

CHILOÉ DEBATES INSULARES

JOAQUÍN SAAVEDRA Y EDUARDO MONDACA
EDITORES



ARAVENA · IBÁÑEZ · CATEPILLÁN · MONDACA · DAUGHTERS
BACCHIDDU · LAZO · ALVAREZ · THER · ROMÁN · MONTAÑA
ZÚÑIGA · TAMAYO · SAAVEDRA GÓMEZ



UNIVERSIDAD DE LOS LAGOS
EDITORIAL

CHILOÉ DEBATES INSULARES

JOAQUÍN SAAVEDRA Y EDUARDO MONDACA
EDITORES



CENTRO
DE ESTUDIOS
INSULARES
UNIVERSIDAD DE LOS LAGOS

**CHILOÉ,
DEBATES INSULARES**

© José Joaquín Saavedra Gómez
© Eduardo Mondaca Mansilla
© Editorial Universidad de Los Lagos, 2025

EDICIÓN

Primera edición, noviembre de 2025

ISBN

978-956-6383-11-6

DISEÑO, DIAGRAMACIÓN Y PORTADA

Kim López Pizarro

EDITORIAL UNIVERSIDAD DE LOS LAGOS

Avenida Fuchslocher 1305, Osorno | Chile

EDITORIAL@ULAGOS.CL

WWW.EDITORIAL.ULAGOS.CL

Prohibida la reproducción parcial o total de este libro por cualquier medio impreso, electrónico y/o digital, sin la debida autorización escrita de los editores y Editorial ULagos.

Impreso en Chile por Gráfica LOM:
Miguel de Atero 2888, Quinta Normal,
Santiago, Chile.

OSORNO | CHILE

La presente edición ha sido posible gracias al proyecto AIUE 2021, Decreto 2915.

CHILOÉ DEBATES INSULARES

JOAQUÍN SAAVEDRA Y EDUARDO MONDACA

EDITORES

ARAVENA · IBÁÑEZ · CATEPILLÁN · MONDACA · DAUGHTERS
BACCHIDDU · LAZO · ALVAREZ · THER · ROMÁN · MONTAÑA
ZÚÑIGA · TAMAYO · SAAVEDRA GÓMEZ



UNIVERSIDAD DE LOS LAGOS
EDITORIAL

CONTENIDOS

P.11 INTRODUCCIÓN

Lo insular y lo archipelágico “desde” el Archipiélago de Chiloé: fundamentos para un Centro de Estudios Insulares
JOSÉ JOAQUÍN SAAVEDRA GÓMEZ

PRIMER BLOQUE: HISTORIA Y CONTEMPORANEIDAD

P.67 PRIMER DEBATE: ARAVENA-IBÁÑEZ

Los procesos de independencia y su trascendencia para el Chiloé contemporáneo. Apuntes sobre la revuelta del 26
GONZALO ARAVENA HERMOSILLA

COMENTARIO DE IGNACIO IBÁÑEZ P. 87
RESPUESTA DE GONZALO ARAVENA P. 91

P.93 SEGUNDO DEBATE: CATEPILLÁN-MONDACA

República de Chile, república de españoles
TOMÁS CATEPILLÁN TESSI

COMENTARIO DE EDUARDO MONDACA P. 117
RESPUESTA DE TOMÁS CATEPILLÁN P. 125

P.131 TERCER DEBATE: DAUGHTERS-BACCHIDDU

Identidad chilota contemporánea
ANTON DAUGHTERS

COMENTARIO DE GIOVANNA BACCHIDDU P. 151
RESPUESTA DE ANTON DAUGHTERS P. 157

SEGUNDO BLOQUE:
CONTEMPORANEIDAD Y TRANSFORMACIONES
(DESPLAZAMIENTOS)

P.163 CUARTO DEBATE: LAZO-ALVAREZ

Revisitando las territorialidades archipelágicas desde el giro de la movilidad y los enfoques no-representacionales

ALEJANDRA LAZO CORVALÁN

COMENTARIO DE RICARDO ALVAREZ ABEL P. 185
RESPUESTA DE ALEJANDRA LAZO P. 189

P.191 QUINTO DEBATE: BACCHIDDU-THER

Facetas de la modernidad en Apiao

GIOVANNA BACCHIDDU

COMENTARIO DE FRANCISCO THER P. 219
RESPUESTA DE GIOVANNA BACCHIDDU P. 225

TERCER BLOQUE:
CONTEMPORANEIDAD Y TRANSFORMACIONES
(MODERNIZACIÓN Y TERRITORIO)

P.231 SEXTO DEBATE: ROMÁN-DAUGHTERS

Gobernanza salmonera en Chiloé

ÁLVARO ROMÁN CASTILLO

COMENTARIO DE ANTON DAUGHTERS P. 251
RESPUESTA DE ÁLVARO ROMÁN P. 257

P.265 SÉPTIMO DEBATE: MONTAÑA-ZÚÑIGA

Espacios Costeros Marinos de Pueblos Originarios (ECMPO) y su importancia en la planificación espacial marina de la ecorregión chilense con perspectiva intercultural
ÁLVARO MONTAÑA SOTO

COMENTARIO DE PAMELA ZÚÑIGA

P. 287

**CUARTO BLOQUE:
MIRADAS Y PROYECCIONES**

P.297 OCTAVO DEBATE: ALVAREZ-TAMAYO

Heterogeneidades insulares y de la pesca artesanal en el Archipiélago de Chiloé
RICARDO ALVAREZ ABEL

COMENTARIO DE MARCO TAMAYO QUILODRÁN

P. 321

RESPUESTA DE RICARDO ALVAREZ ABEL

P. 327

P.329 NOVENO DEBATE: THER-SAAVEDRA GÓMEZ

Comprendiendo el archipiélago: propuestas de recomposición basadas en un nuevo modelo de epistemología territorial
FRANCISCO THER RÍOS

COMENTARIO DE JOSÉ JOAQUÍN SAAVEDRA GÓMEZ

P. 355

RESPUESTA DE FRANCISCO THER

P. 361

REVISITANDO LAS TERRITORIALIDADES ARCHIPELÁGICAS

DESDE EL GIRO DE LA MOVILIDAD Y
LOS ENFOQUES NO-REPRESENTACIONALES

Alejandra Lazo Corvalán¹

RESUMEN

MUCHOS DE LOS ESTUDIOS SOBRE MOVILIDAD SE CENTRAN PRINCIPALMENTE en espacios urbanos continentales o de tierra firme, olvidando el movimiento de personas, objetos, imágenes y discursos que ocurren en los mares, costas, islas y archipiélagos. Sin embargo, investigaciones sobre estos territorios muestran que las comunidades isleñas y archipelágicas no han estado ajenas a las presiones y exigencias de la movilidad, viéndose en las últimas décadas enfrentadas a importantes transformaciones espacio-temporales. Bajo esta premisa, este trabajo tiene como desafío responder a dos interrogantes: ¿cómo y qué significa pensar y analizar las territorialidades isleñas y archipelágicas desde el giro de la movilidad? y ¿qué nuevos enfoques y metodologías son necesarias para abordar este tipo de problemáticas? Para desarrollar el giro de la movilidad y su impacto en los estudios isleños y archipelágicos, tomamos tanto de la discusión bibliográfica como de nuestra experiencia en el archipiélago de Chiloé, a través de diversos proyectos de investigación donde se implementó una “Caja de herramientas no-representacionales”. Consideramos que esta última emerge como una entrada innovadora a la comprensión de realidades en movimiento, en conjunto con un enfoque teórico-metodológico de movilidad archipelágica que, como ya referimos, venimos aplicando en nuestras investigaciones en el archipiélago de Chiloé.

163

1. Alejandra Lazo Corvalán, docente e investigadora, Departamento de Arquitectura, Ulagos. Proyecto Fondecyt Regular 1220762, www.movilidades.cl.

