

MOVILIDAD Y TRIPLE CRISIS AMBIENTAL EN EL ARCHIPIÉLAGO DE QUINCHAO

RODRIGO AGUILERA HEISE
Pedagogía en Historia y Geografía

(SOL) CARLOS CATRIÁN M.
Antropología

Resumen

El Archipiélago de Quinchao no es ajeno al movimiento globalizante en que se encuentra Chile y Occidente. El avance del neoliberalismo, de la sociedad de mercado, la individualización, aculturación, contaminación y cambio climático son parte de la realidad que tiene que enfrentar tanto las autoridades territoriales como las comunidades en general. Nuestro enfoque se preocupa de reconocer las movilidades que se dan en el archipiélago, contextualizándolas a través de una investigación bibliográfica de corte histórico. Igualmente, utilizamos de referencia una entrevista llevada a cabo en el Liceo de Achao que da punto de partida para el estudio presentado en este texto. Pretendemos evidenciar cómo la movilidad y la triple crisis ambiental se relacionan dialécticamente, así como realizar un análisis crítico de la ocupación colonial del Imperio Español durante la Colonia y la neo colonización de explotación capitalista (y neoliberal) de monocultivo por la República de Chile.

Palabras clave: Movilidad, Triple Crisis Ambiental, Quinchao, Estudios Isleños

1. Introducción

Desde el siglo XVI la historia de los archipiélagos de Chiloé y Quinchao ha estado marcada por la colonización y la ocupación; así se han moldeado las comunidades tanto por la ocupación de asentamiento colonial español como por el neocolonialismo de la república chilena. Los trabajos de Barros Arana (1856) y Urbina (2016) evidencian las estructuras de explotación y administración impuestas primero sobre la población huilliche y luego sobre la población general.

Esta herida de larga data se siente hasta el día de hoy, evidenciado en trabajos como Duquesnoy (2012), donde las comunidades huilliche que habitan las distintas islas mantienen relatos de superación de la aculturación, defensa del territorio y de la ancestralidad.

Durante el siglo XX, la república chilena perpetúa un abandono estatal de los territorios chilotes en represalia por la negativa de éste último a incorporarse a la administración nacional de Chile; este abandono es luego reemplazado por una instalación de explotación capitalista de monocultivo principalmente con la industria salmonera y recolección industrial de mariscos y moluscos, como se expresa en los trabajos de Camus *et al* (2022) y Mercado-Catriñir *et al* (2022). Como resultado, esto consolida un modelo extractivista que profundiza las problemáticas de la Triple Crisis Medioambiental (ONU, 2021).

En cuanto a la Movilidad respecta, estas se sitúan en un contexto de centralización de servicios básico y concentración de oportunidades de empleo, lo que genera dinámicas que tensionan las diferencias entre lo urbano y lo rural, como lo evidencian trabajos de Álvarez e Hidalgo (2018) y Lazo *et al* (2024).

Respecto a la Triple Crisis Medioambiental (ONU, 2021) y su impacto en el archipiélago de Quinchao observamos lo siguiente:

- Cambio climático: El mayor desafío de este ítem radica en cuan impredecible y “violento” pueden transformarse las condiciones meteorológicas. Al ser el transporte marítimo la forma más utilizada para la movilidad entre islas, esta se da principalmente en lanchas; una embarcación pequeña no puede zarpar con un mal frente climático, por lo que un cambio radical en las condiciones climáticas puede significar una profundización en la inmovilidad de las personas, como lo expresan Álvarez e Hidalgo (2018).
- Pérdida de la biodiversidad: La introducción de especies invasoras, tanto en flora y fauna, así como la explotación de monocultivo dentro de una lógica capitalista, pone en riesgo la biodiversidad local. Los principales ejemplos lo encontramos tras el reconocido caso de marea roja en 2016 lo que llevó a una movilización que puso en tela de juicio el compromiso del gobierno entre apoyar al sector privado o la comunidad; esto se reflejó en el informe de Buschmann *et al* (2016). Por otra parte, el tráfico vehicular desde el continente al archipiélago ha dado condiciones favorables para la introducción del visón, una especie altamente peligrosa y de prolífica reproducción, como lo evidencian Vergara *et al* (2015).
- Contaminación: El principal problema de todo tipo de industria es la problemática del tratamiento de desechos, históricamente éstos iban directo a las aguas marítimas. Respecto a esto, la Ilustre Municipalidad de Quinchao (2023) reconoce la necesidad de legislar y actuar en cuanto a la contaminación industrial, como el caso ya mencionado de marea roja en el 2016,

donde se botaron al mar toneladas de salmones de cultivo muertos (Buschmann *et al*, 2016). Por otra parte, la poca infraestructura de saneamiento en las islas menores significa un verdadero peligro para el agua potable de las comunidades isleñas, problema evidenciado en el Plan Regulador de la Ilustre Municipalidad de Quinchao (2023).

