

LA MOVILIDAD INSULAR “ASFIXIADA” EN EL MAR INTERIOR DE CHILOÉ.

The "Asphyxiated" Insular Mobility in the Inner Sea of Chiloé¹.

Ricardo Alvarez²

Carlos Hidalgo³

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

RESUMEN

Este estudio analiza cambios en los patrones de motilidad en el Mar Interior de Chiloé, Región de los Lagos, en relación con la identidad, las condiciones normativas y educacionales que influyen en la libertad de poder ser y hacer en base a la propia cultura insular.

Palabras clave: Movilidad, estructura de oportunidades, Mar Interior de Chiloé, islas.

ABSTRACT

This study analyzes changes in the patterns of motility in the Inner Sea of Chiloé, Region of the Lakes, in relation to identity, the normative and educational conditions that influence the freedom of being and being and doing, based on insular culture itself.

Key words: Mobility, Structure of Opportunities, Inner Sea of Chiloé, Islands.

¹ Este artículo se enmarca en el proyecto Fondecyt N° N°1171827 “*Coastal behaviors settings: por una Antropología de la Reconstrucción Territorial en el Archipiélago de Chiloé*”, y reúne antecedentes levantados en el marco del Estudio Regional 2016 de la Fundación Superación Pobreza, denominado “*Crisis en el habitar insular: representaciones, significados y sentimientos de los habitantes del mar interior de Chiloé sobre la crisis sociocultural y productiva de la isla, sus dinámicas presentes e imágenes del futuro*”.

² Antropólogo. Encargado del área de investigación de la Fundación Superación Pobreza en la región de Los Lagos (*Propuestas País*) Investigador asociado a ARQMAR (*Centro de investigación en arqueología marítima del Pacífico Sur Oriental*). Líneas de investigación: insularidad austral, patrimonio y etnografía. Dirección de envío de correspondencia: Ejército 550, Depto 202, Puerto Montt. E-mail: tajatata@gmail.com

³ Antropólogo y Mg. Antropología. Líneas de investigación: Sociedad y Ambiente; Desarrollo local; Ciencias de la complejidad. Dirección de envío de correspondencia: Torre Vieja N°1949, Jardín Oriente, Puerto Montt. E-mail: chidalgarrido@gmail.com.

INTRODUCCIÓN

La región de Los Lagos posee alrededor de 4.600 km. de borde costero lineal, una cifra sorprendente que da cuenta de la complejidad de su fisonomía litoral (FSP, 2016a). Las islas que posee esta región suman 2.900 km. de largo, otra cifra de grandes proporciones. A pesar de ello, no existe mucha información desagregada sobre las comunidades que las habitan, y más bien son integradas en las estadísticas de las comunas a las que se adscriben. Sus problemáticas y tenencias sufren el mismo efecto, y como respuesta desde el Estado se implementan recurrentemente políticas públicas que son homogéneas o estándar al resto del país, y se las aborda considerándolas básicamente bajo la premisa de ser “rurales” y ser “aisladas”. Lo complejo de ello es que se invisibilizan condiciones que son muy particulares a su insularidad, como una alta densidad poblacional muy distinta a la que se manifiesta en el contexto regional continental, o la forma en la que se movilizan sus habitantes, sobre todo si se considera que en este país la figura de “camino” está profundamente enquistado en el imaginario de bienestar y desarrollo.

El espacio que nos interesa acotar, *Mar Interior de Chiloé* (Figura 1), ocurre a partir del seno de Reloncaví ($41^{\circ}28'21.43''S / 72^{\circ}56'16.67''O$) hasta el golfo de Corcovado ($43^{\circ}37'29.51''S / 73^{\circ}53'25.96''O$), involucrando a tres provincias⁴ y a 14 comunas en total⁵. De más de una centena de islas e islotes, al menos 43 están habitadas. Las islas menores (de menos de 80 km²) poseen al menos 14.840 habitantes (FSP, 2016a). La Isla Grande de Chiloé, y las islas de mayor tamaño (Lemuy, Quinchao y Puluqui) posee una población aproximada de 155.000 personas (en base a INE 2002).

Lo interesante es que la densidad poblacional de las islas menores, ya referida previamente, es significativamente alta: aproximadamente 40 personas por km². Esto supera con creces el promedio regional (14,7) y nacional (19,9)⁶. De hecho, algunas islas como Maillen y Llingua tienen más de 80 habitantes por km² (FSP, 2016a), y la pequeña isla Acuy, en la

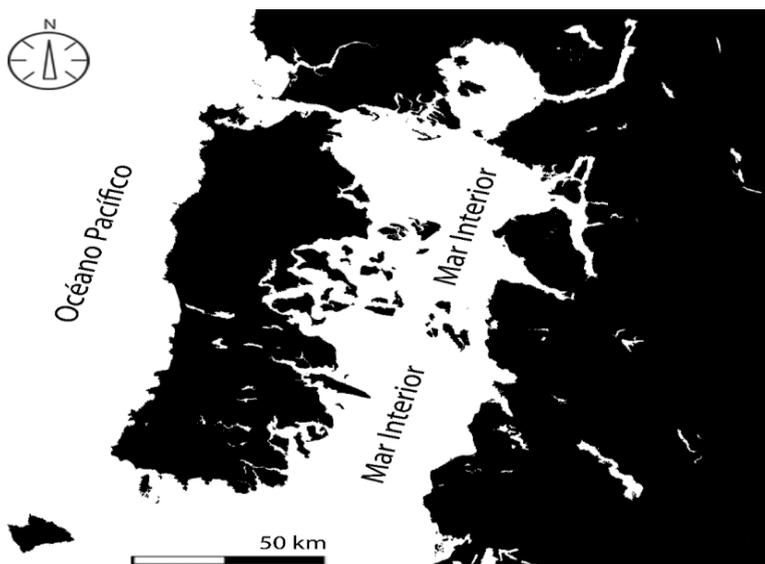
⁴ Llanquihue, Chiloé y Palena.

⁵ Chaitén, Hualaihué, Cochamó, Puerto Montt, Calbuco, Ancud, Quemchi, Dalcahue, Curaco de Vélez, Quinchao, Castro, Puqueldón, Queilen y Quellón.

⁶ Datos del Instituto Nacional de Estadísticas.

comuna de Queilen, alcanza los 125 habitantes por km². Esta situación las aproxima a contextos similares a los de la zona central del país, incluso metropolitana. Esto es importante pues da cuenta de un modo de vida que no puede ser simplificado como meramente “rural”, o “aislado”, sino que deben tratarse bajo su condición de insularidad, Figura 1.

