

MOVILIDADES COSTERAS, DESIGUALDAD Y EXCLUSIÓN TERRITORIAL: PRÁCTICAS DE MOVILIDAD EN CHILOÉ.

Coast Mobilities, Inequality and Territorial Exclusion: Mobility Practices in Chiloé

Patricio Anabalón¹

Artículo original, recibido: Agosto, 2018 // Aceptado: Octubre, 2018

RESUMEN

Este estudio aborda las prácticas de movilidad entre la isla de Chiloé y el continente en una coyuntura histórica previa a la construcción del Puente de Chacao. A partir de una aproximación cualitativa realizada en las localidades de Pargua y Chacao por medio de entrevistas y fuentes documentales, el estudio propone que las prácticas de movilidad dan cuenta de una disposición de conveniencia hacia el sistema de transbordadores que se comprende por los motivos del movimiento. Se desprende de esta aproximación que la movilidad es una experiencia fuertemente inscrita en la realidad territorial y determinada por las condiciones de desigualdad y exclusión social presentes en las localidades donde se desarrolla, lo que contrario a la exigencia de una mejor movilidad a través de un puente, puede originar un derecho a la inmovilidad.

Palabras clave: movilidad, desigualdad, transbordadores, puente de Chacao, Isla de Chiloé – continente.

ABSTRACT

This study aims to approach the mobility practices between Chiloe Island and the mainland in an historical juncture in which the Chacao Bridge construction project is presented as an important transformation on the modes of displacement in this area. Based on a qualitative approach realized in Pargua and Chacao villages, by means of interviews and documentary sources, the study proposes that mobility practices show a convenience disposition towards the ferry system that is comprehended by movement motives. It follows from this approximation that mobility is an experience that is strongly encrypted in the territorial reality and it is determined by inequality conditions and social exclusion presented on localities where it's developed, which, contrary to the requirements of a better mobility through a bridge, it can give rise to an immobility right.

Key words: Mobility, Inequality, Ferries, Chacao Bridge, Chiloé Island – Mainland.

¹ patricioanabalomb@gmail.com

INTRODUCCIÓN

Chiloé es un archipiélago que se encuentra separado del continente chileno por el canal de Chacao. Para transitar entre este territorio insular y el continente es necesario hacer uso de la única opción disponible a la fecha, esto es cruzar el canal a través de un sistema de transbordadores privados. Embarcaciones que en condiciones normales de viaje demoran entre veinte a treinta minutos, siendo un tiempo que se puede extender por las condiciones climáticas, de mareas o de alta demanda vehicular.

Desde el año 2012 y posterior al discurso presidencial del 21 de mayo, se ha venido materializando en esta zona el proyecto de construcción del Puente de Chacao. Un proyecto controversial que basado en un enlace fijo, como un moderno conjunto socio-técnico de la movilidad (Graham, 2002), plantea conectar de forma permanente la isla de Chiloé con el continente, reemplazando un sistema de embarcaciones que es diagnosticado desde el discurso institucional y algunos movimientos locales que apoyan la construcción del puente, como insuficiente para la conectividad. Así esta megaobra permitiría la conectividad permanente, la integración territorial y una menor incertidumbre en el traslado, lo que a su vez facilitaría procesos de desarrollo que en la actualidad se ven limitados (MOP, 2012).

Frente a la novedad del puente y los cambios que plantea esta obra en relación a las formas de desplazamiento cotidiano de quienes cruzan hoy el canal de Chacao, este trabajo apunta a explorar las prácticas de movilidad entre la isla de Chiloé y el continente de los habitantes de las localidades cercanas a la construcción del puente, centrando el análisis en las fricciones y los motivos de la movilidad (Cresswell, 2010) y las disposiciones de conveniencia hacia el movimiento (Vannini, 2011). En este sentido, el alcance conceptual de la movilidad y su relación con los conceptos de desigualdad y exclusión (Jirón, Lange & Bertrand, 2010), permiten plantear que las disposiciones de conveniencia hacia el sistema de transbordadores contrastan con el discurso de apología del puente, en la medida que este último es representado como un dispositivo de movilidad que no da cuenta de la necesidad misma del movimiento y de lo que localmente se define como prioritario. De este modo y a partir del

estudio efectuado en las localidades de Parga y Chacao, se propone generar una aproximación comprensiva a las representaciones y prácticas locales de movilidad a través del canal de Chacao y con ello posibilitar una lectura de las tensiones en la relación territorial de la isla de Chiloé-Continente.

Para lo anterior este trabajo se divide en tres secciones. Una primera sección teórica en la que se exponen las referencias conceptuales que fundamentan el análisis y asociadas en primera instancia con la conectividad y el impacto territorial de las obras de infraestructura para luego abordar de manera central la movilidad (fricciones y motivos) y su alcance con los fenómenos de desigualdad y exclusión social. En la segunda sección se presenta la metodología y los lugares de estudio, para luego dar cuenta de los resultados del análisis a las entrevistas realizadas en las localidades de Chacao y Parga y de las fuentes secundarias seleccionadas. Finalmente, en la tercera sección se concluye con las reflexiones que surgen de este trabajo.

EL PUENTE DE CHACAO Y LOS OBJETIVOS DE CONECTIVIDAD.

La idea de construir un puente sobre el canal de Chacao es un proyecto de larga data y que incluso encuentra sus primeras referencias ya en la década de los sesenta. En el año 1968 el diputado Félix Garay propone la idea de construir un puente con el fin de anexar la isla Chiloé con el continente. Esta propuesta se materializó en un estudio de prefactibilidad y una ley para la adquisición de recursos, la que no prosperó posteriormente con el Golpe Militar de 1973 (Bravo, 2004). Hasta el día de hoy este diputado es recordado como una de las primeras figuras públicas que defendió la idea de hacer un puente, lo que le valió ser apodado por sus adversarios políticos como “el loco Garay” (Radio Bío Bío, 2012).

De acuerdo a Bravo (2004), los principales argumentos utilizados ya desde ese entonces era la modernización definitiva de una zona considerada como deprimida y acabar con los problemas de la travesía marítima entre Parga y Chacao. Posterior a eso este proyecto ha atravesado por distintas etapas, siendo una de las más conocidas la reactivación durante la presidencia de Ricardo Lagos en el año 2001 y

como parte de las obras bicentenario, la cual fue finalmente descartada en el año 2006 debido a sus altos costos en el primer período presidencial de Michelle Bachelet. A pesar del aparente cierre del proyecto, el puente tuvo un nuevo impulso en la última década a partir del discurso presidencial de Sebastián Piñera pronunciado en la cuenta pública del 21 de mayo de 2012 y en el que nuevos estudios del Ministerio de Obras Públicas mostraban la viabilidad técnica y económica de este proyecto. Como consecuencia de este anuncio se levantó un proceso de licitación que culminó con la adjudicación de las obras a un consorcio internacional integrado originalmente por las empresas OAS, Hyundai, Systra y Aas-Jakobsen. Además de las continuas postergaciones en el inicio de obras, en la actualidad este consorcio se encuentra en una situación compleja debido a las acusaciones de corrupción contra la empresa brasilera OAS. Según la información disponible, la Corte de Apelaciones de Santiago bloqueó la participación de OAS en el Consorcio Puente de Chacao S.A a petición de la empresa Hyundai (Radio Bío Bío, 2017).

En la actual versión, que aún se encuentra en etapa de diseño, y a un costo inicial de inversión de USD 740 millones de dólares, este proyecto pretende dar conectividad permanente entre la isla de Chiloé y el continente mediante la construcción de un enlace fijo de 2,5 km sobre el canal de Chacao y, según las estimaciones iniciales, debería estar operativo en el año 2019, considerando los plazos originales (MOP, 2012).

