



“La gran culebra Tentenvilú proveía la sabiduría y protección a los hombres. En cambio Caicaivilú, monstruo mitad culebra, mitad caballo, por el desagradecimiento de los hombres que abandonaron el mar, despierta de un sueño de milenios iniciando el cataclismo para castigarlos soltando las aguas para que todo se inunde. Tentenvilú sale en defensa de los hombres, elevando los cerros para que éstos se protejan. Ambas divinidades continuaron su combate hasta que por cansancio cesaron. Es así como Tentenvilú logra salvar a los hombres. En cuanto a aquellos que fueron alcanzados por las aguas, solo algunos murieron, salvándose los que Tentenvilú transformó en peces y lobos marinos. Hasta la calma las aguas no se recogieron, quedando inundada gran parte de la tierra, dando origen a los golfos, ensenadas, canales y al semillero de islas que constituyen el archipiélago. “

Chiloé y su Integración al Sistema Global

Maritza Soto Jerez

Profesora Guía: Eliana Muga W.

Universidad de Valparaíso

Introducción.....	5
Objetivos.....	26
1. Globalización y Ciudad Contemporánea.....	27
1.A Concepto de Nodo.....	29
2. Cultura e Identidad – Organización Territorial.....	34
2.A Tomemos el caso de Islandia.....	36
2.B Identidad – Cultura – Chiloé.....	46
2.B.1 Percepción – Espacio – Medioambiente.....	48
2.B.2 Conducta – Habitar – Asentamientos.....	62
2.B.3 Organización Territorial – Estructura Urbana – Colonización/Evangelización.....	70
2.C Iglesias-Nodos Misionales.....	78
3 Reflexión.....	85
3.A Población de Chiloé.....	92
3.B Flujos de Transporte en Chiloé.....	98

4. Conclusiones.....	109
4.A El puente como efecto de la Globalización e Impacto en Chiloé.....	112
4.B Desafíos Ambientales.....	117
4.C Desafíos Arquitectónicos.....	121
4.D Desafíos de la Globalización.....	132
5. Bibliografía.....	138

Introducción

El tema a tratar en esta investigación, nació de un viaje que realicé a la Isla Grande de Chiloé en Enero del 2003, para realizar mi práctica en Oficina en la Municipalidad de Ancud. Estuve 2 meses trabajando y eso bastó para quedar con la pregunta sobre el futuro de la identidad cultural de Chiloé, que se vería comprometida con la construcción del Puente sobre el Canal Chacao.

A continuación, paso a mostrar artículos de prensa por internet, que reflejan impresiones, puntos de vista que reflejan el pensar de habitantes y de autoridades de la isla y del Gobierno frente a esta eventualidad.

Este artículo muestra el **apoyo** de los habitantes de Chiloé y de las autoridades de Ancud (entre ellas la presencia del Alcalde Don Pablo Ossio) frente a la iniciativa de la construcción del Puente.

“Cerca de 1.300 personas se reunieron en la manifestación pacífica realizada este lunes 28 de Julio en el sector de las rampas en Chacao, comuna de Ancud, con el objeto de reclamar la construcción del puente sobre el Canal de Chacao. La movilización fue organizada por diversas organizaciones gremiales, sindicales y comunales, junto al municipio ancuditano, quienes en conjunto convocaron a todas las fuerzas vivas de la provincia de Chiloé a adherirse a esta actividad.

De esta manera, desde las 12:00 horas y hasta las 15:00 horas los manifestantes estuvieron ubicados en el sector del muelle en Chacao, en donde se levantó un escenario que dio lugar a una serie de discursos de autoridades y representantes de organizaciones comunales, provinciales y nacionales.

En dicha ocasión estuvieron de oradores el Presidente del Movimiento Construcción Puente en Chacao, Sergio Villalobos; el Presidente de la Cámara de Comercio Detallista de la comuna de Ancud, Selim Barría; Arnoldo Gutiérrez, como representante de los funcionarios públicos de la comuna de Quellón; el Presidente de la Unión Comunal de Juntas de Vecinos de la comuna ancuditana, José Navarro; el Presidente de la Federación Nacional de Camioneros, Mauricio Cordaro; el Diputado de la República, Gabriel Ascencio; y el Alcalde de Ancud y Presidente de la Asociación de Municipios de Chiloé, Pablo Ossio.

El Alcalde de la comuna de Ancud agradeció a los presentes por su participación y por responder ante el llamado efectuado por el Comité Pro-Puente, ya que a través de la manifestación el pueblo chilote levantó la voz para decirle al Presidente de la República que Chiloé necesita puente en Chacao.

El Alcalde Ossio manifestó además su malestar ante la ausencia de los demás Alcaldes de la Provincia de Chiloé, quienes a pesar de ser invitados y previa confirmación de algunos, éstos no estuvieron presentes.

“Tengo que decir que los Alcaldes de Chiloé van a tener que responderles a su gente por qué no estuvieron presentes en un día tan especial para los chilotes. Todos fueron invitados, en una u otra forma muchos de ellos comprometieron su presencia y hoy en día no hay ninguno. Pero no me cabe la menor duda de que si ya tuvieran una entrevista concertada con el Presidente de la República ellos serían los primeros en estar presentes arreglándose la corbata para la foto, es acá estimados Alcaldes, amigos de Chiloé, en donde hay que estar presente, donde el pueblo necesitan el apoyo, son ustedes los que tiene que clamar por ese apoyo”, manifestó el Alcalde de Ancud, Pablo Ossio.

También aprovechó la ocasión para solicitar a los medios de comunicación transmitir el sentir del pueblo chilote al resto del país, para que se conozca que con la unidad los chilotes son capaces de conseguir grandes cosas. Por último, los presentes por petición del Alcalde Pablo Ossio se dirigieron de manera pacífica hasta la rampa alternativa en Chacao para impedir el paso de los vehículos hacia los transbordadores, por un casi una hora, mientras desde el canal de Chacao embarcaciones pertenecientes a la Confederación de Pescadores por la Igualdad apoyaban dicha manifestación al impedir con sus naves el atraque de los transbordadores en la rampa alternativa.” Fuente: http://www.chiloeweb.com/Datos/Noticias/Noticias.asp?No_Id=2003209005



Este texto, representa a una autoridad que está en totalmente en contra de la construcción del puente sobre el Canal del Chacao

“Carta Pública, para hablar sobre el Puente sobre el Canal Chacao
Estimados amigos

La verdad es que no sé cómo empezar esta carta. A lo mejor le cabe el título de la famosa novela-reportaje de García Márquez, "Crónica de una muerte anunciada", toda vez que los chilotes que amamos de verdad a nuestra provincia , (nuestro pequeño país, nuestra ínsula), sabíamos que este gobierno, partidario de "dejar hacer" más que intervenir a favor de los más débiles para equilibrar así las diferencias económicas y sociales, encontraría la fórmula para entregar por mano mora, nuestra pequeña ínsula al bandidaje internacional, al esclavismo-disfrazado de homogeneidad- a la explotación inmisericorde de las transnacionales y sus agentes chilenos, tal como ya hicieron con el Cobre, el Salitre, el Hierro, el Carbón, el Litio, tal como siguen haciendo con la Energía Eléctrica, con los Teléfonos, con los caminos, con los puertos, con el agua potable...

Chile vendido al mejor postor. Y ello, gracias al descuido de miles de compatriotas que, con la excusa pueril de evitar las "confrontaciones", han entregado a ojos cerrados el poder político a los grandes empresarios de este país, a sus abogados, que lo único que defienden, por cierto, son sus intereses, impidiendo que los chilenos gocemos de verdadera independencia, aquella por la que lucharon O'higgins, Balmaceda, Recabarren, Aguirre Cerda y Allende

Chiloé, entonces, último bastión de "independencia" de este paisito llamado Chile, no podía quedar al margen de las garras tentaculares de aquellos que ansían sus riquezas, de aquellos que estiman que los precarios equilibrios que nos ha otorgado la naturaleza para sobrevivir y soportar las condiciones durísimas de nuestra vida, pueden romperse como si nada.

Por cierto, los ideólogos, que a mi juicio no son sino agentes pagados por las grandes empresas, intentan con desesperación justificar lo injustificable. Convencidos que los chilotes somos "pasados por el agua tibia", y que si se nos conoce como gente tranquila es porque carecemos del valor que otorga la convicción de defender causas nobles y justas.

No es así, señores. Punto por punto puedo demostrar lo vacío y falaz de vuestros argumentos:

1-- LA PRIMERA JUSTIFICACION que aparece en el documento del MOP que ha hecho circular por estos días la Gobernación Provincial de Chiloé, se refiere a nuestra "incomunicación". Plantea :

"Comunicar de manera permanente los centros urbanos y rurales de la Isla Grande de Chiloé CON LOS CENTROS INDUSTRIALES Y DE SERVICIO Y COMERCIO EN PUERTO MONTT, MAULLÍN Y CALBUCO".

Ella contiene dos errores que, a mi juicio, nacen de la mala intención, no del desconocimiento

a.-) La Provincia de Chiloé está compuesta no sólo por la Isla Grande , sino, además, por diversas otras islas habitadas, a las que el puente no les prestaría ninguna solución. Me refiero a la Isla Grande de Quinchao, con las comunas de Achao y Curaco de Vélez, me refiero a la isla de Lemuy, con la comuna de Puqueldón, me refiero a las islas que constituyen el archipiélago de las Desertores y a las que pertenecen a las comunas de Quemchi,

Achao, Castro, Queilen y Quellón, es decir, 7 de las 10 comunas de la provincia.

B.-) Se habla de "Los Centros Industriales y de Servicio y Comercio en Puerto Montt, Maullín y Calbuco ".

¿Qué tienen que hacer en relación con la Industria, el Comercio o los Servicios , las comunas de Maullín y Calbuco con Chiloé...? ¿Qué relación existe entre esas comunas y nuestra provincia, salvo la eventual de parentesco y amistades...? A la fecha no ha existido ninguna relación comercial, industrial y –o- de servicios entre esas comuna y nuestra provincia. ¿En qué cambia esto un puente...? La verdad es que la única ciudad de la región que ha ganado, en desmedro de los pequeñísimos pueblos que la sustentan a modo de satélites, ha sido Puerto Montt, interesada en defender este proyecto, ahora, porque vería con buenos ojos que a Chiloé no se la dote de los medios que efectivamente necesita para no sentirse postergada: caminos, hospitales de primer nivel y ojalá autónomos, universidad, aeropuerto, puertos propios, etc.

2.- El segundo argumento de estos señores se refiere a la "integración"; Dice :

"Integración del territorio nacional, lo cual le entrega a la isla la posibilidad de integrarse al desarrollo del resto del país".

a.-= Para cualquier cientista político, antropólogo, educador, para cualquier persona medianamente ilustrada está claro que la INTEGRACION pasa por la "aceptación de los otros"; Es decir, por el reconocimiento de las diferencias y su aceptación sin paternalismos, por la consecuente apertura de espacios sociales, políticos y culturales, necesarios para el desarrollo de los otros, en igualdad de condiciones con quienes se sienten "dominantes". No es uniendo geográficamente a un territorio como se construye una nación, sino uniendo a sus habitantes en torno a ideas, principios y valores comunes.

Chile no es un país integrado. No lo es cuando no reconoce como nación a los Mapuches, a los Pascuenses, a los Huilliches; No lo es cuando segrega socialmente a sus habitantes, cuando le cierra el acceso a la salud y a la educación a los que carecen de dinero, no lo es con los chilotos cuando niega a éstos el derecho de emitir opinión respecto de los temas que le interesan, que resultan tan relevantes para su propio futuro.

B.-) El argumento habla de "integrarse al desarrollo del resto del país". Esto es, reconoce que el resto del país "está desarrollado". ¿Está, en verdad desarrollado? Y si lo está, ¿qué medidas concretas, que sobrepasen el puente de carácter fáctico, está proponiendo el Supremo Gobierno para que nosotros también alcancemos el "desarrollo"?

¿Existe un Plan de Desarrollo para Chiloé, con metas, plazos y recursos entregados por el Estado, por lo menos para ponernos al día y alcanzar el grado de desarrollo que ya poseen nuestras hermanas...?

No. No existe tal Plan. Todo el argumento de la "integración" se autoconsume y destruye por la falsedad y la falta de compromiso real del estado y los señores gobernantes en orden a entregar mayores recursos a los más débiles, no a los más desarrollados, como lo han hecho hasta ahora.

3.- EL TERCER ARGUMENTO, queriendo cubrir de algún modo las consecuencias del anterior , en orden a que el estado no proveerá nada para Chiloé, CEDE A LOS PARTICULARES la responsabilidad de nuestro desarrollo.

Dice :

" Instalación de nuevas industrias e impulso del turismo con lo cual se crean nuevas fuentes de trabajo (en la actualidad la mayoría de la juventud sale de Chiloé en busca de trabajo)." Punto por punto podemos demostrar que ello es falso :

A.-) Porque en Chiloé ninguna Industria Nacional , a menos que posea subsidio del estado, podrá competir con sus similares del centro del país, ya sea por carencia de mercados como por falta de materias primas, sin contar con el encarecimiento que se incorpora al producto por las grandes distancias hasta los centros poblados.

B.-) Queda ,por tanto, abierta la posibilidad al UNICO tipo de industrias que sí puede obtener resultados favorables en la zona; Me refiero a la industria extractiva y de cultivos, la que actúa directamente relacionada con las posibilidades que otorga la naturaleza, es decir, industrias relacionadas con el Bosque Nativo y el Mar.

Frente a ello tenemos dos observaciones:

1: La Industria del Salmón : Como todos saben, existe el riesgo cierto del agotamiento de esa posibilidad por dos razones: CONTAMINACION DE LAS AGUAS y PROPAGACION DE ALGAS PATOGENAS POR EL CALENTAMIENTO DE LAS AGUAS. Dicha situación no sólo está obligando a los empresarios a trasladar sus Centros de Cultivo hacia otras regiones del país sino que además significó la cosecha adelantada del año 1998-99 y la pérdida por ahogamiento de decenas de miles de especies .

Respecto del calentamiento de la atmósfera, como bien se sabe, no depende de los chilotes el poder "achicar" el hoyo que permite el paso del ozono. Todo el mundo sabe que éste irá creciendo año a año gracias a la incontrolable proliferación de plantas industriales en los países desarrollados y a la emisión de cada vez más abundantes gases tóxicos, entre los que no podemos dejar de mencionar los producidos por los incendios forestales y los bombardeos permanentes a pueblos indefensos a que nos tienen acostumbrados los yanquis.(Hagamos notar de paso que son los bosques los que proveen de oxígeno al planeta y permiten nuestra vida).

2: Como cualquier investigador interesado podrá constatar, las Empresas Salmoneras están buscando aguas cada vez más frías y están trasladando sus instalaciones hacia la Undécima y la Duodécima regiones. Es decir, por el lado del mar, casi no tenemos futuro. (Pregúntenles a los ancuditanos qué sucedió con los "locos"...))

LA INDUSTRIA DE LA MADERA :

¿Conocen aquellos brillantes pensadores santiaguinos la fragilidad de nuestros bosques? ¿Saben que el 70 por ciento de ellos está sobremaduro, lo que significa que no tiene valor comercial...? ¿Saben que el 80 % de los terrenos cubiertos por bosques carecen de una capa vegetal capaz de sustentar una explotación intensiva, ya sea agrícola o ganadera...? ¿Y pretenden, sin siquiera consultarnos, abrir las puertas a las multinacionales para transformar en astillas la única riqueza que nos queda...? ¿Acaso tienen compromisos secretos con las multinacionales dispuestas a financiar las próximas campañas políticas...? Me queda la duda. Sobre todo si, saltándome a la última página del documento que analizo , descubro que las apertura de las ofertas económicas", (punto 4.2), se realizará el día 1 DE JUNIO DE 1999, esto es , un día después de las primarias de la Concertación, cuando todo el mundo va a estar comentando y analizando los resultados y a nadie le va a importar a quien se le ha concedido graciosamente este negocio.

Finalmente, respecto de este punto, hace muchos años que los chilotes, y los jóvenes chilotes, fundamentalmente, dejaron de emigrar al extranjero. Ello se produjo a raíz del boom de las empresas salmoneras, justo es reconocerlo. Si hoy existe emigración es inferior a la que se produce en otras zonas del país, como Lota, Coronel o sectores de la 8ava Región. Es cosa que los señores proyectistas pidan información al INE, simplemente.

TIEMPO, TIEMPO, Y LA MITAD DE UN TIEMPO:

Da la impresión que estos señores no conocen la historia bíblica de la mano que escribió en la pared, refiriéndose a aquel rey que ,preocupado de satisfacer sus apetitos personales se había olvidado de su pueblo : "Tu tiempo ha sido contado y fuiste hallado falso". En cada uno de los argumentos han usado de engaños, datos incorrectos y pequeñas mentiras. Las pequeñas mentiras lo único que construyen son mentiras mayores. Con pequeñas mentiras no se construyen verdades

¿QUÉ NOS DICEN DEL TIEMPO...?

"Cruce seguro del canal en 2,5 minutos. Actualmente entre la cola del Ferry y la travesía se cruza en UNA HORA. EN TIEMPOS NORMALES .En verano estas operaciones pueden durar hasta TRES. HORAS" :Analicemos dicho argumento:

Por cierto, cruzar el puente no es lo único que interesa al conductor o al pasajero. El algún lugar hay que detenerse para pagar peaje, y como bien lo saben los conductores, en los alrededores de las plazas de peaje la velocidad máxima permitida es de ... 30 kilómetros por hora.

Por otra parte, el proyecto contempla un desvío de 7,4 kilómetros en Pargua y de 6,3 kilómetros en Chacao, es decir, 13,7 kilómetros que los viajantes deberán agregar a su recorrido. ¿Por casualidad el tiempo ocupado en recorrer esos 13,7 kilómetros más la detención para el pago del peaje, sin que lo sepamos los chilotes, va a ser cubierto por el Espíritu Santo...? No es que no crea en milagros, señores. Más bien, a modo de prevención solamente, por si en esos días el Santísimo Espíritu está ocupado en otras cosas, justo sería que agregásemos dicho tiempo a los "2,5 minutos", que presuntamente van a demorar los viandantes. (Con excepción ,claro, de los días de viento sur, de viento norte o de travesía, que suelen ser unos 300 días cada año...)

¿A qué cifras llegamos?.Dado que se trata de desvíos, de acceso a una plaza de pago y a una provincia que necesita controlar los productos que salen o entran ,lo más lógico es que allí se instale un retén de carabineros, una oficina del Sag, de Conaf y aún de Impuestos Internos. Es decir, en dicho trayecto la velocidad no podrá ser superior a ...60 kilómetros por hora. Ello significa, entonces, que a los 2,5 minutos ideales deberemos agregar 13,7 minutos , y tendremos que la demora real para salir o entrar a Chiloé , con puente, no podrá ser inferior a los 16,5 minutos, sin contar los imprevistos.

EL PROMEDO ACTUAL : Afirman los inteligentes que el promedio actual es de UNA HORA, y que éste asciende hasta TRES HORAS en el mes de febrero. ¿ De dónde sacaron esas cuentas...? Acabo de viajar a Puerto Montt, el pasado 8 de febrero de 1999 y controlé la demora en ambas pasadas :Chacao –Pargua, 33 minutos, a las 10 de la mañana ,en un ferry de la Empresa Cruz del Sur. A las 19,00 horas, al regreso, 31 minutos, con viento sur y mar picada.

Es decir, aceptando que se producirá algún ahorro de tiempo con un puente, dicho ahorro no es tan importante al revisar los montos de la inversión, y por cierto dicho ahorro no alcanza a los 72,5 minutos promedio que menciona este estudio, sino más bien a 12 o quince minutos como máximo. Por supuesto, si estos datos son falsos, todos los antecedentes, cálculos y cifras que emanen de ellos son también falsos.

Es cierto que a futuro necesitaremos más transbordadores. Pero el problema no radica en la escasez de Transbordadores disponibles, como plantea el redactor de este documento.(2.1 JUSTIFICACION), sino a la DESIDIA DEL ESTADO en construir nuevas rampas de atraque, seguras, protegidas por rompeolas y con sistemas de adaptación neumática a las mareas, TODO LO CUAL SE RESOLVERÍA CON el UNO O EL DOS POR CIENTO de lo que cuesta y costará , a los chilotes sobre todo, el famoso Puente.

Y por cierto, se resuelve con verdadero interés de aportar a Chiloé , de permitir que ésta salga del atraso en que se encuentra en algunos rubros como la SALUD, por ejemplo, donde por desidia de nuestras autoridades, aún en 1999, decenas de chilotes son conducidos semanalmente, como piños de animalitos al Hospital de Puerto Montt porque los nuestros carecen de especialistas, insumos, equipos y elementos médicos. Como ello le sucede a los pobres, no le interesa mayormente a las autoridades.

