acrecienta el sentimiento de abandono municipal por la no respuesta a las demandas locales del poblado.

Finalmente en torno a los alcances y limitaciones de la investigación, se resalta el estudio de las posiciones continentales en torno al caso del Puente Chacao, ya que ayuda a complejizar y aportar aún más al debate sobre esta proyecto, dando cuenta de que la magnitud de esta obra no es igual entre el continente y la Isla de Chiloé, lo cual resulta lógico, al ser esta última la que se transformaría de manera territorial, sin embargo si da la posibilidad de conocer las deficiencias que una localidad continental poseen en relación a otras de su misma comuna. En cuanto a las prospecciones, si bien esta investigación se interiorizó en la desigualdad ambiental, dando cuenta de ella por medio de la idea de los sentimientos y afectos, no fue profundizada de gran manera, lo cual sería interesante para futuras investigaciones, la variación territorial de los sentimientos de desigualdad en torno a la transformación del paisaje o espacio.

9.- Bibliografía.

- Almonacid, J. y Araos, F. (2021). Confluencias del Río Maullín: modos de vida locales y conservación de la biodiversidad. *Revista LIDER*. 38(23). 64-90.
- Álvarez, L. (2011). La categoría de paisaje cultural. *Revista de Antropología Iberoamericana*, 6 (1), 57-80.
- Álvarez, R., Ther-Ríos, F., Skewes, J., Hidalgo, C., Carabias, D. y García, C. (2019). Reflexiones sobre el concepto de maritorio y su relevancia para los estudios de Chiloé contemporáneo. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 36, 115-126.
- Anabalón, P. (2018). Movilidades costeras, desigualdad y exclusión territorial: Practicas de movilidad en Chiloé. *LIDER*, 20 (33), 67-94.
- Appadurai, A. (2001). *La modernidad Desbordada. Dimensiones culturales de la globalización*. Ediciones Trilce. (Edición traducida al español).

- Asociación antropológica americana. (2003). *Código de ética de la asociación antropológica americana* (Eds. Guerra, G. y Skewes, J.C.). <https://www.biblioteca.org.ar/libros/88562.pdf>
- Baldacchino, G. (2004). The impact of bridges and other “fixed links” on island communities: When small islands are connected to mainlands. *Le Géographe canadien*, 51 (3), 323-336.
- Baldacchino, G. (2008). Studying Islands: On Whose Terms? Some Epistemological and Methodological Challenges to the Pursuit of Island Studies. *Island Studies Journal*, 3 (1), 37-56.
- Bello, A. (2011). Espacio y territorio en perspectiva antropológica. El caso de los purhépechas de Nurío y Michoacán en México. *Revista CUHSO* 21 (1), 41 – 60.
- Booth, R. (2024). El paisaje del ferrocarril en la colonización de la Araucanía. Narrativa y fotografía en torno a Gustave Verniory (1889-1899). *Rev. Hist.*, (31), 1-42.
- Brinck, G. (2023). Por una antropología de las islas: delimitaciones del campo y consideraciones del caso chileno. *Revista Antropologías del Sur*, 10 (20), 73-102.
- Brinck, G. y Morales, C. (2007). Dinámicas de la Insularidad: Espacio, Lugar y Territorio en Puerto Gala. *VI Congreso Chileno de Antropología*. Colegio de Antropólogos de Chile A. G, Valdivia.
- Bravo, J. (2004). La cultura chilota y su expresión territorial en el contexto de la globalización de la economía [tesis de grado Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile]. Recuperado de <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/100580>
- Bustos, B. y Prieto, M. (2019). Nuevas aproximaciones teóricas a las regiones-commodity desde la ecología política. *EURE, Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, 45 (135). 153-176.
- Burrows, H. (29 de junio 2024). MOP entrega nueva fecha para término de obras del Puente Chacao: construcción lleva casi un 50 %. *Biobiochile.cl*. <https://www.biobiochile.cl/noticias/nacional/region-de-los-lagos/2024/06/29/mop-entrega-nueva-fecha-para-termino-de-obras-del-puente-chacao-construccion-lleva-casi-un-50.shtml>
- Cabello, P. y Torres, R. (2015). Conflictos socioambientales y acción colectiva de jóvenes de la Región de los Lagos (Chile). *Revista Colombiana de Ciencias Sociales*, 6 (2), 253-277.