La literatura no sólo evidencia las problemáticas socio ambientales del territorio, sino que también rescatan la acción comunitaria que busca defender los cuerpos y el territorio, como es el caso del trabajo de Mercado-Catriñir *et al* (2022) que evidencia la relación de diálogo y cooperación entre cuerpos femeninos o feminizados y las comunidades huilliche de la zona. Así también lo evidencia Duquesnoy (2012), preocupado de relatar la experiencia de ser huilliche en la isla, tanto en los aspectos más desalentadores como el racismo y clasismo persistentes en el colonialismo que viven los cuerpos en el territorio, pero también los aspectos positivos de vivir una ancestralidad viva que tiene mucho que enseñar a las comunidades en general.

Así, en esta recopilación bibliográfica se reconoce el vacío que existe en cuanto a literatura existente sobre movilidad especialmente en la zona de Quinchao, pues la mayoría de la literatura disponible en Bases de Datos tales como EBSCO o WOS versan en torno a Chiloé, así como trabajar tiempos históricos de la colonia o de la actualidad, no permitiendo un estudio completo y complejo de los archipiélagos de Chiloé y Quinchao a través del siglo XX.

Es en ese sentido que el texto que se presenta a continuación busca abrir una conversación en torno a movilidad y neocolonialismo en el archipiélago de Quinchao, ya que la literatura es bastante escasa. Con un especial énfasis en

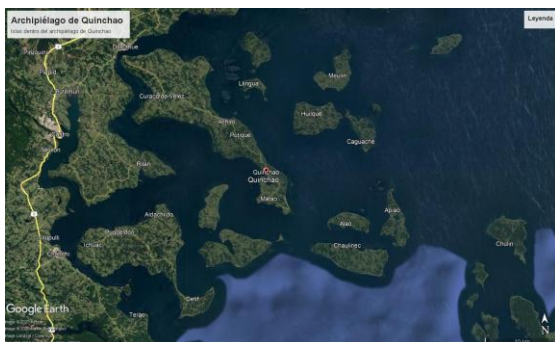
analizar cómo afecta la Triple Crisis Medioambiental (ONU, 2021) el archipiélago de Quinchao.

2. Área de Estudio

El Archipiélago de Quinchao es un conjunto de diez islas, con Achao como cabeza de la comuna (Ilustre Municipalidad de Quinchao, 2023). En términos de geografía política, es parte de la Provincia de Chiloé, la cual pertenece a la Región de los Lagos.

Respecto a aspectos geomorfológicos, el archipiélago se define como un territorio desagregado, conectado por aguas del Pacífico en el mar interior de Chiloé, por lo que sería preciso establecer que la mayoría del “territorio” es marítimo (Ilustre Municipalidad de Quinchao, 2023).

Figura 1. Archipiélago de Quinchao.



Fuente: Elaboración propia.

Siguiendo con los aspectos geomorfológicos, más allá de todo tecnicismo, como personas foráneas del área de estudio queremos rescatar lo precisado por uno de los estudiantes entrevistados en el Liceo de Achao, quien muy sabiamente comentó que la isla donde se encuentra Achao se parece a un delfín, esto ya demuestra una interiorización profunda del conocimiento territorial en la comunidad.

En cuanto a los riesgos naturales de las islas, la comuna de Quinchao corresponde a la unidad de Planicie Marina, lo que lo hace particularmente susceptible a un peligro por inundación por tsunamis o desbordes fluviales (Ilustre Municipalidad de Quinchao, 2023).

En cuanto a Recursos Hídricos refiere, la comuna presenta ríos y esteros de poca extensión y con desagüe directo al mar.

3. Metodología

El trabajo presente es de carácter interpretativo, basándose principalmente en recopilación e investigación bibliográfica, así como tomar como punto de partida una entrevista realizada a la comunidad escolar en el Liceo de Achao el 16 de mayo del 2025.

Como criterios de búsqueda se priorizó la literatura que se refiriera a la historia tanto de Chiloé como Quinchao, sobre movilidad, Triple Crisis Ambiental, así como textos que hablen sobre las relaciones sociales en general presentes en el archipiélago. Como fuente de búsqueda, se utilizó preferentemente Bases de Datos anexados como EBSCO, WOS y Scielo.

4. Desarrollo

La ocupación definitiva del archipiélago de Chiloé comenzó con la expedición de Martín Ruiz de Gamboa en el verano de 1567, afectando progresivamente a la fisonomía del paisaje ecológico de la Isla Grande. El mismo año se establecieron los primeros asentamientos españoles permanentes, que incluyen el fuerte San Antonio de Chacao y la ciudad de Santiago de Castro. La expansión de la colonización fue facilitada por la presencia de los enclaves militares de San Miguel de Calbuco y San Antonio de Ribera de

Caremapu, fundados en 1602 y 1602, especialmente hacia los sectores costeros de Chiloé insular y continental.

La Independencia de Chile traería su próxima serie de desafíos. Luego de 1818, el gobernador de Castro, don José Antonio Quintanilla, se negaba a reconocer la autoridad de Santiago, queriendo permanecer bajo control de Lima. Esto llevó a que en 1820 comenzara la toma del Archipiélago de Chiloé a cargo del General Freire, acción militar que finalizará en 1826, sellado con la firma de rendición incondicional de las fuerzas de ocupación reales (Barros Arana, 1856).