INTRODUCCIÓN: TODO ESTÁ EN MOVIMIENTO

164

En el siglo **xxi** las ciencias sociales parecen haber descubierto que “todo está en movimiento” (Sheller y Urry, 2006). Las figuras de la modernidad comparten el sometimiento a un desplazamiento continuo, tanto en territorios concretos como virtuales (Molz, 2006). Los viajes físicos realizados a lo largo del mundo se complementan con los viajes virtuales materializados en internet. Millones de seres humanos, objetos, afectos, imaginarios y deseos se mueven en un nuevo paradigma (Urry, 2012; Cresswell, 2008), en que las movilidades abarcan dimensiones sociales, culturales, económicas, políticas, tecnológicas y espaciales. El movimiento es entendido no sólo como un desplazamiento entre un punto de origen y de llegada, sino como una experiencia socio-espacial que está en el corazón de la vida contemporánea y que debe ser entendido desde una mirada interdisciplinaria (Urry, 2012; Kaufmann y Jemelin, 2004). En consecuencia, el paradigma de la movilidad entiende que los territorios están trazados por redes de conexiones que trascienden límites físicos y geográficos, cuyo objetivo no sólo radica en enfatizar el aumento de los flujos contemporáneos, ni en la precariedad de las fronteras nacionales, sino que en avanzar hacia un imaginario espacial que comprenda los espacios más allá de su estaticidad geográfica, entendiéndolos como procesos sociales y plurales que de espacios abstractos pasan a ser experiencias humanizadas y subjetivizadas, gracias a la acción de los individuos que los habitan y a las diversas escalas —globales, locales, transnacionales— desde las que se configuran (Massey, 1993; Basso, 1996).

El giro de la movilidad ha advertido que su instalación como modelo teórico y metodológico no conforma una apología al movimiento o a la fluidez moderna. Por el contrario, al comprender el movimiento desde sus dimensiones afectivas y estructurales (Mai y King, 2009; Harvey y Knox, 2012), desde sus relaciones con el poder y las economías de mercado que subyacen a la analogía entre libertad y movimiento (Stephenson, 2006; Sager, 2006), el giro de la movilidad reconoce las nuevas jerarquías sociales que fomentan y controlan el movimiento. Como recuerda Appadurai (1996), las nuevas movilidades implican regímenes de inmovilidad que afectan a ciertos grupos sociales en desmedro de otros. Los feminismos y las diásporas han entregado aportes al estudio de las movilidades, defendiendo que los flujos se distribuyen según geometrías de poder

(Massey, 1993) donde el género, la clase social y la etnia son estructuras que condicionan la (in)movilidad (Kaplan, 2006; Ahmed, 2000; 2004).

Lo anterior, se enlaza con una óptica territorial que posiciona al espacio urbano como el epicentro de movilidad. Esta centralidad se explica por la importancia del movimiento y la conectividad en la configuración de las grandes ciudades, así como por el giro espacial de la geografía del último siglo. Desde esta perspectiva, comprender lo que significan las islas y archipiélagos, con sus formaciones urbanas y rurales, a menudo transformados en periferias de espacios continentales, implica realizar un intento por llenar el vacío dejado por los estudios de la movilidad.

En estos contextos no-metropolitanos, el “giro de la movilidad” ha tenido repercusiones. Si bien las islas y archipiélagos han sido concebidos como espacios lejanos y primitivos (Hay, 2006), hoy es posible observarlos como constelaciones de movimientos, experiencias y significados que se trazan en territorios que, más allá de los ecosistemas que configuran, son parte del ilimitado movimiento humano y no-humano moderno. Bajo este escenario y entendiendo que la movilidad es una experiencia encarnada y con significados (Lazo y Ther, 2014; Lazo y Carvajal, 2018), surgen interrogantes por comprender las experiencias de movilidad de quienes habitan estos territorios, y se replantean los enfoques y metodologías para abordar estas experiencias.

165

MOVIÉNDOSE DE LA ISLA AL ARCHIPIÉLAGO²

Pensar en las islas es una invitación a imaginar los márgenes. Lo insular, pequeño y periférico parecen configurarse como nociones que denotan olvido e invisibilización desde las lógicas continentales. Sin embargo, esta situación brinda una oportunidad para abordar los estudios isleños desde el paradigma de la movilidad. Ciertamente, los estudios isleños, al cernir —por ejemplo— sus raíces en los componentes psicológicos y culturales del espacio, han impactado en los estudios de movilidad de los últimos años.

Los estudios isleños o Nisología (Moles, 1982) se han consolidado como un campo de investigación autónomo que destaca la importancia ecológica, política y cultural de estos ecosistemas en el mundo. Según Baldacchino

2. Parte de lo presentado en este apartado fue trabajado con apoyo de la antropóloga Alejandra Carreño.

(2006), las islas albergan casi el 10% de la población mundial, siendo contextos claves para la evolución biológica, ecológica y geográfica global. Al mismo tiempo, estos estudios plantean desafíos propios de la globalización, como la soberanía, la gestión de las fronteras de los Estados Nacionales y la gobernanza de territorios periféricos (Stratford, 2006a; 2006b). Igualmente, al conformar ecosistemas frágiles, las islas representan hoy espacios de acción e intervención en temas globales, como el cambio climático y la dependencia energética.

A pesar de ser considerados como ecosistemas en los que la gente vive, se relaja o genera insumos para el turismo, el interés por las islas ha permitido hacer confluír en estos territorios el pensamiento de diversas disciplinas que han puesto en cuestión esta visión reduccionista y estática de las islas. Se evidencian dos representaciones de las islas, por un lado, como laboratorios de estudio y acción, y por otro, como espacios relacionales que deberían ser estudiados en relación con su entorno archipelágico y continental. Estas representaciones han suscitado un debate interno respecto a la ontología de las islas y su posibilidad de constituirse en campo de estudio. Al respecto, Hay (2006) señala tres errores en los que radica la dificultad de pensar las islas como un campo de estudio, dos de los cuales son claves para comprender el modo en que la movilidad intersecta los estudios isleños.

Primero, está la representación que enfatiza al mar como límite natural, como finitud de una identidad marcada por las circunstancias geográficas, lo que tiende a acentuar el impacto que el aislamiento y la distancia tienen sobre la obligación de los isleños de desarrollar una identidad colectiva, al residir en un territorio aparentemente limitado (Kopaka, 2019). Esta generalización es refutada desde una perspectiva histórica que constata que “las islas son lugares más variados y más diversos de lo que comúnmente se cree” (Terrell, 2004, p. 11), y que el aislamiento no es necesariamente una característica común a todas las islas del mundo. Al contrario, al parecer hay muchos sistemas insulares cuyos habitantes han tenido una profunda conciencia de la red de relaciones humanas y no-humanas que son posibles de realizar a partir y a través del mar. De alguna manera, la constatación de los flujos entre los ecosistemas continentales e insulares ha objetado la primacía del aislamiento como característica estructural isleña.

En segundo lugar, se refuta la idea de que las identidades isleñas tienen mayor raigambre y resistencia al cambio. Esta idea nace de una

analogía con la diversidad ecológica que caracteriza a estos ecosistemas, en los que sería supuestamente fácil observar ciclos evolutivos controlados por la dificultad de intercambios entre especies. Esta dificultad estaría determinada por los límites naturales marinos. Aquí resulta evidente que la supuesta resistencia al cambio de las identidades isleñas implica ignorar un factor transversal en las preocupaciones de diversas sociedades isleñas, esto es, la capacidad de entrar y salir de ellas. La migración en sus diversas escalas parece ser una obsesión constante en el imaginario isleño, lo que no responde exclusivamente a las migraciones transnacionales masivas, sino que parece tener precedentes históricos más antiguos que los registrados en las sociedades continentales (Clark, 2004).