- Cabrera, Y. (2006). *Terminal Portuario Parga*. [Tesis, Universidad de Chile]. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/100970>
- Camarero, L y A. del Pino, J. (2021). Ruralidad, agricultura y exclusión social. Los efectos de la desigualdad territorial. *Revista de Ciencias Sociales*, 34 (49), 11-34. Doi: <http://dx.doi.org/10.26489/rvs.v34i49.1>
- Camarero, L., C. de Grammont, H. y Quaranta, G. (2020). Cambio rural: una lectura desde la desagrarización y la desigualdad social. *Revista Austral de Ciencias Sociales*. (38), 191-211. Doi: <https://doi.org/10.4206/rev.austral.cienc.soc.2020.n38-10>
- Canales, M. (2006). *Metodologías de investigación social: Introducción a los oficios*. Lom Ediciones.
- Carrera, N., Baeza, M. y Villalobos, R. (2019). Apropiaciones territoriales y transformaciones socio-espaciales del maritorio de Chiloé. *Revista Transformación Socio-Espacial*, 10 (1), 61-74.
- Cerón, E. (2018). Movilidad cotidiana e infraestructura en la configuración del espacio rural no periurbano. *Región y sociedad*, (71), 1- 27.
- Colegio Antropólogos. (2007). *Propuesta para un Código de Ética*. <https://antropologosdechile.blogspot.com/2013/>
- Coquedano, C. (2016). *Políticas públicas de conectividad para la integración territorial de la provincia de Chiloé y perspectivas locales sobre conectividad para el desarrollo: Tensiones en el contexto de construcción del puente sobre el canal de Chacao*. [Tesis de magister Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales Pontificia Universidad Católica de Chile]. <https://estudiosurbanos.uc.cl/exalumnos/politicas-publicas-de-conectividad-para-la-integracion-territorial-de-la-provincia-de-chiloe-y-perspectivas-locales-sobre-conectividad-para-el-desarrollo-tensiones-en-el-contexto-de-construccion-del/>
- Cuevas, P., Calderón, M., Morales, C. y Sepúlveda, N. (2010). Modelos neoliberales y su impacto en las economías locales. Una reflexión desde las ciencias sociales y la economía en GICSEC (Ed.), *Modelos neoliberales y su impacto en economías locales*. Una reflexión desde las ciencias sociales y la economía (1 ed, 1- 138). GICSEC.
- Escobar, A. (2010). *Territorios de diferencia: Lugar, movimientos, vida, redes*. Envió Editores.

- Evans J. y Jones P. (2011). La entrevista caminando: metodología, movilidad y lugar. *Geografía Aplicada* 31(2), 849-858.
- Farías, I. (2014). Cultura: la performación de mundos sociometariales. *Convergencia. Revista de ciencias sociales*. 21 (64), 65-91.
- Fornons, D. (2011). El paisaje del viñedo. Una mirada desde la antropología. *Pasos*, 9 (4), 693-965.
- Gajardo, C. y Ther, F. (2011). Saberes y prácticas pesquero-artesanales: cotidaneidades y desarrollo en las caletas de Guabún y Puñiguil, Isla de Chiloé. *Chungara, Revista de Antropología Chilena*, 43 (1), 589-605.
- Göbel, B., Góngora-Mera, M. y Ulloa, A. (2014). Desigualdades socioambientales en América Latina. *Centro Editorial de la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad Nacional de Colombia*.
- González, S., Escalona, M. y Muñoz, F. (2021). Actores e intereses en disputa por el uso del borde costero de la región de Los Lagos, sur de Chile. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, (41). 113-131.
- Guber, R. (2011). *La etnografía, método, campo y reflexividad*. Siglo Veintiuno Editores.
- Guerra, D. y Skewes, J. (2003). *Código de ética de la Asociación Antropológica Americana*. Biblioteca Virtual Universal.
- Herrera, C. y Chapanoff, M. (2017). Regional Maritime Contexts and the Maritorium: A Latin American Perspective on Archeological Land and Sea Integration. *Journal of maritime archaeology*, 12 (3), 163-178.
- Hidalgo, C. y Ther, F. (2014). Paisajes de la complejidad marítimo-costera: actores, dinámicas y escenarios territoriales en la comuna de Quinchao, Isla Grande de Chiloé. Archipelágica. *Revista Urbano*, (3), 96-103.
- Lazo Corvalán, A., Riquelme Brevis, H., Solsona Cisterna, D. & Anabalón, P. (2021). Controversias de la movilidad: El caso del Puente sobre el canal Chacao, Archipiélago de Chiloé, sur austral de Chile. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v.13, e20200172. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.013.e20200172>
- Lazo Corvalán, A., Riquelme Brevis, H. y Huiliñir-Curío, V. (2019). La movilidad en su ambiente: prácticas y experiencias de movilidad cotidiana mapuche-williche en contextos rurales. Evidencias