La ocupación chilena no fue una respuesta antagónica a la ocupación española, sino más bien una continuación colonial con un giro liberalista. Se reconocieron las mercedes de tierra coloniales, siempre y cuando estas hayan sido debidamente adquiridas y con los títulos para demostrar propiedad; por otra parte, las tierras indígenas fueron incorporadas al fisco y subdivididas para entregar nuevas mercedes de propiedad individual sobre ellas. Si bien, bajo la nueva ley, todos los habitantes de la isla eran chilenos, en la realidad se continuaba con la distinción social, económica y política entre españoles e indígenas (Urbina, 2016).

Durante el siglo XIX, la vida en el Archipiélago se mantendrá en un estado preindustrial, donde la mayor diferencia de estilo de vida se daba en Achao, Ancud y Castro, donde la principal beneficiada fue Ancud la cual fue incluida en el circuito comercial chileno sirviendo como puerto; sin embargo, a finales del siglo XIX se funda Puerto Montt -antigua Melipulli- la que se llevaría la atención política y económica fuera del foco de Ancud (Urbina, 2016).

El siglo XX, en cuanto a la relación del Estado de Chile con el Archipiélago no fue distinta que en el siglo XIX; Chile tomará

una actitud pseudo punitiva con aquella provincia díscola. La poca gobernabilidad se dará principalmente en las ciudades, las cuales aumentarán su densidad poblacional considerablemente, se estima que en Castro entre 1907 a 1920 aumenta la población de 1200 a 2700 personas (Rojas y Elmúdesi, 2013).

Este abandono estatal se visibiliza en la poca literatura que existe en cuanto a la historia e historiografía del archipiélago, sobre todo en cuanto al siglo XX. Si encontrar literatura de Chiloé es escasa, sobre Quinchao es prácticamente imposible.

Sin embargo, al avanzar la industrialización nacional, sobre todo en cuanto a la pesca, instala una capitalización del mar, llevándola de una actividad artesanal a una actividad económica industrial (Camus *et al*, 2022). Así, evidenciamos una relación que evoluciona desde el desinterés y desdén durante el siglo XIX y principios del XX, a una mercantilización y ocupación capitalista de los territorios insulares (Duquesnoy, 2012. Camus *et al*, 2022. Mercado-Catriñir *et al*, 2022).

Con la caída del Muro de Berlín y la globalización capitalista, el estado chileno busca capitalizar e integrar al mercado internacional primer productor todos aquellos territorios históricamente abandonados, en este sentido se utilizarán los territorios insulares para la cría de salmones desde finales del siglo XX, la recolección de mariscos, moluscos, algas, pompones y todos aquellos productos marinos.

Hablar del archipiélago de Chiloé es hablar de ocupación, ya sea ocupación de asentamiento por parte española u ocupación de explotación chilena. Quinchao cuenta con una población indígena que supera el 50% de la población total, reconociéndose ésta

mayoritariamente como mapuche-huilliche (Ilustre Municipalidad de Quinchao, 2023).

Si bien existe un orgullo de pertenencia e historia, no podemos negar los relatos que se comparten tanto dentro como fuera de las comunidades huilliches de ser éste un pueblo ocupado y derrotado (Duquesnoy, 2012). Esta distinción se hace sentir hasta el día de hoy, cuando son las organizaciones de personas huilliche quienes defienden el territorio y combaten la explotación capitalista del territorio, luchando por una utilización ética y equilibrada de los recursos naturales disponibles en el archipiélago.

"Tomando en cuenta lo anterior, se indagó en el "ensamblaje de la movilidad" de las islas del mar interior de Chiloé, que se formó a partir de la estrecha relación que los isleños han establecido con sus territorios, y los diversos elementos que lo componen, y donde los sentimientos, la creatividad y la adaptación han sido y son relevantes para la cotidianeidad" (Araos et al., 2019, p. 416).

Una adaptación que se da en un contexto de diálogo entre la presencia del Estado y la necesidad de desplazarse de una isla a otra por servicios; una adaptación al esquema del capitalismo que se sobrepone en un Archipiélago con problemas de aislamiento y conectividad.

En el contexto de conversaciones que se dio con el estudiantado del Liceo de Achao, destacamos el sentimiento de territorialidad arraigado en la población estudiantil. Mientras que, en el continente, las personas que hemos estado más expuesta a las nociones de occidentalización, compartimos relatos de migración, de ser "ciudadanas/os del mundo", de salir del proverbial nido para buscar suerte en otros lados; encontramos un relevante contraste con la juventud entrevistada, quienes expresaron deseo de quedarse y aportar socialmente en su territorio. Grydehøj (2015) argumenta:

"Small islands encourage a 'natural' territorialisation, creating water borders around a politically manageable space over which the resident power can exercise absolute authority/ Pequeñas islas incentivan una territorialización 'natural', creando límites acuáticos alrededor de un espacio políticamente administrable en el cual el poder residente puede ejercer autoridad absoluta" (Grydehøj, 2015. p.431. Traducción propia).

Se interpreta entonces, tanto desde las declaraciones realizadas por estudiantes de Achao como por Grydehøj, que al pertenecer a un territorio pequeño con límites naturales y visibles, crea una sensación de territorialidad, pertenencia y apreciación por el paisaje y medio ambiente. Sin embargo, el sentido de pertenencia comunitario responde a estilos de vida, de interacción y de entender la comunidad, en la cual argumentamos se ha creado tanto desde la ancestralidad huilliche, que si bien colonizada ha logrado mantenerse vigente y activa; así como un abandono del estado que impidió en un primer momento de ocupación republicana una aculturación total, manteniendo estilos de vida pre republicanos y pre occidentalizados.