O el tema de los caminos, pues mientras en la provincia de Llanquihue el estado invierte en TRES CARRETERAS, (la ruta de la Costa, la Panamericana y la ruta de los Lagos), en Chiloé tenemos una única carretera cuya construcción se inició en 1962 , para finalizar en... 1992, cuando ya la primera parte estaba totalmente destruida...

¿Y qué me dicen del aeropuerto que necesita Chiloé para sacar sus productos y para lo cual el municipio castreño posee el terreno...? ¿Y el Puerto de Castro, campo de nadie, que el fisco abandonó en 1973, próximo a caerse a pedazos...? ¿Y la Universidad, que nos cerraron, y que impide que nuestros más de 1200 egresados de la enseñanza media puedan perfeccionarse en su propia tierra, aportando sus conocimientos y su amor al desarrollo...?

Razón aparte me merece el generoso subsidio que el estado promete en su propuesta a la Transnacional que se adjudique el proyecto, que los mismos funcionarios públicos estiman, con los datos falsos y abultados con que pretenden vender la idea, en NOVENTA MILLONES DE DOLARES...

¿Porqué, más bien, no destinan esos noventa millones de dólares para resolver todos y cada uno de los problemas básicos de infraestructura y servicios que nos aquejan...?

En este punto, además, cabe otra reflexión , y que tiene que ver con el modo de vida y la calidad de vida de los chilotes, tema que a un santiaguino ,a lo mejor, le parece incompatible con la modernidad pero que a nosotros nos interesa grandemente:

Porque los chilotes no tenemos "apuro". Los chilotes no vivimos estresados ni queremos vivir estresados. Nuestro ritmo de vida se adecua a la naturaleza y por lo tanto, la mayor parte del año es lento, apacible No necesitamos correr para llegar a tiempo a nuestros trabajos; Estamos acostumbrados a llegar a nuestras casas a la hora del almuerzo y no deseamos imprimir mayor velocidad , desesperación o exigencias a nuestra vida .

En cuanto a la cifra de vehículos que pasan ahora y que pasarán en el futuro, también se falsean con grosería los antecedentes. En este momento, por ejemplo, según las cifras que entrega el MOP, deberían estar pasando 2300 vehículos diarios por el canal... Todos los días, de Noviembre a Marzo. El resto de los meses, el promedio diario,(según el MOP) asciende a 1500 vehículos, y ello,(también según el MOP) da un promedio Anual de DOS MIL VEHICULOS DIARIOS...

Saque usted mismo la cuenta: si durante 8 meses del año el promedio es 1500 vehículos y durante los otros cuatro meses el promedio es 2300 vehículos, la media real sería de 1766 vehículos, no de 2000. Si los meses de verano se acortan sólo a tres, (la verdad es que ello ocurre sólo en enero y parte de febrero), el promedio es más bajo aún, y como en estas cifras se basa todo el desarrollo del proyecto, los cálculos de crecimiento del uso, los porcentajes de subsidios , etcétera, no nos queda sino asumir que aquí hay "gato encerrado", que alguna intención oculta debe existir que las autoridades no desean que conozcamos.

Espero que aquello que se oculta no se refiera a sobornos, por supuesto. Espero, también, que algunos candidatos, debilitados por su indefinición frente a los grandes temas que no ha resuelto la concertación y que no resolverá porque no es parte de sus principios, no pretenda hacernos comulgar con la idea de la monumentalidad del proyecto, porque hasta aquí, lo único monumental que cualquier persona sería encontrará en estas cifras y antecedentes que se están entregando a la opinión pública ,es la aberración que quiere consumarse con los chilotes, a nuestras espaldas, o más bien, pasando sobre nosotros como sobre campo arrasado.

Invito, llamo, ruego , suplico a los chilotes de corazón se pongan una mano en el pecho y mediten atenta y serenamente sobre las cifras y las propuestas que nos hacen los gobernantes. Que mediten acerca de las declaraciones soberbias, prepotentes, desmesuradas del Sr. Ministro de Obras Públicas en Ancud, en cuanto a que este tema no va a ser plebiscitado, es decir, no se le pedirá la opinión a los chilotes. Aún estamos a tiempo. Les invito a sumarse a la construcción de un Chiloé donde quepamos todos, un Chiloé de hermanos, a lo mejor no tan " fastuoso" ni tan rico como otras mejor dotadas, pero sí llena de valores y de dignidad, defensores de la cultura de la vida, del respeto a nuestra naturaleza, nuestros hombres , nuestra historia

SOLO DE ESE MODO, EN VERDAD, GANAREMOS UN FUTURO PARA NUESTROS HIJOS.

*MARIO CONTRERAS VEGA
ESCRITOR
EX CONCEJAL DE CASTRO.*

Castro, Febrero de 1999.-"

http://members.lycos.fr/chiloé/carta_publica.htm

Este artículo, explica los objetivos del proyecto y los aportes que acarrearía a mediano plazo.

“Puente Bicentenario de Chiloé Estado del Proyecto:

Recepción de Ofertas Primer Semestre 2004

Localización: Décima Región

Inversión (MMUS\$): 350 El futuro Puente sobre el Canal de Chacao, establecerá una conexión permanente entre la Isla Grande de Chiloé y el Continente, a través de la construcción de un puente colgante de 2.635 m de longitud, convirtiéndolo en la estructura de este tipo más grande de Latinoamérica y entre los más extensos del mundo. La materialización de este proyecto significará un beneficio de largo plazo en términos de desarrollo comercial, económico, turístico, social y geopolítico para sus habitantes, tanto de la Isla Grande de Chiloé, como de la Xª y XIª Regiones, y que superará con creces la inversión que esta estructura requiere para su construcción, operación y mantención.

Este Puente se emplazará en la zona más angosta del canal de Chacao, ubicándose la torre central de 180 metros de altura en un promontorio rocoso que se ubica en el centro del canal y que hace factible su construcción. La mega estructura está diseñada para resistir terremotos de gran envergadura; vientos sobre los 200 km/hora; fuertes corrientes marinas, y en general todas las posibles vicisitudes a que será sometido un puente cuya vida útil de diseño será de 100 años, la cual puede ser indefinida si se realizan las mantenciones adecuadas.”

www.concesioneschile.cl/nn_ptebicentenario.htm#arriba



Los siguientes artículos de prensa, muestran el proceso de gestión del proyecto y su estado de avance

“Anuncio oficial de la licitación de la concesión del puente sobre el Canal de Chacao.

El Presidente Ricardo Lagos llegó hasta Chacao en compañía del Ministro de Obras Públicas Carlos Cruz, el Intendente de la Décima Región Carlos Tudela Aroca y los Senadores Sergio Paez y Rodolfo Stange, quienes fueron recibidos por el Gobernador Provincial de Chiloé Víctor Hugo Márquez Altamirano y el Alcalde de Ancud Pablo Ossio Muñoz. Entre los asistentes a esta ceremonia se encontraban los diputados del distrito, el Obispo de Ancud, Juan Luis Ysern, Seremis de la Décima Región, Jefes de Servicios Públicos Provinciales y representantes de la comunidad chilota.

Hasta la fecha 14 son las empresas internacionales que han comprado las bases para participar en la precalificación de la obra, la que deberá entregarse en el año 2005. El llamado a licitación internacional se realizará en noviembre próximo y la recepción de las ofertas técnicas será en marzo del 2002.

El puente del canal de Chacao tendrá una longitud de 2.635 metros, constará de cuatro pistas en las que se podrá conducir a una velocidad de 100 kilómetros por hora y su torre más alta, tendrá una altura de 180 metros sobre el nivel del mar. Asimismo, entre sus características, destacan

A todo los asistentes dejó muy contento el anuncio de la creación de una Fundación destinada a la preservación de la riqueza e identidad cultural chilota, la que se financiará con 1.500 millones de pesos que se incluirán en el proyecto definitivo.”

Fuente: www.gobernaciondechiloe.cl/notas/imagenes/notas_octubre_2001/puente_presi.html



“MOP presentó EIA de Puente Canal del Chacao

El proyecto, que contempla la construcción de un puente colgante de 2.635 metros de longitud total y supone una inversión de US\$ 308 millones, permitirá “mejorar definitivamente la conexión de la Isla de Chiloé con el continente”. Tendrá una vida útil de 100 años.

Se estiman 5 años para el desarrollo de la etapa de construcción y 40 años como plazo de la concesión, luego de los cuales el proyecto podría ser nuevamente concesionado hasta cumplir su vida útil estimada en 100 años.

El Ministerio de Obras Públicas (MOP) presentó finalmente el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) a la Conama X Región sobre la construcción del puente sobre el canal de Chacao, conocido como “Puente Bicentenario de Chiloé”, iniciativa que supone una inversión de US\$ 308 millones y que permitirá “mejorar definitivamente la conexión de la Isla de Chiloé con el continente”, dando continuidad a la Ruta 5.

La obra consiste en una estructura colgante continua de 2.635 metros de longitud total, suspendida desde tres pilas de 170 metros de altura, una localizada en el mar a 300 metros del continente, otra en el borde costero de la Isla de Chiloé y la tercera en el lecho marino del Canal de Chacao, sobre la Roca Remolinos ubicada aproximadamente en la mitad del Canal.

El acceso norte al puente comenzará 4 kilómetros al norte de Pargua y tendrá una longitud de 8 kilómetros, mientras que su acceso sur tendrá 6 kilómetros de longitud y empalmará con la Ruta 5 aproximadamente a 4 kilómetros al sur de Chacao.

De acuerdo a las proyecciones realizadas para las diferentes etapas del Proyecto, se estiman 5 años para el desarrollo de la etapa de construcción y 40 años como plazo de la Concesión, luego de los cuales el proyecto podría ser nuevamente concesionado hasta cumplir su vida útil estimada en 100 años.

Las principales actividades contempladas para la construcción del proyecto, y de interés para el E.I.A. son las siguientes: expropiaciones, apertura y despeje de áreas, abastecimiento de recursos e insumos, uso y manejo de botaderos, movimientos de tierra, movimiento de maquinarias, carpetas de rodado, construcción de los apoyos terrestres y marinos del puente, construcción de anclajes, construcción de las pilas mediante moldajes trepantes, tendido de cables principales y secundarios, construcción de tableros del puente, izaje de los tableros desde barcasas, ensamblaje, terminaciones, carpetas asfálticas, pavimentos y el área de servicio de la Concesionaria.

Para la etapa de explotación, el Proyecto considera operar plazas de peajes y realizar labores de mantención.

Complementariamente, el proyecto contempla la construcción de una nueva rampa para transbordadores en Parga, así como la explotación de un nuevo y seguro sistema de transbordadores que permita a los usuarios elegir entre transbordadores y puente para el cruce del Canal.

Como parte del E.I.A. se identificaron y evaluaron los impactos ambientales del Proyecto, a partir de los cuales se definieron los requerimientos de manejo ambiental. La evaluación consideró todos los componentes ambientales relevantes del área de influencia, que incluyen entre otros: calidad del aire, niveles de ruido, geomorfología, suelos, hidrología e hidrogeología, calidad de aguas (medio terrestre y marino), oceanografía física, vegetación y flora, fauna terrestre, medio biótico marino, limnología, medio humano, medio construido, uso actual del suelo, aspectos territoriales, patrimonio histórico religioso y cultural, recursos arqueológicos, paisaje y riesgos naturales.

De acuerdo a los resultados obtenidos en la evaluación ambiental, el proyecto generará una serie de impactos positivos tanto durante la etapa de construcción como de explotación. Dichos impactos están relacionados, en primer lugar, “con una mejora definitiva en la comunicación y conexión entre el continente y la Isla de Chiloé”, así como también incrementos en la actividad comercial, en la inversión, en la actividad turística y en la generación de empleo tanto a nivel local como regional, permitiendo en definitiva una mayor integración territorial entre el Archipiélago y el continente. En particular, durante el período de construcción el proyecto creará un promedio de 200 empleos directos y cerca del doble de empleos indirectos, mientras que durante su operación generará alrededor de 25 empleos.

Los impactos negativos identificados para ambas etapas del Proyecto ocurrirán, principalmente, en un ámbito local. Durante la construcción, el impacto más importante en el medio biótico corresponderá a la pérdida de hábitat debido a la ocupación de la faja fiscal; mientras que en el medio social corresponderá a las emisiones de ruido que afectarán a los vecinos. Por su parte, durante la etapa de explotación, los impactos estarán relacionados principalmente con el medio social debido a la realineación de la Ruta 5 a cuatro kilómetros al poniente de Pargua y Chacao.”

<http://www.sustentable.cl/portada/Urbanismo/1971.asp>

Chiloé y su aislamiento como manera de ser.

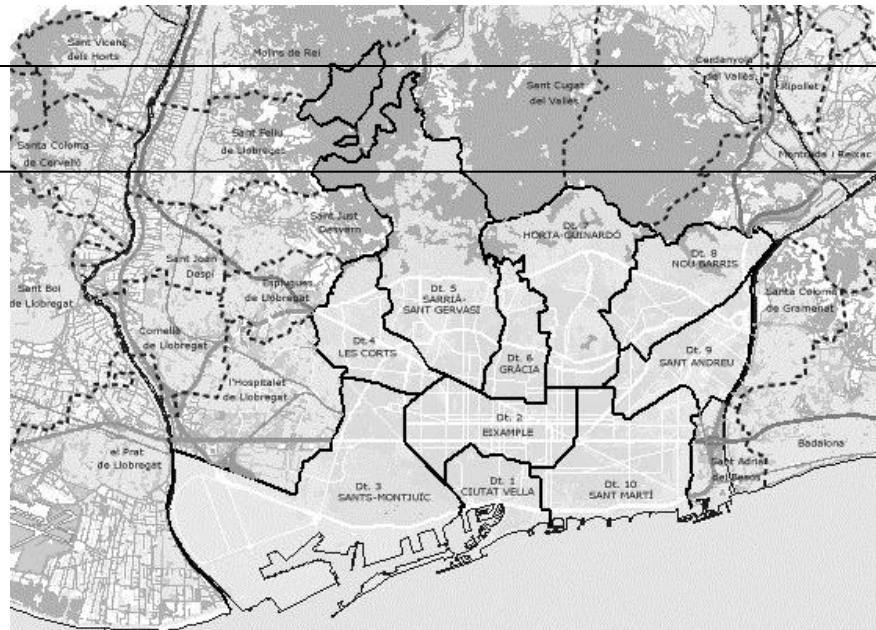
“Las periferias nos obligarán a pensar más en términos de redes, circuitos, enlaces de manera más lineal y encabestrada a escalas muy diferentes. No podemos continuar ignorando los grandes cambios de la distribución, la comunicación, la informática y son las periferias, las que absorberán esta modernidad, de hecho ya sufren sus mayores efectos.” *URBANISMO DE LAS REDES, Gabriel Dupuy, cita de Alan Sarfati, Editorial Oikos- Tau, Villasar de Mar, Barcelona*

En Chiloé, el hombre es al mar interior, su identidad se encuentra en el encuentro del hombre con el mar. El mar interior es territorio de la Isla. **Mar y tierra en pugna, condición anfibia de Chiloé.**

Para dilucidar el nivel de “impacto” que eventualmente generaría el puente sobre el Canal del Chacao en la Isla Grande de Chiloé, antes que todo, debemos efectuar un análisis claro y certero sobre la situación actual de las ciudades contemporáneas y sus redes globales y luego, cómo Chiloé se inserta dentro de este nuevo escenario de relaciones, puesto que debemos entender que el puente en sí, es una conexión entre 2 puntos, entonces enlaza la Isla con el resto de las redes de transporte y comunicaciones del país y del mundo. No podemos ser ingenuos y pretender mantener a Chiloé como un lugar idílico y desconectado del HOY. La postmodernidad, hace real y tangible, la posibilidad de que diferentes maneras de ver el mundo puedan convivir juntas sin perder la propia identidad. En definitiva, esta investigación se emplaza dentro del tema de las redes globales de comunicación y de intercambio dentro de un mundo inminentemente Globalizado.

Objetivo de esta investigación

- Trata sobre comprender en qué consiste la identidad cultural de una sociedad, desentrañarla, identificarla, para luego protegerla y preservarla.
- Establecer cuales son los elementos que construyen nuestra identidad. En todo Chile, nuestra sociedad está marcada primeramente por nuestra espontánea geografía, luego por los asentamientos indígenas a lo largo de nuestra costa e interior y finalmente por la conquista y evangelización de los españoles y la fundación de las primeras ciudades con trazado de trama ortogonal. Esta fusión cultural o transculturación teje un tramado de elementos que han construido la identidad de nuestra cultura, con variaciones según el territorio que se analice. En cualquier caso, tenemos una manera de **percibir** el territorio de una manera particular, de **habitarlo** y de **organizarlo** para nuestro propio bien. Eso nos constituye en cohabitantes de un espacio común; esto nos hace decir que somos de tal o cual parte y no de otra. esto nos hace **PERTENECER**.
- Determinar criterios de planificación urbana, arquitectónica, ambiental, etc. al momento de analizar una propuesta de tal envergadura como lo es el puente en discusión, tomando en cuenta todos los efectos que puede acarrear a los habitantes, para así no intervenir en los lugares que por sí solos cuentan la historia del territorio a través del espacio u otros lugares, que si bien no tienen carga simbólica, puedan provocar efectos desintegradores de la identidad y en consecuencia, de la ciudad.
- La globalización afecta a las ciudades de nuestro mundo de manera favorable en algunos casos, pero no tan amable en otros; este estudio pretende por lo tanto, desentrañar lo rescatable y lo cuestionable de esta nueva visión.



1. Globalización y Ciudad Contemporánea

Debido a los cambios de reestructuración económica mundial a mediados de los ochentas, se comenzó a aplicar una estrategia para producir cambios a nivel de las respectivas economías nacionales. Con este objetivo se impulsó una radical liberalización económica, basada en principios de subsidiaridad y neutralidad del Estado, que incluyó diversas medidas en materia de desregulación, privatización, apertura externa, flexibilización salarial, etc. Estos procesos de reestructuración, en los que comenzó a jugar un papel clave la difusión y adopción de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación, (NTIC), significaron la progresiva incorporación de estos países a la dinámica de la **globalización**.

En este nuevo escenario, se generó una revalorización del papel de las **áreas metropolitanas principales (AMP)** y una recuperación de su crecimiento y expansión, acompañada por una transformación que parece seguir la misma dirección que se observa en las grandes ciudades de los países desarrollados.

Cabe recalcar, que no es la intención establecer un modelo genérico de ciudad global. La globalización no determina una lógica única de espacialización de las actividades, existen formas específicas ligadas a los procesos endógenos de producción de la ciudad. Esto significa, que más allá de las transformaciones derivadas de los impactos de la globalización, resulta evidente la persistencia de la identidad particular de cada ciudad, la que se manifiesta tanto en la idiosincrasia de los habitantes, como en su configuración y morfología básicas, en su paisaje urbano, su arquitectura local, etc. En definitiva los efectos de la globalización no generan la evolución de estas ciudades hacia un mismo tipo de identidad e imagen urbana, a pesar de que hay determinados cambios que tienden a producirse en todas ellas como consecuencia de los impactos de esta nueva visión de mundo.

Las empresas red-globalizadas se fueron localizando a modo de **NODOS**, de preferencia en sus **AMP**, lo que provocó una fuerte dispersión territorial de los distintos nodos de las redes trans-fronterizas, y por otro lado la concentración en determinados lugares, tanto de las funciones, de comando y coordinación, como de una diversidad de nodos, principalmente productivos, financieros y comerciales, generando en ellas un conjunto de cambios estructurales que ha terminado por imponer un nuevo tipo de ciudad. Pero antes de seguir profundizando, quisiera referirme primeramente al concepto de **NODO**, que se sitúa dentro de la temática de las redes urbanas, su procedencia y cuales son sus alcances.

1.A Concepto de Nodo

Primero que todo, debe plantearse que toda ciudad, toda aglomeración urbana, metropolitana, regional o continental, es por esencia un **sistema**. Las relaciones que se generan dentro de un sistema se traducen en intercambio y flujo de energía y de información y las redes de transportes y de servicios vienen a conformar los canales que hacen posible la circulación de aquellos flujos. Ya no hay centros o, dicho de otra manera, cualquier lugar es central desde el momento en que las autopistas, la aviación y, por encima de todo, la telemática (telefonía, Internet) permiten relaciones de **todos con todos** y además, en muchos casos, instantáneas.