Desde sus orígenes este proyecto ha sido controversial dado los altos costos de inversión. Incluso los criterios técnicos bajo los cuales se justifica el actual proyecto han sido cuestionados en una reciente tesis de investigación desarrollada por Navarro (2014), quien evidencia una serie de errores en el cálculo de la demanda, mostrando que la factibilidad del puente no se alcanza hasta el año 2029. Por otro lado, el puente es resistido por diversos sectores de la isla de Chiloé, los que ponen en duda los supuestos beneficios sociales y económicos que traerá su construcción, además de enfatizar en los efectos nocivos que implicaría un puente para un territorio insular de particulares características identitarias, culturales y sociales. Como señala Baldacchino (2007) un puente es un asunto controversial para los habitantes de una isla, causando *“un impacto en el sutil equilibrio entre la característica naturaleza local-global de una identidad isleña, como un impacto multifacético, complejo y específico”* (Baldacchino, 2007: 324).

Es importante para efectos de analizar las prácticas de movilidad, contextualizar este puente como parte de esta etapa del capitalismo global que requiere de más conectividad para movilizar e intercambiar recursos, aumentar la productividad económica y para una mayor integración mundial. La noción de conectividad es clave para distinguir los objetivos que se persiguen mediante la construcción de estos proyectos. Como plantean Figueroa & Rozas (2005) conceptualmente la conectividad no solo es la unión física de dos territorios, sino la estructura en red para la movilización de bienes, servicios, información y personas entre distintos puntos. Esta definición encuentra sentido en la trama argumental que fundamenta el proyecto puente de Chacao. En los documentos del MOP (2012) se califica a los transbordadores como un sistema que restringe las posibilidades de la isla, por lo que la conectividad permanente, al reducir los tiempos de desplazamiento, facilitaría el desarrollo de Chiloé.

Los impactos que generan este tipo de mega obra como “intervenciones para el desarrollo” en terminología de Aliste, Díaz & Ther (2015), son múltiples en los territorios donde se emplazan. Si entendemos el territorio más allá del simple sesgo espacialista, sino como una construcción social definida desde los procesos y grupos sociales que lo han transformando e intervenido en una relación no unidireccional (Echeverría & Rincón, 2000) y en la que la territorialidad refiere a las representaciones sociales del espacio que une y separa a los habitantes de una localidad (Lecoquierre & Steck, 1999; citado de Ther, 2012: 498), es claro que un puente impacta en las formas de apropiación del territorio y en la que las prácticas de movilidad son parte constitutiva de esta construcción. Las tensiones que provocan estas intervenciones en los territorios donde se emplazan son descritas por Valenzuela (2013) como parte de las lógicas propias del proyecto neoliberal hegemónico, en la medida que las megaobras promueven iniciativas de conservación ecológica, de conexión global o de palanca para el desarrollo nacional, pero que ocultan la finalidad globalizadora. En esta línea lo planteado por Betancourt, Hurtado & Porto-Gonçalves (2013) da cuenta de estas disonancias, al mencionar que estos proyectos contienen específicas temporalidades, espacialidades, prácticas sociales, económicas y técnicas que proyectan formas de ordenamiento, pero que en el fondo desordena el territorio y las formas de vida de las comunidades, viabilizando de esta manera *“la territorialización de las dinámicas socio-espaciales del capital*

que significan explotación/exclusión/dominación sobre las comunidades, afectando derechos ya reconocidos por el propio Estado” (Betancourt, Hurtado & Porto-Gonçalvez, 2013: 45).

Frente a los impactos territoriales de estas obras, este trabajo propone dar una lectura comprensiva a las prácticas de movilidad de quienes viven en las localidades que actualmente son funcionales a la conectividad del sistema de transbordadores y como estas representaciones se contraponen con la imposición de una nueva forma de movilidad, a través del puente que se construirá cerca de sus localidades. Para lo anterior se expone en las páginas siguientes algunos conceptos sobre la movilidad claves para el análisis propuesto.

MOVILIDAD, DESIGUALDAD Y EXCLUSIÓN.

La relevancia que ha cobrado el concepto de movilidad para las ciencias sociales es atingente a una actualidad en la que moverse y desplazarse es condición de nuestra cotidianidad. Las constantes mejoras en la infraestructura y las tecnologías de transporte; además de la noción de vivir en un mundo en el que la inmovilidad pareciera ser algo contradictorio en esta etapa del capitalismo, fundamentan la relevancia que este concepto ha alcanzado en las últimas décadas.

En la literatura, la comprensión de este fenómeno evita reducir la movilidad al mero acto *“de ir de un a lugar a otro”* (Zunino, 2013: 196) o de enfocarse en los objetos del movimiento como lo sería el concepto de transporte (Avellaneda & Lazo, 2011). En esta investigación se entenderá la movilidad de manera general como *“aquella práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y espacio que permite el acceso a actividades, personas y lugares”* (Jirón, Lange & Bertrand, 2010: 24). La movilidad entendida en términos de práctica social permite situar este fenómeno como expresión de lo social, siendo un tipo de prácticas que *“no se dan aisladas de las formas de concebir las realidades, de las convicciones y creencias que sobre esta se tienen, de las significaciones imaginarias sociales que las comunidades han configurado”* (Murcia, Jaimes & Gómez, 2016: 270). Por ejemplo, para Urry la movilidad como práctica social son metáforas y procesos que producen y reproducen tanto la vida social como sus formas culturales (Urry, 2000), o como también señala Zunino (2013), quien articula los aportes de Urry, Jensen y

Cresswell, las movilidades constituyen ensambles o amalgamas de tecnologías, prácticas y representaciones, las que son atravesadas por relaciones de poder y creadora de espacios y modos de experimentar.

Dicho esto, se propone pensar la movilidad como prácticas que pueden ser representadas diferencialmente por los individuos y que alude a la desigualdad y la exclusión presente para los habitantes de un territorio en particular. Así la movilidad aparece como una experiencia desigualmente distribuida que tiene diferente sentido para cada individuo, a su vez condicionada con los recursos, estatus social de las personas y sus capacidades individuales (Avellaneda & Lazo, 2011; Lazo & Calderón, 2014); siendo un recurso que produce desigualdad en las relaciones sociales y es a la vez producto de ellas (Cresswell, 2010). Al respecto Jirón, Lange & Bertrand (2010) señalan que el acceso diferenciado y desigual a los modos de movilidad refiere a un diferente acceso a los bienes, productos, servicios materiales y simbólicos disponibles, lo que restringe las posibilidades de inserción en las dinámicas y procesos de desarrollo.

De este modo, para quienes viven en la pobreza, en la periferia de las ciudades o en sectores rurales, las posibilidades de la movilidad, el nivel de elección de esta o los medios a utilizar, son especificidades a considerar en cada caso de estudio. En este sentido los aportes de Cresswell (2010) complementan la lectura teórica, generando una metodología posible de aplicar. Para este autor la movilidad es una constelación, entendida como un “conjunto de formaciones históricas y geográficas específicas de movimiento, narrativas sobre la movilidad y prácticas de movilidad” (Cresswell, 2010: 5). Así para comprender el movimiento puro, las significaciones de este y las prácticas, se debe identificar una serie de elementos, tales como la velocidad, el ritmo del viaje o las rutas. En particular en este estudio interesa explícitamente las fricciones y los motivos del movimiento: entendiendo el primero como los obstáculos que impiden un movimiento expedito y el segundo, a los ¿por qué del movimiento?, esto es las razones que impulsan a las personas a moverse. Estos elementos relacionados con la noción de conveniencia planteada por Vannini (2011), que alude a la facilidad, comodidad y accesibilidad para la movilidad, generan el marco para el análisis aquí propuesto.