Aun así, estas formas tradicionales de relación con el territorio dialogan con los cambios culturales, generando tensiones que se viven en el desplazamiento:

"Asimismo, se constató que las transformaciones sociales, culturales, políticas y ecológicas producidas en las últimas décadas en Chiloé, han afectado este ensamblaje lo que se ha visto reflejado en un cambio en las prácticas de movilidad de los isleños, en su percepción del tiempo y del lugar, así como en su relación con el medio ambiente." (Araos et al., 2019, p. 417).

Para Grydehøj (2015, 2017) los territorios insulares son propicios para la creación de asentamientos urbanos, esto se explica en parte por la superficie limitada que incentiva la conglomeración humana en

una parte específica de las islas, mientras que político-administrativamente hablando, las islas suelen ser puntos de importancia geopolítica (Grydehøj, 2015 y Grydehøj, 2017).

A partir de ese razonamiento, se propone que los avances urbanísticos llevados al archipiélago de Chiloé fueron llevados a cabo por intereses geopolíticos españoles y luego chilenos. Grydehøj (2015) argumenta que los procesos de urbanización de las islas pueden darse por algunos de los siguientes motivos: i) transformarse en un centro económico relevante, ii) ser escogida como centro de control y/o administración política y iii) transformarse en un puerto relevante (Grydehøj, 2015). Con eso en cuenta, abogamos que la urbanización del archipiélago provino del segundo punto expuesto por Grydehøj; ya que primero se instalaron plazas militares en Castro y Ancud por parte de la corona española, y luego se prosiguió con el control administrativo por parte de la República de Chile ante el desafío chilote de incorporarse al territorio nacional. Los puertos de Ancud y luego Achao serán planificados desde el Estado chileno, no por un incentivo natural de la población (Rojas y Elmúdesi, 2013. Urbina, 2016).

En la actualidad, el neoliberalismo y la sociedad de mercado ha penetrado el día a día isleño, dentro de los principales motivos de viajes de la población del archipiélago de Quinchao son las compras en un supermercado de marca nacional ubicado en Achao; a esto le sigue viajes por motivos de atención médica (Solsona-Cisternas, 2023). La centralización afecta a la población tanto para acceder a servicios médicos que sólo se encuentran en poblados de mayor densidad poblacional; mientras que el sistema de mercado obliga a los negocios particulares de islas menores a tener una oferta limitada y más cara que la competencia nacional presente en Achao.

Esta movilización por bienes y servicios, pueden mantener una jerarquía entre lo urbano y lo rural, como expresa la siguiente cita: "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." (Alvarez y Hidalgo, 2018, p. 148). Estas tensiones entre lo urbano y lo rural se expresan al momento de ir a la ciudad desde la isla, produciéndose no sólo en las diferencias de medio de transporte (lancha/auto), sino cómo se sobreponen los tiempos y ritmos de la ciudad.

En cuanto a movilización escolar, de acuerdo con las conversaciones realizadas con el estudiantado de Achao, las islas menores ofrecen educación básica, obligando a viajar o migrar (quedarse en el internado) cuando se alcanza la enseñanza media. Por otro lado, las ofertas de educación superior se encuentran territorialmente limitadas a la ciudad de Castro; esta limitante no sólo es territorial sino también curricular. Muchas carreras (como por ejemplo Pedagogía en Historia y Geografía o Antropología) sólo se pueden estudiar en el continente, ya sea Puerto Montt o más al norte dependiendo de la carrera superior deseada.

En relación con esto, las formas aceleradas de transferencia de información que caracterizan el vivir contemporáneo dialogan con aquellas territorialidades que experimentan otros ritmos, y los jóvenes son una expresión de este proceso:

"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." (Alvarez y Hidalgo, 2018, p. 147).

Por otro lado, la movilización laboral también está monopolizada por los centros urbanos como Achao, Ancud o Castro. En la comuna de Quinchao, las actividades económicas de servicios - tanto pública como privadas- captan aproximadamente un 40% del mercado laboral (Ilustre Municipalidad de Quinchao, 2023). Mientras que la pesca y agricultura son las empresas más relevantes de la comuna.

Las movi­lidades insulares del Archipiélago de Quinchao también responden a una centralización de los servicios y las oportunidades de empleo:

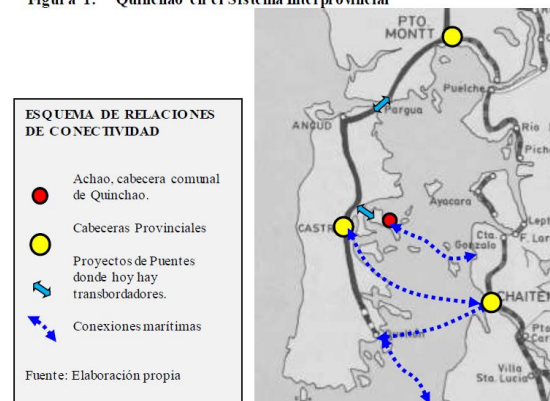
"Específicamente, podemos señalar que la encuesta aplicada en puntos estratégicos del transporte público de la provincia de Chiloé permitió evidenciar desplazamientos interurbanos y rurales, considerándose para ello la dinámica de los viajes obligados (Trabajo y Estudio), y los que se realizan por Otros motivos. Ello reveló la importancia que tienen en la movilidad interurbana los viajes al comercio, servicios, salud, visitas, recreación, etc., por sobre los laborales y de estudio, posicionando a las comunas de Castro y Quinchao como centros generadores y atractores relevantes para este tipo de traslados." (Lazo et al., 2024, p. 19).