Las observaciones de Hay (2006) respecto a la posible constitución del campo de estudio de las islas han hecho madurar entre los estudiosos la necesidad de incluir una perspectiva móvil y relacional al estudio de las islas. De sus reflexiones (Stratford *et al.*, 2011) se desprende que las islas están constituidas por tres dimensiones relacionales. Primero, la relación agua-tierra, que define ontológicamente el objeto de estudio, entendiendo a las islas como “porciones de tierra rodeadas por agua”, lo que implica posicionarlas como lugares esencialmente naturales, definidos por una disyunción fundamental de elementos (King, 1993, p. 2). En segundo lugar, la relación isla-continente, desde la que se establecen vínculos de alteridad basados en una dimensión escalar que pone a la isla en la posición de realidad pequeña, insuficiente y dependiente del continente grande, suficiente e independiente (Gibson-Graham, 1997, p. 3). Por último, la relación topológica de isla-isla, que desplaza a las islas como objeto de estudio y se torna hacia los archipiélagos.

Esta última dimensión avanza hacia el reconocimiento de los ensamblajes múltiples que se establecen en y entre los ecosistemas marítimo-costeros, a modo de metáfora de los ensamblajes que ocurren en el mundo y entendiendo, con ello, al mundo como un archipiélago. Es en esta óptica de “pensar con el archipiélago” que se integra a las islas en el giro espacial en el que se asienta el giro de la movilidad (Pugh, 2013; 2018).

Así, la noción de archipiélago asume las interrogantes originadas en el giro de la movilidad para otorgar nuevas fuerzas a la constelación de teorías y metodologías. La dimensión móvil, generativa y conectiva de las islas como espacios de metamorfosis de prácticas materiales, culturales y políticas (Pugh, 2013, p. 10) permite ampliar la geografía cognitiva de la movilidad. Además de integrar los movimientos, flujos, ensamblajes e

interrelaciones, en su propuesta de “pensar con el archipiélago” Pugh invita a desplazar la atención desde la noción de isla hacia la noción de archipiélago, desnaturalizando la condición insular para observarla desde una óptica transfigurativa que evidencia procesos identitarios de intercambios e intersecciones, y que pone el movimiento insular al centro de un espacio marítimo y terrestre, humano y no-humano que es mutuamente generativo y co-construido.

Pensar con el archipiélago implica un giro del entendimiento cívico de la sociedad política (Pocock, 2005), es decir, “considerar al mundo como un archipiélago de historias en vez de una tectónica de continentes” (Pocock, 2005, p. 19), en la medida en que, superando la estaticidad que ve a las islas como entidades de masas terrestres apartadas y rodeadas por agua, el mundo entero puede ser pensado en términos archipelágicos. El archipiélago es, por tanto, una construcción móvil e ilimitada en la que, sin embargo, aún resuena cierta contradicción, debido a la excesiva atención que se pone en su dimensión terrestre en desmedro de aquella conformada por los sistemas marítimo-costeros.

168

Para compensar el descuido de lo marino, la revista *Shima* (2016) propuso la noción de “aquapelago” (Nash, 2016), subrayando que, pese a la utilidad del concepto “archipiélago”, sería “necesario desarrollar un mayor reconocimiento a la integración de los sistemas marinos y terrestres que conforman los agregados de islas, y con ellos, los sistemas sociales que los pueblan” (Hayward, 2015, p. 114).

Otro tópico a destacar son las investigaciones sobre los movimientos cotidianos como elementos importantes de la configuración cultural y territorial de islas y archipiélagos. En efecto, los estudios sobre la movilidad en las islas y archipiélagos han llamado a poner la experiencia y la práctica, así como la movilidad potencial —entendida por algunos autores como motilidad (Kaufmann y Jemelin, 2004; Kellerman, 2012)— en el centro de los estudios isleños y archipelágicos (Weig, 2013; Hayfield, 2018).

Este llamado proviene, en parte, de la fuerza que ha adquirido en los territorios insulares la noción de constelación, con la que Cresswell (2008) discute la idea de movilidad. En su trabajo, aún sin centrarse en islas, Cresswell refuta la idea de que la movilidad sea un nuevo paradigma, señalando que más bien se trata de una aproximación que agrega un enfoque multiescalar al estudio del movimiento, integrando su dimensión corporal y global (Cresswell, 2008, p. 5). Bajo esta premisa, considera a las constelaciones de movilidad como formaciones que abarcan prácticas,

representaciones, dinámicas socio-políticas y patrones de movimiento que sólo tienen sentido como un todo, por lo que requieren de un enfoque relacional.

En esta línea destacan los trabajos de Vannini (2011; 2012; 2016) que integran la movilidad en el estudio de comunidades insulares. Su propuesta parte de una doble dimensión de la movilidad isleña. Por una parte, destaca que en estas sociedades hay una búsqueda de inmovilidad puesta en acto a partir de la espacialización que da origen a una mayor distinción, apego y sentido del lugar para quienes han erigido fronteras que los separan del continente. Al mismo tiempo, esta espacialización no está exenta de dimensiones negativas como la marginalización, miedo y confinamiento de quienes dependen de la acción colectiva para solucionar problemas cotidianos (Vannini, 2011, p. 250).

En efecto, parece ser que la integración de la perspectiva fenomenológica basada en los desplazamientos, sentimientos y afectos vinculados a los viajes cotidianos de los isleños permite entender “cómo personas, lugares, tiempos y objetos son actores unidos por la apertura y predisposición al cambio, más que por la limitación y permanencia, que evolucionan orgánica y continuamente” (Vannini, 2012, p. 39). Este ensamblaje de elementos implica integrar la dimensión material de la experiencia, entendiendo las tecnologías más allá de su asociación con máquinas e instrumentos.

Siguiendo a Latour, Vannini sostiene que las tecnologías son formas de interacción entre estructuras y agentes en conexión con los expertos y usuarios que las ponen en acto, así como con los instrumentos que las componen y las formas de hacer que suscita su empleo. Esta comprensión de las tecnologías evidencia que las movilidades dependen de las convergencias entre cultura y tecnología, las que a su vez están regidas por lógicas globales ambiguas y contradictorias que, si bien buscan poner la tecnología al servicio de acelerar el tiempo y la supresión de distancias, al mismo tiempo distribuyen y endurecen los límites de las formas del movimiento, imponiendo discursos sobre las formas en que las personas deberían desplazarse. Mientras el turista debe disponer de tiempo para disfrutar de paisajes y nuevas experiencias, el migrante está sometido a regímenes de desplazamiento dependientes de la necesidad de mano de obra. En consecuencia, el estudio de la movilidad no debe desatender la fuerza que el capital adquiere en el trazado de las geografías en las islas, definiendo los intereses comerciales, turísticos o industriales que están detrás de la modificación de los estilos de vida de sus residentes. En el

trabajo de Vannini, esta dimensión está integrada con un fuerte énfasis en lo que significa ser isleños y la forma en que los viajes (en mar o en tierra) son parte de una incorporación ritualizada de la movilidad.

Específicamente, Vannini y otros autores buscan integrar dimensiones de la vida y movilidad isleña que hasta ahora habían sido consideradas separadamente, adoptando un enfoque etnográfico, fenomenológico y relacional en el estudio de las movilidades, de sus tiempos de espera, de sus construcciones colectivas y de sus experiencias espaciales. Esta invitación ha sido recibida por investigadores de diversas latitudes (Vannini, 2011; 2012; 2019; Baldacchino, 2006; Lazo y Ther, 2014) quienes, atendiendo a la propuesta de los estudios archipelágicos y el giro de la movilidad, han puesto las dimensiones de los cuerpos, afectos y emociones al centro de la comprensión de las movilidades isleñas y archipelágicas.

UN ENFOQUE NO-REPRESENTACIONAL DE LAS MOVILIDADES ARCHIPELÁGICAS: OBJETOS, PERFORMANCES, ATMÓSFERAS Y ESPERA

Considerando la influencia del giro de la movilidad en los estudios isleños y archipelágicos, y entendiendo la movilidad más allá del origen y el destino del viaje, proponemos como lente de comprensión de las movilidades archipelágicas el “Enfoque no-representacional”, entendido como “una aproximación que no busca la validez del dato, sino captar la realidad en su variedad de géneros, saberes y performances” (Vannini, 2012). Desde una significación “no figurativa” y “relacional” este enfoque se compromete experimentalmente con la diversidad de acciones de la vida cotidiana, privilegiando los entrelazamientos que ocurren entre diferentes actores, humanos y no-humanos (Latour, 2005), que co-fabrican el mundo de forma improvisada y sensible, así como ocurre con las movilidades archipelágicas.