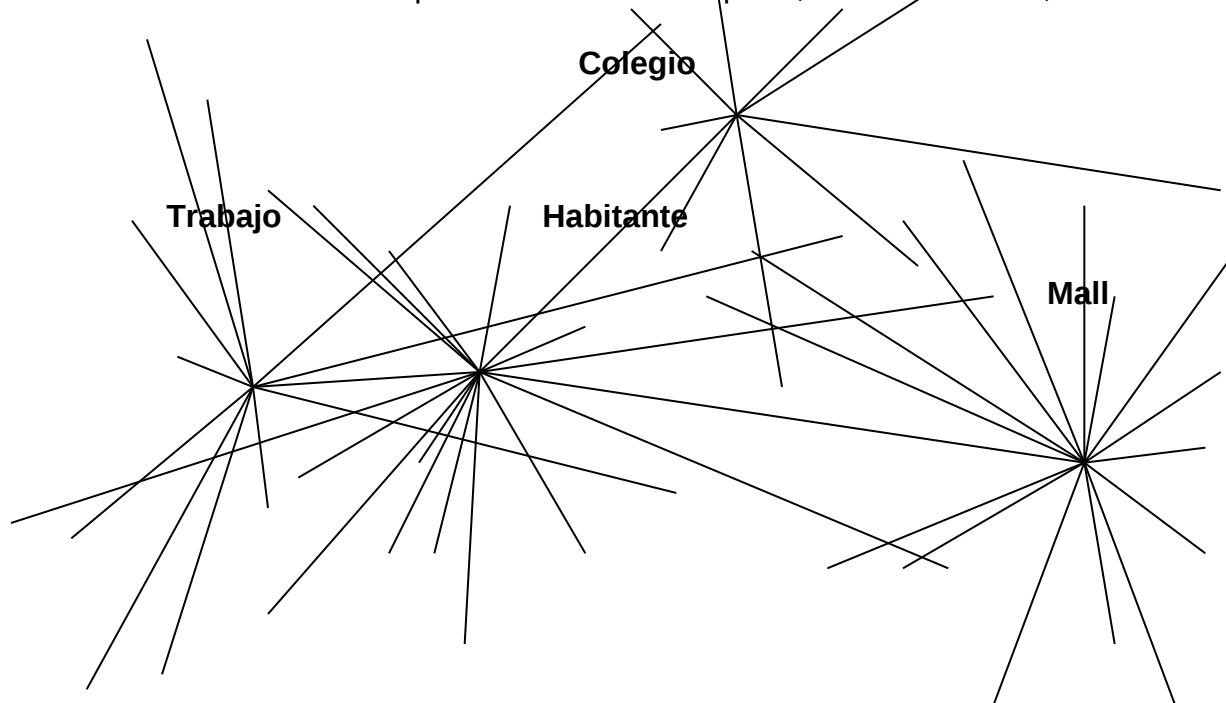
“La red es un movimiento de líneas materiales o inmateriales. Estas líneas no recortan como lo hacen las partes de territorios, sino que son uno” URBANISMO DE LAS REDES, Gabriel Dupuy, Editorial Oikos-Tau, Villasar de Mar, Barcelona

Entender la finalidad de las redes es cuestión fundamental en la ordenación del territorio. Las redes son las principales **ESTRUCTURADORAS DEL TERRITORIO Y DE LA CIUDAD**. De ellas dependerá la eficiencia del sistema y su capacidad de adaptación a una **realidad tecnológica y socialmente cambiante**.

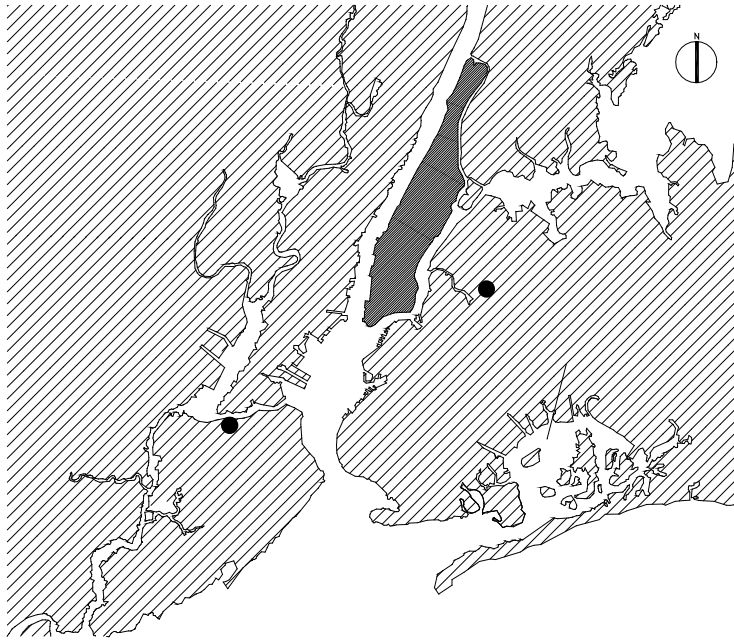
EL concepto de red permite centrar la cuestión al máximo, LA RED, como concepto y no como objeto, **PLANTEA UNA NUEVA ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO DONDE ENTRAN TEMAS DE RELACIONES ESPACIO-TIEMPO-INFORMACIÓN-TERRITORIO**, características de las ciudades modernas.

Ahora **el NODO**, dentro de el concepto de Red, corresponde a la definición de un **PUNTAL** dentro de este sistema de redes que se entrecruzan, conformando un sistema mayor.

A modo de ejemplo, puede afirmarse que cada ciudadano construiría un **territorio-red** donde él mismo es el **NODO CENTRAL**. Se trataría de una red social única apoyada en todas las posibilidades de sus propias necesidades y las relaciones ofrecidas por las redes de transporte, de transferencia, de comunicación, etc.



Ejemplificando desde el otro extremo, puede decirse que New York, específicamente **Manhattan** es un **NODO** de características **GLOBALES**, ya que las redes que lo intersectan poseen una complejidad tal, que lo sitúan como un punto estratégico de conexión mundial, superponiéndose redes económicas, políticas, culturales, de transporte aéreo, marítimos, etc.



Poco a poco, en un período relativamente corto en, las ciudades se han dotado de lo que hoy llamamos **redes**; de transporte colectivo o individual, de comunicación, de alumbrado público, de energía eléctrica, de gas, de agua, etc.. La conciencia que se tiene de las redes ya no es esencialmente la de organización de áreas exteriores a ellas, por ejemplo de servicio a una ciudad, sino una conciencia de la red por ella misma.

“Reparte, distribuye, ordena...y funda para el conjunto de particularidades una unidad: LA RED.”

URBANISMO DE LAS REDES, *Gabriel Dupuy, Editorial Oikos - Tau, Villasar de Mar, Barcelona*

Ahora, después de todo este planteamiento de redes interconectadas entre sí, fundando territorios dispersos, donde ya la frontera se presenta difusa, nos preguntamos

¿qué es lo local?

Lo local, viene a redefinirse como una especie de unidad de correlación; una “red abierta” que pone en correspondencia, engancha o desengancha según las oportunidades, combina relaciones a distancia y construye relaciones de vecindad.

Desde la mirada de la comunicación entre los habitantes de un territorio, ahora el ciudadano puede sentirse verdaderamente “usuario” porque hay infraestructuras y operadores de redes de teléfono, de electricidad, de transporte, y por lo mismo las redes pueden, a través de diversos comportamientos, como en lo imaginario, ser territorializadas.

Las redes en el fondo, vienen a emerger de su función constitutiva hacia una nueva territorialidad urbana. Desde este punto de vista, se nos haría casi imprescindible que todas las ciudades-sistemas de un territorio determinado, estuviesen comunicadas entre sí, para lograr dominio y **construir identidad** sobre él mismo. Se hace imposible, pensar que existen lugares dentro de nuestro país con una fuerte identidad en su cultura y por ende en su estructura urbana, que no participan activamente de los sistemas de redes urbanas nacionales, así como por ejemplo la **Isla Grande de Chiloé**, territorio que fue escogido como lugar de la investigación.



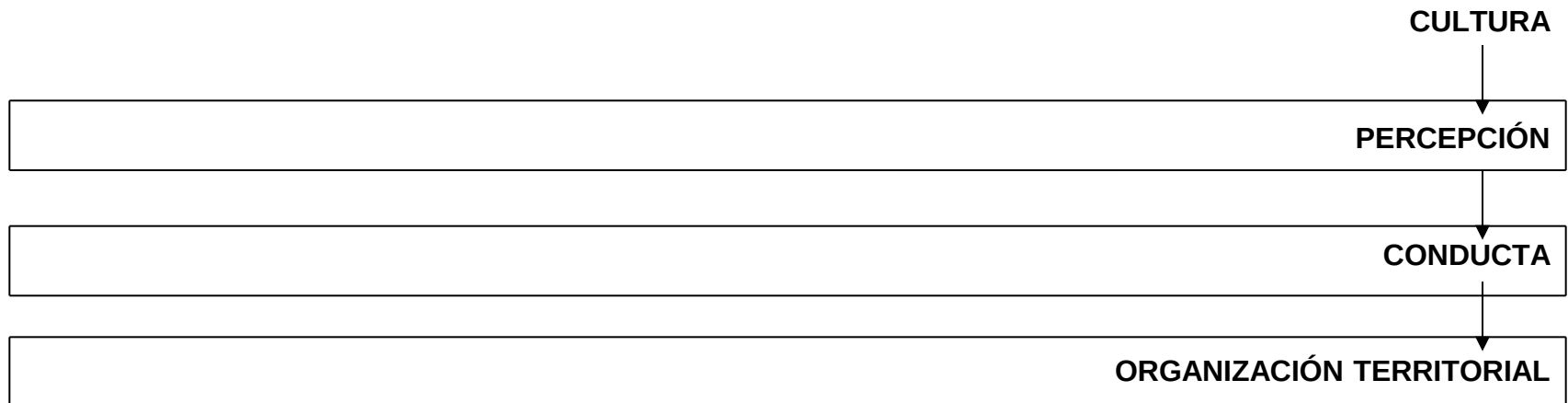
2. Cultura e identidad - Organización territorial

Paralelamente a las redes urbanas y a la organización territorial, aparece un aspecto ineludible que no puedo dejar de analizar; me refiero a la **CULTURA** de un pueblo. De qué manera percibe y ocupa su territorio; cuales son los elementos espaciales y los recursos naturales de este lugar que ocupa para su provecho.

La organización territorial nos permite conocer una determinada estructura espacial, la que está conformada por una serie de elementos: conexiones y nodos, líneas de comunicaciones y de transporte y los centros urbanos y rurales respectivamente. Es importante entonces, entender que en la medida que se desarrolla el sistema de transporte y comunicaciones en un territorio, éste va ejerciendo impacto en las redes de flujos de pasajeros, carga e información.

Este impacto, trae como consecuencia , como dije anteriormente, un cambio correspondiente al uso de la tierra y los recursos que ofrece.

Es necesario comprender esta organización territorial y cómo ésta llega a ser realizada por un determinado grupo.



2.A Tomamos como ejemplo el caso de **Islandia**



Contexto

Islandia, es un buen ejemplo para entender la estrecha relación entre cultura y organización territorial. Me pareció un buen ejemplo dadas sus peculiares características geográficas.



Islandia, se encuentra al norte de Europa, específicamente en el círculo Ártico. Pertenece al grupo de los países nórdicos llamados Países Escandinavos, que incluye a: Suecia, Noruega, Finlandia, Dinamarca, Groenlandia y Islandia. Es un país Isla, que fue habitado primeramente por monjes irlandeses y luego por Noruegos y Daneses, era un lugar del exilio. Logró su independencia de Dinamarca en 1944.



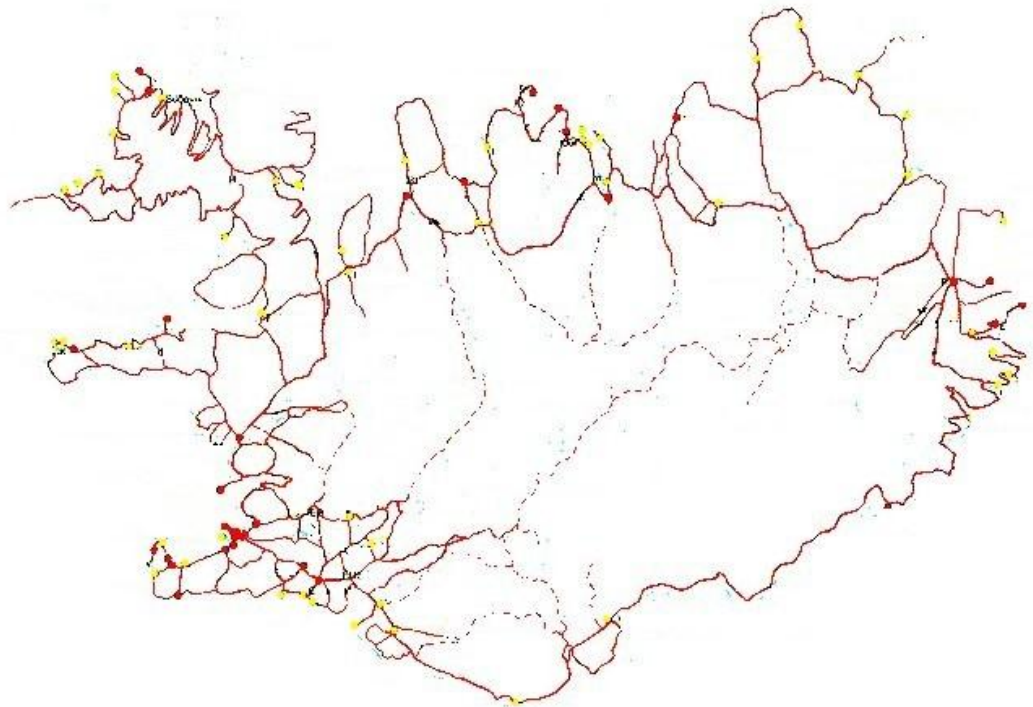
Islandia es un país muy joven, aún sigue creciendo y mutando. Es una tierra que no genera gran vegetación, casi no tiene árboles. Y su suelo aún tiene mucho por cambiar. El interior de su territorio, es inhabitable, ya que se encuentran géiseres, volcanes en actividad, tierra cubierta de lava, infértil, gigantes cascadas y suelos con pendientes muy abruptas.



Por lo tanto, los islandeses decidieron inconcientemente emplazarse en el borde costero de la Isla, rodeando todo su perímetro. De ahí su identidad como pueblo pesquero, desde donde sacan sus mayores ingresos; pesca, acuicultura, energía geotérmica.

Este hecho, determinó la manera de organizar el territorio y su estructura de redes urbanas. De hecho su mitología consta de muchas historias donde describen a la tierra salvaje de la isla, como el lugar donde habitaban duendes y hadas.

Esta ilustración muestra sólo la estructura vial de la isla, que dibuja el perímetro de la Isla.



Entonces...

El hombre pertenece a una cultura, la que le entrega elementos que construyen una **identidad**, algo que lo hace pertenecer a ése lugar y no a otro. Estos elementos corresponden a tradiciones, costumbres, ritos, pensamiento político-económico-religioso, a través de los cuales él interpreta la realidad. Esta percepción lo lleva a adoptar una conducta frente al medio, es decir una modo de habitar; por ende un modo de **DAR ORDEN** al lugar.

La identidad deviene de la cultura; la cultura construye territorio

La forma en que el individuo adquiere conocimiento de su medio es a través de la cultura.

“LAS NECESIDADES DEL INDIVIDUO SON LAS QUE PROPORCIONAN LOS ESTÍMULOS QUE REGULAN SU CONDUCTA Y A TRAVÉS DE ÉSTAS SON LAS CAUSAS DEL FUNCIONAMIENTO TANTO EN LA SOCIEDAD COMO EN LA CULTURA. EL SISTEMA SOCIAL ES UNA CONFIGURACIÓN TODAVÍA MÁS EXTENSA DE LAS MISMAS PAUTAS. ESTA CONFIGURACIÓN ES LA QUE PROPORCIONA AL INDIVIDUO LAS TÉCNICAS PARA LA VIDA EN GRUPO Y LA INTERACCIÓN SOCIAL, DEL MISMO MODO QUE OTRA CONFIGURACIÓN DE PAUTAS TAMBIÉN DENTRO DE LA CULTURA LE SUMINISTRAN TÉCNICAS PARA LA EXPLOTACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE NATURAL O PARA PROTEGERSE DE LOS PELIGROS

SOBRENATURALES.” *LAS REDES VIALES COMO ELEMENTO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL/COMPARACIÓN ENTRE EL ESPACIO INCAICO Y LA ACTUALIDAD, CASO DE ESTUDIO: VALLES DEL HUASCO AL LIMARÍ, trabajo de Tesis de la Geógrafa, Licenciada en Geografía María Carolina Abarca, citando a Ralph Linton en su libro de 1969 “Cultura y personalidad”.*

“AMBIENTE NATURAL O HABITAT: ESCENARIO NATURAL DE LA EXISTENCIA HUMANA, LAS CONDICIONES FÍSICAS DE LA SUPERFICIE HABITADA POR UN GRUPO DE GENTE, SUS RECURSOS NATURALES REAL O POTENCIALMENTE A SU DISPOSICIÓN, SU CLIMA, ALTURA Y OTRAS CONDICIONES GEOGRÁFICAS A LAS QUE SE HA ADAPTADO

CULTURA: ES AQUELLA PARTE DEL AMBIENTE TOTAL QUE COMPRENDE LOS OBJETOS MATERIALES DE MANUFACTURA HUMANA, LAS TÉCNICAS, LAS ORIENTACIONES SOCIALES, LOS PUNTOS DE VISTA Y LOS FINES CONSAGRADOS QUE CONSTITUYEN LOS FACTORES INMEDIATOS CONDICIONANTES EN QUE SE CUENTA LA CULTURA”

LAS REDES VIALES COMO ELEMENTO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL/COMPARACIÓN ENTRE EL ESPACIO INCAICO Y LA ACTUALIDAD, CASO DE ESTUDIO: VALLES DEL HUASCO AL LIMARÍ, trabajo de Tesis de la Geógrafa, Licenciada en Geografía María Carolina Abarca, citando a Melville Herskovits en su libro de 1960 “El Hombre Y Sus Obras”.

El hombre como tal se organiza y maneja el espacio de acuerdo a la forma en que se desarrolla culturalmente, dándole una cierta característica al paisaje humanizado donde va dejando su huella.

La cultura, en definitiva es idioma, organización social, económica, educación, tecnología, religión, costumbres, rituales colectivos, etc.

La cultura, no es estática, está siempre en movimiento y evolución.

Cultura es todo lo que compete al hombre.



2.B Identidad – Cultura – Chiloé



Fuente imágenes: www.chiloeweb.com

Tomando como referencia, entonces, los estados del hombre desde el momento en que **percibe** el espacio, lo **habita** y luego lo **organiza** para su dominio.