Según el Plan Regulador de Quinchao (2023), Achao "Achao es el principal puerto utilizado por los Servicios Subsidiados de Transporte marítimo, orientado a zonas aisladas de la región de Los Lagos" como lo demuestra el

siguiente mapa (Ilustre Municipalidad de Quinchao, 2023).

Figura 2.

Figura 1. Quinchao en el Sistema Interprovincial



Fuente: Ilustre Municipalidad de Quinchao (2023. p. 5).

Por otra parte, el principal medio de transporte entre islas es el marítimo. Si bien la utilización de vehículos terrestres (tanto públicos como privados) son importantes en los puntos urbanos, dentro de las islas menores la gran mayoría de la población no cuenta con medios de transporte particulares, así como tampoco calles pavimentadas (Solsona-Cisternas, 2023). Siendo la vía marítima la más importante para las movi­laciones interinsulares, es también decir que el clima influye directamente en las movi­laciones entre islas. Con un clima adverso, las lanchas no pueden navegar, por lo que la gente simplemente no puede salir de las islas (Solsona-Cisternas, 2023), lo que se resume en una pobre conectividad para las islas menores (Ilustre Municipalidad de Quinchao, 2023).

En el contexto de la Triple Crisis Ambiental (ONU, 2021), asociamos el Cambio Climático como una problemática que afecta (y afectará) específicamente a la población del archipiélago de Quinchao; como ya hemos expuesto, la movi­lización marítima está intrínsecamente ligada a las condiciones meteorológicas; con un clima cada vez menos predecible y *violento*, la conectividad interinsular se verá gravemente afectado:

"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." (Alvarez y Hidalgo, 2018, p. 146)

Hemos analizado las características coloniales y neocolonialistas de la ocupación chilena del territorio chilote, el cual se ha dispuesto desde la oficialidad estatal como un espacio de explotación y control administrativo. Desde la década de 1990, Chile se ha encaminado legislar una serie de medidas de protección ambiental, sin embargo, debemos recordar que estas medidas se han tomado desde los conflictos socioambientales a lo largo del país, conflictos en que la población demandó, protestó y se enfrentó al poder estatal para proteger sus territorios de la ocupación y explotación neo liberal.

Así, analizando nuevamente el contexto de la Triple Crisis Ambiental (ONU, 2021), las políticas neoliberales impulsadas desde la dictadura cívico-militar han significado un peligro para la Biodiversidad. Políticas pro-monocultivo, pro-segmentarización y explotación industrializada del suelo y el mar han enfrentado históricamente a las poblaciones con los intereses capitalistas (Duquesnoy, 2012. Camus *et al*, 2022). Se observa en esta interacción una defensa del territorio y la biodiversidad por parte de pobladores, principalmente de los pueblos indígenas, que recordemos en la comuna de Quinchao superan el 50% de la población total (Duquesnoy, 2022. Ilustre Municipalidad de Quinchao, 2023).

Los mismos medios de transporte presentan amenazas para la biodiversidad insular, en una investigación de 2015, Vergara *et al*, indican al tráfico vehicular y marítimo como vía de invasión del visón

americano (*Neovison vison*) al territorio insular (Vergara *et al*, 2015). Esto representa un grave riesgo para la biodiversidad local, ya que el visón tiene una *dieta generalista*, es decir que adoptan su dieta a los recursos alimenticios presentes; por otra parte, tienen una reproducción prolífica, además de una capacidad de reformar el ambiente. En definitiva, la movilización intercomunal no sólo puede alterar por sí misma la vida silvestre, sino que además se introducen especies que ponen en peligro la biodiversidad como es el caso del visón, pinos y/o eucaliptus.

Dentro del contexto de Crisis de la Biodiversidad, el caso más emblemático en salir del archipiélago de Quinchao, se dio en el año 2016. En febrero de ese año, en el límite norte del Mar Interior de Chiloé y en el Seno del Reloncaví una floración del alga nociva *Pseudochattonella verruculosa* dio una masiva mortandad de salmones en cultivo; para abril en Chiloé se observaron mortalidad de moluscos bivalvos, aves y peces además de vertimientos masivos de salmones muertos en altamar se tradujo en un fuerte movimiento de protesta social (Buschmann *et al*, 2016).

Ante el escándalo, el gobierno de la entonces presidenta Bachelet ofreció una compensación de cien mil pesos por familia afectada. Sin embargo, la población se negó a aceptar lo que consideraron caridad; respecto al caso en el diario El Mostrador pescadores artesanales de la zona comentaron: "El gobierno protege a las salmoneras, luego promete 100 mil pesos por familia de mar y ahora llegan Fuerzas Especiales de Carabineros para obligar la aceptación a este 'bono'" (El Mostrador, 2016). La siguiente imagen demuestra espacialmente el alcance de la expansión de la "marea roja"

Figura 3. Antecedentes de mortalidad de salmones de acuicultura en la región de Los Lagos, como consecuencia de la floración de la microalga *Pseudochattonella verruculosa*.