MOVILIDADES EN TERRITORIOS ISLEÑOS.

Las islas aparecen como aquellos territorios en las que su geografía particular nos sugiere una separación y distanciamiento que nunca es completa. Como bien manifiesta Baldacchino (2007) en las islas convive al mismo tiempo una lógica de encierro y apertura en la que una parte de la identidad isleña vive arraigada a sus tradiciones, aislamiento, cultura e historia, pero al mismo tiempo una isla se encuentra conectada al mundo a través del comercio, migración, turismo e importaciones bióticas, culturales y materiales. En el caso de la isla de Chiloé esta paradoja se ve reflejada, por un lado, en una arraigada identidad que ha llevado a declarar que la isla posee propiedades distinguibles dentro del contexto nacional (tales como la marcada ruralidad, religiosidad popular, gastronomía, mitología, arquitectura, etc.) y que los chilotes son conscientes de esta diferencia (Yáñez, 2010). Por otro lado, la isla ha estado expuesta de forma permanente a los cambios, los que en las últimas décadas se han visto expresados con la llegada del capitalismo a la isla con la irrupción y auge de la industria salmonera a la zona, industria que ha traído importantes transformaciones a la forma de vida isleña. Cambios que se han traducido por ejemplo en una mayor migración interna y externa, la ruptura de los modos de pesca artesanal a uno de tipo industrial (Bravo, 2004), la transformación de las personas a sujetos asalariados, los cambios en el consumo y el endeudamiento, además de la incorporación de la mujer al mundo laboral (Rebolledo, 2012). En este contexto, el puente de Chacao puede ser visto como una etapa más de las transformaciones capitalistas que ha experimentado la isla en las últimas décadas

En las tensiones entre cierre y apertura, tradiciones y modernidad, la movilidad aparece como un fenómeno también condicionado por estas particularidades. Dada la marcada ruralidad de la isla de Chiloé y contrario a lo que se podría suponer, la movilidad para los chilotes es algo presente con la misma fuerza que podría aparecer en lo urbano. Tal como señala Bell & Osti la movilidad en lo rural es fundamental para acceder a *“mercados, empleos, compras, socialización, educación, asistir a la iglesia, visitar a un médico”* (Bell & Osti, 2010: 199). Así el análisis de estas movilidades podría enfocarse por un lado en las prácticas de

movimiento dentro de la isla o entre las islas que conforman el archipiélago, o por otro en las movilidades producidas entre isla y continente. En esta última, Warrington y Milne (2007; citado de Baldacchino, 2007) señalan que mientras la geografía de una isla expresa distancia, las historias isleñas nos hablan de contacto y en la que, según Baldacchino (2007), la dependencia hacia el continente es difícil de admitir para los isleños. En este contexto la movilidad es fundamental para las relaciones entre isla y continente. Así, un puente no es neutral en lo que representa y tal como evidencia Vannini (2011) en su investigación sobre movilidades en las zonas costeras de Canadá, la introducción de un conjunto de transporte moderno entra en conflicto y tensión con los modos de movilidad existentes en una zona.

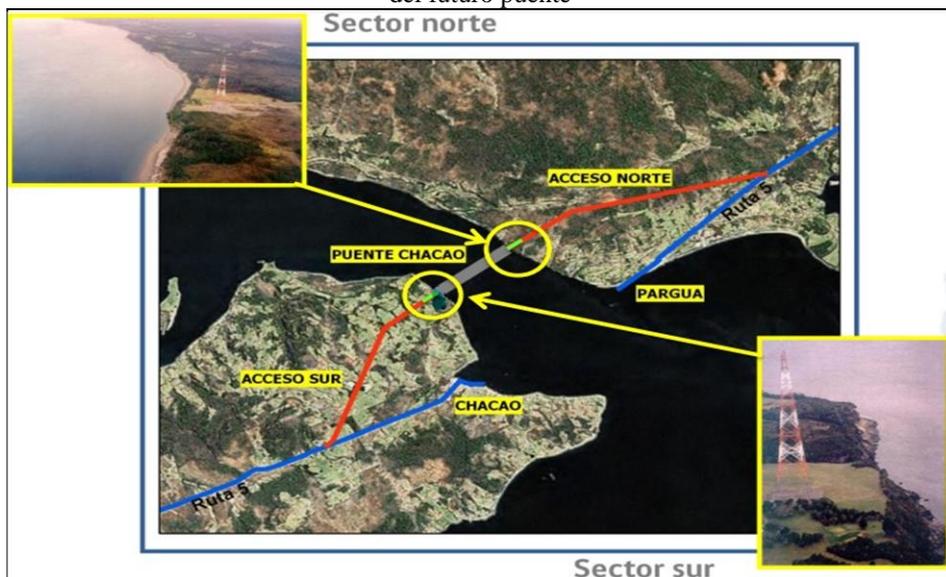
METODOLOGÍA Y TERRENO DE ESTUDIO.

Dado el propósito de abordar comprensivamente la movilidad entre isla la Chiloé y el continente, el estudio en terreno de este trabajo se situó en las zonas costeras al canal que separa estos dos territorios. Específicamente en las localidades que actualmente sirven de punto de conexión para los transbordadores y donde se construirá cerca el futuro puente: Pargua y Chacao. Se seleccionó estas dos localidades no con el fin de realizar una comparación entre ellas, sino dar cuenta de una diversidad de significaciones que sea expresivo de lo que es moverse entre la isla de Chiloé y el continente. Por el rol relevante de estas localidades en la movilidad presente y por el probable impacto directo que traerá la obra en estos lugares, tal como se describe en el diseño del puente, fue de interés realizar el trabajo en terreno allí mismo. El proyecto actual contempla ser construido en zonas cercanas a Pargua y Chacao. Esto es la Punta Ahínco (en el lado continental y la Punta San Gallán (en el lado isleño).

A partir de un acercamiento exploratorio de carácter cualitativo, se realizaron 18 entrevista semiestructuradas con la finalidad de comprender las prácticas de movilidad de los habitantes de Pargua y Chacao. Las entrevistas se articularon en distintos ejes (movilidad con trasbordadores, percepciones sobre el puente, necesidades y prioridades locales, desarrollo, expectativas futuras) de los cuales este trabajo presenta una lectura interpretativa enfocada en temas de movilidad. La muestra se constituyó bajo un criterio amplio de obtener una variedad de significados,

para ello se entrevistó a hombres y mujeres, jóvenes, trabajadores dependientes e independientes, dirigentes locales, entre otros, para así incorporar diferentes miradas locales sobre lo que significa moverse entre la isla y el continente. Además, el análisis se complementó mediante la selección de artículos de opinión, exposiciones y entrevistas realizadas a representantes de movimientos isleños sobre el puente de Chacao y disponibles en los sitios online de algunos medios informativos de nivel nacional. Esto con el fin de integrar en el análisis una mayor cantidad de visiones sobre este controversial proyecto. Todo lo anterior en una coyuntura en la que el puente se presenta como un importante factor de cambio para la cotidianidad de la zona.