Figura 1. Mar Interior de Chiloé (se aprecian cuerpos de agua continentales-insulares, cuerpos de agua marinos (Océano Pacífico y Mar Interior de Chiloé), y fragmentación archipiélagica).



Fuente: elaboración propia 2017.

Los antecedentes contenidos en este artículo representan trabajo de campo (entrevistas semi estructuradas y entrevistas grupales) aplicados en el marco de trabajo del proyecto Fondecyt 1121204 “*Geoantropología de los imaginarios del Mar Interior de Chiloé: itinerarios de temporalidades y apropiaciones socioculturales marítimas*”, desarrollado entre los años 2012 y 2016; y del Estudio Regional de la Fundación Superación Pobreza (Región de Los Lagos), denominado “*Crisis en el habitar insular: representaciones, significados y sentimientos de los habitantes del mar*”

interior de Chiloé sobre la crisis sociocultural y productiva de la isla, sus dinámicas presentes e imágenes del futuro”, desarrollado entre los años 2016 y 2017. Los territorios en los que se desarrollaron estos levantamientos de información primaria abarcaron las islas de las provincias de Llanquihue, Chiloé y Palena, y adicionalmente las costas continentales de la comuna de Hualaihué y Chaitén, en la provincia de Palena, en la región de Los Lagos; y Melinka y Repollal, en la comuna de Melinka, región de Aysén, con un total de 200 entrevistas individuales y 15 entrevistas grupales.

Las familias que viven en este contexto archipelágico desplegaron, hasta fines del siglo XX, una estrategia que poseía muchos elementos gestados durante una larga data de aislamiento, a la que llamamos *modelo consuetudinario* (Skewes et al., 2012), que básicamente equilibraba el (i) trabajo con lo (ii) cosmogónico y lo (iii) festivo, tríada que adquiriría una dimensión particular en estos espacios muy distinta a lo que ocurre con el modelo de desarrollo actual, basado exclusivamente en la valoración del trabajo asalariado. Es importante problematizar este fenómeno por partes:

(i) *Trabajo*: Sabemos que prácticas productivas desarrolladas en el continente fueron tensionadas al máximo en el habitar insular debido a que las opciones para realizar agricultura, o desplazarse inter-territorialmente para venta de fuerza de trabajo, estaban limitadas por la conectividad marítima y la espacialidad de las propias islas. Por ello, ejercicios colectivos de intercambio de trabajo entre vecinos eran frecuentes y vitales (*mingas, horas cambiás, etc.*). Otro ejemplo significativo yace en el uso histórico de corrales de pesca, pues de los más de mil cien corrales identificados en el *Mar Interior* (Alvarez, 2016) el 20% existe en las costas continentales, mientras que en las islas alcanza un 80%. El corral es un sistema precolombino e histórico de pesca fija basada en la construcción de uno o más muros (de rocas, varas trenzadas, etc.) que permitían capturar peces aprovechando la subida y bajada de las mareas. Esta densificación obedeció probablemente a la necesidad de compensar aquello que las limitaciones de las islas impedían producir, como agricultura o ganadería menor. Así, sus habitantes se hacían de nutrientes y recursos para la venta y autoconsumo (Figura 2) adecuándose a esta realidad. Es interesante constatar que se sustentaba en el despliegue de una compleja trama de actividades distribuidas a lo largo del año y que requería de la participación selectiva de algunos miembros del grupo familiar (a veces segmentado por género y edad), y en otras ocasiones de toda la familia, alternando

episodios sedentarios y otros en los que parte o toda esta unidad se trasladaba a trabajar en otros lugares por lapsus de tiempo prolongados, incluso llevándose consigo animales menores, como sucede con la recolección de algas (principalmente luga)⁷, ejercicio colectivo que moviliza a cientos de familias isleñas cada año: “(se va la familia) completa. Llevan hasta sus animales. Llevan (...) sus chanchitos, perros, gatos. Los llevan igual. Dejan su casa cerrada en el verano y se van” (Mujer. Entrevista semi estructurada isla Alao, 2017).

Si bien esta estrategia consuetudinaria permitía sostenerse sin la necesidad de mediar exclusivamente dinero, hoy en día ha sido fuertemente restringida debido, entre otras cosas, a que el “saber hacer” (Lucio, 2010) ya no es válido frente a la estructura de oportunidades (Kaztmann y Filgueira, 1999). Las estructuras de oportunidades se definen como probabilidades de acceso a bienes, a servicios o al desempeño de actividades. Estas oportunidades inciden sobre el bienestar de los hogares, ya sea porque permiten o facilitan a los miembros del hogar el uso de sus propios recursos o porque les proveen recursos nuevos (Kaztmann y Filgueira, 1999: 9). Para acceder a buena parte de ésta se requiere como mínimo contar con educación media completa (en un contexto en el que la mayor parte de los adultos sólo logró educación básica): “A todos nos ha afectado no tener cuarto medio en el trabajo. En este momento nos afecta a todos. Para sacar un documento hoy día le piden cuarto medio” (Mujer, Focus group isla Chaullín, 2017). Hoy en día el trabajo basado en este saber hacer ha sido devaluado, e incluso invisibilizado, por el “trabajo asalariado”, condición que no sólo permite hacerse de un monto de dinero de forma predecible, sino que también es anhelado por el reconocimiento colectivo que otorga frente al “trabajo sin cuarto medio”.

(ii) *Festivo*: Al habitar espacios más reducidos, o limitados, que los existentes en el continente, existía una fuerte preocupación por la mantención de los vínculos comunitarios. Con ello se reducían las posibilidades de conflicto entre familias y vecinos en el acceso y aprovechamiento de los servicios ambientales del lugar (incluyendo los espacios de trabajo y las especies utilizadas como recursos alimenticios o de intercambio/comercio). De esta forma, eran muy frecuentes los encuentros asociados a alimentación, festejo, ocio y ritualidades colectivas. Incluso los torneos de fútbol adquirían una dimensión

⁷ *Sarcothalia crispata* (luga negra) y *Gigartina skottsbergii* (luga roja).

extraordinaria al movilizar a comunidades desde una isla a otra, ejercicio que permitía no sólo recrearse, sino también reactivar amistades, pulir desavenencias, adquirir nuevas habilidades (activos) y fortalecer el tejido social archipelágico. Pero al igual que en el caso anterior, con la implementación del modelo de desarrollo actual esta dimensión fue devaluada y resignificada como algo ajeno al valor que tiene el trabajo como motor de progreso y desarrollo. Más bien, se contrajo bajo la figura de folklore. Pero por sobre todo, se estigmatizó como un pasivo que amenaza la “eficiencia” del proyecto de desarrollo que impulsa el país. Hoy en día es notoria su ausencia en los discursos de los habitantes que señalan que antiguamente “se juntaban más”, que “éramos más unidos”, frente a un hoy que demuestra fragmentación, no reconocimiento e invisibilidad: “*La gente están muy desunidos, muy desunidos... nos encontramos en la cancha (de fútbol) y por casualidad nos decimos algo... una mirada, nada más. Somos como desconocidos*” (Mujer, Focus group isla Chaulín, 2017).