Analizaremos la Isla Grande de Chiloé desde estas 3 variables que construyen su **cultura**:

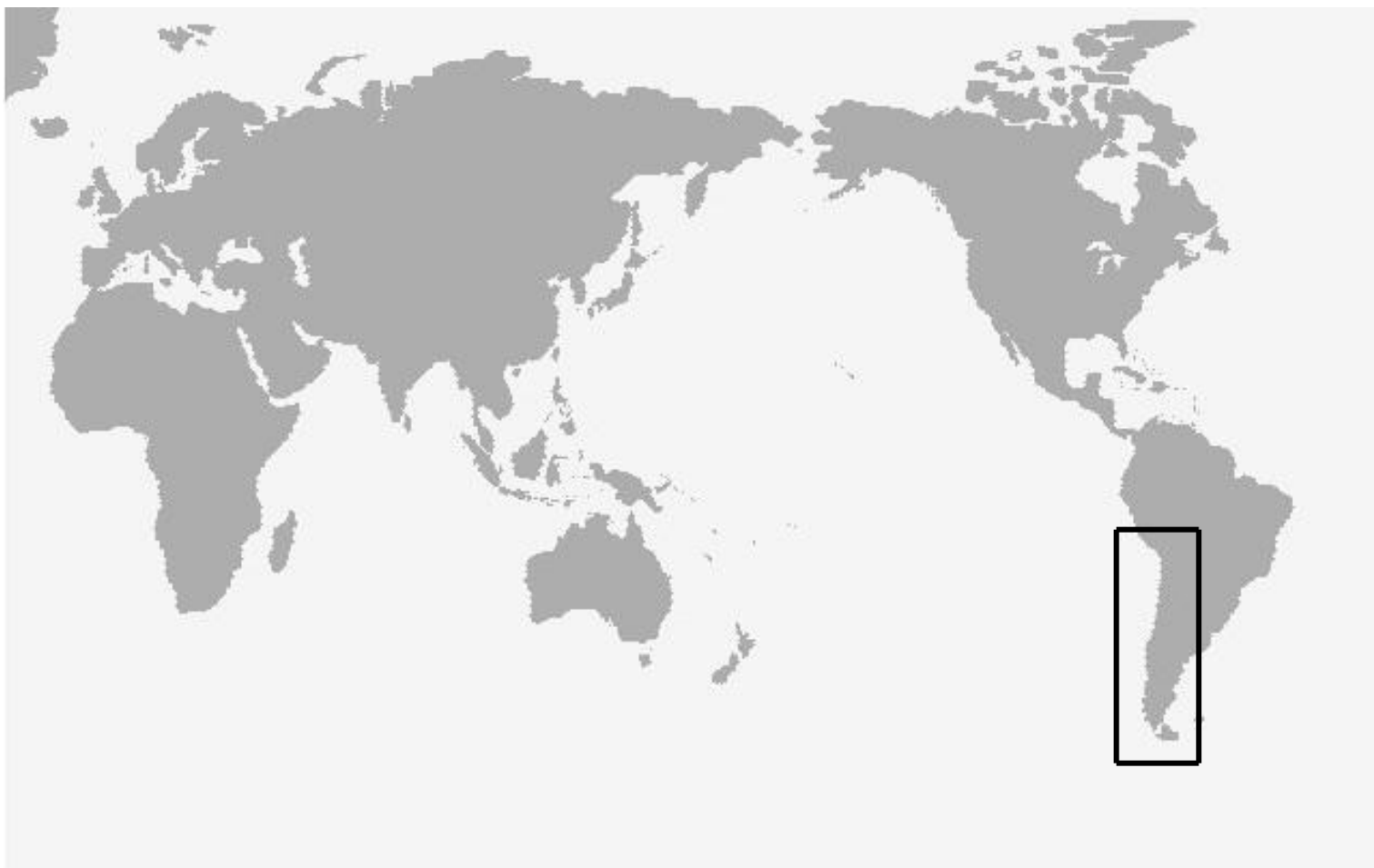
- a. **Percepción – Espacio – MEDIOAMBIENTE:** Se refiere al ecosistema que comprende el territorio de Chiloé; flora, fauna, clima, etc
- b. **Conducta – Habitar – ASENTAMIENTOS:** Se refiere a los primeros asentamientos humanos, los pueblos indígenas semi nomades que habitaron el mar interior y las tierras de la Isla.
- c. **Organización territorial – Estructura Urbana – COLONIZACIÓN/EVANGELIZACIÓN:** Se refiere al momento histórico en el cual los jesuitas y otras congregaciones, llegan a la Isla a evangelizar a los habitantes originarios: Los Chonos. Teniendo en cuenta este factor como objetivo, se plantea una manera de dominar el territorio a través de las misiones circulantes.

2.B.1. Percepción – Espacio – MEDIOAMBIENTE



Situarse

En el mundo



En Chile

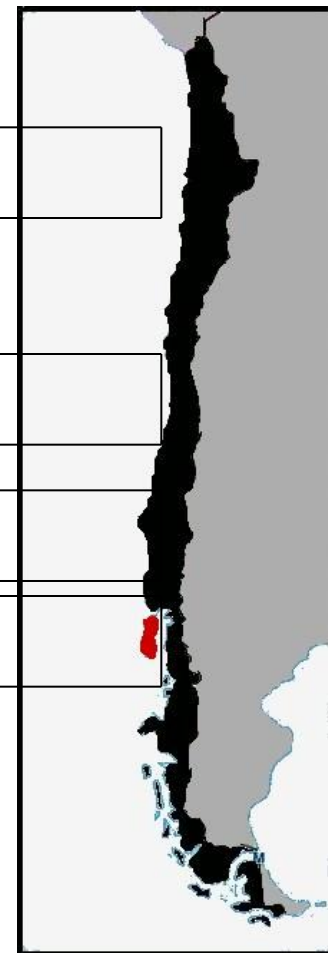
Salar de Atacama 23° 27' Latitud Sur

Santiago 33° 30' Latitud Sur

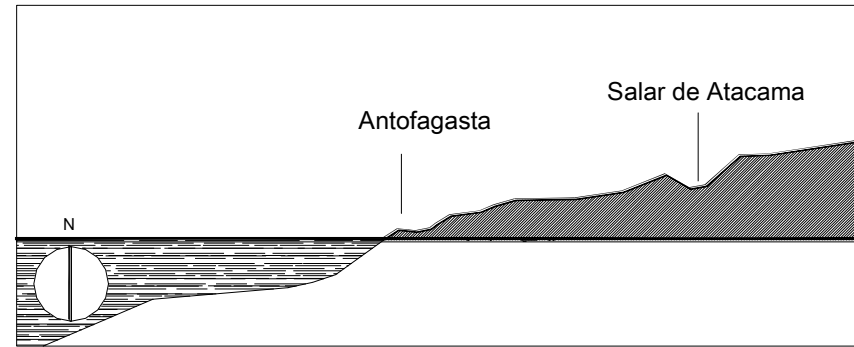
Concepción 37° 07' Latitud Sur

Castro 41° 44' y 43° 17' latitud Sur

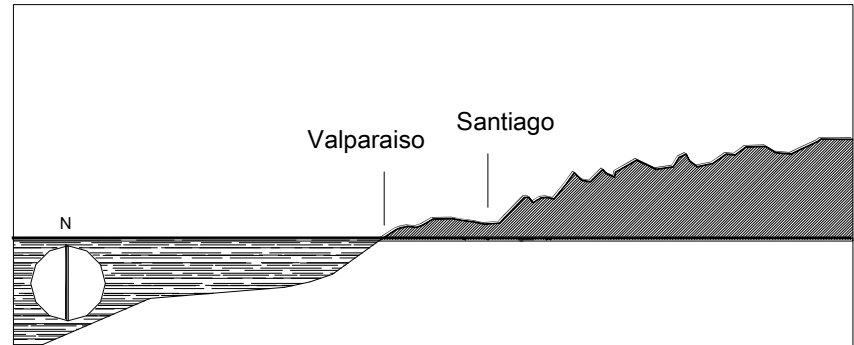
Los siguientes cortes, muestran la variación de la silueta geográfica que caracteriza a nuestro país de Oriente a Poniente, es decir: la **Cordillera de los Andes**, luego la zona de **Depresión Intermedia** o Valle Central, la **Cordillera de la Costa** y el **Borde Costero**. A medida que su avanza al sur, la Cordillera de los Andes disminuye en altura y así la depresión intermedia, hasta llegar hasta al extremo sur, donde la Cordillera está totalmente desmembrada.