Figura 1. Mapa de ubicación de las localidades de Pargua - Chacao y del emplazamiento del futuro puente



Fuente: MOP (2012)

En el caso de Pargua, esta localidad se encuentra en el lado continental a una distancia aproximada de 60 Km de Puerto Montt, la ciudad capital de la Región de lo Lagos. Aquí se ubican tres rampas de acceso para los navieros, una rampa emplazada en la playa y otras dos ubicadas a 2 km siguiendo la ruta costera. Esta localidad desde la apertura en el año 1965 de la ruta 5 hasta este sector se ha convertido en un centro urbano emergente, situación distinta hasta antes de la apertura de la

carretera ya que previo a eso contaba con una escasa población y cuyo centro era un muelle de madera desde donde se cruzaba hacia Chiloé (Cabrera, 2006). En la actualidad se emplaza en este sector una serie de infraestructuras ligadas a la industria salmonera, tales como plantas de procesamiento de pescado y productos del mar, convirtiendo a Pargua en una especie de pequeño centro industrial.

En el caso de Chacao, esta localidad se encuentra en la isla de Chiloé, siendo la puerta de entrada al territorio insular mediante las dos rampas que allí se emplazan, estando una de ellas conectada directamente al by-pass que toma la ruta 5 dentro de la isla. Además del Sector Chacao se inicia la ruta costera, la que en el sector oriental de la isla llega hasta la ciudad de Quemchi, pasando por sectores como Chacao Viejo, Manao, Linao, entre otros. Fundada en 1567 es 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 (Tasseti, 2013). Pequeños negocios de mercaderías y artesanías, locales de comida, entre otros, le dan un sello turístico de pequeña escala.

LA CONVENIENCIA DEL TRANSBORDADOR: MOTIVOS Y FRICCIONES.

De manera periódica y constante los transbordadores cruzan el canal de Chacao dando la conectividad crucial que se requiere entre la isla y el continente. Desde las rampas de embarque ubicadas tanto en Pargua como en Chacao, operan una serie de barcas operadas por dos grandes empresas: Cruz del Sur y Transmarchilay, las que a través de sus navieros posibilitan el cruce marítimo de los camiones de carga, buses de pasajeros, automóviles y personas que necesitan transitar entre estos puntos. Desde cualquiera de los dos lados, el cruce del canal toma un tiempo de 20 a 30 minutos en condiciones óptimas de navegación, duración que se puede extender en los momentos que las condiciones climáticas determinan una navegación más lenta o por otro lado en los momentos que el aumento en la demanda de cruce, sobre todo en los meses de verano, dilatan la espera para quienes desean cruzar, constituyendo estos dos últimos, en terminología de Cresswell (2010), las fricciones que obstaculizan o impiden un movimiento expedito. Si ya el mar o el mal clima constituyen

fricciones naturales que afectan las prácticas de movilidad entre isla y el continente, la imposibilidad de dar respuesta por parte del sistema de transbordadores a la alta demanda por el cruce, añaden una fricción de tipo artificial al movimiento y a la misma experiencia de movilidad entre estos puntos.

Si este escenario de fricciones sirve justificación para construir el puente, para el sujeto de la movilidad, aquel que hace uso de los transbordadores e independiente de las inclinaciones (de apoyo o rechazo) hacia el proyecto del Puente de Chacao, en las narrativas obtenidas se considera a este sistema como un conveniente medio para ejercer la movilidad entre el continente y la isla. Palabras como “relajo”, “encanto”, “contemplación”, “comodidad”, “seguridad”, entre otros, parecieran indicarnos que la vía marítima de conexión permite una práctica de movilidad que además de posibilitar la conexión otorga una experiencia de disfrute con el entorno, lo que podría ser también un motivo de atractivo para quienes ejercen movildades de tipo turísticos.

Como bien señalan los entrevistados de Pargua:

Es hermoso pasar en el transbordador, porque los días lindos viajas, tu miras el mar, el paisaje que se ve bonito, de repente salen las toninas, los lobos y eso al turismo le gusta esas cosas (mujer comerciante de Pargua).

Es un viaje seguro, es rápido y es lindo. Es una de las mejores que tenemos en la zona, o sea es algo turístico que tenemos en la zona, no me gustaría que se perdiera y con el tema del puente se va a perder esto, lo tenemos más que claro (mujer dirigente social de Pargua).

A mí me gusta cruzar en transbordador porque yo encuentro que le da la chispeza a ir a la isla cruzar en transbordador” (hombre joven de Pargua).

Esta apreciación también es compartida de por algunos chacainos entrevistados:

El paisaje, bueno no sé, uno pasa tan relajada, pasa soñando”. (mujer comerciante de Chacao).

Me gusta, es grato, no me es incómodo...no me provoca mayor problema ni siquiera en invierno...incluso ahora como que es más rápido porque hay más transbordadores” (mujer feriante de Chacao).

Así, la noción de conveniencia referida como “*la facilidad, comodidad, adecuación y accesibilidad para el propósito*” (Vannini, 2011: 476) aparece en las entrevistas ligado a la posibilidad de experimentar los atractivos del paisaje marítimo al momento del cruce. La confianza en el sistema de transbordadores traza las narrativas:

Hasta el momento si, es cómodo y seguro. El transbordador tiene todo lo que uno necesita, de repente el baño, para comer, para sentarse, para mirar dentro y fuera, el que no quiere estar afuera se va adentro, tiene sus salas de espera, entonces no, está cómodo” (mujer comerciante de Pargua).

A ver, me encantan los transbordadores, los considero súper seguros. 100% seguro o un 99,9% seguro” (hombre trabajador dependiente de Chacao).

Pero la conveniencia del transbordador señalada por los entrevistados debe ser analizada de acuerdo a los motivos y frecuencia que justifican el viaje. En terminología de Cresswell al porqué de la movilidad, a los grados de elección y la compulsión que la gente tiene en el movimiento (Cresswell, 2010). En este ámbito y aun cuando se manifiesta que los transbordadores están continuamente disponibles, día y noche para el cruce, la conveniencia se articula condicionada a los motivos y asociado a esto a la frecuencia de la movilidad de quienes fueron entrevistados. Aquí la duración en el traslado posiblemente podría causar disposiciones de conveniencia diferentes, como indica Vannini (2011) la movilidad es diferencialmente conveniente. Un entrevistado de Chacao menciona:

Lo poco tedioso es que demoren tanto. Pero demoran por un problema de, no por tener la capacidad de velocidad de ir más rápido, no, sino que son por otros los problemas, porque no hay terminales adecuados donde pueda haber dos o tres transbordadores atracados al mismo tiempo. Por eso se demoran (hombre trabajador dependiente de Chacao).

Si, cuando uno va igual al otro lado a la isla o va a la pesca al otro lado se siente cómodo porque es el único medio que hay (Lonko comunidad indígena de Pargua).

De la información recolectada se constata que para tanto los entrevistado de Pargua como de Chacao la exigencia de movilidad por el canal no es recurrente, sino por el contrario es esporádica y con fines específicos, y en el que la exigencia de movilidad en tanto sus fines es diferente en cada uno de los sectores.

Para los habitantes entrevistados de Pargua la motivación del cruce persigue objetivos comunes. Transitar desde este sector continental hacia la isla de Chiloé no es algo que se práctica de manera recurrente. El ir y venir entre el continente y la isla no es algo inscrito en la cotidianidad de los entrevistados. El “turistear” y “visitar a familiares” son las principales motivaciones declaradas por quienes fueron entrevistados. Esto es muy importante de enfatizar, debido que la construcción del puente es visto para muchos como un beneficio para quienes si requieren cruzar continuamente y en menor tiempo el canal de Chacao: camiones de cargas, buses, etc.