(iii) *Cosmogónico*: Esta dimensión actuaba como regulador de los procedimientos empleados para acceder y aprovechar la naturaleza. Esto explica la abundancia de tabúes y ritualidades (Alvarez et al., 2008; Alvarez, 2012; Alvarez y Ther, 2016) que, en esencia, designaban a los elementos del entorno como sujetos y hacían que las personas interactuaran con éste bajo esa racionalidad. De esta forma evitaban provocar el enojo del mar -o la mar- con malas prácticas como apropiarse de un bien común o entablar peleas entre vecinos: “*Cuando había disgusto (riñas) en la playa esto traía la mala suerte (...) también se pierde la luga cuando hay boche (riñas)*” (Mujer, entrevista semi estructurada isla Alao, 2013). Es especialmente interesante, en este caso, el ejercicio de un rito denominado *treputo* que estuvo vigente hasta –aproximadamente- la década de 1970, en el que se obsequiaba al mar con objetos y productos de la tierra, con el objeto de congraciarse y ser retribuidos con una abundante pesca y marisca (Alvarez, 2012).

Este comportamiento es fundamental pues una vez que fue extirpado por el modelo de desarrollo actual se hizo muy fácil la transgresión sobre el ecosistema insular. A pesar de ello, aún es posible observar algunos resabios, como cuando un pescador artesanal, a escondidas de sus pares más jóvenes, “guasquea⁸” sus espineles con ramas

⁸ Golpear.

ahumadas de *chaumán* ([Pseudopanax laetevirens](#)) con el fin de espantar malos espíritus y favorecer una pesca abundante gracias al aroma que le transfiere esta planta de carácter mágico a sus artes de pesca. Esto último se basa en la apreciación de que los peces no advertirán que dicho objeto guarda el olor de sus congéneres capturados previamente.

Figura 2. Corral de pesca. Huelmo, comuna de Puerto Montt.



Imagen: Ricardo Alvarez (2016).

EL DEBILITAMIENTO DEL MODELO CONSUEUDINARIO Y LA FUGA QUE ELLO ACARREA

Actualmente las nuevas generaciones se fugan rápidamente hacia las ciudades en busca de porvenir, dejando islas pobladas sólo por tercera edad. “*En las islas no hay trabajo*”, argumentan, a pesar de que los y las isleños que resisten allí se pasan el día desarrollando labores de gran

esfuerzo. Lo que no hay es trabajo asalariado. Esto visibiliza uno de los motivantes más importantes para movilizarse hacia las urbes. El imaginario de bienestar que activa este desplazamiento se centra básicamente en cuatro aspectos:

- El reconocimiento colectivo por la adquisición de un título técnico o profesional.
- El salario que ello conlleva y que permite participar de este nuevo contexto en el que no se puede hacer casi nada si no es por medio de dinero.
- Las comodidades de la vida conectada.
- La movilidad que este modelo de vida facilita.

En paralelo, seguir habitando islas se asocia, por el contrario, a una inmovilidad forzada, y no sólo por no contar con educación media completa, como se argumentó previamente, sino también por el incremento de medidas -externas a las decisiones de la comunidad- que regulan la movilidad:

Antes éramos más libres para ir a vender nuestros productos. La gente llevaba un cordero, dos corderos y lo vendían en Achao, en Dalcahue y tenía para sustentar su casa. Hoy en día ya no se puede hacer. (Desde hace unos diez años hasta ahora) las cosas van siendo cada vez más difícil. La gente humilde vamos siendo cada vez más presionados, asfixiados, lamentablemente (...) Antes navegaban (libremente), no habían leyes como ahora. Ahora si una embarcación no tiene los equipos que se necesitan para navegar la autoridad está ahí” (Hombre isla Caguach, Entrevista semi estructurada 2016).

Esta tercera edad, actualmente constreñida, fue actor protagónico en los tiempos en que viajaba por el país reproduciendo su “saber hacer” en un contexto de movilidad libre. En este escenario era posible ser agricultor/pescador en una isla de Chiloé, y al mes siguiente ser peón en la esquila en Magallanes, o trabajar en siembra extensiva en Llanquihue, o partir hacia faenas mineras en el norte.

Las generaciones más jóvenes han recibido un Mar Interior saturado de normativas que restringen buena parte del hacer, con un acceso muy limitado e inequitativo para aprovechar los espacios de trabajo (que

son capturados frecuentemente por empresas externas), con un tejido social intransinsular e interinsular debilitado, y una movilidad que dista mucho de ser como la de antaño pues esta vez no considera el retorno: una vez adquirido un título técnico-profesional existen mínimas posibilidades de aprovecharlo en las islas de origen. Los progenitores de estas nuevas generaciones de isleños técnico-profesionales señalan que este fenómeno es bien valorado pues son reconocidos colectivamente al ser la primera generación en estudiar. Lo complejo de este imaginario, fuertemente alimentado por un currículum educacional urbanizante (aun cuando se despliegue en contextos rurales y rurales-insulares), es que actúa como una catapulta extrayendo jóvenes de forma constante. Debido a que este fenómeno ocurre a temprana edad, ya que no existe educación media en los establecimientos isleños, estos niños y niñas pierden la posibilidad de adquirir las habilidades del modelo consuetudinario. Esto es, se les hace a futuro enormemente difícil “saber hacer”, a través de ser agricultores, ser pescadores, etc.