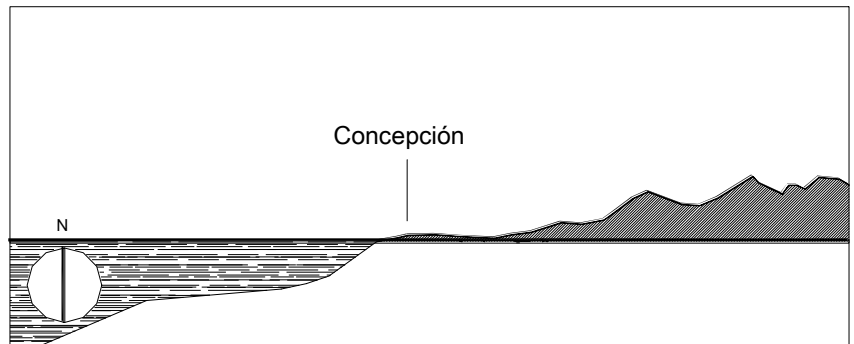
Antofagasta 23° 27' Latitud Sur



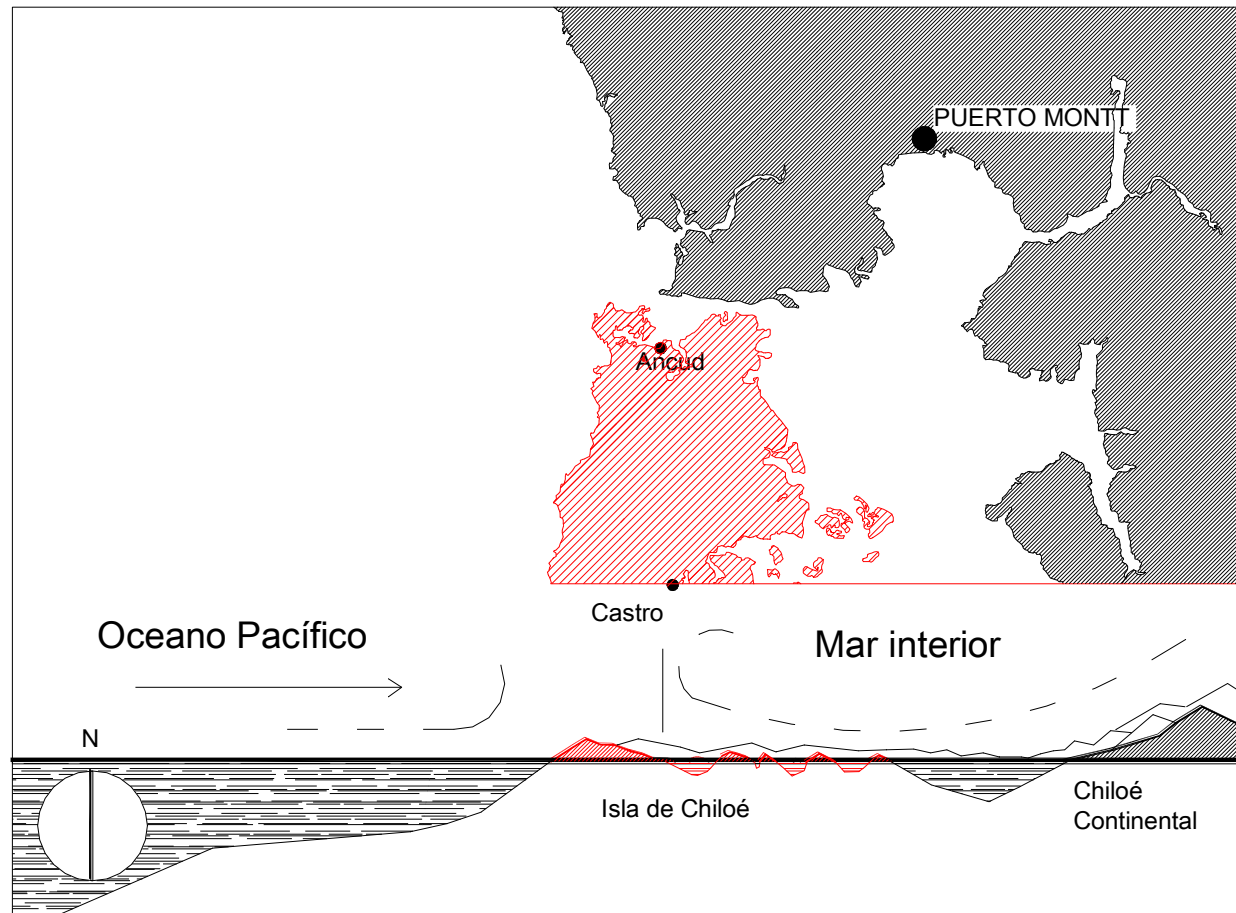
Santiago 33° 30' Latitud Sur

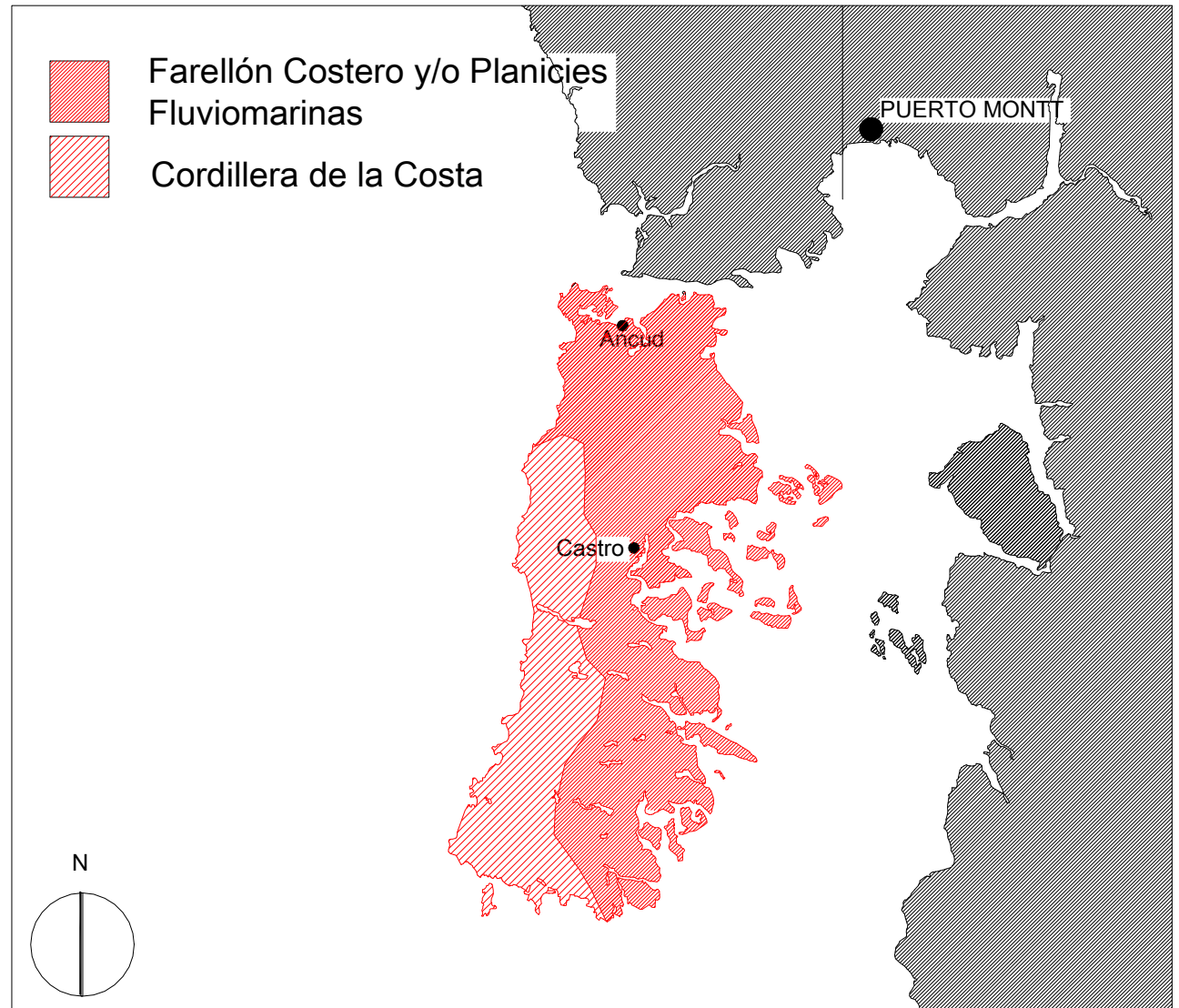


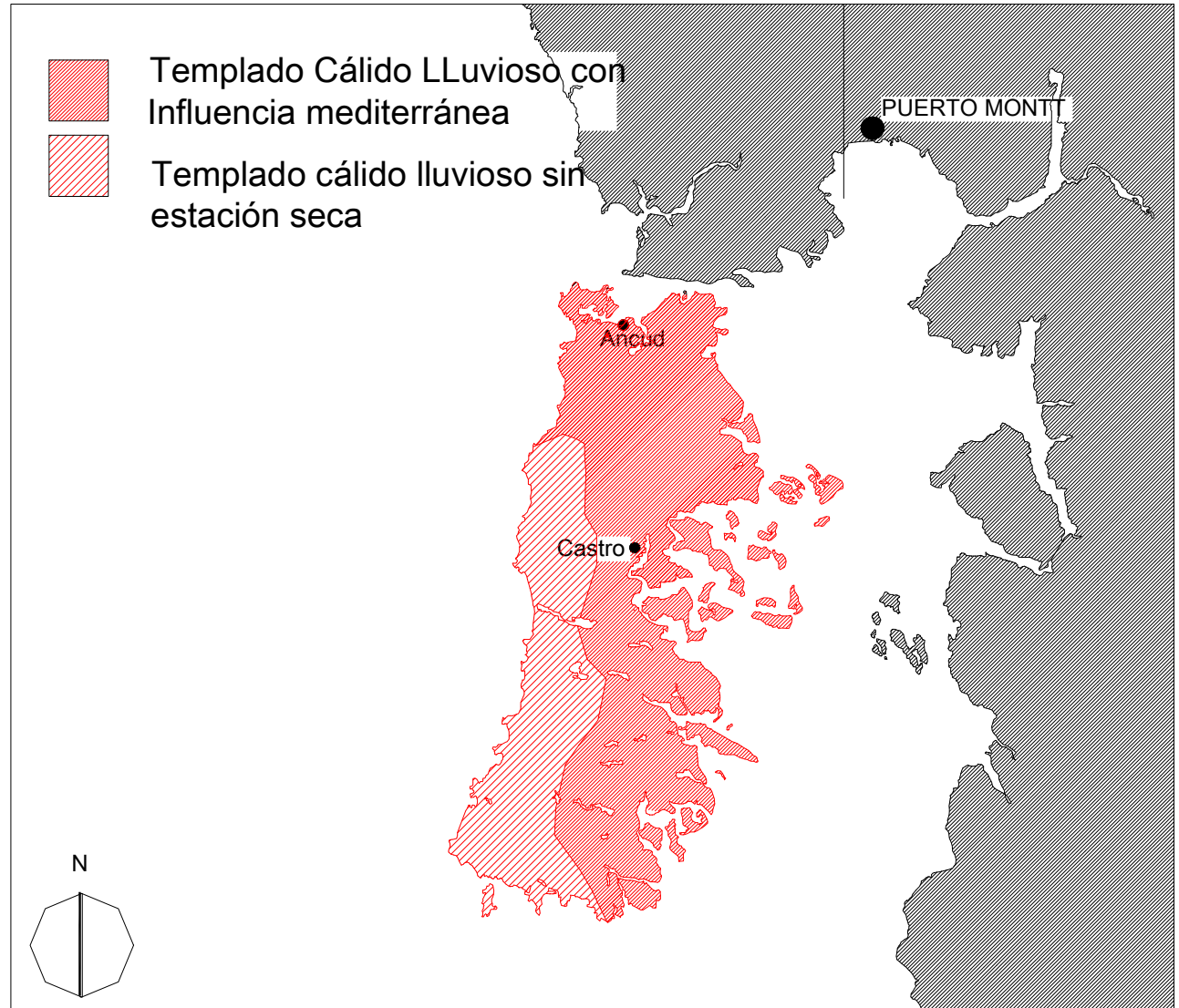
Concepción 37° 07' Latitud Sur

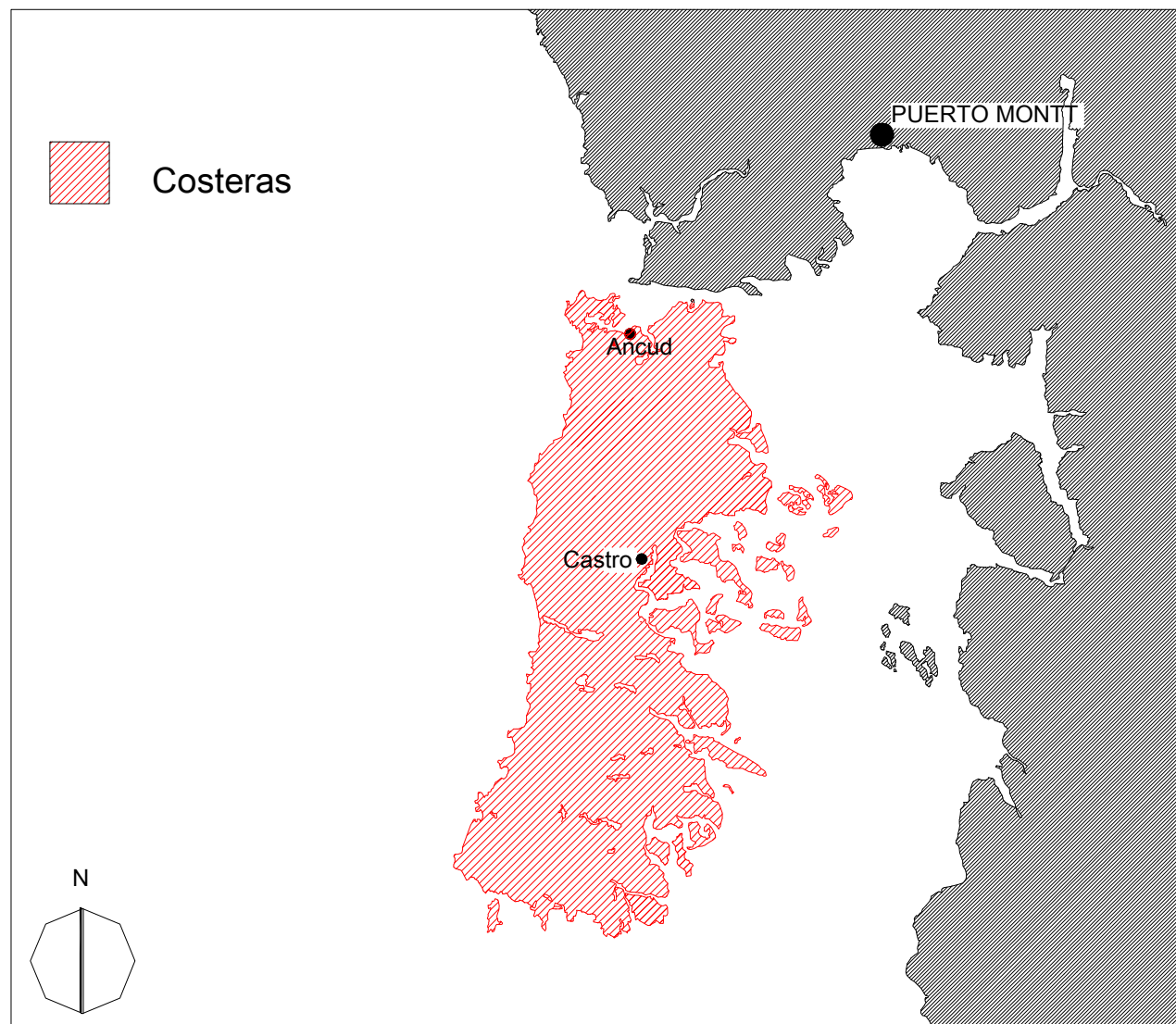


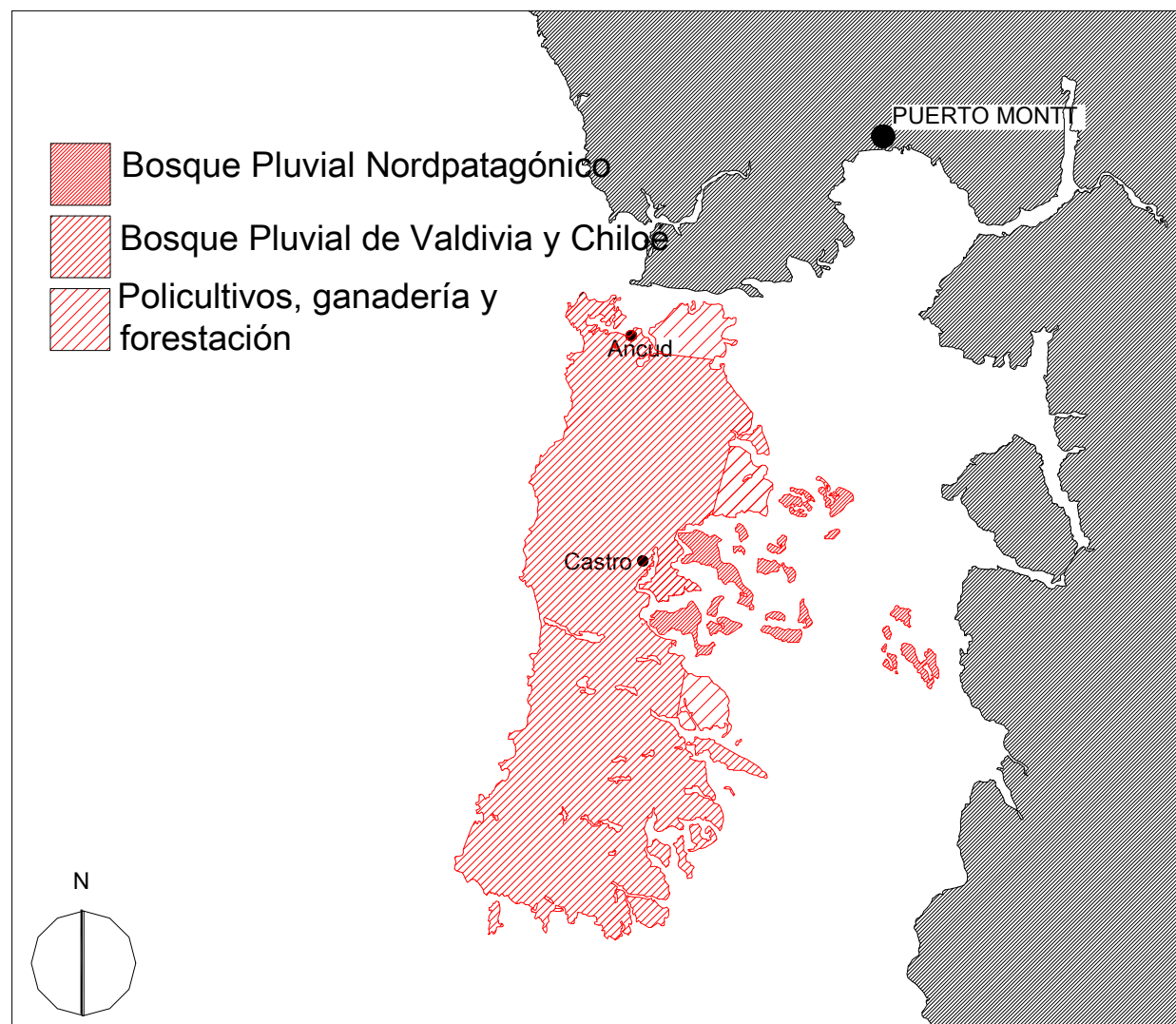
Castro 41° 44' y 43° 17' latitud Sur











Vegetación

El denominado bosque o selva chilota predomina desde Rupanco, por la Cordillera de los Andes, y desde Maullín, por la costa. Es un tipo de bosque que siempre está verde, con especies como **coigüe** de Chiloé y **canelo** en el estrato dominante. En los condominantes hay **mañío**, **arrayán**, **luma y meli**. En el sotobosque hay leñadura, **arrayán**, **chilco**, **murtilla y tepa**. El piso está cubierto de musgo, helechos y epifitas, entre otros.

Existen también formaciones de bosques puros de **alerce**, **ciprés** de las Guaitecas, **lenga y canelo**. Otro bosque de gran importancia, hacia la cordillera, sobre los 500 metros de altura, es el de **raulí**. Ha sido muy explotado y quedan algunas reservas en los alrededores de Panguipulli.

Coigüe



Canelo



Mañío



Ciprés



Raulí





Pingüino de Humboldt



Pudú



Nutria



Pájaro Carpintero

Fauna submarina

Locos



Jaibas



Centollas



Salmones



Mejillones

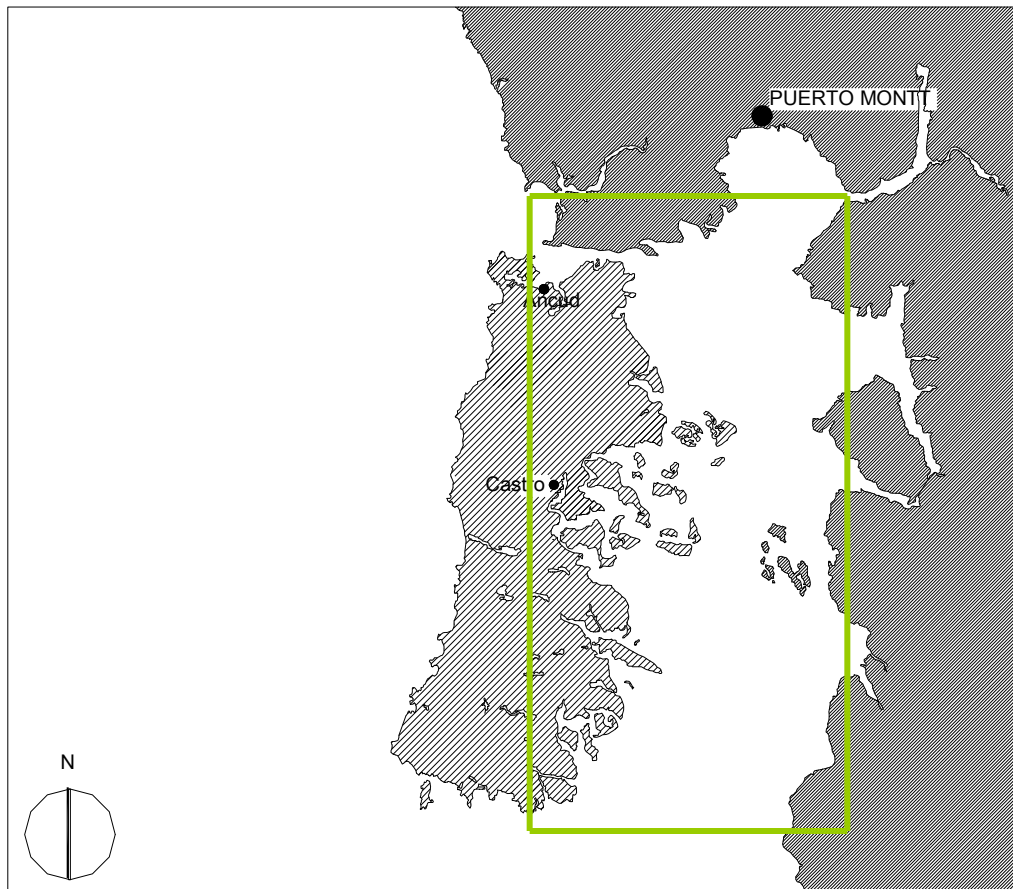


Almejas



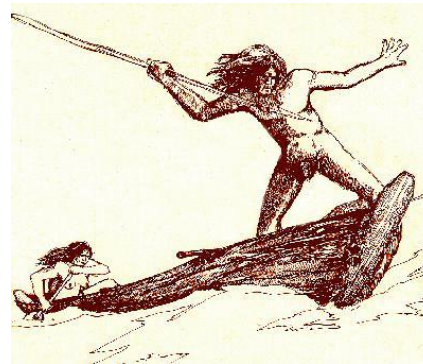
Ostras





Después de conocer todos los elementos que caracterizan el territorio de Chiloé, podemos afirmar, que, indudablemente, el **mar interior** resulta ser el lugar mas habitable, ya que se encuentra cobijado por la **Cordillera de la Costa** (lado poniente) y por la **Cordillera de los Andes** (lado oriente), haciendo posible su navegación, ya que el oleaje es mínimo comparado con el del océano Pacífico; debido a esto, también es favorable la explotación de los recursos marinos que ofrece, por lo tanto, se hace obvia la aparición de los primeros asentamientos humanos hace 6 mil años en este lado de la Isla.

2.B.2. Conducta – Habitar – ASENTAMIENTOS



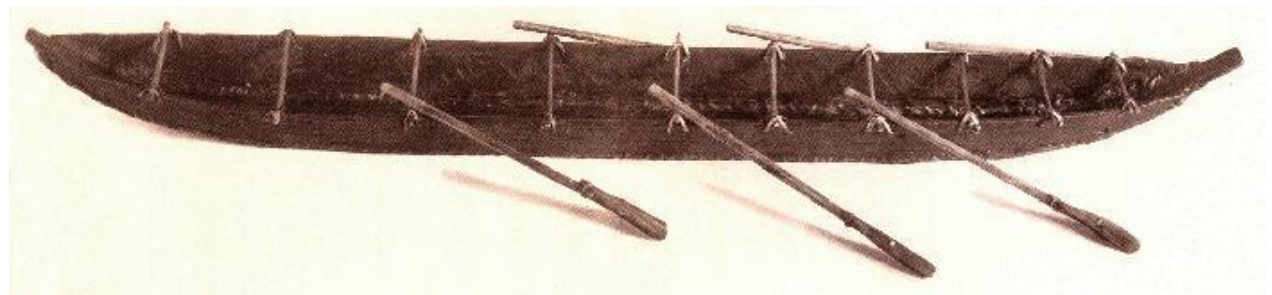
“Los chonos (pescadores) se mezclaron con los cuncos (agricultores), imponiendo su carácter de pueblo marítimo. Practicaban la pesca y también la cacería de lobos marinos, para lo que utilizaban las embarcaciones construidas por ellos, llamadas dalcas. Estas eran tres tablones que habían sido curvados con agua y con fuego, y que estaban unidas entre sí mediante fibras vegetales. Habitaron la parte del sur austral, incluyendo los actuales Archipiélagos de los Chonos y de las Guaitecas, donde navegaron por los canales y por el tempestuoso Golfo de Penas.

Existe evidencia de la presencia de algunos objetos al parecer de origen polinésico, como el remo de paleta ancha denominado pagaya y el empleo de un ancla de madera y piedras llamada sacho, lo que teóricamente confirmaría los viajes de grupos polinésicos a las costas de Chile, y especialmente a Chiloé. Su organización social consistía en bandas muy pequeñas que solo se mantenían permanentemente unidas a nivel familiar. Las mujeres participaban en actividades económicas básicas, mariscando en las playas; criaban perros lanudos, cuyo pelo era aprovechado para fabricar telas muy toscas. La alfarería aparentemente les fue desconocida, pero fabricaron lanzas, masas o garrotes, anzuelos de madera y redes de fibra vegetal.

Cuando los chonos no estaban navegando, vivían en armazones de cuero y madera o en cavernas naturales.”

<http://icarito.latercera.cl/icarito/2001/810/pag4.htm>

Piragua, embarcación de Chonos



Mapa de la isla de Chiloé del año 1646 que expresa el poco conocimiento que existía respecto de la costa occidental, no así del mar interior donde se dibujan claramente las islas del archipiélago con un tamaño claramente desproporcionado respecto del lado poniente, el cual no habría sido explorado con la misma dedicación, por su clima más inhóspito.



Población Indígena hacia 1535

En el plano se muestra el emplazamiento de los pueblos Cuncos y Chonos en su mayor cantidad hacia el mar interior, ocupando el borde oriente de la isla, resguardada de las grandes mareas del Océano Pacífico. Así mismo, el mar interior era ocupado al máximo, era navegado en su dalcas, donde por medio de las cuales, pescaban mariscaban, buceaban, etc.



Patrón Económico de los Pueblos Indígenas hacia 1535

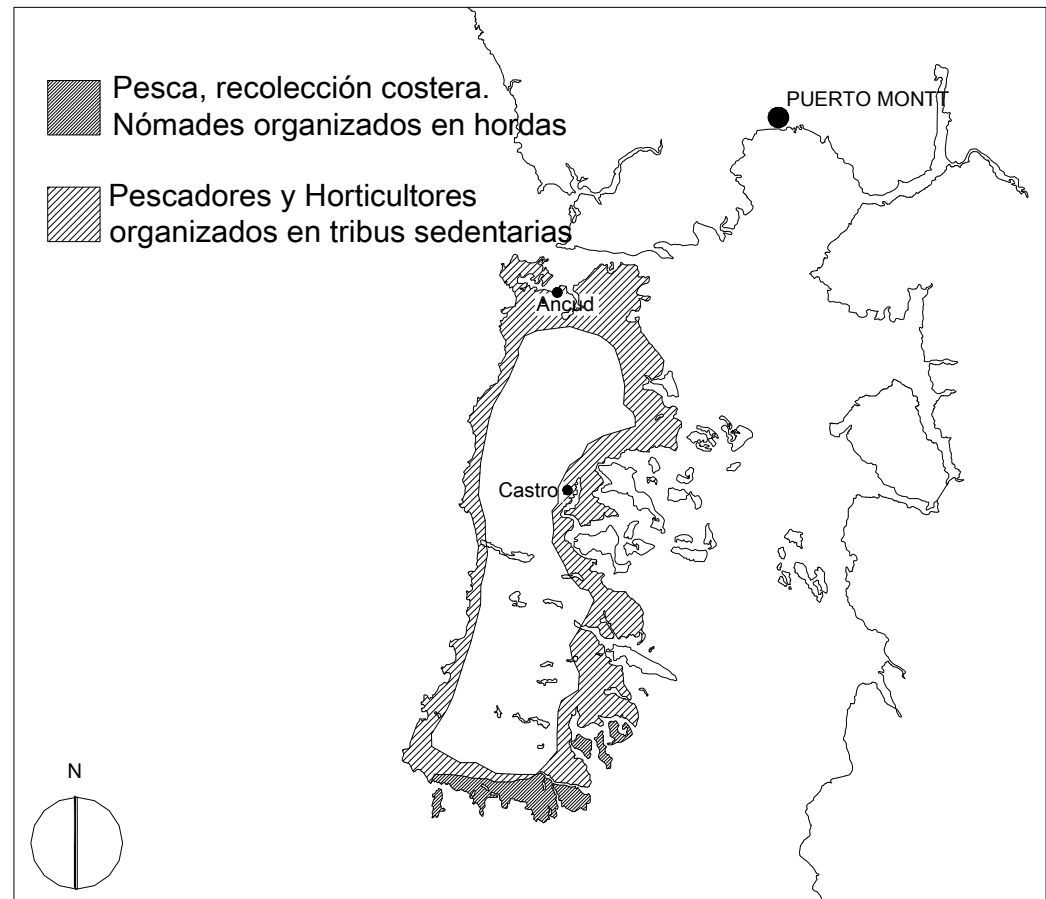


Ilustración que muestra la vida cotidiana de los Chonos



Choza Cuncos hecha con cuero
de lobo marino





Hombre Chono

2.B.3. Organización territorial – Estructura Urbana – COLONIZACIÓN/EVANGELIZACIÓN



El período de Colonización y Evangelización de los indígenas que habitaban las tierras y canales de Chiloé, fue crucial en el desarrollo de la estructura de las redes que conforman la Isla. Los Jesuitas fueron muy respetuosos en el modo de conquistar el territorio chilote. Fue más que conquista territorial, una **organización territorial**.

Las primeras iglesias que levantaron los misioneros jesuitas y las que posteriormente construyeron los franciscanos, se originaron en los bordes costeros de las islas, convirtiendo al mar en la gran vía de relación y comunicación. Los misioneros dispusieron que cada poblado *“tuviese su capilla para que los distantes no tuviesen que caminar tanto y las dichas capillas se pusieran junto a las playas, para que llegando allí los padres con sus piraguas, sin mucha fatiga puedan empezar luego los ministerios, junta ya la gente”*

LAS IGLESIAS MISIONALES DE CHILOÉ, Hernán Montecinos, Ignacio Salinas, Patricio Basáez, departamento de Historia y Teoría de la Arquitectura, Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad de Chile, 1995.

Las primeras capillas, levantadas por los naturales, fueron muy rústicas. El de la breve noticia de la Compañía de Jesús en Chile precisa que aquellos operarios apostólicos *“lo primero, dispusieron que en todas las islas pobladas de indios se hicieran capillas o iglesias para que hubiese parte fija donde todos acudiesen a rezar...porque de esa suerte no sería necesario irlos a buscar de rancho en rancho ni celebrar el santo sacrificio de la misa en el toldo, que más decente era celebrar en casa, aunque pobre, destinada y consagrada a Dios”*.

Iglesias de Chiloé, 1700 – 1900, Gabriel Guarda, ediciones Universidad Católica de Chile, 1984.

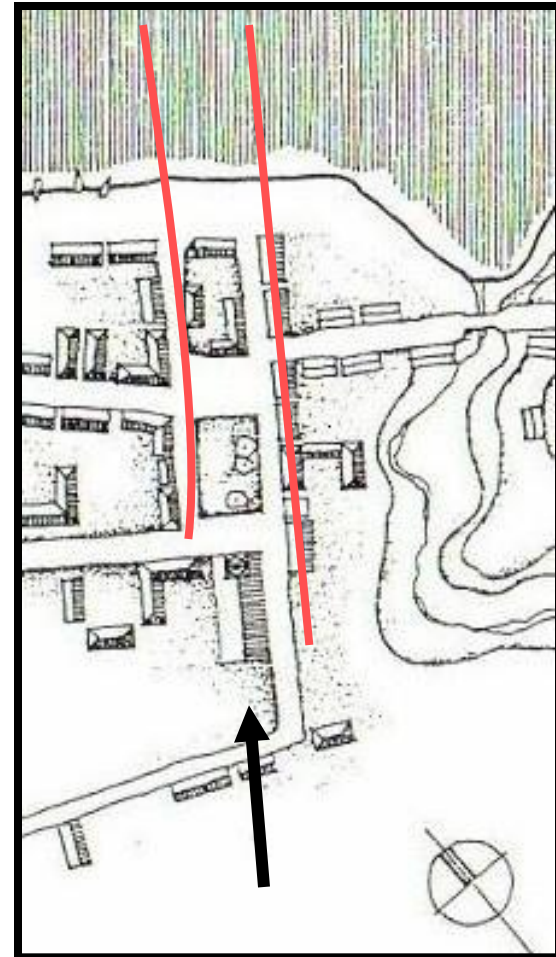
De acuerdo a lo anterior, se entiende entonces que la política de las congregaciones Jesuitas, era encontrar a los indígenas. Ellos iban al encuentro. Para esto, ubicaban las iglesias, en los lugares que ya habían sido “fundados” (espontáneamente) por los chonos y cuncos; es decir, caletas, pequeños poblados, lugares de culto, etc. Los lugares de emplazamiento, ya tenían cierta cualidad de, antes que el nodo, centro.