El enfoque no-representacional trata cualquier forma comunicativa y sensitiva de la experiencia actual. Se instala en un tiempo contemporáneo donde lo fijo e inmutable no carecen de sentido, sino más bien se ponen en tensión en su pragmática y diseño. En rigor, el orden de la representación se torna crítico e inestable. En este contexto, vamos a pensar no desde el juicio como forma de sentenciar una verdad, sino desde el desplazamiento o lugar performativo de la representación (Thrift, 2008; Vannini, 2012).

Tomando en consideración lo relevante que puede ser este enfoque para la comprensión de las movilidades archipelágicas, identificamos cuatro conceptos clave que debieran considerarse en esta temática de trabajo: 1) objetos, 2) performances, 3) atmósferas afectivas y 4) espera.

1. **Objetos:** teniendo en consideración que “no nos movemos solos”, el estudio de las movilidades archipelágicas debe contemplar una perspectiva híbrida, relacional y ensamblada (Lazo, 2017), factor en el que debe considerarse a los actores no-humanos. Bissell (2009) señala que los objetos utilizados para desplazarse —como bolsos, maletas y otras prótesis— deberían ser incorporados en los estudios de movilidad. Por su parte, Thrift (2008) reconoce que lo social y lo material se entrelazan, invitándonos a observar las movilidades como un todo relacional en el que una serie de objetos, tecnologías, cuerpos y otros están interconectados. En definitiva, se puede afirmar que las personas “nunca viajan solas”, sino que sus pertenencias materiales muchas veces funcionan como verdaderas extensiones de sus cuerpos que influyen y son relevantes en las prácticas de movilidad. En Chiloé, por ejemplo, los viajeros llevan mercadería u otros objetos (como electrodomésticos o muebles) en lanchas, generalmente públicas, hacia sus islas de origen. En nuestra experiencia, los objetos y los bolsos se suben primero, asegurando que viajarán protegidos. Las cajas y sacos de harina de encargo se instalarán en la parte de arriba, mientras que bolsos y objetos más delicados se dejarán en un lugar techado, para su resguardo. Se evidencia con ello la importancia de los objetos materiales, ya sean estos tecnológicos u otras mercaderías: no solo en los viajes, sino en la vida misma de las islas. Estas materialidades emergen como vectores constituyentes de la vida archipelágica en Chiloé.
2. **Performances:** en el marco de los estudios de la movilidad, las performances serían actuaciones, tácticas y estrategias que muestran “lo que la gente hace” (Imilán, 2017, p. 148) en sus movilidades. Este enfoque en la acción enfatiza las actuaciones ritualizadas, comportamientos habituales y no habituales, los juegos y los guiones cotidianos. La importancia de considerar las

performances y/o las acciones de las personas guarda relación con que los sujetos son agentes activos en la producción de sus territorios, de los cuales se apropian y resignifican en sus movilidades, al mismo tiempo que se van construyendo identitariamente. Estas performances se realizan en la vida común de los individuos como prácticas cotidianas, entendidas como “hacer algo de forma repetitiva”. De acuerdo con esto, en sus viajes los habitantes de las islas y archipiélagos performan formas de habitar sus mundos próximos y acotados, desde lo que expanden sus cuerpos y conquistan su entorno. Estudiar la movilidad archipelágica como performance es poner atención a cómo los sujetos articulan en sus movilidades diversos elementos (materialidades, emociones, normas y otros) que en su conjunto “hacen a las movilidades” (Imilán, 2017, p. 150). En el caso del Archipiélago de Chiloé, en nuestras investigaciones hemos visto cómo la performatividad de la movilidad plantea un territorio que se construye de acuerdo a cómo “se hace la movilidad”. Los viajes en lancha entre las distintas islas de Chiloé, especialmente entre centros urbanos e islas más pequeñas, exige performances, habituación al viaje como tal: habituación a posiciones corporales específicas en la embarcación, para evitar los peligros de los movimientos bruscos producidos por el viento y las olas cuando se está de pie, o incluso para conversar con otros o dormir cuando se va sentado, si se trata de una lancha con bodega y asientos a resguardo; habituación a la lluvia, al frío, a la humedad; una performance, en fin que se habitúa a la materialidad de la embarcación, así como al paisaje que configura la experiencia habitual del viaje. En efecto, el territorio de Chiloé emerge como contingente, cambiante e inestable.

3. **Atmósferas afectivas:** superar la visión funcional del viaje implica reconocer que de la “experiencia de movilidad” emergen emociones, afecciones y sentimientos. Estos afectos surgen de la relación de las personas con las infraestructuras, el clima, el paisaje y los territorios (Ingold, 2014), así como de la interacción de todo ello con las expectativas y deseos personales. Esto nos invita a pensar los contextos de la movilidad como atmósferas afectivas (Anderson, 2009; Bissell, 2009): la experiencia de

moverse y los modos de transporte propician la emergencia de ciertos afectos y emociones en la experiencia de viaje. Estas atmósferas, como plantea Anderson (2009), son producto de experiencias sensoriales compartidas en espacios físicos; es decir, las emociones propiciadas en las movilidades se “sienten” corporalmente. He ahí la importancia de considerar los cuerpos en toda su acepción material, física, afectiva y encarnada, como objeto de estudio y categoría de análisis, enfatizando en sus movimientos, performances, estéticas y plasticidades. En nuestra experiencia de investigación en el archipiélago de Quinchao, en Chiloé, la “atmósfera afectiva” se experimenta, por ejemplo, en los muelles: cuando los isleños regresan a sus islas más pequeñas desde el pueblo de Achao, más desarrollado que los pueblos de alrededor, es como si todo se moviera hacia el muelle, donde esperan las lanchas. Estos movimientos de regreso varían entre las risas, abrazos y las emociones de las despedidas, creándose un tipo de “atmósfera afectiva” en torno al embarcadero. Se siente también una especie de desconexión (geográfica), dado que pueden pasar semanas o meses antes de que estas personas, que acudieron desde las diferentes islas a Achao para comprar víveres o artefactos, o quizás para hacer trámites en los servicios públicos u otros servicios, puedan volver a verse físicamente.

173

4. **Espera:** la espera no es sinónimo de inmovilidad. Bajo esta premisa, se la entiende como parte del movimiento (Lazo y Carvajal, 2017). Aunque a veces sea asumida como constitutiva de una inmovilidad que da paso a los “no lugares” (Augé, 1994), desde nuestra perspectiva la espera aparece como variante e intensidad del movimiento desde las islas. En la vida en islas, la espera no refiere a quietud, sino que implica la articulación del devenir y sus próximos movimientos. En Chiloé, por ejemplo, muchas veces el clima retrasa las salidas desde una isla hacia la otra, desde la isla más pequeña a una isla con un centro más desarrollado y viceversa, por lo cual, en algunas ocasiones, se deben esperar días para viajar, siendo estas esperas una afición natural que establece múltiples formas de moverse. Así, cuando “por motivos de la naturaleza” no se puede salir

de la isla, las acciones individuales se vuelcan al presente y al movimiento (moverse hacia el trabajo en el campo y en el mar, por ejemplo). Más recientemente, la espera puede ser capeada con objetos tecnológicos (televisión, teléfonos celulares y redes sociales, etc.), como una forma no de inmovilidad sino de movimiento latente.