MOVILIDAD INSULAR EN LA HISTORIA DEL MAR INTERIOR COMO RESPUESTA ACTIVA ANTE SINIESTROS

La movilidad náutica en el Mar Interior de Chiloé ha sido parte de su construcción histórica arquetípica, articulando un puente entre los navegantes indígenas previos y coetáneos a los primeros españoles, con la movilidad que sucedería posteriormente: navegaciones desde el espacio insular hacia las otras colonias hispanas, las exploraciones hacia los canales australes con fines misionales o geopolíticos, viajes de reconocimiento cartográfico interinsular, navegaciones con fines religiosos, festivos y productivos. Y en tiempos más recientes asociados con la pesca artesanal modernizada, la acuicultura y parcialmente el turismo (este último la mayoría de las veces capturado por empresas externas). Movilidad como acto de transitar entre diferentes puntos del universo insular y su conexión con el continente, ya sea por razones laborales, festivas, etc. Este viaje permite a quien lo experimenta ganar en biografía y memoria, además de satisfacer un objetivo colectivo-individual planificado previamente (o inesperado). Esta experiencia cobra un valor significativo en el contexto insular y debe considerarse equivalente a lo

que en la urbe significa contar con un título técnico-universitario. Esto es, el viaje y la experiencia ganada representan el currículum del individuo, el que es manifestado a través de la oralidad, su materialidad (por ejemplo, cuando los viajeros de la Patagonia regresaban con traje nuevo) y el enriquecimiento del “ingenio”; esto es, haber ganado en habilidades para resolver el habitar de forma creativa.

Existe mucha bibliografía histórica y científica al respecto, y dada la conformación geográfica del territorio es evidente que ha sido un continuo como actividad para sostener el habitar insular. Pero hemos querido complejizar este panorama considerando que la movilidad de estas poblaciones ha sido y sigue siendo reactiva al entorno en base a la observación y aprovechamiento de oportunidades, y ante siniestros que ponen en jaque a los isleños.

Las comunidades insulares tienen una especial habilidad para detectar oportunidades. De hecho, su estructura de oportunidades es tremendamente dinámica y cambiante, lo que no significa que el acceso a ésta ocurra frecuentemente. Un elemento vital de ésta eran, en el pasado reciente, los vínculos comunitarios, familiares e interinsulares, los que permitían comunicar, por ejemplo, que se había abierto el comercio de “x” especie en Las Guaitecas, o en el continente. Sin embargo, el uso actual de telefonía celular ha reactivado este fenómeno (aunque como dijimos, sin asegurar el aprovechamiento de estas oportunidades por la carencia de educación media o restricciones normativas). También los lazos familiares y colectivos son relevantes en momentos de dificultad económica o desgracia pues son los primeros en atender solidariamente al afectado. Sin embargo, en tiempos recientes los eventos de solidaridad productiva (como las mingas) han quedado en el pasado, por tanto la comunidad, familiares y amigos ya no son una oportunidad estable para realizar actividades agrarias o de pesca si no existe de por medio el pago de dicho esfuerzo. Por otro lado, y cada vez con más fuerza (en desmedro del tejido social antes mencionado) surge el Estado a través de figuras fuertemente asistencialistas, como la Municipalidad, los servicios públicos, fundaciones, etc. Finalmente, el mercado adquiere un rol importante, pero básicamente como una oportunidad para hacerse de salarios predecibles, no así lucrativos. Muchas veces incluso supone poner en riesgo la vida, como sucede con quienes se emplean para mantenimiento de redes en balsas jaulas a través de subcontrataciones, y del propio entorno, cuando el trabajo realizado afecta evidentemente la naturaleza que los rodea.

En paralelo, ocurren eventos inesperados que tensionan drásticamente la relativa estabilidad o seguridad de estas comunidades. Por ejemplo, una masiva floración de algas nocivas (marea roja) no sólo significa poner en riesgo la salud de los habitantes, sino que también se cierran las oportunidades de trabajo que no requieren necesariamente educación media (como la pesca artesanal y buceo bentónico) por razones sanitarias. Otro ejemplo ocurre con las transformaciones normativas repentinas, como sucedió con la implementación de la Ley de pesca y acuicultura de 1991, que permitió privatizar cuerpos de agua. Cientos de familias isleñas fueron sorprendidas por ello y vieron restringidos sus espacios de trabajo y participación en el mar, enfrentándolas a una toma de decisiones que podía, potencialmente, sacarlos del escenario productivo (migrando hacia las ciudades, reconvirtiéndose laboralmente y con daño a sus economías, etc.), o transformando este *siniestro*⁹ (Katzman y Filgueira, 1999; Filgueira, 2001; Licha et al., 2005) en una nueva oportunidad, como ocurrió con aquellas comunidades que decidieron adquirir áreas de manejo (amerb) y concesiones acuícolas (FSP, 2016b).

Estos eventos a micro escala suceden constantemente, y más hoy en día cuando el modelo de desarrollo imperante detona constantes siniestros socioambientales y rápidas transformaciones normativas respecto al acceso y modo de utilización de los cuerpos de agua, especies y procedimientos para su explotación. Pero a macro escala histórica podemos referir algunos eventos que podríamos asumir como siniestros que afectaron la movilidad de estas poblaciones previamente:

- (i) La Conquista en Chiloé (s.XVI), que generó un reacomodo traumático de las poblaciones amerindias en los canales;
- (ii) La colonia (s. XVII-XVIII), que restringió localmente a las poblaciones bajo una dinámica “intramuros”;
- (iii) La integración forzada de Chiloé para hacerse parte de la República de Chile, que paradójicamente abrió oportunidades insospechadas para los isleños (básicamente hombres adultos y jóvenes) para viajar libremente por el país y Argentina aplicando su “saber hacer” (s.XIX y primera mitad del XX);

⁹ Eventos inesperados que alteran negativamente la vida de personas, familias o comunidades completas (Enfoque AVEO, en base a Katzman y Filgueira, 1999; Filgueira 2001, Licha et al., 2005).

(iv) El terremoto de 1960, que activó una acelerada conectividad terrestre en la Isla Grande y el continente, iniciando un rápido proceso de modernización que indirectamente afectó a las islas abriendo oportunidades locales;

(v) La implementación del modelo neoliberal a través de la figura de “fiebres extractivas” en la década de los ’80, que revirtió la movilidad previa hacia dentro, incluso con un importante provisión de pescadores y familias “nortinas”, muchas de las cuales se radicaron en la zona, crearon nuevos poblados costeros y transformaron significativamente la forma de navegar, pescar y bucear (por ejemplo, al instalar el trabajo “a las partes” y acelerando la transformación de las embarcaciones y artes de pesca);

(vi) La privatización del mar, que se inicia en la década de los ’90 y se refuerza durante el siglo XXI, restringiendo a las comunidades isleñas bajo una serie de reglas que les eran ajenas y que se implementaron de manera inesperada por ellos.