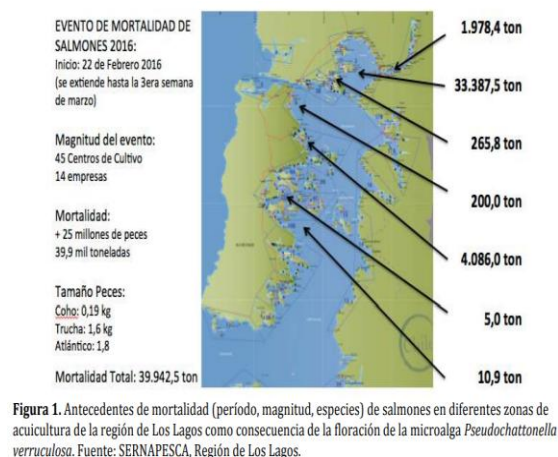


Figura 1. Antecedentes de mortalidad (período, magnitud, especies) de salmones en diferentes zonas de acuicultura de la región de Los Lagos como consecuencia de la floración de la microalga *Pseudochattonella verruculosa*. Fuente: SERNAPESCA, Región de Los Lagos.

Fuente: SERNAPESCA.

Para la comunidad afectada, no sólo se trató de un conflicto ambiental, se trató de una crisis de la biodiversidad producida por las salmoneras, las cuales sentían eran defendidas por el gobierno. Con esto, interpretamos y profundizamos nuestra tesis de que el archipiélago dialoga entre la colonización de explotación capitalista por parte del Estado chileno, y la resistencia y protección tanto del territorio como del estilo de vida por parte de la comunidad. En este sentido, vemos la presencia del componente capitalista como aquel que ha menguado los modos de vida tradicionales, proletarizado a la población y cambiado la estructura de ingresos familiares (Barton et al., 2012, p. 201)

La historia del archipiélago está marcada por la resistencia, dentro de la memoria larga las comunidades huilliche han creado su conocimiento y memoria histórica en pos de defensa del territorio y protección de la cultura ancestral. Sin embargo, a pesar de su

insularidad, el territorio chilote no está ajeno a los movimientos globalizadores, el fin de la guerra fría y el retorno de las democracias en las Américas (Mercado-Catriñir et al, 2022).

En el Chile de la transición, los derechos sociales se transformaron en beneficios sociales, lo que es decir la capitalización y la competencia entre ciudadanos para acceder a otros derechos sociales garantizados por el Estado, fueron disminuidos, capitalizados y expresados como bienes con una lógica de mercado competitivo (Alcota, 2020).

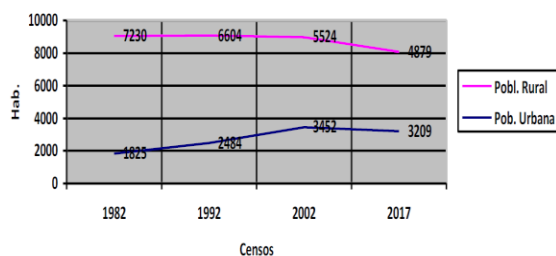
Dentro de la misma lógica de mercado, la misma forma de obtener bienes se ha trastocado, el intercambio comercial interno se vio superado por la imposición de supermercados de cadena nacional en los principales puntos urbanos; haciendo que la competencia de negocios particulares no pueda competir en precio y cantidad de productos (Solsona-Cisternas, 2023).

Además, el movimiento por oportunidades de empleo en jaulas y centros de procesamiento ha causado tanto una migración interna en la provincia, así como una masiva migración hacia Chiloé desde otras regiones del país. (Barton et al., 2012, p. 201)

De acuerdo con el Plan Regulador de la comuna de Quinchao (2023), mientras la población rural ha disminuido, la población urbana ha aumentado, evidenciando lo establecido en la cita anterior respecto

a la migración interna; como se demuestra en la siguiente tabla:

Figura 4. Estadística de población rural y urbana de la comuna de Quinchao.



Fuente: Ilustre Municipalidad de Quinchao (2023, p.12)

En cuanto al aspecto de Contaminación dentro de la Triple Crisis Ambiental (ONU, 2021), los principales puntos de preocupación son el borde costero y las comunidades rurales sin acceso a sistemas de alcantarillado. En el primer punto, la municipalidad de Quinchao hace notar que:

“la contaminación del borde costero producto de la concentración de basura, residuos derivados de un colector de aguas servidas y por los desechos de materiales de construcción, lo que influye negativamente en los cuerpos de agua que rodean las islas” (Ilustre Municipalidad de Quinchao, 2023. p. 8).

Así también, reconoce al borde costero como el punto más importante de biodiversidad, por lo tanto, es el punto más crítico a proteger.