En lado isleño, la frecuencia en el cruce del canal es algo poco recurrente como parte de sus actividades cotidianas y de las entrevistas realizadas se comprende que la experiencia de movilidad hacia el continente, de igual modo a lo que ocurre con los entrevistados de Pargua, se realiza por motivos específicos, pero absolutamente distintos. En este caso particular la experiencia de la movilidad es funcional para acceder a aquellos recursos que no se encuentran disponibles en la isla. Transitar hacia el continente, y a Puerto Montt en particular, revela palabras como “ir al médico”, “ir a estudiar”, “realizar trámites”, “ir a comprar” y también “pasear” como parte de los significados que otorgan sentido al cruce por el canal. Como señala una comerciante de Chacao sobre los motivos y frecuencia del cruce: *“para mí en este momento es parcializado (el cruce), pero, por ejemplo, por mis enfermedades tengo que cada tres meses ir a Puerto Montt a verme porque tengo problemas a los huesos” (mujer comerciante de Chacao)*, esto es profundizado en los siguientes fragmentos:

“Pasamos al canal de Chacao por razones, algunas veces médicas, porque en Chiloé no existe como se llama, los facultativos especialistas en ciertas enfermedades y tampoco está la infraestructura hospitalaria como para que nos brinden una buena atención de salud. Otras veces por pasear, por turismo, por comprar, ¿cierto?, porque nosotros no tenemos mall, hay un mall pequeño en Castro, lo tenemos si en Puerto

Montt, en donde podemos comprar las cosas muchísimo más barato que acá” (hombre trabajador dependiente de Chacao)
“uno cuando va quiere irte a comprarte ropa, porque hay más tiendas, hay malls, y de repente ya tú vas a pagar cuentas y también de repente los supermercados, porque los supermercados que te ofrecen ofertas que conviene ir a comprar tus cosas allá...también por salud de repente, en este minuto por ejemplo mi mamá está hospitalizada en Puerto Montt, porque allá hay mejores implementos para que le hagan sus exámenes, están las maquinarias necesarias que no tenemos acá” (mujer feriante de Chacao).

Lo que subyace en estas lecturas isleñas sobre motivos y frecuencia en el uso de los transbordadores revela la dependencia de la isla con el continente en el acceso de recursos, materiales e inmateriales, que solo se encuentran disponibles cruzando el canal. La conexión por medio de los transbordadores, como única vía de acceso actual, posibilita que los habitantes entrevistados de Chacao obtengan una atención médica especializada no disponible en la isla dado que Chiloé no cuenta con Hospital de alta complejidad que atienda enfermedades de mayor complicación (por lo que en muchos casos las patologías deben ser tratadas en Puerto Montt) o que los jóvenes accedan a estudios universitarios porque la isla no cuenta con una universidad estatal o tradicional, o como también se señala acceder a bienes de consumo a menor costo de lo que se podría encontrar en ciudades como Castro. Así el transbordador da el nexo crucial para una movilidad que busca fuera de la isla el acceder a ciertos derechos que no son dados o no se encuentran disponibles en su territorio. Esto se relaciona, como bien se indicó anteriormente, respecto a cómo las prácticas de movilidad manifiestan un diferente acceso a los bienes, productos, servicios materiales y simbólicos disponibles (Jirón, Lange & Bertrand, 2010), lo que será profundizado en la siguiente sección.

LAS PARADOJAS DE UN PUENTE INOPORTUNO: AISLACIÓN, DESIGUALDAD Y EXCLUSIÓN.

Mientras el escenario de fricciones pareciera ser que no afecta en general a las disposiciones de conveniencia de los entrevistados, esas mismas condicionantes sirven de fundamento para la construcción del puente. En la mirada técnica, el actual sistema de transbordadores es visto como ineficiente para el cruce, como señala el MOP *“las demoras e incertidumbres en el tiempo de cruce en el canal, limitan las actividades propias de la isla como así su conectividad permanente con el resto del país”* (MOP, 2012: 2). Esta mirada, compartida por algunos sectores de la isla de Chiloé y promovida por quienes defienden la necesidad del puente, supone que actualmente existe una conexión imperfecta, a medias, que afecta no solamente el acceso a una movilidad fluida e inmediata, sino también el beneficio del desarrollo en la isla y la integración al territorio nacional. Como señaló el dirigente del Comité Pro Puente al momento de aprobarse la construcción del puente *“(con esto) se abren las expectativas para el progreso y el desarrollo e incorporar definitivamente a Chiloé al siglo XXI y al resto del mundo”* (Barría, 2013).

De las entrevistas realizadas se comprende en general que los habitantes rechazan la construcción de esta obra y la posibilidad de contar con un enlace fijo que una a la isla con el continente. Pocos de los entrevistados, por el contrario, desean o anhelan la construcción del puente. Ante la falta de un estudio empírico de carácter cuantitativo que evidencie el apoyo o rechazo a la construcción del puente, cada postura se considera representante de la mayoría. Lo más cercano al respecto es una encuesta realizada por el Centro de Estudios Sociales de Chiloé (CESCH), sobre prioridades territoriales en la Isla. Este estudio muestra que el puente, ante la pregunta *¿Cuál cree usted que es la necesidad más urgente a cubrir en el archipiélago Chiloé?*, aparece con un bajo nivel de apoyo cercano al 4,24%, lejos del 65% que obtiene la construcción de un Hospital de alta complejidad con especialistas.

En las narrativas de quienes se oponen al proyecto de construcción, el puente es visto como una obra de alto costo que no se justifica en el corto plazo al no dar respuesta a las problemáticas tanto de sus localidades como también de la isla en general. Si en la mirada institucional los recursos para construir el puente están justificados técnicamente y son

necesarios para lograr la conectividad de la isla con el continente, con todos los objetivos de desarrollo e integración territorial vinculados (Figueroa & Rozas, 2005), además de estar legitimado al ser un anhelo de los mismos chilotes (MOP, 2012), el análisis de las posturas críticas muestra efectos contradictorios.

Por un lado, se encuentra el efecto aislación que provocaría el puente para estas dos localidades. Esto que podría sonar paradójico en un proyecto que se fundamenta en la noción de conectividad, se explica porque el emplazamiento físico de las futuras obras se realizará fuera del circuito actual que sigue la ruta 5 y que incluye a Pargua y Chacao como parte de la ruta entre la isla y el continente. El proyecto del puente considera continuar la carretera panamericana hasta los futuros puntos de cruce en el continente y la isla, pasando por fuera de estas dos localidades. Para Parguinos y Chacainos esto significa quedar fuera de la ruta de conectividad, con todos los efectos que esto provocaría en las actividades desarrolladas en función de ser los lugares exclusivos para cruzar el Canal.

Se comprende de esto que el efecto aislamiento que produciría el puente en estas dos localidades no solo impactaría en las prácticas de movilidad, sino también en la territorialidad que se ha desarrollado en estas dos localidades y que se ha construido en buena parte en función de ser lugares de tránsito. En este sentido, si el territorio es una construcción social referente a los modos de apropiación del espacio por parte del ser humano (Ther, 2012), es inevitable pensar para los entrevistados que parte de lo que identifica a sus territorios se verá transformado a partir de la construcción de este proyecto, considerando que la construcción del puente al modificar la exclusividad de estos lugares en el cruce conllevaría a una disminución en la cantidad de personas que atraviesan por estos lugares:

Nuestro mayor miedo es que quedemos aislados, que quedemos un pueblo fantasma. Aunque nosotros como comunidad no vivimos un 100% del turista, si es un incremento en el verano para nosotros el turista, porque tenemos empresas ya, la gente vive del trabajo, pero ya va empezar a bajar el movimiento de vehículos, ya no se va a ver caras nuevas, se va a empezar a morir de a poco.” (mujer dirigente vecinal de Pargua.