SINIESTROS COMO ACTIVADORES DE TRANSFORMACIÓN. PROFUNDIZANDO EN LAS HABILIDADES INVISIBILIZADAS QUE AUN PERSISTEN EN LAS ISLAS.

Me radiqué en Melinka el año noventa y tres más o menos... y la primera vez en estos canales a fines del noventa y uno. Es que la pesca ya esa fecha había bajado mucho la demanda, el mercado ya no estaba muy bueno... estaba empezando a salir fuerte el salmón y el mercado declinó. Como no estaba ordenada se explotaba cualquiera pescado, no había ningún control y escaseó la pesca. Y eso llevó a que buscáramos otra alternativa de trabajo, así que me vi obligado a aprender a bucear. En Puerto Gala aprendí a bucear en el día, ¡en un rato!. Me indicaron cómo había que hacerlo y ¡Pum!... a pique (...) ¡después ya no quería salir! (Buzo mariscador de isla Melinka, comuna de Las Guaitecas, 2010).

Quienes habitan islas pareciesen tener una particular cualidad para adaptarse rápidamente a transformaciones bruscas, inesperadas, que los afectan, y que pueden ser definidas como *siniestros*. Al mismo tiempo,

tienen una sorprendente habilidad para descubrir oportunidades que pueden ser convertidas en un nuevo nicho de trabajo y vida. Localmente se refieren a ello como “ingenio” (FSP, 2016a), esto es, ser capaces de advertir cuándo un elemento de su entorno adquiere un valor particular (económico por ejemplo, como en la cita previa) y tener la capacidad para, ágilmente, comprender y aprehender los procedimientos que permiten aprovecharlo, ya sea formal o informalmente.

Por otro lado, se requiere de decisión, entereza, toda vez que se enfrenta un desafío que muchas veces escapa a las capacidades que se poseen. Un ejemplo de ello es lo que ocurrió en el estuario de Reloncaví hacia la primera década del siglo XXI, cuando toda una comunidad de buzos mariscadores, afectados por el avance acelerado de concesiones acuícolas privadas que los tomaron por sorpresa, se organizó bajo la figura de sindicatos (y posteriormente una federación) con el fin de competir con las empresas externas:

Nos atropellan porque la pesquera se instala en el centro y cerca toda la costa. Cerca toda la costa con cables de acero y no deja pasar a nadie. Y se apodera de todos los bancos naturales. Entonces el pescador cada día iba quedando más estrecho. Nosotros despertamos y nos dimos cuenta que teníamos que solicitar algo. No había ya, ya no había. Lo habían solicitado las pesqueras, lo habían solicitado los particulares, la gente de fuera, todo. Y por eso nos organizamos (Pescador artesanal de Puelo, Cochamó; en Retamal y Hernández, 2003).

El resultado de este ejercicio de empoderamiento resultó en una significativa transformación productiva: hoy en día muchas de las comunidades costeras del estuario, que en los años '90 subsistían extrayendo moluscos desorganizadamente y vendiendo a orillas de la carretera a intermediarios, son en la actualidad potentes productores de choritos y semillas de choritos para la región y el país. Lo singular del caso es que sucedió a una velocidad tal que muchos consideraron imposible, pues se trataba de “simples” pescadores artesanales (actor más que devaluado por el modelo de desarrollo actual). Este último prejuicio marca fuertemente el sesgo que hoy en día existe respecto a contar o no con

educación media, técnica y profesional, pues se asume que quienes no la poseen deben quedar relegados como actores pasivos de las transformaciones productivas y territoriales, bajo roles de peonaje.

Pero también hubo pescadores que no accedieron a concesiones formales debido a las enormes dificultades que exige la estructura de oportunidades versus las ventajas competitivas que tienen a su favor empresas externas. Ello se ha traducido en que, en paralelo a experiencias como las de Cochamó, existan familias costeras que han emprendido cultivos ilegales de choritos, reciclando la basura que arroja la industria acuícola a las costas. Es, por cierto, un acto de resistencia hacia un escenario extremadamente inequitativo. La habilidad para transformar estos desechos en un cultivo es la misma que se activa cuando una boya a la deriva es transformada en un bote, un chiquero o una torre de agua. En las islas Desertores (comuna de Chaitén) existen mujeres que están transformando las kilométricas extensiones de sogas abandonadas en la costa en chopinos¹⁰ y otros artefactos utilitarios. En otras islas los tubos de balsas jaulas abandonadas, y que han quedado a la deriva, se reinventan como cercos, portones o incluso cimientos de viviendas (Figura 3). Este fenómeno nos acerca al concepto de *bricolage* utilizado por Lévi-Strauss: “*El bricoleur es capaz de ejecutar un gran número de tareas diversificadas (...) (arreglándoselas) con “lo que uno tenga”* (1997: 36). Este fenómeno tiene múltiples expresiones materiales tanto en el pasado (por ejemplo, a través de los artilugios de madera) como hoy en día (carpintería de ribera hecha con restos plásticos de la basura acuícola).

De esta forma, poco a poco las externalidades negativas del fenómeno salmonero incluso se integran como cicatriz a la nueva configuración del paisaje insular, demostrando una enorme capacidad de resiliencia. Lo interesante del caso es que se moviliza el ingenio y el saber hacer en un paisaje que inmoviliza el desplazamiento de sus habitantes.

¹⁰ Alfombras duras para limpiar zapatos en el acceso de las viviendas, también llamados “pisos”.

Figur 3. Cimientos de una vivienda insular fabricados con restos abandonados de la industria acuícola.



Fuente: Ricardo Alvarez 2017.