Estos lugares, ligados por medio de la acción religiosa de misión circular, se transformó en el centro reconocible de su respectivo sector, creando un incipiente orden espacial y constituyéndose en un factor aglutinante para la población, aunque solo tuvieran un uso periódico. La reiteración de los ritos otorgaron significados religiosos a estos lugares convirtiéndolos en centros, “*pues separaban del seno de un espacio caótico, poblado de demonios y fantasmas, un recinto, un lugar organizado, cósmicamente ordenado, en otras palabras, un lugar dotado de centro*”.*LAS IGLESIAS MISIONALES DE CHILOÉ, Hernán Montecinos, Ignacio Salinas, Patricio Basáez, departamento de Historia y Teoría de la Arquitectura, Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad de Chile, 1995.*

Iglesia de nuestra señora de Chonchi



Iglesia Santa María de Achao



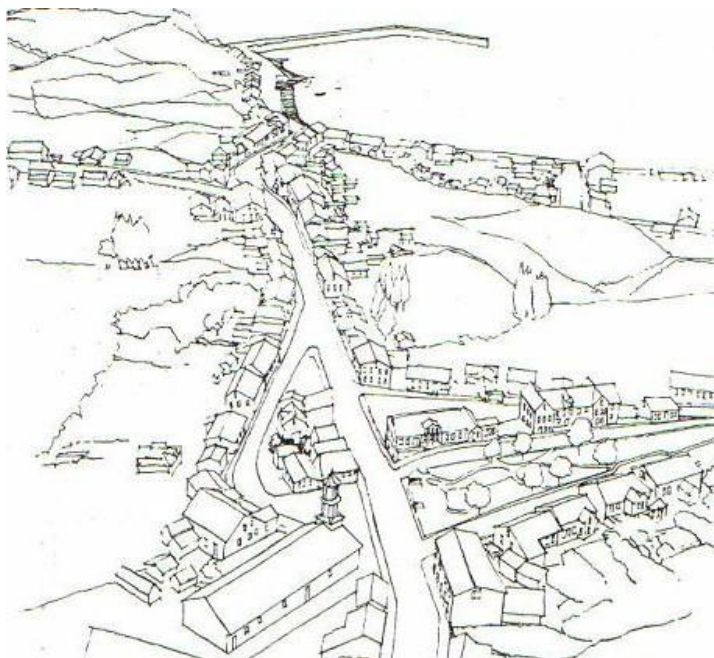
“La constitución de la Iglesia chilota por lo tanto, este tipo básico de edificio geométricamente puesto junto a la plaza no fue una situación impuesta o propia de un momento, sino es un proceso lento que se inició a comienzos durante el siglo XVI, a partir del espacio explanada como lugar religioso, de encuentro y de acciones. Posteriormente junto a la Iglesia se establece el cementerio cuya relación con el embarcadero conforman el núcleo urbano de mayor interés del lugar.”

LAS IGLESIAS MISIONALES DE CHILOÉ, Hernán Montecinos, Ignacio Salinas, Patricio Basáez, departamento de Historia y Teoría de la Arquitectura, Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad de Chile, 1995.

En esta imagen se muestra el registro que el misionero Jesuita llevaba durante sus recorridos de misión. Ahí recogía datos correspondientes a cantidad de familias por iglesia, cantidad de animales, etc. *LAS IGLESIAS MISIONALES DE CHILOÉ*, Hernán Montecinos, Ignacio Salinas, Patricio Basáez, departamento de Historia y Teoría de la Arquitectura, Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad de Chile, 1995.

Las Iglesias Jesuitas, luego de un tiempo pasaron a extender su función, más allá de lo religioso. Pasaron a convertirse en una suerte de registro civil del lugar, donde se llevaba la cuenta de la cantidad de fieles, de sus bienes, y sus familias, etc. También hacía las veces de consultorio de maternidad y oficina de obras cuando se producían conflictos entre vecinos. Igualmente, las pequeñas construcciones de indígenas y de españoles, fueron levantándose alrededor de la iglesia y su atrio.

LA IGLESIA SE HA CONVERTIDO TRASPASA EL LÍMITE DE SU FUNCIÓN EVANGELIZADORA EN UN PRINCIPIO Y PASA A CONVERTIRSE EN CENTRO DE LA DIVERSIDAD URBANA EMERGENTE



Catálogo Pastoral, el quinientosísimos en la paratoma a 18 de Agosto año 1757. Severda Ordoñez, hic. anales de la orden de los jesuitas en el Chile.

Par. Civil	Am. de la	Am. de la	Am. de la	Am. de la	Am. de la	Am. de la
	Am. de la	Am. de la	Am. de la	Am. de la	Am. de la	Am. de la
1. Iglesia	12	370	440	24	2	12
2. Iglesia	12	370	440	24	2	12
3. Iglesia	12	370	440	24	2	12
4. Iglesia	12	370	440	24	2	12
5. Iglesia	12	370	440	24	2	12
6. Iglesia	12	370	440	24	2	12
7. Iglesia	12	370	440	24	2	12
8. Iglesia	12	370	440	24	2	12
9. Iglesia	12	370	440	24	2	12
10. Iglesia	12	370	440	24	2	12
11. Iglesia	12	370	440	24	2	12
12. Iglesia	12	370	440	24	2	12
13. Iglesia	12	370	440	24	2	12
14. Iglesia	12	370	440	24	2	12
15. Iglesia	12	370	440	24	2	12
16. Iglesia	12	370	440	24	2	12
17. Iglesia	12	370	440	24	2	12
18. Iglesia	12	370	440	24	2	12
19. Iglesia	12	370	440	24	2	12
20. Iglesia	12	370	440	24	2	12
21. Iglesia	12	370	440	24	2	12
22. Iglesia	12	370	440	24	2	12
23. Iglesia	12	370	440	24	2	12
24. Iglesia	12	370	440	24	2	12
25. Iglesia	12	370	440	24	2	12
26. Iglesia	12	370	440	24	2	12
27. Iglesia	12	370	440	24	2	12
28. Iglesia	12	370	440	24	2	12
29. Iglesia	12	370	440	24	2	12
30. Iglesia	12	370	440	24	2	12
31. Iglesia	12	370	440	24	2	12
32. Iglesia	12	370	440	24	2	12
33. Iglesia	12	370	440	24	2	12
34. Iglesia	12	370	440	24	2	12
35. Iglesia	12	370	440	24	2	12
36. Iglesia	12	370	440	24	2	12
37. Iglesia	12	370	440	24	2	12
38. Iglesia	12	370	440	24	2	12
39. Iglesia	12	370	440	24	2	12
40. Iglesia	12	370	440	24	2	12
41. Iglesia	12	370	440	24	2	12
42. Iglesia	12	370	440	24	2	12
43. Iglesia	12	370	440	24	2	12
44. Iglesia	12	370	440	24	2	12
45. Iglesia	12	370	440	24	2	12
46. Iglesia	12	370	440	24	2	12
47. Iglesia	12	370	440	24	2	12
48. Iglesia	12	370	440	24	2	12
49. Iglesia	12	370	440	24	2	12
50. Iglesia	12	370	440	24	2	12
51. Iglesia	12	370	440	24	2	12
52. Iglesia	12	370	440	24	2	12
53. Iglesia	12	370	440	24	2	12
54. Iglesia	12	370	440	24	2	12
55. Iglesia	12	370	440	24	2	12
56. Iglesia	12	370	440	24	2	12
57. Iglesia	12	370	440	24	2	12
58. Iglesia	12	370	440	24	2	12
59. Iglesia	12	370	440	24	2	12
60. Iglesia	12	370	440	24	2	12
61. Iglesia	12	370	440	24	2	12
62. Iglesia	12	370	440	24	2	12
63. Iglesia	12	370	440	24	2	12
64. Iglesia	12	370	440	24	2	12
65. Iglesia	12	370	440	24	2	12
66. Iglesia	12	370	440	24	2	12
67. Iglesia	12	370	440	24	2	12
68. Iglesia	12	370	440	24	2	12
69. Iglesia	12	370	440	24	2	12
70. Iglesia	12	370	440	24	2	12
71. Iglesia	12	370	440	24	2	12
72. Iglesia	12	370	440	24	2	12
73. Iglesia	12	370	440	24	2	12
74. Iglesia	12	370	440	24	2	12
75. Iglesia	12	370	440	24	2	12
76. Iglesia	12	370	440	24	2	12
Suma	12	370	440	24	2	12

Catálogo Oratoriū, et ministeriorum
in iis parochiis a 18 Septembris anni
1757 usque ad 15 Augusti anni 1759.

Adverte Oratoria hic annotari eo
ordine quo viciis ea ingreditur

Oratoria	Familia	Anima	Homines	Doctores	Blasos	Doctores
1. Iohann	95	370	420	27	2	12
2. Pilupulli	48	200	172	12	3	6
3. Cuccu	26	123	58	2	1	2
4. Elyllino	33	172	96	3	0	12
5. Noturo	29	135	69	0	0	3
6. Chonchi	58	289	301	10	4	1
7. Teoru	34	155	94	3	0	11
8. Nini	25	122	65	6	1	0
9. Tangui	14	93	40	0	0	1
10. Kufad	19	87	112	3	0	1
11. Chudrup va sunt hoc nomen propter aliquod in pedunculatum 1. de Quibang	0	0	0	0	0	0
12. Bompur	14	55	15	0	0	0
13. Pailad	16	36	45	2	0	0
14. Quilang cum Cadmo	15 16	82 92	230	{ 5 1	1	4
15. Detif	38	181			0	6
16. Chelin	36	179	197	15	6	6
17. Quhui	61	311	212	17	1	2

Detalle del registro que llevaban los misioneros
Jesuitas del archipiélago. LAS IGLESIAS

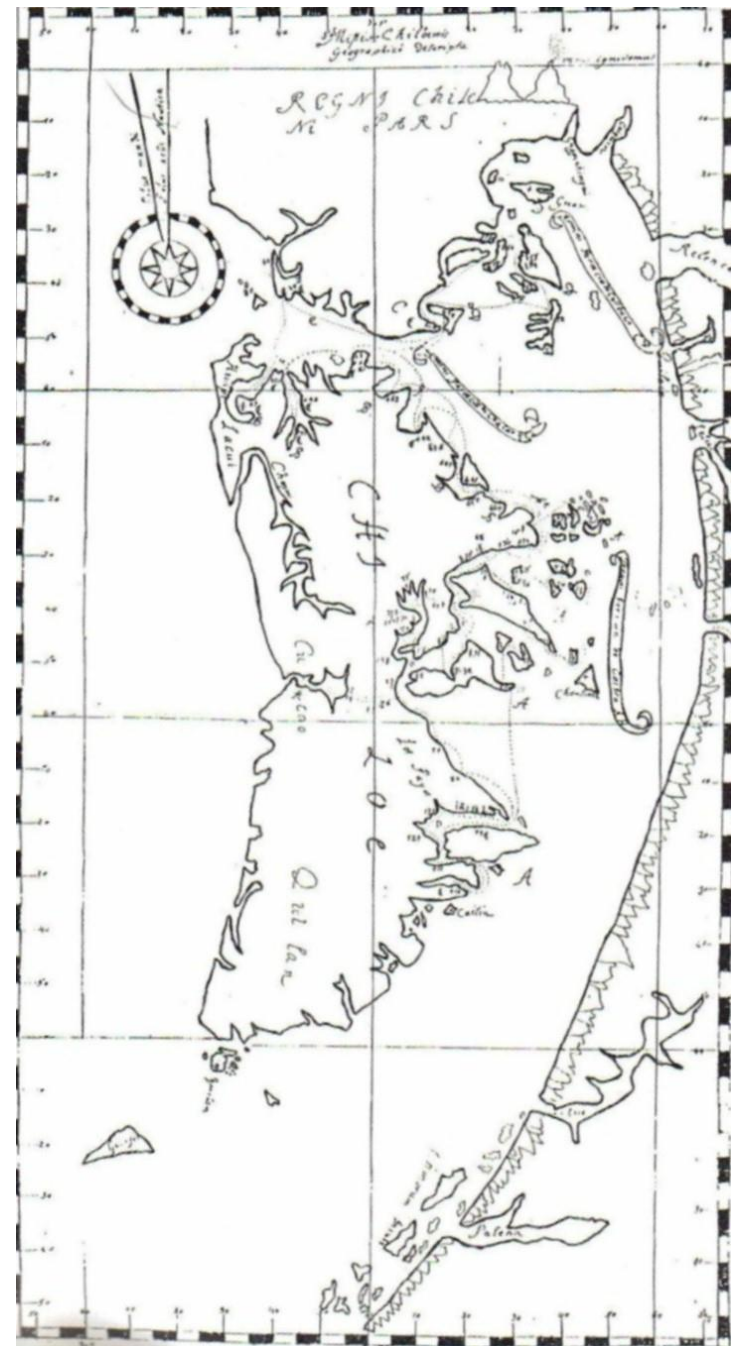
MISSIONALES DE CHILOÉ, Hernán Montecinos, Ignacio
Salinas, Patricio Basáez, departamento de Historia y Teoría
de la Arquitectura, Facultad de Arquitectura y Urbanismo –
Universidad de Chile, 1995.

Las iglesias pasaron a convertirse en **NODOS** enlazados entre sí por redes terrenas y marítimas, con el fin de evangelizar.

2.C Iglesias-nodos Misionales

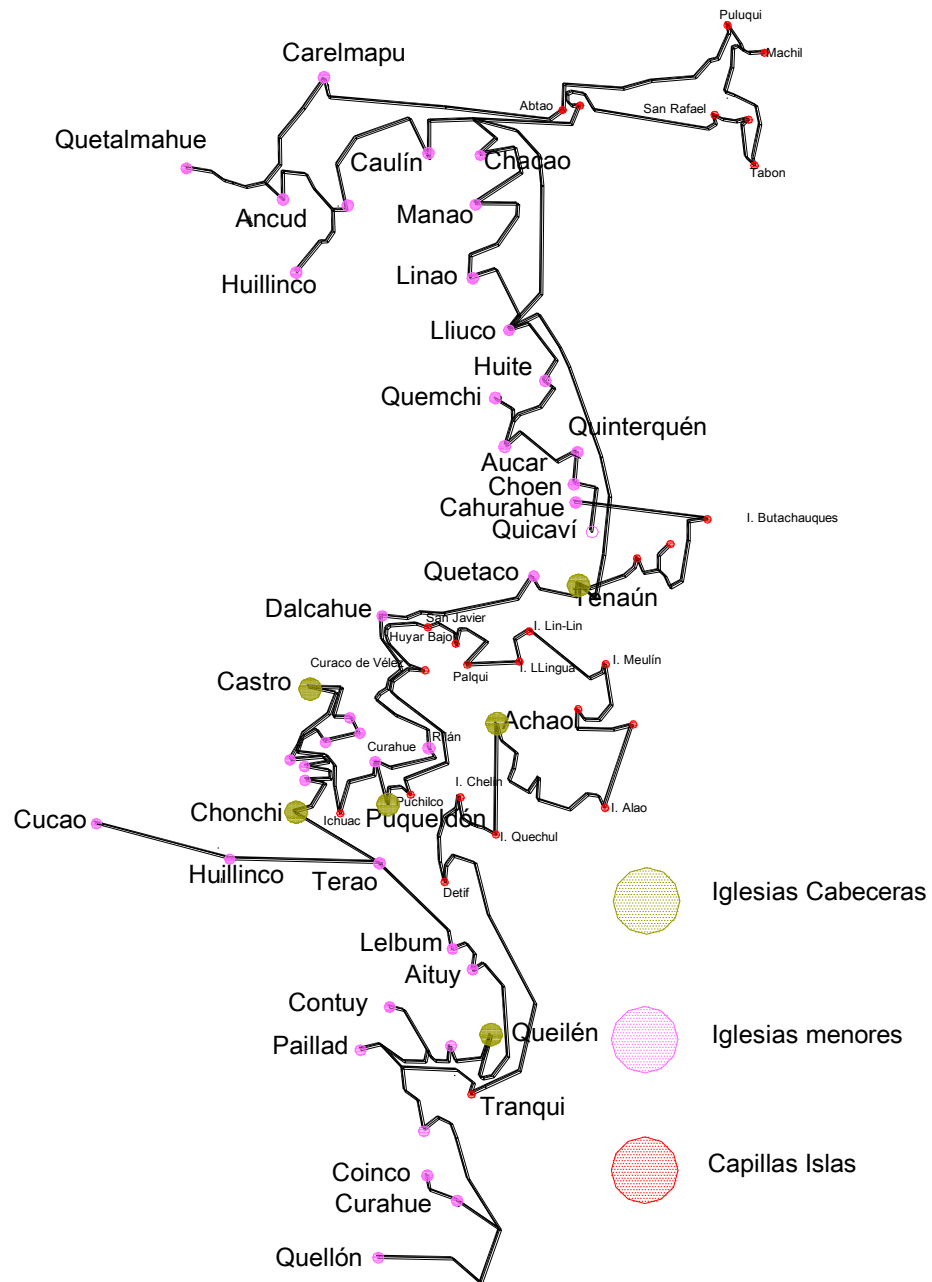
Este mapa muestra la misión circular de Chiloé 1757 -1758 con el itinerario Misionero Jesuita que rigió desde el 18 de Septiembre de 1757 hasta el 15 de Agosto de 1758. Se puede apreciar que se establecían rutas de navegación que poseían un orden y establecían relaciones. Puede decirse, que fue el primer **sistema de redes de Chiloé**.

LAS IGLESIAS MISIONALES DE CHILOÉ, Hernán Montecinos, Ignacio Salinas, Patricio Basáez, departamento de Historia y Teoría de la Arquitectura, Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad de Chile, 1995.



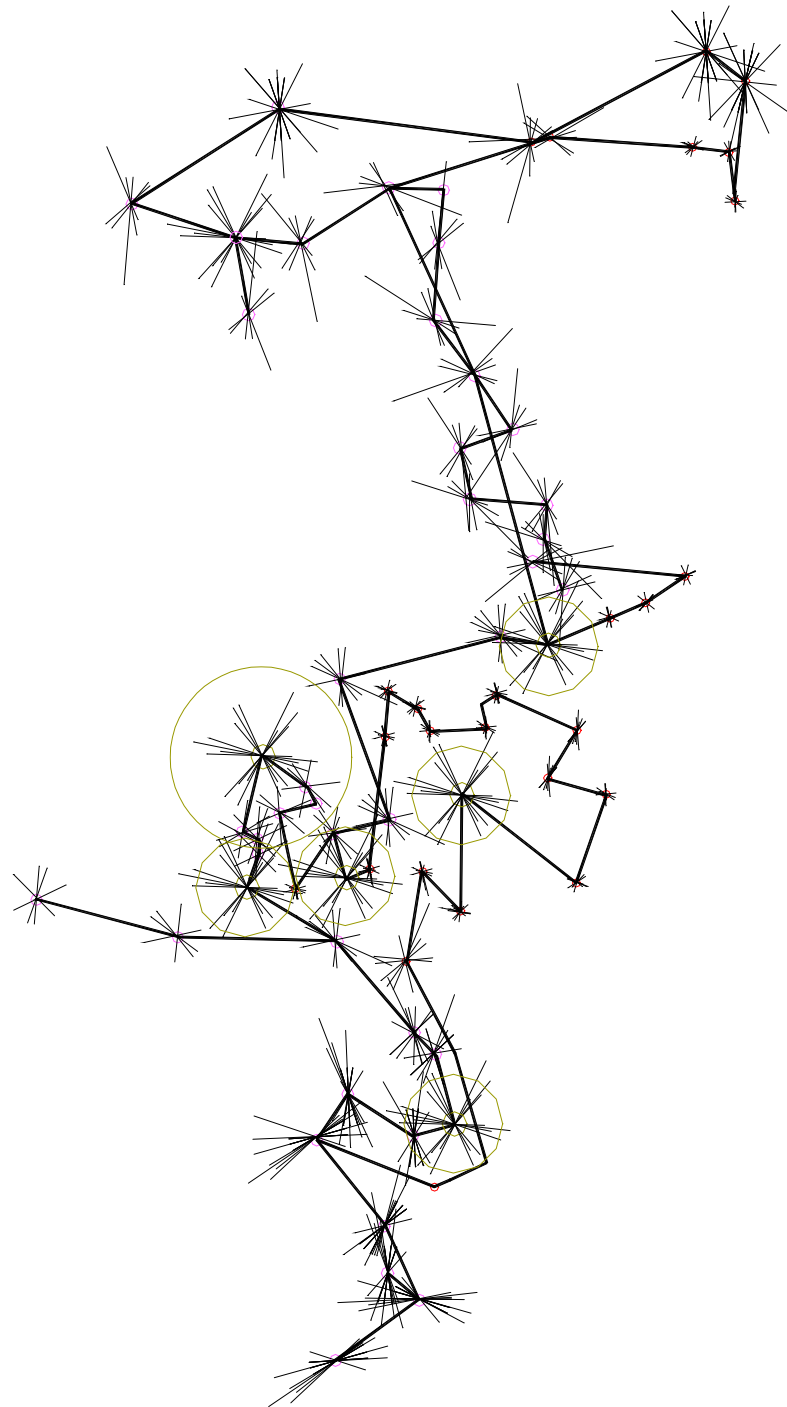
“Si bien el método de la misión fue invariable, la duración en el tiempo dependía del número de personas que los misioneros podían atender. Los franciscanos mantuvieron el sistema de la misión circulante introduciendo junto a la cabecera sufraganeas que posibilitaba el trabajo sectorial. Estas cabeceras o capillas residenciales situadas en el centro de un área y con buena llegada a las capillas que debían servir eran 9 en 1785. La buena elección de las capillas quedó confirmada por el servicio práctico al transformarse en posterioridad y HASTA HOY en asientos parroquiales – a excepción de Tenaún que fue sustituida por Dalcahue – siendo éstos: Castro (con 9 pueblos), Achao (con 9 pueblos), Chonchi (con 7 pueblos), Puqueldón (con 6 pueblos), Queilen (con 8 pueblos), Tenaun 8con 9 pueblos), sin contar a Carelmapu y Calbuco, que posteriormente pasaron a formar parte del Obispado de Puerto Montt. .”^{LAS}

IGLESIAS MISIONALES DE CHILOÉ, Hernán Montecinos, Ignacio Salinas, Patricio Basáez, departamento de Historia y Teoría de la Arquitectura, Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad de Chile, 1995.