En tanto de las comunidades rurales; la comuna de Quinchao avanza en procesos de tecnificación del alcantarillado para detener la contaminación de las aguas marinas, mientras que, en los territorios sin acceso a servicio de alcantarillado, el Plan de Planificación expresa lo siguiente: “se mantiene el sistema de fosas sépticas con disposición subsuperficial que amenaza la contaminación del suelo y de las napas freáticas que puedan existir” (Ilustre Municipalidad de Quinchao, 2023. p.25)

Por otro lado, el factor humano de la contaminación se ve mediado por la gestión que el Estado integre a partir de las formas no planificadas de utilización de suelo que se enmarcan en procesos globales mercantiles y flujos de información:

“La conformación acelerada de una clase asalariada, la urbanización y los flujos de personas se expresan en los acelerados procesos urbanos que experimentan las pequeñas ciudades de Chiloé como consecuencia de oleadas migratorias provinciales, regionales y nacionales conformadas mayoritariamente por familias en búsqueda de oportunidades de trabajo en labores no especializadas.[...] Cada sector en donde se ubican los centros urbanos de principios de la década de 1980 tuvo un relieve particular que, de cierta forma, orientó la expansión urbana durante las tres décadas siguientes. Por ende, las formas urbanas de las cinco ciudades resultaron distintas y adaptadas al espacio natural [...] Durante el período 1979-2008, independiente de que aparezcan paulatinamente instrumentos de planificación para cada una de las ciudades estudiadas, la tendencia general es que el proceso de urbanización represente formas no planificadas de ocupar el espacio, donde las escalas de redes globalizadas definen el territorio, y no la escala de regulación local o regional (Swyngedouw, 2004).” (Barton et al., 2013, pp. 137-138)

La misma municipalidad de Quinchao admite lo argumentado en la cita anterior, en cuanto comienza su Plan Regulador de 2023 admitiendo que el crecimiento urbanístico de Achao no concuerda con esperanzas y visiones de la misma comunidad (Ilustre Municipalidad de Quinchao, 2023). Por lo demás, la provincia de Chiloé no cuenta con un Plan Regulador intercomunal integral, por lo que la planificación urbanística de cada comuna debe hacerse por cuenta propia, sin lineamientos que generen un crecimiento inteligente e integrador en la provincia (Ilustre Municipalidad de Quinchao, 2023)

"La parcelación de tierra agrícola e improductiva en lotes de forma irregular lo evidencia. Asimismo, el trazado desordenado de los senderos que posteriormente se transforman en calles da la forma a las nuevas manzanas. La mancha urbana sube por las laderas del relieve y se adapta a este." (Barton et al., 2013, p. 138)

Mientras que existe un Plan Regulador para los sectores urbanizados, la parcelación de terrenos rurales lleva a la privatización del territorio (Ilustre Municipalidad de Quinchao, 2023); por otra parte, en las islas menores no existen planes viales, lo que dificulta la movilidad ya que tampoco existe ni se incentiva el transporte público dentro de las islas menores, teniendo la gente que o arrendar ("fletes") vehículos particulares o caminar a distintos puntos de las islas en que habitan (Solsona-Cisternas, 2023).

5. Conclusión

Las movilidades presentes en el Archipiélago de Quinchao están profundamente ligadas a procesos históricos de larga duración y formas contemporáneas de habitar marcadas por el diálogo entre lo tradicional y lo moderno. Desde el análisis histórico, las transformaciones territoriales dan cuenta de una ocupación que no se disolvió con la independencia nacional, sino que mutó hacia nuevas formas de extractivismo y centralismo, legitimadas por el discurso estatal de progreso. El análisis cultural permite tensionar esta linealidad desde la experiencia vivida: a través de la movilidad cotidiana de las y los habitantes del archipiélago se revelan relaciones con el territorio que no son simplemente reactivas, sino creativas, éticas y afectivas. La movilidad en tanto práctica social permite visibilizar cómo las personas negocian, resisten y reconfiguran su habitar en un entorno geográfico condicionado por el mar, el

cambio climático, las políticas públicas, y el mercado.

En un contexto de Triple Crisis Ambiental, caracterizado por la intensificación del cambio climático, la pérdida de biodiversidad y la contaminación, la situación del Archipiélago de Quinchao evidencia cómo esta crisis se materializa de manera localizada, afectando infraestructuras, economías domésticas, formas de movilidad y modos de vida. Comprender estos fenómenos exige un enfoque interdisciplinario que articule las distintas dimensiones del habitar insular.

La lectura situada de estas problemáticas permite observar cómo estos entornos se condicionan no sólo por su geografía, sino por una posición estructural que agrava las asimetrías en el acceso a servicios, la distribución de los riesgos ecológicos, y en la capacidad de agencia colectiva frente a las transformaciones socioambientales.

Más que escenarios de resiliencia pasiva o de intervención correctiva desde el Estado, los archipiélagos se configuran como territorios donde se sedimentan disputas ecológicas, históricas y políticas, y cuya comprensión requiere una mirada crítica sobre las lógicas mercantiles y de gobernanza que sostienen las desigualdades ambientales.