LA MOVILIDAD COMO SATISFACTOR

Nos referimos a ella considerando que no se trata sólo de un “medio” para acceder a algo (me traslado para obtener alimento, me traslado para trabajar, etc.), sino como un satisfactor sinérgico (Max-Neef et al., 1993) porque permite a quienes la activan aprehender nuevas realidades y oportunidades, reconfigurar las habilidades que se poseen, y por sobre todo, otorga reconocimiento ya que su vivencia provee de experiencia, historias que contar, etc. De esta forma se cubren varias necesidades fundamentales al mismo tiempo: subsistencia, entendimiento, participación, creación, identidad y libertad. Esto es vital pues este

comportamiento, en el contexto insular, se remonta a tiempos precolombinos y también a tiempos históricos e histórico-recientes, a manera de un continuo que los cambios en los modos de vida y los siniestros no han cercenado. Hay ejemplos en el siglo XX en los que la movilidad no sólo se debía a la necesidad de hacerse de dinero: por ejemplo, cuando las isleñas viajaban a grandes ciudades para emplearse “puertas adentro”. Sus relatos señalan experiencias muchas veces penosas, pero valían el esfuerzo debido a que podían enviar parte de sus ganancias a sus familias, pero también ganaban reconocimiento, considerando que en sus propias islas jamás podrían competir en equivalencia de ello con los hombres. De hecho, el rol de viajero fue durante casi toda la historia insular exclusiva de ellos. Hoy en día también se observa este fenómeno con las mujeres que viajan lejos a vender sus productos hortícolas y mariscaduras a las ferias urbanas: las ganancias son escasas pero son reconocidas por ello. O también cuando se observa que muchas jóvenes se profesionalizan considerando que es una posibilidad de ser reconocidas frente al restringido rol que cumplen sus compañeras que se quedaron en sus islas.

El modo en el cual se ha organizado la movilidad ha tenido múltiples variaciones a lo largo del tiempo, y que hemos tratado previamente: en el pasado eran los isleños e isleñas quienes se movilizaban (a veces basada en lazos de parentesco, por ejemplo: “Me movilizo para vivir en casa de mis suegros de una isla a otra”, en la designación de ciertos miembros del núcleo familiar -separados por género y edad- que podían “irse y volver”¹¹). Otras veces giraba -y gira hoy en día- en torno a un objetivo o proyecto común que alineaba a los miembros de una comunidad o territorio en para aprovechar una oportunidad efímera o de largo alcance (por ejemplo, la apertura de una veda que moviliza a grandes cantidades de pescadores y buzos por todo el mar interior). Y actualmente ocurre que quienes se quedan en las islas movilizan su ingenio sobre los objetos que naufragan en sus costas, mientras que sus hijos técnico-profesionales se desplazan fuera.

Nos parece relevante considerar esto porque existen momentos en la historia insular en los que movilizarse tuvo gran repercusión en la construcción identitaria y de participación, mientras que en otras ha sido devaluada y restringida. Los habitantes insulares, más allá de si son

¹¹ Viajes históricos a la Patagonia, o contemporáneos hacia las instalaciones flotantes de la salmonicultura en los canales australes.

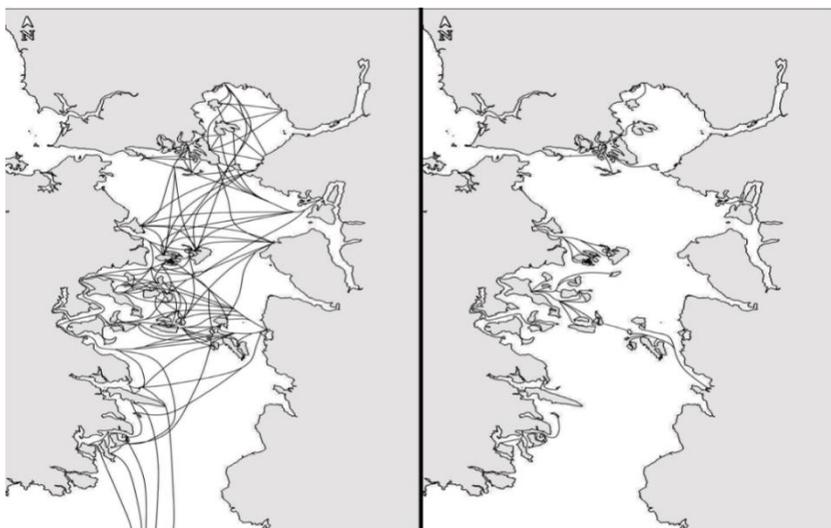
pescadores o no, señalan que antes eran libres para recorrer el mar en la dirección que quisieran y con el propósito que se les ocurriera (asistir a un velorio, un partido de fútbol, bucear con fines comerciales, buscar leña en la cordillera, etc.), situación que hoy día está sujeta a protocolos establecidos por ley. De hecho, la connotación de un mar como bien común dejó paso a la inseguridad de sentir que todo puede ser privatizado. Por otro lado, la implementación de subvenciones en el transporte náutico, muy valoradas por cierto por los isleños e isleñas por su bajo costo (lo que contribuye a una economía que escasamente produce dinero y ha permitido volver más segura la planificación de las actividades familiares respecto al continente y la Isla Grande) ha modificado drásticamente los patrones de movilidad históricos, debilitando el complejo tejido social que vinculaba a las islas entre sí, sujetándolas esta vez a rutas unilineales entre la municipalidad y sus puertos respectivos (Figura 4). Para lograr esto las comunidades isleñas han debido competir entre sí y enfatizar al Estado su vulnerabilidad, invisibilizando con ello sus capacidades náuticas y resistencia para habitar en un contexto insular, adoptando la misma lógica relacional que ocupan para acceder a buena parte de las oportunidades estatales: mientras más carencias demuestre más posibilidades de regalías obtendré (tanto a escala individual, familiar como colectiva). Esta situación nos permite señalar que bajo esta dinámica la movilidad adquiere el carácter de pseudo-satisfactor, pues debilita la capacidad de resiliencia de estas comunidades ante un medio que no cambiará sólo con la asistencia de embarcaciones financiadas por el Estado.

Lo anterior se refleja de manera similar en cada subsistema archipelágico al interior de Chiloé y dentro del mar interior. Las políticas públicas de transporte subvencionado han alterado los patrones de movilidad a tal punto de generar sistemas altamente dependientes de puertos de interconexión entre distintas unidades insulares. Así, por ejemplo, es posible observar como en el sistema archipelágico de Quinchao los viajes realizados entre habitantes de distintas islas (por parentesco, afinidad, estrategias de subsistencia o eventos ceremoniales) se han supeditado a los viajes entre las islas y la capital comunal para el acceso a servicios, a aprovisionamiento de productos y a espacios para comercialización. De esta manera, no sólo ha cambiado el patrón de movilidad, sino también los motivos tras la movilidad inter-isleña. Ello ha repercutido de manera negativa en ciertas capacidades del habitar insular,

particularmente en: i) la eliminación de espacios de comercialización y el debilitamiento de instancias de socialización y desarrollo comunitario al interior de cada isla y entre otras unidades isleñas; y ii) el establecimiento de un sistema de movilidad altamente sensible a la disponibilidad de transporte subvencionado (lo que supone un elevado riesgo de aislamiento en periodos de malas condiciones climáticas para la navegación, pues el transporte subvencionado es suspendido y con ello se suprime el actual escaso tejido de conectividad inter-isleña).