- desde la comuna de Puyehue, Región de los Lagos, Chile. *Diálogo Andino*, (62), 5-17.
<http://dx.doi.org/10.4067/S0719-26812020000200005>
- Milbourne, P. y Kitchen, L. (2014). Rural mobilities: Connecting movement and fixity in rural places. *Journal of Rural Studies* 34, 326-336.
- Municipalidad de Ancud, (s.f). *Chacao*. Dirección de Turismo y Fomento productivo.
<https://www.ancud.cl/chacao/>
- Municipalidad de Calbuco, (2018). *Pargua*. <https://www.municipalidadcalbuco.cl/?p=53654>
- Navarro, C. (2014). Puente de Chacao, ¿rentabilidad política o económica? [Tesis Magíster]. Santiago.
- Navarro, G. (2003). Una aproximación al paisaje como patrimonio cultural, identidad y constructo mental de una sociedad. Apuntes para la búsqueda de invariantes que determinen la patrimonialidad de un paisaje. *Diseño urbano y Pasaje*, 1 (1), 1-14.
- Raffestin, C. (2011). *Por una geografía del poder*. (Yanga Villagómez Trans.). El Colegio de Michoacán.
- Reina-Rozo, J. (2023). Futuros, especulaciones y diseños para otros horizontes posibles. *Andamios*, 20 (51), 195-221. Doi: <https://doi.org/10.29092/uacm.v20i51.974>
- Restrepo, E. (2018). *Etnografía: alcances, técnicas y éticas*. Envió editores.
- Román, Á., Gac, D., Larraín, J. (2024). Ruralidad y frontera de recursos en regiones de la zona central y patagónica de Chile: paisaje y nuevas relaciones de poder. *EURE*, 50 (149), 1-21.
- Sahady, A., Bravo, J. y Quilodrán, C. (2011). Fuertes españoles en Chiloé: las huellas de la historia en medio del paisaje insular. *Revista invi*, 26 (73), 133-165.
- Sampieri, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2006). (4ta ed.). *En Metodología de la investigación*. (Trabajo original publicado en 1991). McGraw Hill.
- Surplan. (2023). Anteproyecto. Memoria. Plan regulador comunal de Calbuco.
- Skewes, J., Solari, M., Guerra, D y Jalabert, D. (2012). Los paisajes del agua: naturaleza e identidad en la cuenca del río Valdivia. Chungará, *Revista de Antropología Chilena*, 44 (2), 299-312.
- Tafalla, M. (2015). *Paisaje y sensorialidad. Teoría y paisaje II: Paisaje y emoción*. En: El resurgir de las geografías emocionales, 115-136.

Taylor, S.J. y Bogdan, R. (1987). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación. La búsqueda de significados*. Ediciones Paidós Ibérica.

Ther, F. (2012). Antropología del territorio. *Polis Revista Latinoamericana*, 32, 1-17.

Cronograma 2023.

Mes y Actividades.	Julio.	Agosto.	Septiembre.	Octubre.	Noviembre.	Diciembre.
Salidas a terreno.	X	X	X	X	X	
Entrevistas etnográficas/móvil.		X	X	X		
Observación.	X	X	X	X		
Análisis de datos.			X	X	X	
Escritura de la Tesis.				X	X	X
Vuelta de mano.						X