**CAPTURAR, EVOCAR, ANIMAR EL MOVIMIENTO
ARCHIPELÁGICO: CAJA DE HERRAMIENTAS
NO-REPRESENTACIONALES” Y DISPOSITIVOS PARA ANIMAR
LA MOVILIDAD EN EL ARCHIPIÉLAGO DE CHILOÉ**

174

Como plantean Vannini (2014) y Thrift (2008), un enfoque no-representacional de las islas y archipiélagos anima en lugar de imitar, rompe en lugar de explicar, evoca en lugar de sólo informar, y reverbera en lugar de resonar. Tiene como desafío compartir narrativas empíricas que tengan sentido, esto es, que estén inspiradas y sean coherentes con el mundo tal como se encuentran en él, al tiempo que subrayan la situación, la parcialidad, la contingencia y la creatividad. Así, se propone un enfoque centrado en lo que hacen e intentan hacer los isleños en sus esfuerzos por adaptarse. Se trata de un enfoque *en acción* que enfatiza las actuaciones ritualizadas, los comportamientos habituales y no habituales, el juego y las diversas acciones con y sin guion, inciertas y sin éxito asegurado.

Se trata entonces de privilegiar las experiencias particulares y tomar, como tema y método, al cuerpo experimentando, cuerpo situado en el tiempo, en el lugar y la historia archipelágica. Así, desde los enfoques no-representacionales de la movilidad interesan las experiencias y las narraciones sobre éstas, pues son medios poderosos para crear aperturas emocionales, incluso para provocar algo nuevo en el público al cual llega la información en forma de texto académico ilustrado. Estos enfoques enfatizan la naturaleza rutinaria de la existencia cotidiana, se asocian con los aspectos itinerantes y kinestésicos del trabajo de campo y, con ello, buscan retratar el trabajo que ocurre en movimiento. En efecto, centrarse en el movimiento implica situar el trabajo de campo en los tiempos en los que la movilidad está ocurriendo.

Parafraseando a Ingold (2011), un archipiélagos se comprende a partir de las experiencias de quienes pasan tiempo ahí, experimentan

con sus sentidos y se mueven por diferentes motivos. Las movilidades archipelágicas construyen sentidos y significados diferenciados que se adaptan en una relación tanto efímera como duradera, creando prácticas que echan mano a conocimientos previos, pero también a nuevas habilidades y formas de adaptación. Los isleños son hacedores-creadores de cotidianidad en movimiento, que buscan cumplir sus propósitos e interactúan con instrumentos de manera creativa en sus lugares y desplazamientos diarios: con o sin urgencia, se entretienen relaciones sociales y geográficas significativas (Watts, 2008). A través de sus prácticas de movilidad, los isleños son agentes activos que transitan por espacialidades y temporalidades marítimas con su cuerpo, sentidos y performatividades.

Comprendido así, y especialmente a través de la construcción de una estrecha relación entre el investigador/a y los isleños, investigar en un archipiélago propicia una oportunidad heurística para desenfocarse del papel de observador y de lo que se observa (Andrews, 2014). Desde un enfoque no-representacional de las movilidades, el método es una actuación que no estudia una realidad social a través de la adquisición de datos (Vannini, 2014). Las experiencias y narraciones de movilidad isleña tienen que ver tanto con la interacción en sí como con una memoria isleña que se adecúa a los cambios: la observación participante se transforma en participación observadora desde la que el investigador se mueve de manera semejante a los isleños, incluso interviniendo para experimentar cambios o nuevas respuestas en la movilidad (Andrews, 2014).

Los investigadores no-representacionales conducen entrevistas, focus-groups, observaciones participantes, introspecciones, archivos de investigación, estudios de caso, experimentos rupturistas, intervenciones artísticas y performances (Vannini, 2014, 2015). Asimismo, estas investigaciones pueden desplegarse a través de la escritura, la fotografía, la danza, la poesía, el video, el sonido, las instalaciones artísticas u otros modos de comunicación investigativa. La respuesta no-representacional a la crisis de la representación radica en una variedad de estilos y técnicas de investigación que no se interesan en representar los mundos sino en emitir innovadoras repercusiones. Así, no es de particular interés para los no-representacionales recabar datos (del latín *datum* = dado), sino que es más bien la reconfiguración de las experiencias, con sus múltiples y diversos potenciales, lo que les llama la atención. Para Vannini (2012) y Pink (2011) una posible dirección está en ir hacia el ámbito de lo multimodal; para Ingold (2011) serán los nuevos indicios de escritura

y dibujo, mientras que para Stewart (2011) se trata de la evocación de afectos comunes en atmósferas cotidianas.

Aunque aún no se han elaborado metodologías no-representacionales específicas, la disposición a experimentar y producir enfoques híbridos es clave para investigar la movilidad archipelágica, entendida como se ha expuesto hasta ahora. En este punto el Archipiélago de Chiloé emerge como una oportunidad para aportar por medio del análisis de la movilidad cotidiana que ocurre en él, ahí donde, a través de ensamblajes y vínculos con el mar, el embarcadero, el viento, y la lluvia, los chilotes crean y recrean su cultura a través de la captura sensorial de sus paisajes mientras se mueven. Efectivamente, acciones conducentes a consolidar estas metodologías han sido implementadas en investigaciones desarrolladas en Chiloé, donde se han trabajado las experiencias de movilidad a partir de lo que hemos llamado “Caja de herramientas no-representacionales” (Proyecto Postdoctorado 3140115, Proyecto FONDECYT Iniciación 11171028, Proyecto FONDEF ID18I10284, Proyecto FONDECYT Regular 1220762). Estas herramientas están compuestas por una serie de dispositivos participativos, creativos y dialógicos que buscan no-representar la movilidad, si no que animarla.

176

Estos dispositivos son:³

1. Sombros y etnografías móviles
2. Cartografías de la movilidad femenina
3. Cartografías del cuerpo móvil
4. Juego de mesa “Archipelágica”
5. Bitácoras de viajes
6. Talleres de biodiversidad y movilidad
7. Cartografía 3D (Maqueta de síntesis)

3. Para información detallada sobre los dispositivos y sus resultados, se sugiere revisar la web www.movilidades.cl y el Instagram [@antropologiadelamovilidad](https://www.instagram.com/antropologiadelamovilidad).

8. Talleres sonoros de la movilidad
9. Travesía poética
10. Manual metodológico para trabajar con infancias isleñas

En consideración al tiempo, describo sólo algunos de estos dispositivos, que hemos utilizado en los distintos proyectos de investigación. Las “Cartografías de la movilidad” buscan conocer los territorios de la movilidad, a partir del trabajo cartográfico en mapas. La invitación es a que las y los participantes trabajen colectivamente en la construcción de mapas de sus territorios, para así pensar y dibujar sus movilidades pasadas, presentes y futuras. Con ello, se explora colectiva y dialógicamente la relación entre las movilidades cotidianas, los recuerdos y las memorias, así como las distintas emociones y sensaciones asociadas a sus trayectos cotidianos. Este dispositivo ha sido aplicado en Calbuco, Quicaví y Acharo.

177

El juego de mesa “Archipelágia” es un dispositivo que se diseñó en el marco del proyecto FONDECYT Regular 122076 “Movilidades Adaptativas”. Es un juego infantil, creado para hablar del territorio y los distintos aspectos relacionados con las movilidades cotidianas archipelágicas. Se juega entre 2 a 4 jugadores, quienes, a partir del lanzamiento de dados, van desplazándose por un tablero de casilleros asociados a preguntas y/o mímicas sobre la movilidad de un territorio en específico.

Por último, la “Travesía poética” se trata de una metodología basada en el relato poético y la performance. En ella, se invita a los/las habitantes a que escriban sobre sus movilidades en el archipiélago. En una experiencia del año 2022, en Calbuco, los participantes nos reunimos en el muelle La Pincoya y salimos en tres lanchas rumbo a la Isla de Chaullin. Ahí se compartieron los poemas y relatos escritos por los habitantes, los cuales nos trasladaron al mundo más imaginario y sensible de las movilidades archipelágicas.

Así, la puesta en marcha de estos dispositivos ha permitido elicitación, provocar e inducir reacciones respecto de las movilidades tanto en los isleños como en los propios investigadores/as. En las distintas experiencias de investigación se ha producido un diálogo entre las partes involucradas, por ejemplo, al recordarse experiencias y situaciones personales de viaje entre las islas de Chiloé. Con ello, se generaron opiniones y discusiones acerca de los significados contenidos en las movilidades archipelágicas,

al tiempo que asomaron las dimensiones experienciales, afectivas y emocionales imbricadas en las movilidades.