Por otro lado, y retomando el alcance de la movilidad con los fenómenos de desigualdad y exclusión, las miradas locales remiten a una serie de necesidades territoriales que permanecerían a pesar de la modernización en la conectividad que traería un enlace fijo. Esta percepción de necesidades locales sometidas a la lógica del puente es expresada por los siguientes entrevistados:

Entrevistador: ¿Y usted cree que la construcción del puente contribuye en algo a resolver esas necesidades?

Entrevistada: No, porque las lucas se van a ir en el puente.

Entrevistador: ¿O sea, por un lado, no contribuye y menos aun considerando el gasto?

Entrevistada: ¿Que se lleva?

Entrevistador: Si...

Entrevistada: Si, se lleva la mayoría de las lucas al tema del puente y si no se ha podido construir, menos con esa cantidad...porque hoy en día dice el gobierno que esta sin ni un peso, que estamos mal económicamente.

Me temo que el día de mañana el Estado me diga: señores no me pidan hospitales, no me pidan caminos, si les construí el puente, allí invertí todo lo que tenía presupuestado invertir dentro de la isla. Creo que, hasta cierto punto, no voy a decir va haber un estancamiento en ese sentido, pero si hay una justificación como para que el Estado invierta menos en lo que pueda estar invirtiendo en este momento (hombre trabajador dependiente de Chacao).

Esta incertidumbre respecto a lo que significa el puente en relación al uso de los recursos, adquiere un sentido especial para los entrevistados del lado isleño. Moverse desde la isla hacia el continente refiere a esa dependencia descrita por Baldacchino (2007) para ejercer derechos básicos que no se encuentran disponibles, tanto en el acceso y disponibilidad. Algo que no se vería modificado por la construcción del puente. Probablemente las palabras “hospital” y “universidad” son lo más difundido en torno a lo que se entiende como prioritario, como se mencionó anteriormente, pero además se identifica otras cuestiones básicas como la conectividad interior de la isla y con las islas interiores, el déficit hídrico en agua potable, la electrificación rural y la falta de infraestructura en turismo. En el caso de Pargua de igual modo la realidad

local nos habla de prioridades básicas pendientes, como la necesidad de contar con un alcantarillado, o suficiente agua potable, una posta de salud de mayor resolución o un liceo en mejores condiciones.

Considerando las particularidades isleñas de cierre y apertura (Baldacchino, 2007), los objetivos de la movilidad de tipo rural (Bell & Osti, 2010) y la relación de la movilidad como práctica que refiere a un acceso diferenciado de bienes y servicios (Jirón, Lange & Bertrand, 2010), el análisis de las narrativas locales y de las fuentes secundarias, permitió articular los siguientes puntos que dan cuenta como el puente de Chacao, como una nueva forma de movilidad en la zona, visibiliza estas tensiones territoriales:

a) El puente de Chacao subordina las prioridades territoriales: para las posturas críticas contrarias al proyecto, la idea de construir el puente supone una jerarquía en la que las exigencias de conectividad entre el continente y la isla son superiores a otras necesidades. Esta noción nos habla de necesidades locales que merecen mayor atención a la construcción de un puente. Se podría encuadrar aquí la frase enunciada por Álvaro Montaña, Geógrafo perteneciente al movimiento Defendamos Chiloé, en relación a que el puente es un “*anhelo continental y no insular*” y que también es la expresión impositiva de un centralismo que “*no conoce nuestras necesidades y prioridades de forma directa*” (Montaña, 2014). Bajo este concepto, la materialización de otras obras de infraestructura, ya mencionadas como un Hospital de alta complejidad en Chiloé, la construcción de alcantarillado en Pargua, o la pavimentación de los caminos interiores en la isla son cuestiones más urgentes. Pero por sobre porque el puente es visto como un beneficio para quienes requieren cruzar el canal más rápido.

b) El puente simboliza el mal uso de los recursos públicos: Asociado a lo anterior en esta articulación el puente aparece como un símbolo del mal uso de la inversión pública. El alto costo que representa construir esta obra, independiente de su justificación técnica, es algo que claramente es cuestionado considerando que esos mismos recursos podrían tener otro destino. Algo de esto ya ha sido tratado por Navarro (2014) en su tesis respecto a que los millones de dólares que vale el puente representan por ejemplo 2 años de subsidios habitacionales, el 7% del presupuesto en salud del año 2014 o el 5% del presupuesto en educación del año 2014. En este sentido, los entrevistados declaran:

Que todas esas platas invertidas (se) hubieran invertido en un hospital en Chiloé antes que en el puente” (hombre trabajador dependiente de Parga).

Yo preferiría que le hicieran una buena universidad, que la gente se tiene que ir, emigrar, una universidad, un hospital bueno...que todo tiene que emigrar (mujer dirigente vecinal de Parga).

Chiloé podría, o sea esos dineros se le podría priorizar lo que realmente necesita, educación, mejores colegios, con buena infraestructura, salud, hospitales como corresponden y con los facultativos que realmente se necesitan en la isla, vivienda, buenas viviendas con materiales de la zona y no con materiales externos, por que construyen, no es que este yo mintiendo, construyen una escuela o construyen un algo con materiales de afuera y al poco tiempo la primera lluvia se inunda. Conectividad interior, necesitamos una conectividad interior, muchísimos caminos de buena calidad como para que la gente pueda sacar sus productos y comercializarlos en las dos o tres urbes que tenemos aquí en Chiloé, que son Ancud, Castro y Quellón. Entonces creo que podemos priorizar esas cosas y después pensar en un Puente. (hombre trabajador dependiente de Chacao).

Una visión diferente se encuentra en lo siguiente:

Que saca acá de haber un hospital último modelo si no hay especialista. Porque los especialistas yo lo he escuchado por su boca que ellos me dicen, señora si hubiera un puente nosotros podríamos ir a trabajar, pero que vamos a ir a hacer a Ancud, o a Chiloé, Quellón o Castro, si no vamos a poder a volver en el día y tampoco hay tantos hospitales, tantas clínicas, no hay (mujer comerciante de Chacao).

c) El puente no mejora las condiciones de vida locales: esta articulación argumentativa debe comprenderse aludiendo a los posibles beneficios que traería la construcción del puente y que justifican su inversión. Como señala el MOP (2012) disminuir de tiempos de traslado entre la isla y el continente es la oportunidad para un mayor y mejor acceso de los isleños a salud y educación. Esta misma lógica se encuentra en las

entrevistas realizadas de quienes apoyan la construcción del puente, y que, por ejemplo, ven a esta obra como la posibilidad de una mejor atención médica. Pero los efectos beneficiosos que traería el puente, para las posturas que rechazan su construcción, son por el contrario en sí misma, la expresión de la negación y la imposibilidad de resolver localmente las necesidades. Por ejemplo, para Javier Márquez, integrante del Movimiento Defendamos Chiloé, “El Puente no va a disminuir el riesgo de un traslado”. Derivar pacientes en estado de gravedad es algo que se realiza y se seguirá realizando vía aérea hacia otras zonas, principalmente Puerto Montt: *“dado que 30 minutos más o menos no afectan el pronóstico de un paciente estable. En caso de pacientes graves, críticos, inestables donde el tiempo de respuesta es vital para el pronóstico, el traslado más seguro es y seguirá siendo por vía aérea, en tanto Chiloé no cuente con una red de salud resolutive y un Hospital de mayor complejidad”* (Márquez, 2015). En esta misma línea Álvaro Montaña, señala que la inversión publica si estuviera destinada a lo considerado prioritario localmente, serian acciones que efectivamente mejorarían las condiciones de vida local: *“Estas intervenciones podrían incrementar los niveles de desarrollo local y disminuir los niveles de inequidad espacial que nos afectan, priorizando y resolviendo las necesidades desde y para el archipiélago”* (Montaña, 2014). La exposición de Juan Carlos Viveros, también integrante del Movimiento defendamos Chiloé en la Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputados, ilustra esta articulación aquí analizada. Los beneficios de disminuir los tiempos de traslado entre la isla y el continente por medio del puente no es algo que beneficie a los chilotes y por el contrario evidencian la dependencia de la isla con el continente: *“entre los beneficios que coloca está llegar más rápido a las oportunidades y mejoras en salud en Puerto Montt y llegar más rápido a las oportunidades y mejoras de educación en Puerto Montt, para nosotros eso es también vergonzoso. Nosotros no queremos llegar más rápido a Puerto Montt a tener oportunidades de salud y educación, nosotros queremos tener las oportunidades en nuestra tierra...los chilotes tenemos que siempre salir a otro lado, siempre tenemos que pagar un costo extra, siempre tenemos que separarnos de nuestra familia”* (Viveros, 2015)