Nos preguntamos, a propósito de lo anterior, ¿qué ocurrirá si el Estado decide suspender esta subvención?. La actual navegación es sustentada por una generación que envejece rápidamente (y que también se hace cargo de la agricultura y la pesca-buceo). Los más jóvenes, aquellos que se fueron pero pueden volver, ¿lograron aprehender esa habilidad náutica?. Navegar en los canales interiores requiere no sólo de conocimientos técnicos, sino que también de aquellos aprendizajes arraigados en la memoria colectiva, habilidad que ha sido tan valorada cuando se habla de los chilotes en la literatura histórica, Figura 4.

Figura 4. Trama histórica de movilidad entre islas que se sostenía tanto por razones productivas como festivas (Izquierda), y trama actual subvencionada por el Estado (Derecha).



Fuente: Elaboración propia.

Al respecto es necesario señalar que la calidad en la conectividad que posee un territorio puede influir seriamente en el derrotero que tomen sus comunidades, sus recursos y derechos. Es más, puede también ser relevante respecto a fenómenos de segregación, exclusión o, por el contrario, inclusión e inequidad. En Chile, y bajo el modelo de desarrollo actual, la inversión en conectividad (basada en el camino y el vehículo motorizado como figura arquetípica) ha tenido efectos muchas veces adversos. En Santiago, la implementación del transantiago generó mayor segregación de la que ya había en muchas comunas afectadas por situación de pobreza (Avellaneda y Lazo, 2011). En provincias se dan ejemplos en los que la red vial facilitó la expansión de industrias extractivas en desmedro de sus habitantes originales. También ha habido inversiones en conectividad que han facilitado el acceso a la educación media a estudiantes rurales que antes debían permanecer largos períodos de tiempo internados. Se asumía que este cambio disminuiría la migración sin retorno hacia las urbes, pero pareciera ser que, por el contrario, la ha incrementado aún más. Se trata de un tema complejo, y que de ser cuestionado atrae críticas transversales pues es un elemento medular implantado en el imaginario colectivo que se asocia a palabras como bienestar, progreso y crecimiento económico: poner en cuestión un proyecto de camino (que hará el Estado o un municipio) es para sus habitantes “poner en riesgo el desarrollo” de esa localidad. Por lo mismo, los “beneficiarios” directos defenderán esta inversión sin cuestionarse el lugar en el que se emplazará, ni los inconvenientes futuros que podría traer consigo (como dividir a una localidad en dos, o facilitar la sobre explotación de bosques que antes quedaban fuera del trayecto extractivo).

Esto es especialmente notorio en zonas rurales, aisladas, cuyas demandas muchas veces parten por enumerar necesidades que son, por cierto, urbanizantes y continentalizantes: “necesitamos caminos” (hasta la puerta de la casa); la posesión de un vehículo permite exhibir a su propietario que “le está yendo bien”; tener más caminos y transporte más rápido permite ampliar el mapa de oportunidades laborales, etc. Lo complejo del asunto es que este imaginario, instalado en islas, provoca un sentimiento de carencia altamente significativo, que acelera la fuga de los más jóvenes. Los habitantes manifiestan que tales bienes del progreso deben ser implementados en sus espacios de vida, aunque definitivamente

no tengan el mismo efecto en estos lugares como sí ocurre en la ciudad. Al hacerlo, transforman sus realidades en referentes contrarios: la navegación es lenta y anacrónica; sus tiempos son tiempos del pasado, al igual que su modelo de vida, lo que pone en riesgo la posibilidad de desarrollo en ellas.

CONCLUSIONES

La movilidad insular histórica, “poco eficiente” desde la perspectiva actual, era parte de un comportamiento territorial en el que se expresaban y reconocían habilidades basadas en el saber hacer y el enorme ingenio isleño. Asistir a un torneo de fútbol, velorio, minga o simplemente participar de una visita en la isla de “enfrente”, implicaba muchas veces largas horas de viaje, regresando incluso a altas horas de la madrugada. Este viaje no necesariamente retribuía económicamente a quienes lo hacían. Por el contrario, era un gasto de tiempo y energía, y ocupaba horas que podrían haber sido destinadas a labores productivas. Pero precisamente allí yace la diferencia entre el antiguo modelo consuetudinario y el modelo actual. El valor de estas dinámicas móviles era la experiencia, la que más tarde era relatada una y otra vez en el hogar y en la comunidad. Con ello se reforzaban los vínculos intra-isla e inter-isla, se despejaban asperezas (disminuyendo las tensiones que existiesen) y se reconocían oportunidades, tanto económico-productivas como festivas, etc.

Así como los procesos de exclusión o inclusión que se activan en las urbes dependen en buena medida de la disponibilidad de conectividad que existan (Avellaneda y Lazo, 2011), pareciera que lo mismo ocurre hoy en día en las islas. Los tiempos de la ciudad también se transfieren, y los isleños agregan la necesidad de resolver más rápidamente sus “trámites”. El problema es que influyen agentes que difícilmente pueden ser resueltos: cambio de mareas, oleaje y viento pueden incidir no sólo en la velocidad de navegación sino que incluso detenerla. Esto la vuelve impredecible, sobre todo en los meses de invierno en los que pueden pasar semanas sin poder abandonar una isla o, inversamente, regresar a ella desde la ciudad, todo ello incluso con subvención náutica.

Pero la oportunidad de acceder más rápidamente al pueblo, y poder predecir estos viajes, ha enriquecido el número de actividades que los isleños pueden, potencialmente, desplegar, aunque sean conscientes de que

hoy en día probablemente no las puedan aprovechar. Esto es paradójico ya que la habilidad de descubrir oportunidades sigue vigente en ellos y ellas, pero no se puede expresar. No es menor el hecho de que la horticultura asociada a invernaderos ha tenido una dinamización en aquellas familias que aprovechan la activa conectividad subvencionada para acceder a ferias libres, aunque ello implique zarpar en horas de madrugada y ni siquiera tener la certeza de que se les permitirá vender sus verduras, flores, carnes y mariscos. Tampoco recuperar la inversión (horas de trabajo involucradas en el producto, incidencia de intermediarios que informalmente imponen precios devaluados a los isleños, etc.). A pesar de todo ello, la experiencia del viajar desde la isla hacia la feria es tan valorada que amerita el sacrificio: estas mujeres desafiaron los obstáculos y regresaron con sus víveres. Más aun, están enfrentando con ello la invisibilidad que las afecta como isleñas. El sólo hecho de poder participar de la ciudad pero manteniendo la vida insular se traduce también en un reconocimiento interno: mientras más lejos se viaje para vender, más reconocimiento adquiere la persona.