En síntesis, destaco la importancia de estudiar las islas y los archipiélagos a partir del giro de la movilidad y, a la vez, de reconocer la importancia de estos espacios territoriales para los estudios de las movilidades. En este sentido, los avances en la comprensión de la movilidad como enfoque multidimensional y multiescalar, que incorpora prácticas, experiencias y estructuras globales, resultan clave para entender territorios liminares como las islas y los archipiélagos; incluyendo el Archipiélago de Chiloé, en el que estas metodologías no-representacionales y dispositivos dialógicos han sido aplicados para comprender y evocar las experiencias de coproducción archipelágica.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

178

- Ahmed, S. (2000). *Strange Encounters: Embodied Others in Post-coloniality*. Routledge.
- Ahmed, S. (2004). *The Cultural Politics of Emotion*. Edinburgh University Press.
- Álvarez, R., Ther-Ríos, F., Skewes, J. C., Hidalgo, C., Carabias, D. y García, C. (2019). Reflexiones sobre el concepto de maritorio y su relevancia para los estudios de Chiloé contemporáneo. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 36, 115-126. <https://doi.org/10.4206/rev.austral.cienc.soc.2019.n36-06>
- Anderson, B. (2009). Affective atmospheres. *Emotion, space and society*, 2(2), 77-81. <https://doi.org/10.1016/j.emospa.2009.08.005>
- Andrews, G. (2014). Co-creating health's lively, moving frontiers: Brief observations on the facets and possibilities of non-representational theory. *Health & Place*, 30, 165-170. <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2014.09.002>
- Appadurai, A. (1996). *Modernity at large: cultural dimensions of globalization*, 1. University of Minnesota Press.

- Augé, M. (1994). *Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit*. S. Fischer Verlag.
- Barbier, R. y Trepos, J. Y. (2011). Humanos y no-humanos: Un balance de la etapa alcanzada en la sociología de los colectivos. *Trilogía Ciencia Tecnología Sociedad*, 3(5).
- Bissell, D. (2009). Conceptualising differently-mobile passengers: geographies of everyday encumbrance in the railway station. *Social & Cultural Geography*, 10(2), 173-195. <https://doi.org/10.1080/14649360802652137>
- Baldacchino, G. (2006). Islands, island studies, island studies journal. *Island Studies Journal*, 1(1), 3-18. <https://doi.org/10.24043/isj.185>
- Basso, K. H. (1996). *Wisdom sits in places: Landscape and language among the Western Apache*. University of New Mexico Press.
- Clark, E. (2004). The ballad dance of the Faeroese: island biocultural geography in an age of globalisation. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 95(3), 284-297. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9663.2004.00308.x>
- Cresswell, T. (2008). Constellations of mobility: Towards cultural kinetics. *Department of Geography, Royal Holloway, University of London*. <https://docslib.org/doc/3178290/constellations-of-mobility-towards-cultural-kinetics>.
- Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and planning D: Society and space*, 28(1), 17-31. <https://doi.org/10.1068/d11407>
- Di Giminiani, P. y Fonck, M. (2015). El paisaje como proceso de vida: experiencias de domesticación del bosque en el sur de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, 61, 7-24.
- Gibson-Graham, J.K. (1997, January 28-31). Islands: Culture, economy, environment. En E. Bliss (ed.) *Second Joint Conference of the Institute of Australian Geographers and New Zealand Geographical Society*. Department of Geography and Environmental Studies, University of Tasmania.

- Harvey, P. y Knox, H. (2012). The enchantments of infrastructure. *Mobilities*, 7(4), 521-536. <https://doi.org/10.1080/17450101.2012.718935>
- Hay, P. (2006). A phenomenology of islands. *Island Studies Journal*, 1(1), 19-42. <https://doi.org/10.24043/isj.186>
- Hayfield, E. A. (2018). Family-centred work motility in a small island society: the case of the Faroe Islands. *Gender, Place & Culture*, 25(8), 1138-1153.
- Hayward, P. (2015). The aquapelago and the estuarine city: reflections on Manhattan. *Urban Island Studies*, 1(1), 81-95. <https://doi.org/10.20958/uis.2015.5>
- Hiernaux-Nicolas, D. (2005). ¿Identidades móviles o movilidad sin identidad? El individuo moderno en transformación. *Revista de Geografía Norte Grande*, 34, 5-17.
- Imilán, Walter (2017). Performance. En D. Zunino, D. Gucci y P. Jirón (Comp.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 147-153). Editorial Biblos.
- Ingold, T. (2011). *Being Alive: Essays on Movement, Knowledge and Description*. London.
- Ingold, T. (2014). Forward. En Vaninni (Ed.), *Non-representational Methodologies: Re-envisioning Research* (pp. VII-VIII). Routledge.
- Kaufmann, V. y Jemelin, C. (2004). La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales. In R, Séchet., I, Garat. y D, Zeneidi (eds.), *Espaces en transactions* (pp. 83-91). Presses universitaires de Rennes. <https://doi.org/10.4000/books.pur.414>
- Kaplan C. (2006). Mobility and war: the cosmic views of us 'air power'. *Environment and Planning A*, 38(2), 395-407. <https://doi.org/10.1068/a37281>

- Kellerman, A. (2012). Potential Mobilities. *Mobilities*, 7(1), 171-183. <https://doi.org/10.1080/17450101.2012.631817>
- King, R. (1993). The Geographical Fascination of Islands. In D. Lockhart., D. Drakakis-Smith. y J. Schembri (eds.) *The Development Process in Small Island States* (pp. 13-37). Routledge.
- Kopaka, K. (2019). Questioning islands, islanders and insularity in the mediterranean longue durée: Some views from the island of Gavdos (Crete, Greece). *Shima*, 13(1), 146-158.
- Latour B. (2005). *Reassembling the Social: An Introduction to Actor-Network-Theory*. Reino Unido. Oxford University Press. pp. 392.
- Lazo, A. y Ther, F. (2014). L'univers du voyage. Géographie matérielle et sensorielle des mobilités dans l'archipel de Quinchao, Chiloé, Chili. *Géographie et cultures*, (91-92), 49-64. <https://doi.org/10.4000/gc.3327>
- Lazo, A. (2017). Las constelaciones de la movilidad y el género en un archipiélago en transformación. El caso de Chiloé en el sur austral de Chile. En G, Cozzi. y P, Velázquez (comp.) *Desigualdad de género y configuraciones espaciales* (pp. 337-354). UNAM, Centro de Investigaciones y Estudios de Género, Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, Instituto de Geografía.
- Lazo A. y Carvajal, D. (2017). Habitando la movilidad: El viaje en lancha, los objetos y la experiencia de la movilidad en el archipiélago de Quinchao, Chiloé (Chile). *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 33, 89-102. <https://doi.org/10.4206/rev.austral.cienc.soc.2017.n33-06>
- Lazo, A. y 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://dx.doi.org/10.4067/S0717-73562018005000203>

- Mai, N. y King, R. (2009). Love, sexuality and migration: Mapping the issue(s). *Mobilities*, 4(3), 295-307. <https://doi.org/10.1080/17450100903195318>
- Massey, D. (1993). Power-Geometry and A Progressive Sense of Place. In J. Bird., B. Curtis., T. Putnam. y L. Tickner (eds.), *Mapping the futures local cultures global change* (pp. 60-70). Routledge.
- Moles, A. (1982). Nissonologie ou science des îles. *L'espace Géographique*, 4, 281-289.
- Molz, J. G. (2006). 'Watch us wander': mobile surveillance and the surveillance of mobility. *Environment and Planning A*, 38(2), 377-393. <https://doi.org/10.1068/a37275>
- 182 • Nash, J. (2016). Do island toponymies exist? *Island Studies Journal*, 11(2), 339-342. <https://doi.org/10.24043/isj.352>
- Pink, S. (2011). Multimodality, multisensoriality and ethnographic knowing: Social semiotics and the phenomenology of perception. *Qualitative research*, 11(3), 261-276. <https://doi.org/10.1177/1468794111399835>
- Pocock, C. (2005). Blue Lagoons and Coconut Palms': The Creation of a Tropical Idyll in Australia. *The Australian Journal of Anthropology*, 16(3), 335-349. <https://doi.org/10.1111/j.1835-9310.2005.tb00315.x>
- Pugh, J. (2013). Island movements: thinking with the archipelago. *Island Studies Journal*, 8(1), 9-24. <https://doi.org/10.24043/isj.273>
- Pugh, J. (2018). Review of Michael Wiedorn, Think like an archipelago: paradox in the work of Édouard Glissant. *Island Studies Journal*, 13(2), 211-213.
- Sager, T. (2006). Freedom as mobility: Implications of the distinction between actual and potential travelling. *Mobilities*, 1(3), 465-488. <https://doi.org/10.1080/17450100600902420>