Desde el lado continental, entre los Parguinos entrevistados, es la misma experiencia cotidiana de ver transitar en su localidad el constante

flujo de vehículos lo que lleva a plantear esa mirada crítica en torno a la dependencia de la isla con el continente:

Constantemente vemos pasar aquí a las ambulancias, que tiene que hacer los transbordos de pacientes y venir a buscarlos acá porque no tienen eso, las cantidades de lucas para este mega proyecto y algo tan básico y tan esencial como un hospital y una universidad en la isla” (mujer dirigente vecinal de Pargua).

d) El puente y la lógica de la rapidez: para el discurso público una de las principales justificaciones para construir el Puente de Chacao está orientado a dar velocidad a una conectividad y movilidad a un sistema de transbordadores considerado como ineficiente. Desde la lógica de la movilidad, la lentitud puede ser vista como parte de las fricciones que impiden un movimiento expedito, lo que puede afectar las disposiciones de conveniencia hacia la movilidad y también muestra que ante cambios en los sistemas de transporte se pueden producir disociaciones con las prácticas de movilidad local (Vannini, 2011). Desde este punto de vista, el análisis de las narrativas nos muestra que estos cambios no son percibidos como necesarios para quienes transitar por el canal de Chacao no es lo cotidiano o quienes no ven como urgente su construcción. En estas perspectivas, el puente es visto como para el beneficio de otros. La velocidad se condice con la necesidad de los que requieren cruzar el canal de forma más rápida:

Hay gente que también de repente es inconformista, en general los camioneros porque ellos tienen un tiempo de entrega de su mercadería y tienen un tiempo con el cual tienen que lidiar, y eso es una conveniencia para las grandes empresas no para los chilotes comunes y corrientes como nosotros” (mujer feriante de Chacao).

Desde esta narrativa surge la apreciación, también sostenida por otros entrevistados, que la rapidez tiene un nexo íntimo con los objetivos y beneficios económicos que podría traer su construcción, lo cual contrasta con el discurso institucional de una mayor rapidez que beneficie a todos. Indudablemente esto también nos muestra las distintas lógicas de movilidad que se despliegan en la realidad y las motivaciones divergentes que se persiguen. Pero además evidencia la contraposición entre las distintas maneras de ejercer la movilidad. Recordando lo señalado por Bell

& Osti (2010) se puede indicar que todo está en movimiento incluso lo rural, a pesar de la mirada ve a lo rural como estable. La diferencia en este caso, está dada en que la rapidez que posibilitaría el puente contrasta con la velocidad acostumbrada para los isleños, quienes al igual que todos se mueven, pero a un ritmo distinto. Incluso esa rapidez puede ser vista como contradictoria:

Yo no sé si los chilotes necesitamos un puente para estar conectados, existen otros medios que son confiables, que son seguros. A lo mejor claro, para la persona apurada quince minutos es mucho, veinte minutos es mucho, pero finalmente uno lo ve en otras partes donde tienes que tomar carreteras y tienes que mamarte los medios tacos, entonces yo siento que aquí alegan por veinte minutos que en realidad es nada (mujer joven de Chacao).

CONCLUSIONES

Si bien es preciso reconocer que el acercamiento generado en este trabajo no da cuenta de todas las posibles significaciones, de igual modo el trabajo en terreno en estas dos localidades permitió abordar una variedad de significaciones respecto a las prácticas de movilidad entre la isla y el continente. Los aportes de Cresswell (2010) y Vannini (2011) facilitaron un análisis comprensivo que muestra, a pesar de las fricciones en el movimiento, una disposición de conveniencia hacia el sistema de transbordadores para quienes moverse en esta zona no es frecuente y persigue objetivos específicos y comunes. No se trata en este sentido de reivindicar al transbordador como un mejor sistema para la movilidad, sino contraponer lo actual con la expectativa futura. Así, en esta zona costera la tecnología del puente irrumpe como una novedad que, a pesar del impacto obvio en una movilidad más rápida, es visto por quienes rechazan su construcción como algo que no transforma la necesidad misma del movimiento para el acceso de derechos, recursos y bienes que no se encuentran disponibles en su territorio, constatando de este modo la importancia que adquieren los fenómenos de desigualdad y exclusión para la comprensión del fenómeno de la movilidad en territorios no urbanos

(Avellaneda & Lazo, 2011; Lazo & Calderón, 2014; Jirón, Lange & Bertrand, 2010).

Estos resultados también llevan a plantear una interesante arista respecto a los estudios de movilidad. Mientras el movimiento es visto como una exigencia a la cual no todos tienen acceso, el caso aquí estudiado, evidencia una suerte de reivindicación al derecho de inmovilidad. Opuesto a los objetivos de la política de conectividad que persigue la construcción de un puente en esta zona, los beneficios del desarrollo (capitalista) y el declarado interés de mejorar el acceso para quienes viven en la isla, las narrativas sobre la movilidad nos hablan de territorios postergados, con importante déficit en infraestructura local y de dependencia hacia los centros urbanos continentales. Esto hace sentido si consideramos las disyuntivas descritas por Jouffe (2010) entre el derecho a la accesibilidad, entendida como el movimiento de las personas fuera de sus lugares hacia los centros donde se encuentran los servicios, y el derecho a la proximidad, referida a la disposición de servicios lo más próximo a sus comunidades. Mejorar la accesibilidad en estos términos no es más que fortalecer la lógica del mercado y el capital al facilitar la movilidad de las personas fuera de sus lugares hacia los centros donde se encuentran esos servicios

Finalmente, este trabajo aporta en la comprensión de la movilidad en zonas no urbanas y en un ámbito poco estudiado como es la relación entre las islas y continente. De este modo los resultados contribuyen a plantear importantes cuestiones en torno a la legitimidad ciudadana en proyectos de conectividad y de altos costos de inversión, incorporando una dimensión subjetiva que merece ser considerada en el momento de planificar la conectividad y que se encuentra supeditada a las decisiones políticas y los criterios técnicos que justifican este tipo de obras. La eventualidad futura del puente exigirá la realización de futuras investigaciones que aborden ya los impactos producidos, si los temores expresados se materializan o si por el contrario se suceden impactos no esperados, para lo cual esta aproximación realizada en un momento previo de su concretización puede ser de utilidad.