Redes misionales Jesuitas 1575-1578

ESQUEMA que
expresa las
redes que
generaron las
misiones
circulares, junto
con las Iglesias-
Nodos
Cabeceras las
Iglesias-Nodos
menores y las
Capillas-Nodos
de Islas, con el
radio de acción
que ellas
alcanzaban, es
decir los
poblados que
ellas tenían a
cargo.



“La Iglesia es, sin duda, el edificio más importante del núcleo urbano colonial hispanoamericano. Así fue destacado y fomentado por las autoridades civiles en sucesivas directrices y normativas, materializándose desde la fundación de cada nueva población. La urbanización de la población india se procedió, desde los principios del siglo XVI, aplicando los mismos modelos renacentistas (geométricos y vitrubianos) que a los núcleos urbanos para los españoles: con plazas centrales donde se ubicaban la iglesia y la casa parroquial, el cabildo indígena y la cárcel municipal, además de las casas de los notables de lugar. Este modelo se reparte hasta la exageración en todos los países hispanoamericanos, con apenas leves – aunque, por eso, significativas – variantes. Las aldeas chilotas entran en estas diferencias, que son explicadas con mucho pormenor gráfico en esta obra.”

”LAS IGLESIAS MISIONALES DE CHILOÉ, Hernán Montecinos, Ignacio Salinas, Patricio Basáez, departamento de Historia y Teoría de la Arquitectura, Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad de Chile, 1995.

El esquema anterior, muestra claramente lo que vendría a ser la génesis de la estructura urbana de la Isla de Chiloé que ha nacido de las rutas marítimas de las misiones circulares Jesuitas, que tenían como objetivo la **Conquista/Evangelización/Organización Territorial.**

Aquí, las Iglesias-Nodos tienen a cargo un trozo de territorio y ya están conectadas unas con otras, luego ya estamos hablando de un **Tejido de Redes. Las Iglesias-Nodo son, en consecuencia, conformadoras del Sistema de Redes primigenias de Chiloé.**

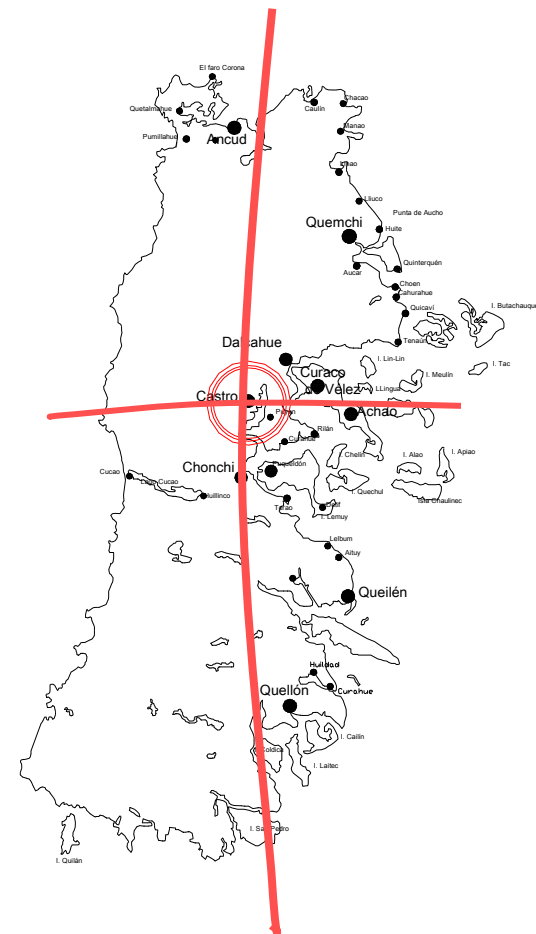
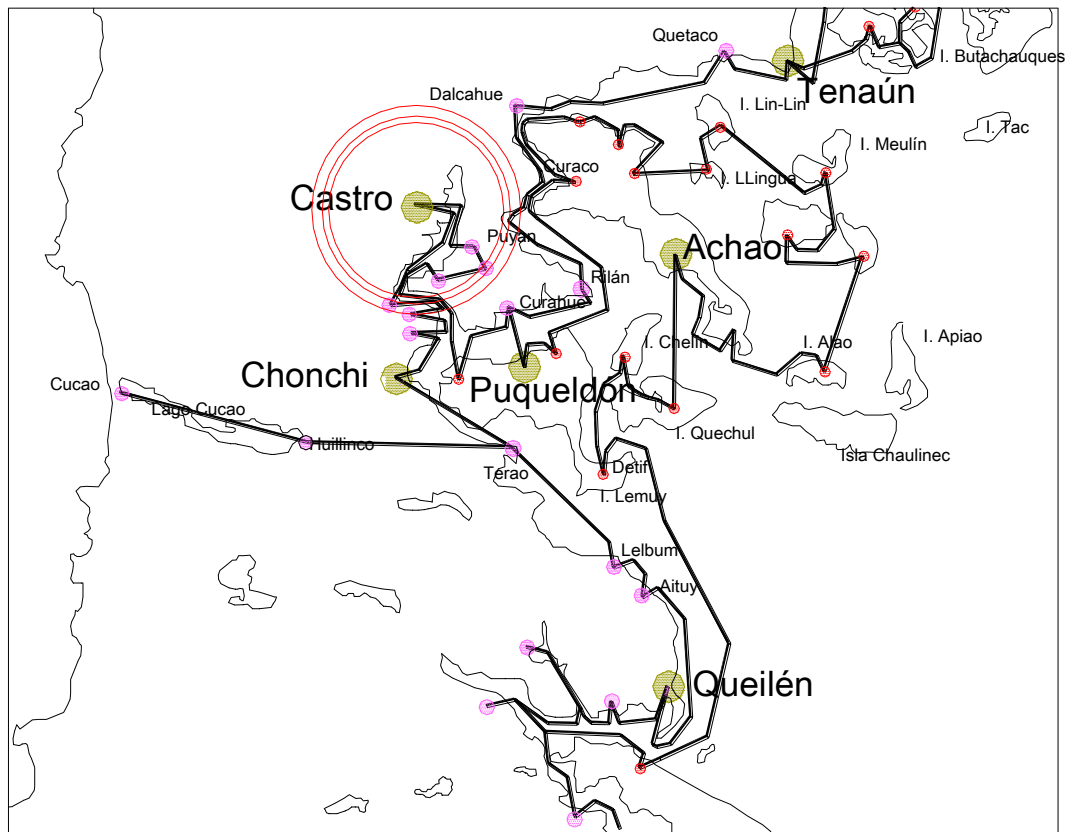
Esta estructura de redes, organizó el territorio de Chiloé; dio **ORDEN y DOMINIO**. Así mismo, las ciudades de Chiloé, son el resultado de esta organización territorial que originalmente tuvo como objetivo, dominar y evangelizar a los “naturales”. Pasado un tiempo, las pocas construcciones que rodeaban cada Iglesia, comenzaron a crecer de manera radial a ellas, hasta transformarse en las ciudades de mayor o menor importancia de la actualidad.

Cabe destacar, que todas estas ciudades que ahora conforman la estructura urbana de Chiloé tuvieron su nacimiento en las misiones circulares de Chiloé.

3. Reflexiono:

CASTRO y su rol fundacional de Ciudad-Nodo del Sistema Metropolitano de Chiloé, consolidando la identidad cultural de la Isla, en cuanto ha sido el nodo génesis de la organización territorial mediante la estructura de redes marítimas y terrestres



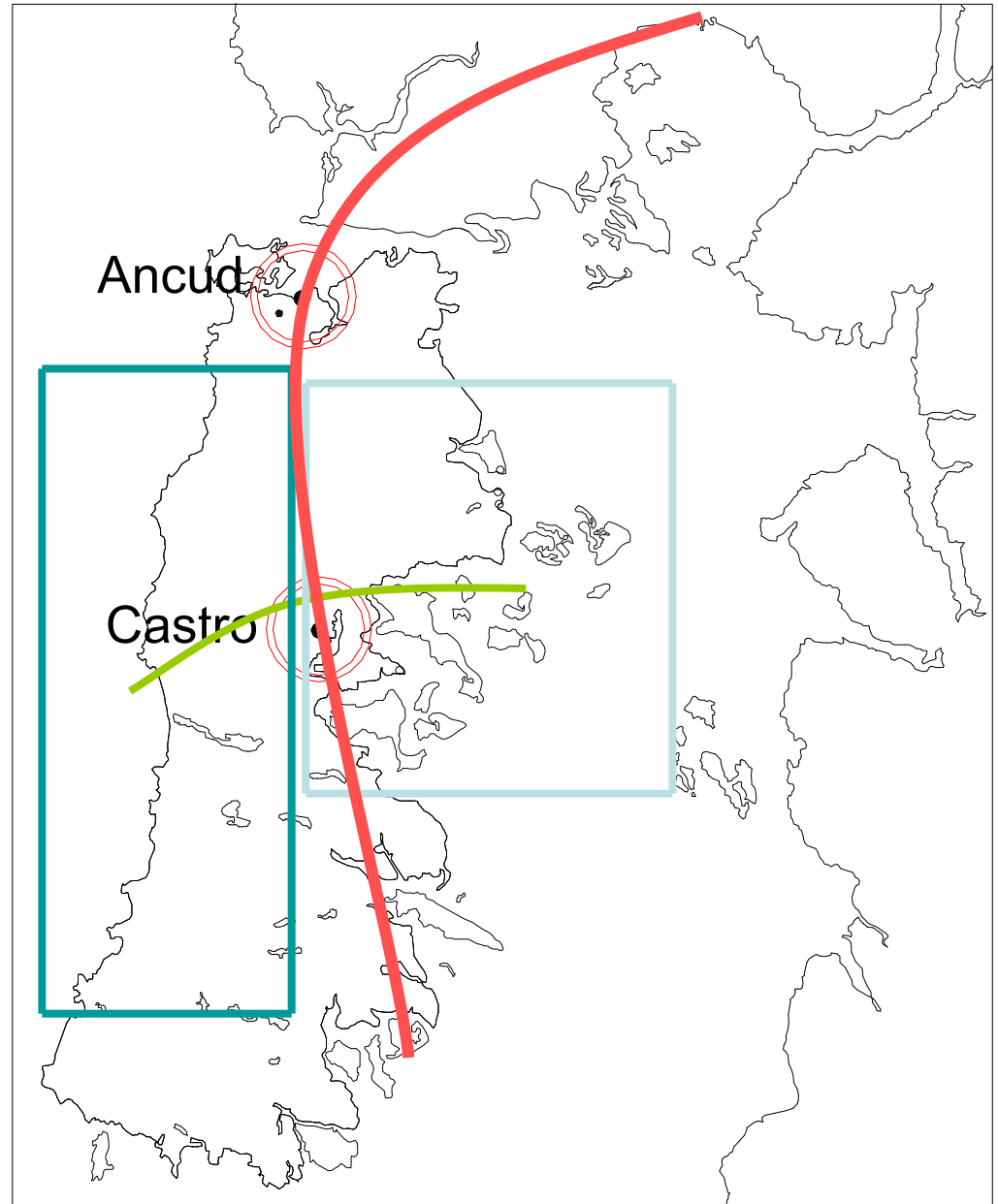


De las 6 Iglesias-Nodos Cabeceras coordinadoras de las misiones circulares, aparece Castro como privilegiada desde su fundación (1567), por su ubicación estratégica dentro de la isla. Se ubica en un punto equidistante de los 4 extremos de la Isla, lo que la convierte en el Nodo principal, por alcanzar un dominio territorial mucho más amplio que cualquier otro nodo.

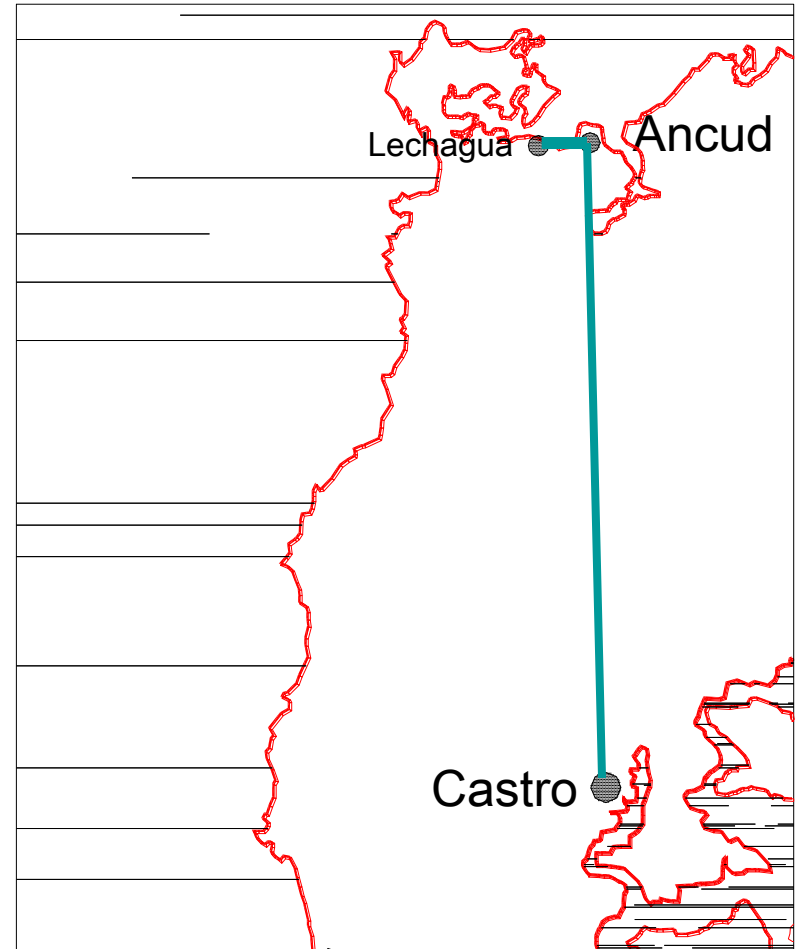
“Con la fundación de la ciudad de Santiago de Castro en febrero de 1567, se establece la Iglesia del mismo título, luego primer curato del archipiélago, dependiente del Obispado de La Imperial.” *Iglesias de Chiloé, 1700 – 1900, Gabriel Guarda, ediciones Universidad Católica de Chile, 1984*

Luego de la expulsión de los jesuitas del país, por ende de la isla de Chiloé, las pequeñas agrupaciones alrededor de las Iglesias-Nodos, comienzan a desarrollarse cada vez más hasta conformar las ciudades actualmente conocidas, con mayor o menor tamaño. Así mismo, **Castro** va desarrollándose cada vez más, alcanzando cierta competencia con otra ciudad del extremo norte de la Isla: **Ancud**.

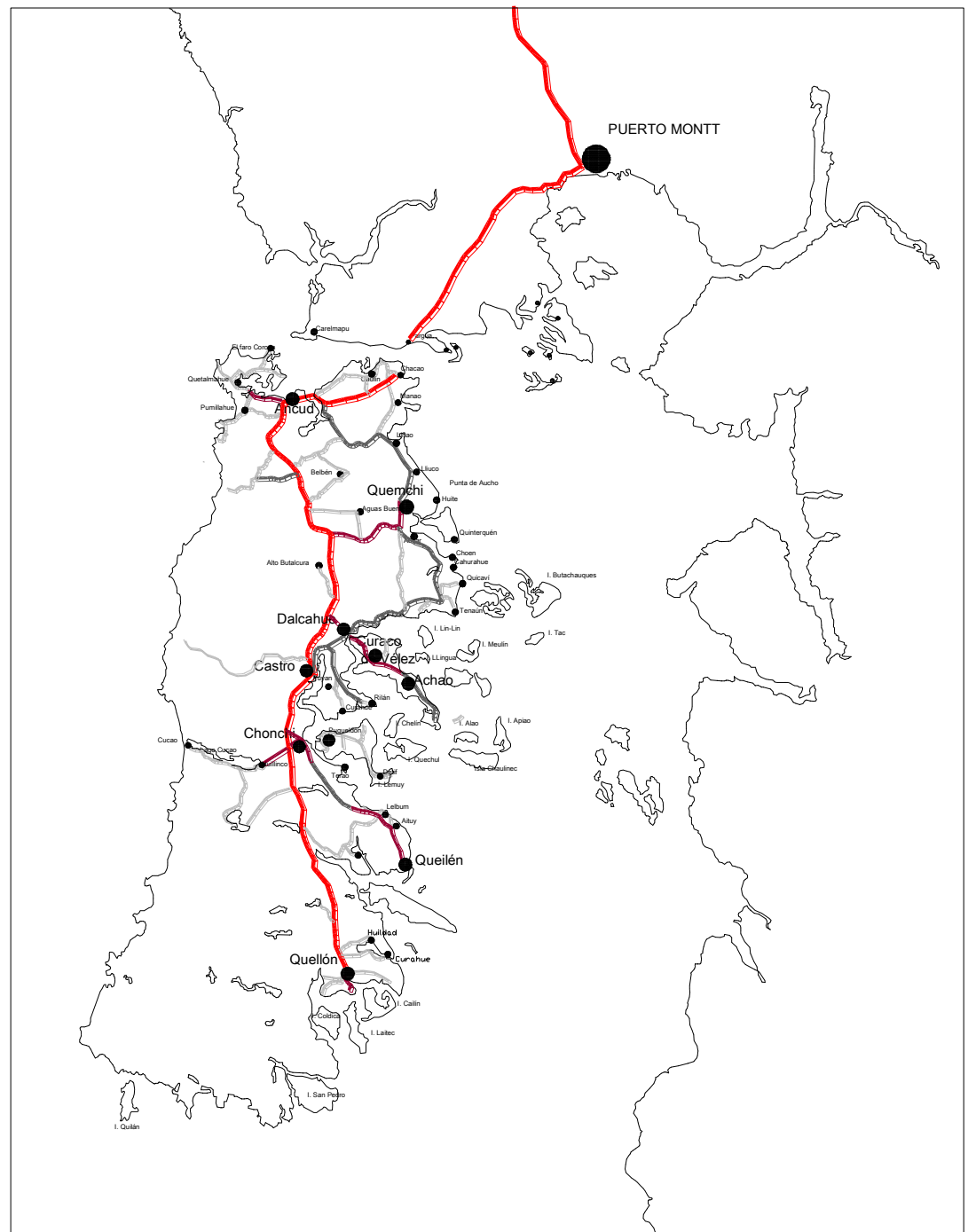
Este esquema muestra la ubicación de ambas ciudades, Ancud y Castro, respecto al eje longitudinal que viene del continente. Así mismo, muestra la ventaja de Castro frente a Ancud, en su ubicación geográfica, que se le permite mantenerse equidistante de los extremos de la Isla.