- Sheller, M. y Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and planning A*, 38(2), 207-226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Stephenson, M. L. (2006). Travel and the 'freedom of movement': Racialised encounters and experiences amongst ethnic minority tourists in the EU. *Mobilities*, 1(2), 285-306. <https://doi.org/10.1080/17450100600726662>
- Stewart, K. (2011). Atmospheric attunements. *Environment and Planning D: Society and space*, 29(3), 445-453. <https://doi.org/10.1068/d9109>
- Stratford, E. (2006a). Isolation as a Resource in the Constitution of the New Tasmania: Some Thoughts on Subnational Island Status. Paper presented at *Senses of Place Conference, University of Tasmania, Hobart, Tasmania, April*.
- Stratford, E. (2006b). Technologies of Agency and Performance: Tasmania Together and the Constitution of Harmonious Island Identity. *Geoforum*, 37(2), 273-286. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2005.03.001>
- Stratford, E., Baldacchino, G., McMahon, E., Farbotko, C. y Harwood, A. (2011). Envisioning the archipelago. *Island Studies Journal*, 6(2), 113-130. <https://doi.org/10.24043/isj.253>
- Terrell, J. E. (2004, November 1-7). Islands in the River of Time. *Islands of the World VIII International Conference 'Changing Islands - Changing Worlds'*, Taiwan.
- Ther Rios, F. (2004). La centralidad de la incertidumbre: Cruzando los límites, *Reflexiones sobre la incertidumbre. Racionalidad, desarrollo y devenir*. Colección de diálogos académicos del CEDER, Universidad de los Lagos (pp. 105-123).
- Thrift, N. (2008). *Non-representational Theory: Space, Politics, Affect*. Routledge.
- Urry, J. (2012). *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. Routledge.

- Vannini, P. (2011). Constellations of ferry (im)mobility: islandness as the performance and politics of insulation and isolation. *Cultural Geographies*, 18(2), 249-271. <https://doi.org/10.1177/1474474010397597>
- Vannini, P. (2012). *Ferry tales: Mobility, place and time on Canada's west coast*. Routledge.
- Vannini, P. (2014). Non-representational research methodologies: An introduction. En Vannini, P. (Ed.), *Non-representational Methodologies: Re-envisioning Research* (pp. 1-22). Routledge.
- Vannini, P. (2015). Non-representational ethnography: New ways of animating lifeworlds. *Cultural Geographies*, 22(2), 317-327. <https://doi.org/10.1177/1474474014555657>
- 184 • Vannini, P. (2019). The Cultures of Alternative Mobilities. In *The Cultures of Alternative Mobilities*. Routledge (pp. 1-20)
- Watts, L. (2008). The art and craft of train travel. *Social & Cultural Geography*, 9(6), 711-726. <https://doi.org/10.1080/14649360802292520>
- Weig, D. (2013). Motility and Relational Mobility of the Baka in North-Eastern Gabon [Doctoral Thesis, Universität Zu Köln]. https://kups.ub.uni-koeln.de/5238/1/Doerte_Weig_%282013%29_-_Motility_and_Relational_Mobility_of_the_Baka_in_North-Eastern_Gabon_s.pdf
- Zunino, D. (2018). Ciudades, prácticas y representaciones en movimiento. Notas para un análisis cultural de la movilidad como experiencia urbana. *Tempo Social, revista de sociología da USP*, 30(2), 35-54. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142171>

COMENTARIO DE RICARDO ALVAREZ ABEL⁴

185

HAY DOS PREGUNTAS IMPORTANTES QUE GUÍAN LA REFLEXIÓN DE ALEJANDRA: i) ¿Cómo y qué significa pensar y analizar las territorialidades isleñas y archipelágicas desde el giro de la movilidad? y ii) ¿Qué nuevos enfoques y metodologías son necesarias para abordar este tipo de problemáticas? Para Alejandra la movilidad, que es el centro del análisis, demuestra un comportamiento altamente heterogéneo, con un fuerte sustrato experiencial humano, sentido, lo que permite salir del claustro de movilidad como simple concepto abstracto y homogéneo. Para entender la movilidad se debe tomar en cuenta el territorio en el que ocurre, quiénes son sus actores (incluso más allá de humanos), y lo que sienten al experimentarla. La movilidad forma parte de los fenómenos vitales que experimentan las personas que habitan estos archipiélagos, incluyendo —por ejemplo— la pobreza:

(...) las nuevas movilidades implican regímenes de inmovilidad que afectan a ciertos grupos sociales en desmedro de otros (...) los flujos se distribuyen según geometrías de poder (Massey, 1993) donde el género, la clase social y la etnia son estructuras que condicionan la (in)movilidad.

Esto es relevante pues efectivamente los isleños e isleñas han visto constreñida su libertad de movilidad en pro de facilitar el arribo del

4. Profesor asociado Escuela de Arqueología, Universidad Austral de Chile (Liborio Guerrero, Pelluco, Puerto Montt). Millennium Nucleus Ocean, Heritage and Culture (ОНС); Cape Horn International Center (CHIC).

progreso a sus islas. Ocurre con el transporte subsidiado, bienvenido por su bajo costo, pero que ha desmantelado una enorme red de interacciones que ocurrían previamente y sostenían el andamiaje cultural insular. Este problema se debe, entre otras cosas, a que las políticas públicas nacionales, fuertemente continentalizadas, no toman en cuenta lo que significa habitar islas, sino que reproducen sin mayores cambios modos de hacer homogéneos y estandarizados. Es por este motivo que resulta tan importante pensar la movilidad insular desde la Nisología o estudios de islas: estudiar las islas en sus propios términos y, adicionalmente, pensar en intervenciones basadas en esta premisa.

186

Alejandra propone dejar de considerar a las islas como noción de frontera, de cosa aislada, y poner énfasis en la noción de archipiélago, que favorece la comprensión relacional de eventos que constantemente hacen interactuar a la tierra con el mar, a personas con otras vidas y entidades, considerando que el mar es el pivote y catalizador de esta dinámica. Con ello se desplaza el protagonismo que ha infligido lo continental tanto en pensar las islas como en implementar en ellas experimentos de desarrollo malogrados. Es precisamente la movilidad la noción que permite atender este tipo de problemas y reflexiones para hacer patentes los lugares de análisis en los que hay que poner atención:

(...) el estudio de la movilidad no debe desatender la fuerza que el capital adquiere en el trazado de las geografías en las islas, definiendo los intereses comerciales, turísticos o industriales que están detrás de la modificación de los estilos de vida de sus residentes.

Simultáneamente, para responder a las dimensiones humanas de las movilidades isleñas y archipelágicas, propone un enfoque no-representacional:

(...) una aproximación que no busca la validez del dato, sino captar la realidad en su variedad de géneros, saberes y performances”, privilegiando los “(...) entrelazamientos que ocurren entre diferentes actores, humanos y no humanos que co-fabrican el mundo de forma improvisada y sensible, tal como ocurre con las movilidades archipelágicas.