Para los jóvenes esta subvención náutica ha permitido poder desplazarse de forma recurrente entre sus islas y los centros de educación media o técnicos. Con ello se subsana aparentemente el desarraigo que se generaba tras irse durante meses a internados. Sin embargo, y a pesar de hacerse más frecuente el regreso, el fenómeno de fuga sigue activándose debido a que estos estudiantes se llevan consigo la ciudad hacia las ruralidades, materialmente a través de un celular y su conexión virtual a través de redes. Pero también se activan nuevas movilidades. Por ejemplo, durante los meses de verano, cuando se inicia la recolección y venta de luga, ya que son cientos los parientes y “conocidos” (categoría equivalente a relaciones de amistad) quienes viajan desde las ciudades para participar de ello: tanto con fines personales (hacerse de dinero rápidamente), como para colaborar con la economía de las familias locales, y también para poder reactivar los vínculos que los unen en la playa, durante las horas de trabajo, como en lo festivo. La luga, como oportunidad aún insular (pues su recolección no ha sido capturada por la empresa privada y su regulación privatizante es desafiada localmente) se ha transformado en un motor de revitalización isleña que no debe mirarse en menos, y por sobre todo, no debe ser afectada negativamente por políticas públicas mal implementadas.

El viaje hacia la ciudad es un espacio que también debe ser analizado, pues los isleños e isleñas cambian de categoría, reconocimiento, en este tránsito. Por ejemplo, internamente en las islas la posesión de un vehículo es signo de bienestar económico, al igual que ocurre en la ciudad lo que Avellaneda y Lazo (2011) señalan como modelo hegemónico de movilidad. El vehículo se exhibe, se arrienda o se presta para acciones de beneficencia, y la mayor parte de las veces no requiere estar con los papeles al día y su chofer contar con licencia. Pero cuando los isleños e isleñas viajan hacia el pueblo son prejuiciados generalmente como sujetos en situación de pobreza, pues se movilizan en lanchas de recorrido subvencionadas y al llegar a puerto utilizan minibuses o locomoción colectiva, a diferencia de quienes en la ciudad lo hacen en sus propios vehículos. Lo mismo ocurre con los caminos: en las islas tener una vía ripiada hasta la propia vivienda es evaluado como un gran “adelanto”. Sin embargo, en la ciudad un camino en esas condiciones es signo de precariedad extrema. Esto vuelve al viaje hacia la ciudad en un evento que conlleva tensiones. Los isleños anhelan tener las mismas ventajas que observan en la ciudad, y los pequeños logros que consiguen con frecuencia suceden a destiempo, de forma anacrónica, lo que constata el discurso de que vivir en una isla es estar siempre a destiempo, lejos de una mínima condición de bienestar.

BIBLIOGRAFÍA

- Alvarez, R., Munita, D., Fredes, J. y Mera, R. (2008). *Corrales de pesca en Chiloé*. Imprenta América, Valdivia, Chile.
- Alvarez, R. (2012). Prácticas rituales asociadas a tierra y mar. Treputo y Quepucas. En: Dibam, *Actas III Seminario Chiloé, historia del contacto*.
- Alvarez, R. (2016). Reflexiones en torno a la ubicación espacial de corrales de pesca en Chiloé insular y continental. En: Arqueología de la Patagonia, de mar a mar. *IX Jornada de arqueología de la Patagonia*, 20 al 25 de octubre de 2014. Ed. Ñire negro, Coyhaique, Chile.
- Alvarez, R.; Ther, F. (2016). “Fragmentos de una cosmovisión mestiza asociada al acceso y uso del entorno costero en el archipiélago de Chiloé”. *Diálogo Andino*, 49: 123-129.

- Filgueira, C. (2001). Estructura de oportunidades y vulnerabilidad social: aproximaciones conceptuales recientes. Seminario Internacional: Las Diferentes Expresiones de la Vulnerabilidad Social. Santiago de Chile.
- Fundación Superación Pobreza (FSP). (2016a). *Crisis en el habitar insular: representaciones, significados y sentimientos de los habitantes del mar interior de Chiloé sobre la crisis sociocultural y productiva de la isla, sus dinámicas presentes e imágenes del futuro*. Rosenbluth, m. (editor) Estudio regional Los Lagos.
- Fundación Superación Pobreza (FSP). (2016b). Cochamó 1998-2007. Levantamiento de aprendizajes.
- Kaztman, R., y Filgueira, C. (1999). Marco conceptual sobre activos, vulnerabilidad y estructura de oportunidades. Documento preparado por la Oficina de CEPAL en Montevideo, con el apoyo financiero del PNUD, en el marco del Proyecto URU/97/017 Apoyo a la implementación del Programa de Acción de la Cumbre Mundial sobre Desarrollo Social. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Levi-Strauss, C. (1997). *El pensamiento Salvaje*. Traducción de Francisco González Arámburo.
- Licha, I.; Molina, C.; de Ochoa, M.; Zepeda, E.; McKinley, T.; Alarcón, D.; Canudas, R.; Fleury, S.; Kaztman, R.; Lorenzelli, M.; Cálix, A.; Moreno, M.; Andrenacci, L.; Harbitz, M. (2005). *Inclusión social: Una perspectiva para la reducción de la pobreza*. Honduras: Instituto Interamericano para el Desarrollo Social (INDES).
- Lucio, R. (2010). La construcción del saber y del saber hacer. *Revista Educación y Pedagogía*, 4(8-9): 38-56.
- Max-Neef, M.; Elizalde, A.; Hopenhayn, M. (1993). *Desarrollo a escala humana: conceptos. Aplicaciones y Algunas Reflexiones*. Editorial Icaria, Barcelona.
- Retamal, G., Hernández, P. (2003) *Semillas del Reloncaví*. Documental. Chile. Disponible desde Internet en: Disponible desde Internet en: < <https://vimeo.com/167795581>>.

Skewes, J.C., Alvarez, R. y Navarro, M. (2012). “Usos consuetudinarios, conflictos actuales y posibilidades de conservación en el borde costero de Chiloé insular”. *Revista Magallania*, 40(1):107-123.