6. Bibliografía

- Alcota, P. (2020) "La insurrección chilena del siglo XXI de los 30 pesos " Associação Brasileira de Psicologia Política. 20 (47) pp. 06-20
- Alvarez, R., & Hidalgo, C. (2018). La movilidad insular "asfixiada" en el mar interior de Chiloé. Revista LIDER, 20(33), Article 33.
- Araos, F., Saldívar, J. M., Lazo, A., & Ther-Ríos, F. (2019). Diálogos antropológicos para descifrar la crisis socioambiental en Chiloé.
- Barros Arana, Diego (1856) "Las Campañas de Chiloé (1820-1826)" Imprenta del Ferrocarril. Chile
- Barton, J., Pozo, R., Román, Á., & Salazar, A. (2013). Reestructuración urbana de un territorio glocalizado: Una caracterización del crecimiento

- orgánico en las ciudades de Chiloé, 1979-2008. *Revista de geografía Norte Grande*, 56, 121-142. <https://doi.org/10.4067/S0718-34022013000300007>
- Barton, J., Román, Á., Salazar, A., & Mcphee, Y. B. (2012). ¿SON NUEVAS LAS RURALIDADES DE CHILOÉ? TRANSFORMACIONES TERRITORIALES Y LA “MODERNIZACIÓN” DE LOS MODOS DE VIDA RURALES.
- Buschmann, A., Farías, L., Tapia, F., Varela, D. y Vásquez, M. (2016) “Informe Final. Comisión Marea Roja”. Universidad de los Lagos, Universidad de Concepción y Pontificia Universidad Católica de Chile. Chile
- Camus Gayan, P., Hidalgo Dattwyler, R. y Muñoz Figueroa, E. (2022) “MICROHISTORIAS DEL MAR: EL ESTADO DE CHILE Y LA CONSTRUCCIÓN BUROCRÁTICA DE LOS ESPACIOS MARÍTIMOS Y LITORALES A INICIOS DEL SIGLO XX (1907-1929)” *Diálogo Andino*. 67 (01) pp 290-300
- Duquesnoy, M. (2012) “IMAGINARIO HUILLICHE CHILOTE. REFLEXIONES DESDE LA ACCIÓN Y REACCIÓN” *Chungará, Revista de Antropología Chilena*. 44 (04). pp. 747-761
- El Mostrador (2016) “Pescadores de Chiloé: «La marea roja apareció luego que se vertieron 5 mil toneladas de desechos salmoneros al mar»” <https://www.elmostrador.cl/noticias/pais/2016/05/03/pescadores-de-chiloe-la-marea-roja-aparecio-luego-que-se-vertieron-5-mil-toneladas-de-desechos-salmoneros-al-mar/> (visitado por última vez: 26-07-2025 18:30 hr)
- Grydehøj, A. (2015) “Island city formation and urban island studies” *Area*. 47 (04) pp. 429-435
- Grydehøj, A. (2017) “A future of island studies” *Island Studies Journal*. 12 (01) pp. 3-16
- Ilustre Municipalidad de Quinchao (2023) “ACTUALIZACIÓN PLAN REGULADOR COMUNAL DE QUINCHAO, PROVINCIA DE CHILOÉ, REGIÓN DE LOS LAGOS. MEMORIA EXPLICATIVA. ANTEPROYECTO”. Chile
- Lazo, A., Carvajal, D., Lazo, A., & Carvajal, D. (2018). La movilidad y el habitar chilote. Cambios, rupturas y continuidades en las prácticas de movilidad cotidiana de los habitantes del archipiélago de Chiloé, en el sur austral de Chile. *Chungará* (Arica), 50(1), 145-154. <https://doi.org/10.4067/S0717-73562018005000203>
- Lazo, A., Martínez, M., Maturana, F., Solsona, D., & Ther, F. (2024). Movilidad urbana e interurbana en la Isla Grande de Chiloé: Patrones de viaje en ciudades intermedias y de menor tamaño en un contexto archipelágico. *Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales*, 50(150), Article 150. <https://doi.org/10.7764/EURE.50.150.07>
- Mercado-Catriñir, X., Alveal Álamos, C., Ketterer Romero, L y Obando-Cid, A. (2022) “Violencias contra mujeres y cuerpos disidentes en gulumapu: Racismo, violencias coloniales y resistencias múltiples”. *Revista de Historia*. 29 (02) pp. 309-344
- Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (2021). *Hacer las paces con la naturaleza: Plan científico para hacer frente a las emergencias del clima, la biodiversidad y la contaminación*. Nairobi. <https://www.unep.org/resources/making-peace-nature>
- Rojas Vega, E. y Elmúdesi Krögh B. (2013) “Entre tierra y mar: los palafitos y el puerto de Castro (Isla de Chiloé) en el siglo XX” *PORTUS: The online magazine of RETE*. 26 (01) pp. 1-14
- Solsona-Cisternas (2023) “Biografías móviles de personas con discapacidad en territorios rurales del sur de Chile; hacia una tipología de sus movilidades” *Revista Transporte y Territorio*. 28 (01) pp. 56-74
- Urbina, X. [Editor: Aldunate del Solar, C.] (2016) “Capítulo IV. De la Conquista a la República” pp. 122-178 en “Chiloé”. Banco Santander y Museo Chileno de Arte Precolombino. Chile
- Vergara, G., Valenzuela, J., Parragué-Migone, C. y Langenscheidt, M. (2015) *Boletín del Patrimonio Cultural de Chiloé*. 1 (01) pp. 2-13