Para ello Alejandra pone atención en 4 atributos, que debiesen estar presentes en los estudios isleños: 1) Objetos, 2) Performances,

3) Atmósferas afectivas y 4) Espera. El primero, los Objetos, permiten constatar que nos movemos con objetos: “los objetos utilizados para desplazarse –como bolsos, maletas y otras prótesis– deberían ser incorporados en los estudios de movilidad”.

De esta forma, los Objetos son actores con capacidad de agencia en el devenir insular, y demarcan la esencia de cada viaje, cada trazado en una ruta hacia y desde las islas. La Performance es, por otro lado, (y muy en coherencia con lo anterior) lo que la antropología siempre ha insistido en tomar en consideración al observar la vida de las personas: una cosa es lo que éstas dicen sobre lo que hacen, pero otra muy productiva es observar efectivamente lo que hacen:

(...) Estudiar la movilidad archipelágica como performance es poner atención a cómo los sujetos articulan en sus movilizaciones diversos elementos (materialidades, emociones, normas y otros) que en su conjunto ‘hacen a las movilidades’ (...) En el caso del Archipiélago de Chiloé, en nuestras investigaciones hemos visto cómo la performatividad de la movilidad plantea un territorio que se construye de acuerdo a cómo ‘se hace la movilidad’ (...) En efecto, el territorio de Chiloé emerge como contingente, cambiante e inestable.

187

Por su parte, las Atmósferas afectivas “(...) son producto de experiencias sensoriales compartidas en espacios físicos; es decir, las emociones propiciadas en las movilidades se ‘sienten’”. Este atributo de la movilidad resulta relevante cuando se pone atención a todos los momentos que suceden en el transcurso de un viaje. Por ejemplo, de mujeres mariscadoras y hortaliceras que cada sábado navegan a ferias urbanas: su viaje no es solo un acto interesado de hacerse de dinero –escaso– para sus hogares, sino la posibilidad de reforzar un tejido relacional femenino, profundamente insular, que se recrea antes de embarcarse, durante la navegación, en el día de intercambio y venta, durante el regreso a casa y durante la semana: cuando se piensa en las compañeras de feria, en lo que estarán haciendo, y en si asistirán o no el próximo fin de semana. Este afecto está íntimamente ligado al reconocimiento hacia sus personas, y el rol que cumplen para sostener la habitabilidad insular.

Finalmente, la Espera: “La espera no es sinónimo de inmovilidad (...) aparece como variante e intensidad del movimiento desde las islas.

En la vida en islas, la espera no refiere a quietud, sino que implica la articulación del devenir y sus próximos movimientos (...). La espera ocurre junto a la garita desde la que zarpa la lancha de recorrido rural, o durante el viaje. La espera no es inocua ni inerte. La espera es a veces ansiedad, a veces relajo. Es el tiempo necesario para la reflexividad, la misma que ocurre cuando durante las comidas hay momentos de silencio compartido, o cuando se marisca meditando —entre episodios conversacionales— depositando la vista más allá del mar.

Considero que estos cuatro atributos son necesarios para el estudio de las islas en sus propios términos, agregando a ello la posibilidad de considerarse auto-etnográficamente en esta mirada experiencial. Las islas son invitaciones a ver el mundo con mayor atención, a constatar las estrechas relaciones que ocurren entre todos sus componentes, que se mueven constantemente.

TRABAJAR LA MOVILIDAD COMOLENTE ANALÍTICA REVELA LA DIVERSIDAD de movilidades y su interconexión con múltiples escalas. Las experiencias que tienen los isleños de sus movilidades, la forma de relacionarse con geografías múltiples (marítimas, litorales, urbanas y rurales), la organización de sus vidas en torno a la necesidad y el deseo de (in)movilidad (conviviendo muchas veces en contextos aislados y con aspectos climáticos adversos), su adaptación corporal y el rol de los objetos, son todos elementos valiosos para estudiar los desplazamientos en territorios y escalas diferentes, dejando de lado los análisis metropolitanos de movilidad y contribuyendo a pensar las islas y archipiélagos desde sus (in)movilidades situadas.

189

Sin embargo, abordar estas realidades requiere de enfoques novedosos y pertinentes a las mismas. Las dos interrogantes con las que comenzamos este trabajo —¿cómo y qué significa pensar y analizar las territorialidades isleñas y archipelágicas desde el giro de la movilidad? y ¿qué nuevos enfoques y metodologías son necesarias para abordar estas problemáticas?— nos invitan a pensar en metodologías creativas y dialógicas ajustadas a las contingencias de las movilidades archipelágicas. Es en este sentido que proponemos mirar estas movilidades desde un enfoque no-representacional, que comprende a la movilidad como algo que está haciéndose y que invita a observar, experimentar, sentir y capturar las texturas, sensaciones e (in)comodidades de una vida en movimiento, participando como co-aprendices y co-creadores del mundo, compartiendo y empatizando con las experiencias de los isleños. Desde esta perspectiva, proponemos abordar la movilidad archipelágica

desde un enfoque no-representacional que ilumine zonas de contacto inter y transdisciplinario.

Lo anterior, exige sin duda un cambio que permita ajustes de métodos, procedimientos y conceptos para las necesidades y requerimientos específicos de las movilidades archipelágicas. De hecho, es importante reconocer que las innovaciones metodológicas y conceptuales son llevadas a cabo desde perspectivas externas y que los campos interdisciplinarios podrían ser un buen paso para generar nuevos lenguajes y conocimientos que faciliten el entendimiento de los aspectos emergentes de un mundo cada vez más móvil, pero desde una perspectiva situada en el Sur Austral.

El desafío dentro del estudio de las movilidades archipelágicas es lograr co-diseñar formas de encuentro dialógico entre isleños e investigadores/as, lo cual apunta a generar nuevas formas de conocimiento y metodologías para repensar, de manera conjunta y comprometida, conformaciones presentes y futuras de la movilidad archipelágica y sus adaptaciones. Ello permite revisitar la dimensión sensible de la movilidad para desmarcarla de meras descripciones y explicaciones lineales, así como proyectarla por medio de la acción intencionada, re-imaginándola con los isleños. Finalmente, apostamos a ser capaces de captar la lógica del permanente *fluir* (Ther, 2004, p. 16) de las movilidades, que da lugar a distintas formas de pensar, más allá de lo metropolitano, pero también más acá de lo que tenemos como tierra firme.

Muchas gracias.

190

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ther Rios, F. (2004). La centralidad de la incertidumbre: Cruzando los límites, *Reflexiones sobre la incertidumbre. Racionalidad, desarrollo y devenir*. Colección de diálogos académicos del CEDER, Universidad de los Lagos (pp. 105-123).



*

LIBRO PUBLICADO POR EL
CENTRO DE ESTUDIOS INSULARES
(CEI) DE LA UNIVERSIDAD DE LOS LAGOS.
SE TERMINÓ DE IMPRIMIR Y ENCUADERNAR
EN LA PRIMAVERA DE 2025 EN LOS TALLERES
DE LOM. TIRAJE INICIAL DE 500 EJEMPLARES.
ESTA OBRA FUE FINANCIADA POR EL PROYECTO
AIUE 2021, DECRETO 2915, Y CONTÓ CON EL
APOYO DEL PROYECTO ANID FONDECYT DE
POSTDOCTORADO N° 3250476.

*



CENTRO
DE ESTUDIOS
INSULARES
UNIVERSIDAD DE LOS LAGOS

Este libro contiene los nueve debates públicos celebrados en enero de 2024 en la Universidad de Los Lagos Sede Chiloé. Investigadoras e investigadores que han dedicado años de estudio académico al Archipiélago se reunieron para dialogar sobre temáticas epistemológicas, teóricas, políticas, históricas y ambientales, entre otras. Distintas interpretaciones sobre Chiloé fueron puestas en juego frente a los asistentes, contrastadas y enriquecidas por el intercambio de ideas. Este libro registra dicha experiencia, ofreciendo una fotografía de las problemáticas y perspectivas actuales sobre Chiloé, y avanzando en la construcción de un PENSAR “DESDE” EL ARCHIPIÉLAGO.