BIBLIOGRAFÍA

- Aliste, E.; Díaz, A.; Ther F. (2015). “Transformaciones territoriales y discursos del desarrollo en el Área Metropolitana de Concepción (Chile), 1960-2010: Aproximaciones desde la perspectiva de los imaginarios al estudio de la valoración ambiental del territorio”. *Revista Atenea*, 512: 49-67. Disponible desde Internet en < http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-04622015000200 >
- Avellaneda, P.; Lazo, A. (2011), “Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia de dos ciudades latinoamericanas. los casos de Lima y Santiago de Chile”. *Revista Transporte y Territorio*, 4: 47-58.
- Baldacchino, G. (2007). “Fixed links and the engagement of islandness: reviewing the impact of the Confederation Bridge”. *Journal Canadian Geographer / Le Géographe canadien*, 51(3): 323 – 336.
- Bell, M.; Osti, G. (2010). “Mobilities and ruralities: An introduction”. *Journal Sociologia Ruralis*, 50(3): 199-204.
- Cresswell, T. (2010). “Towards a politics of mobility”. *Journal Environment & Planning*, 28: 17–31.
- Echeverría, M.; Rincón, A. (2000). *Ciudad de Territorialidades: Polémicas de Medellín*. Centro de estudios del Hábitat Popular – CEHAP. Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín. Disponible desde Internet en: < <http://www.bdigital.unal.edu.co/2170/1/MCE-INV22.PDF> >
- Figueroa, O.; Rozas, P. (2005). *Conectividad, ámbitos de impacto y desarrollo territorial: el caso de Chile*. NU. CEPAL. División de Recursos Naturales e Infraestructura, Santiago: CEPAL.
- Graham, S. (2002). “Flow City: networked mobilities and the contemporary metropolis”. *Journal of Urban Technology*, 9(1): 1–20.
- Jirón, P.; Lange, C.; Bertrand, M. (2010). “Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana”. *Revista INVI*, 25(68):15-57.

- Jouffe Y. (2010). Contra el derecho a la ciudad accesible. Perversidad de una reivindicación consensual. En: Hábitat International Coalition (HIC). *Ciudades para tod@s: por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias*. Disponible desde Internet en: http://www.hic-al.org/documento.cfm?id_documento=1402 >
- Lazo, A.; Calderón, R. (2014). “Los anclajes en la proximidad y la movilidad cotidiana: Retrato de tres barrios de la ciudad de Santiago de Chile”. *Revista EURE (Santiago)*, 40(121):121-140.
- Murcia, N; Jaimes, S.; Gómez, J. (2016). “La práctica social como expresión de humanidad”. *Revista Cinta*, 57: 257-274.
- Rebolledo, L. (2012). Resistencia y cambios identitarios en trabajadores/as del salmón en Quellón. *Revista Polis*, 11(31): 223-239.
- Ther, F. (2012). Antropología del territorio. *Revista Polis (Santiago)*, 11(32): 493-510.
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*. London, Routledge.
- Valenzuela, A. (2013). “Dispositivos de la globalización: la construcción de grandes proyectos urbanos en Ciudad de México”. *Revista Eure*, 39(116):101-118.
- Vannini, P. (2011) “Constellations of (in-)convenience: disentangling the assemblages of Canada’s west coast island mobilities”. *Journal Social & Cultural Geography*, 12(5): 471-492.
- Zunino, D. (2013). “El Subte como artefacto cultural (Buenos Aires, 1886-1944) La historia cultural como aporte a los estudios de las movilidades urbanas”. *Revista Transporte y Territorio*, 9: 173-200.

Tesis, ponencias, estudios.

- Betancourt, M., Hurtado, L., & Porto-Gonçalves, C. (2013). Tensiones territoriales y Políticas públicas de desarrollo en la Amazonia. Los casos del Territorio indígena y Parque Nacional Isiboro-Secure en Bolivia y el Área de Manejo Especial de la Macarena en Colombia Disponible desde Internet en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/becas/20131223125249/TrabajoFinal.pdf> >

- Bravo, J. (2004). La cultura chilota y su expresión territorial en el contexto de la globalización de la economía. Memoria para optar al grado Título profesional de Geógrafo Disponible desde Internet en:
<<http://www.repositorio.uchile.cl/handle/2250/100580> >
- Cabrera, Y. (2006). *Terminal Portuario Pargua*. Memoria para optar al título profesional de Arquitecto Disponible desde Internet en:
<http://repositorio.uchile.cl/tesis/uchile/2006/aq-cabrera_y/pdfAmont/aq-cabrera_y.pdf >
- Henríquez, C; Navarro, J; Mariñanco, A.; Mondaca, E. (2015). Primera Encuesta Provincial CESCH. Chiloé y sus prioridades. Centro de Estudios sociales de Chiloé CESCH. Chile. Disponible desde Internet en:
<http://docs.wixstatic.com/ugd/3f1b41_9dcd8bc9f8b347c3a6fdb8e1aa83b938.pdf >
- MOP (2012), Proyecto Puente Chacao: Resumen Ejecutivo. Consultado enero 20, 2017. Disponible desde Internet en:
<<http://www.mop.cl/puentechiloe/Documents/Resumen%20Puentes%20Chacao.pdf> >
- Navarro, C. (2014). Puente de Chacao, ¿rentabilidad política o económica?. Tesis para optar al grado Académico de Magister en Políticas Públicas. Disponible desde Internet en:
<<http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/117335/Navarro%20Gonz%C3%A1lez%20Claudio.pdf?sequence=1> >
- Tarsetti, E. (2013). Terminal para transbordadores: puertas de Chiloé: rampas de Chacao, Comuna de Ancud, Chiloé, X Región de Los Lagos. Memoria de título para optar al título profesional de Arquitecto. Disponible desde Internet en:
<<http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/116269> >
- Yáñez, R. (2010). Una aproximación a las transformaciones identitarias del archipiélago de Chiloé. Documento presentado en VIII Congreso Latinoamericano de Sociología Rural, Porto de Galinhas, noviembre de 2010

Artículos de opinión, entrevistas, otros.

- Barría, S (2013) Entrevista realizada a Selim Barría. Disponible desde Internet en: <<http://www.cooperativa.cl/noticias/pais/region-de-los-lagos/chiloe/gobierno-aprobo-oferta-para-construir-puente-sobre-el-canal-del-chacao/2013-12-09/141222.html> >
- Márquez, J (2015). Derribando Mitos: Salud, Desarrollo y Puente Chacao. Artículo de opinión publicado en sitio Quinto Poder. Disponible desde Internet en: <<http://www.elquintopoder.cl/salud/derribando-mitos-salud-desarrollo-y-puente-chacao/> >
- Radio Bío Bío (2012) Puente sobre el Chacao: El legado del diputado Garay que Piñera convirtió en golazo político. Nota periodística publicada en sitio de Radio Bío-bío. Disponible desde Internet en: <http://rbb.cl/2u31> >
- Radio Bío Bío (2017). Corte bloquea participación de empresa brasileña OAS en construcción de Puente Chacao. Nota periodística publicada en sitio de Radio Bío-Bío. Disponible desde Internet en: <<http://rbb.cl/h71d> >
- Montaña, A (2014). El desarrollo en su lugar: Chiloé y el puente. Artículo de opinión publicado en sitio El Mostrador. Disponible desde Internet en: <[http://www.elmostrador.cl/noticias/opinion/2014/05/10/el-desarrollo-en-su-lugar-chiloe-y-el-puente/?php%20bloginfo\(%27url%27\);%20?%3E/cultura](http://www.elmostrador.cl/noticias/opinion/2014/05/10/el-desarrollo-en-su-lugar-chiloe-y-el-puente/?php%20bloginfo(%27url%27);%20?%3E/cultura) >
- Viveros, J (2015). Exposición ante Comisión de Obras públicas de Juan Carlos Viveros. Disponible desde Internet en: <<http://www.movimientodefendamoschiloe.cl/web/2015/10/20/defendamos-chiloe-expone-ante-camara-de-diputados/> >