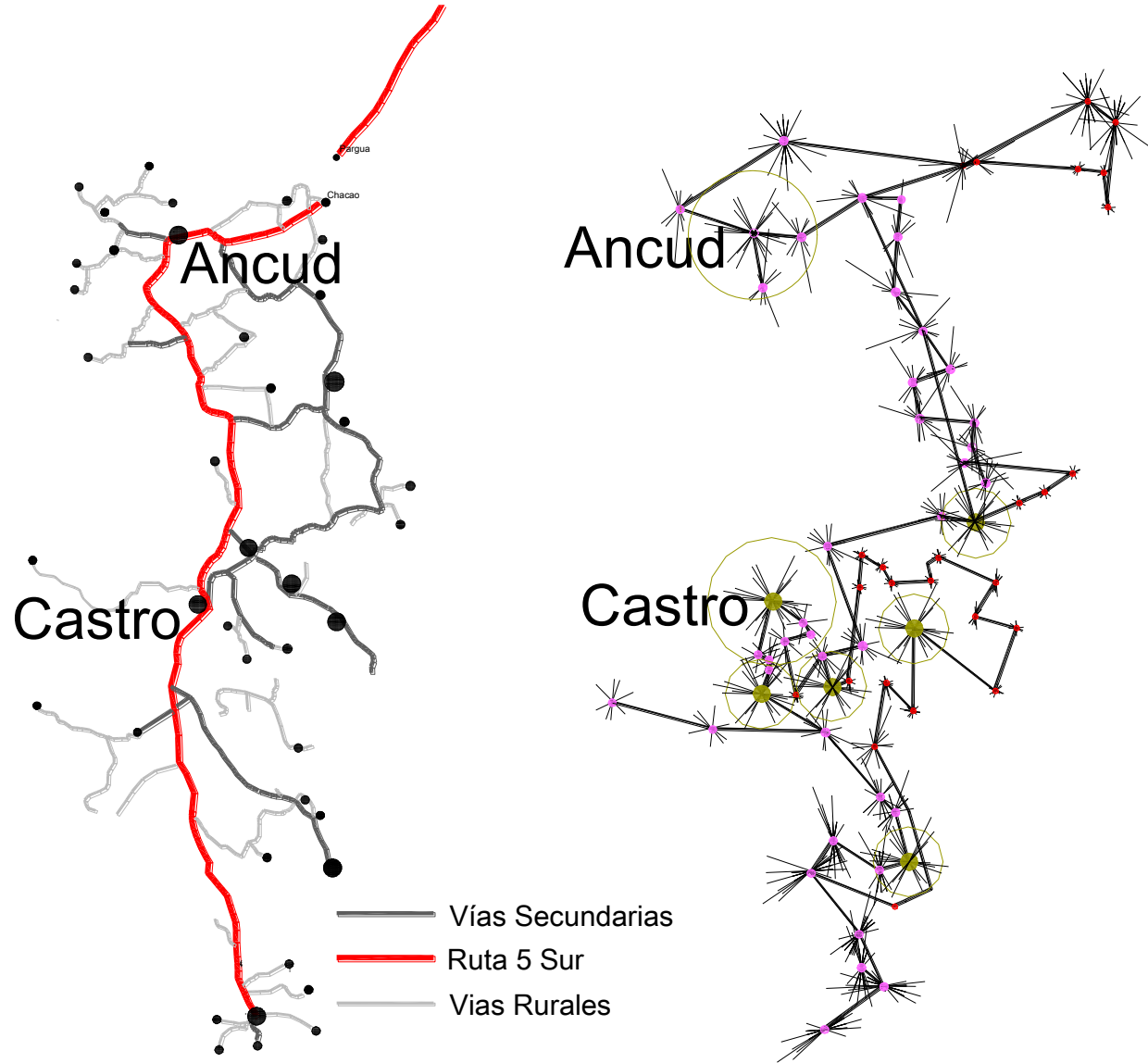


Esta competencia, se debió (continuando así en la actualidad) a la aparición de otra clase de red: **las redes terrestres**, que alguna vez fueron utilizadas por caballos, carretas o simplemente habitantes que recorrían el territorio a pie y que luego vino a transformarse en la línea del único tren de la Isla. Este tren, partía en Lechagua (sector a unos 20 km del centro de Ancud) donde existía un embarcadero que recibía madera de lugares alejados, se dirigía a Ancud a recoger verduras, alimentos, etc. y luego tomaba rumbo a Castro, donde su recorrido terminaba y toda la carga se dispersaba hacia el resto del territorio que Castro dominaba. Esto demuestra que, debido a la precariedad de la conexión, Castro fue elegido como el punto de término del recorrido, porque el territorio que comprendía, alcanzaba a dominar el resto de la Isla.



Esto continuó hasta 1959, donde el tren quedó abandonado, hasta que en 1970 se construyó la **Ruta 5 Sur**, que tomó la línea del tren como eje pasando a convertirse en las redes de transporte, las cuales son ocupadas por el automóvil y por todo lo que aquello implica, es decir, habitantes de la isla, turistas, locomoción colectiva, camiones, etc. Como consecuencia, estas redes terrestres vienen a agregar otra variable de organización territorial (desde la tierra), pero siguiendo el trazado primigenio de las misiones circulares de la Isla, que funcionaron a partir de una lógica de reconocimiento del territorio desde el mar.



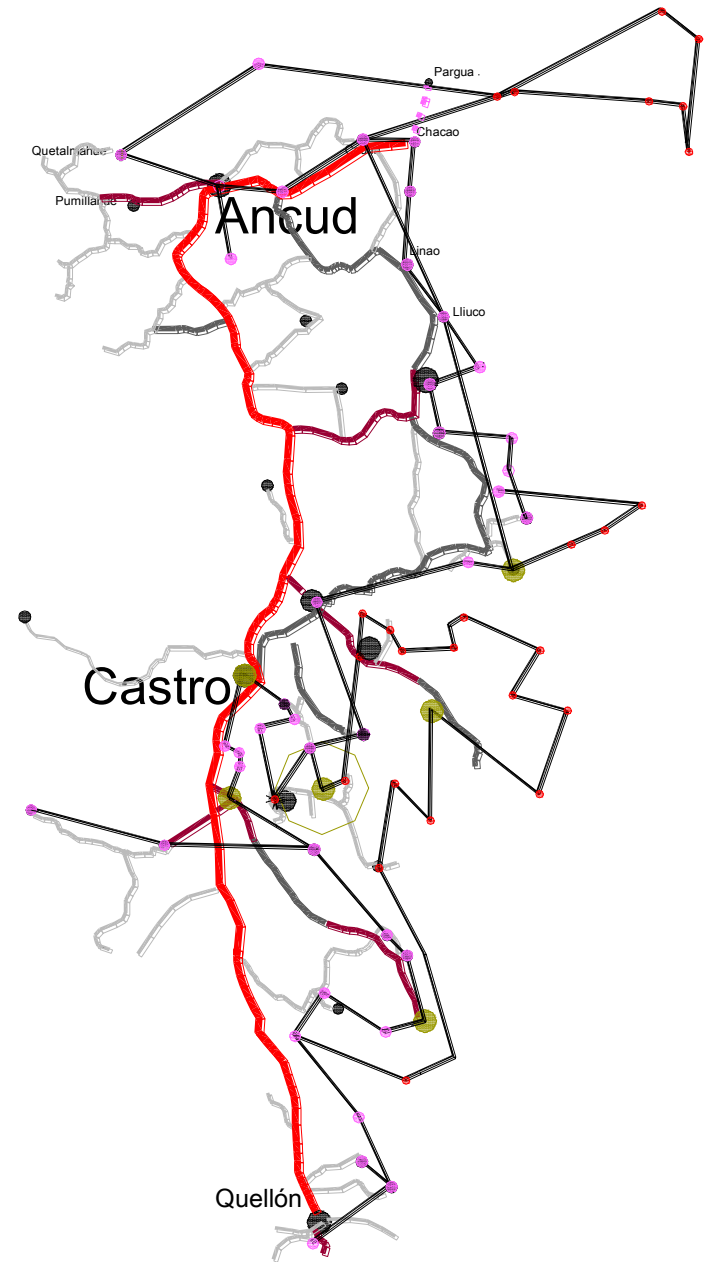


Este esquema muestra la estructura de redes de transporte actuales, en comparación con la estructura primigenia de las misiones circulantes

Esquema de superposición entre la trama de redes marítimas de las misiones circulares y la trama de redes terrestres viales, donde aparece el nuevo tejido territorial. En el fondo estas redes son un nuevo territorio dentro del territorio geográfico.

“La red es un movimiento de líneas materiales o inmateriales. Estas líneas no recortan como lo hacen las partes de territorios, sino que son uno”

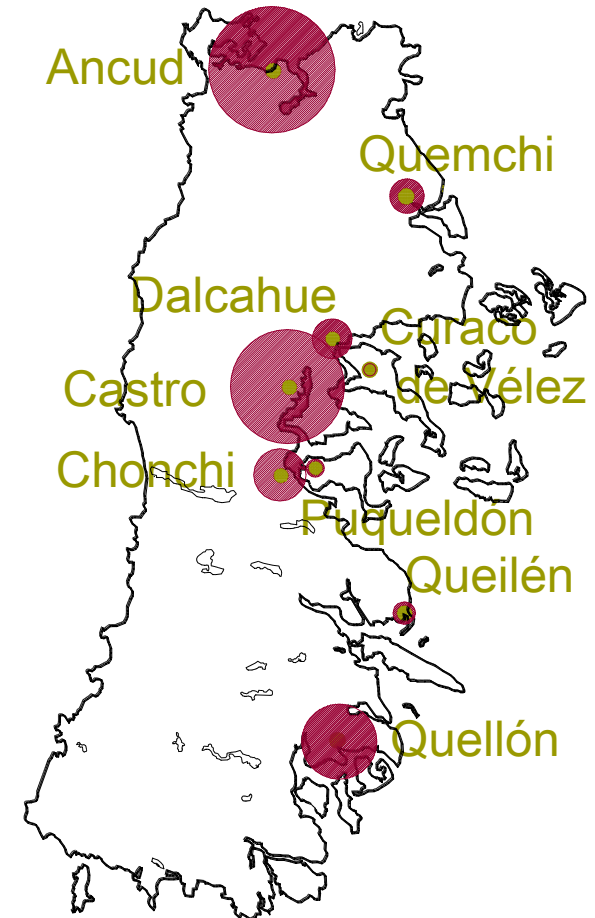
*URBANISMO DE LAS REDES,
Gabriel Dupuy, Editorial Oikos-Tau, Villasar de Mar, Barcelona*



3.A Población de Chiloé

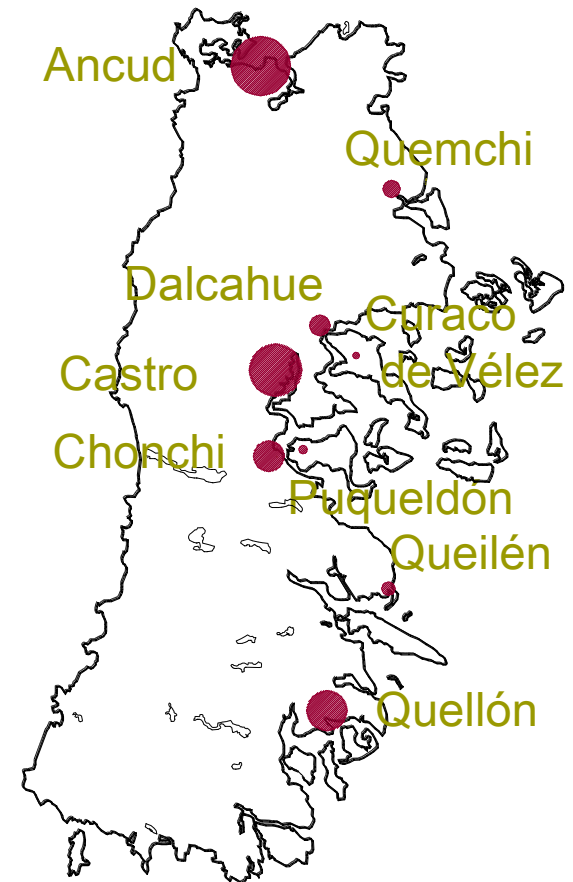
REGISTRO DE CENSO 1992 DE LA PROVINCIA DE CHILOÉ RESPECTO DE SU POBLACIÓN, urbana y rural.

	Población de 15 años o más
Ancud	37516
Castro	29931
Chonchi	10627
Curaco de Vélez	3021
Dalcahue	7763
Puqueldón	4248
Queilén	4952
Quellón	15055
Quemchi	8188
Quinchao	9088



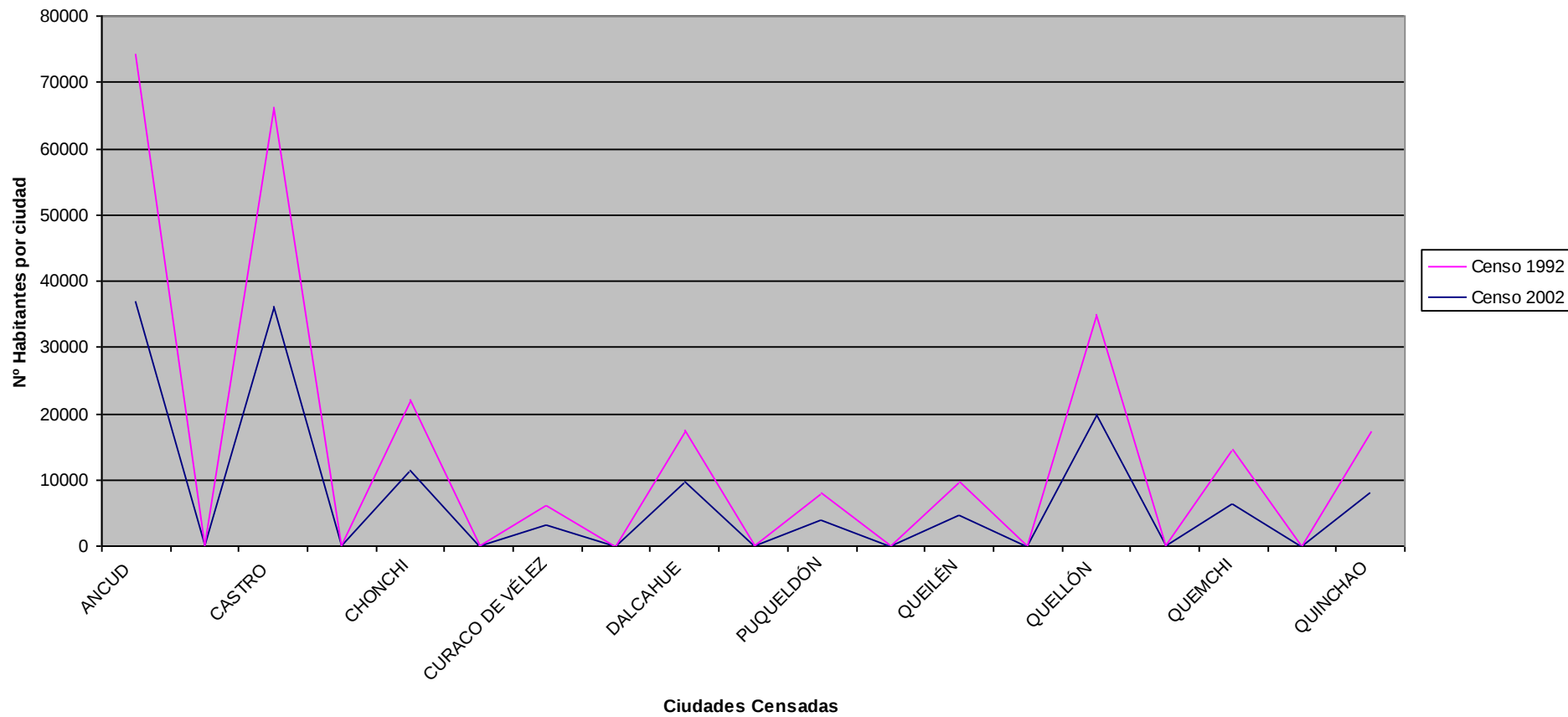
REGISTRO DE CENSO 2002 DE LA PROVINCIA DE CHILOÉ RESPECTO DE SU POBLACIÓN
Población de 5 años o más,
Población Urbana y rural

	Población de 15 años o más
Ancud	36732
Castro	36164
Chonchi	11504
Curaco de Vélez	3147
Dalcahue	9706
Puqueldón	3795
Queilén	4696
Quellón	19814
Quemchi	6312
Quinchao	8253

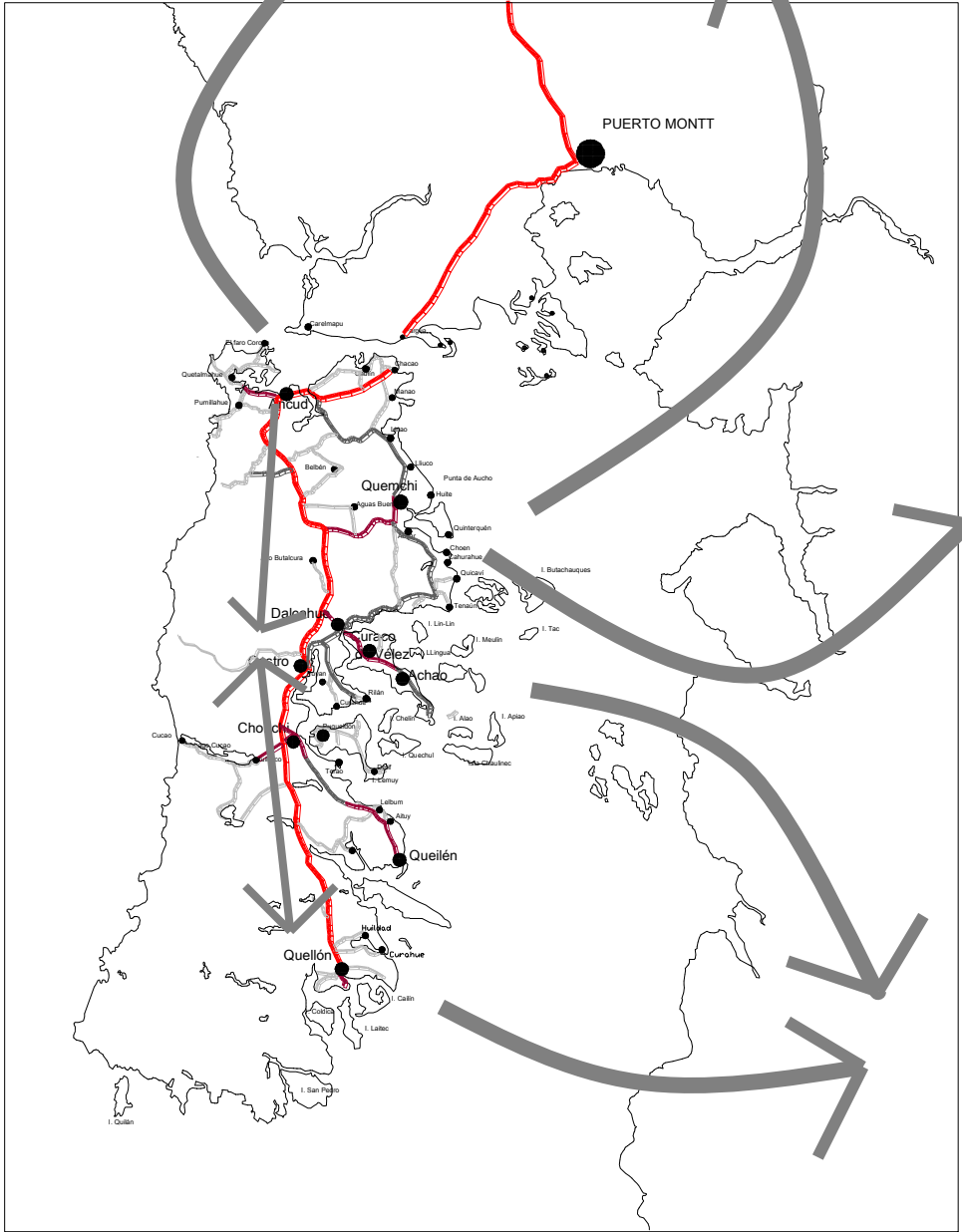


Variación Población de la Isla de Chiloé ente los años 1992-2002

Variación Población Chiloé entre los años 1992-2002

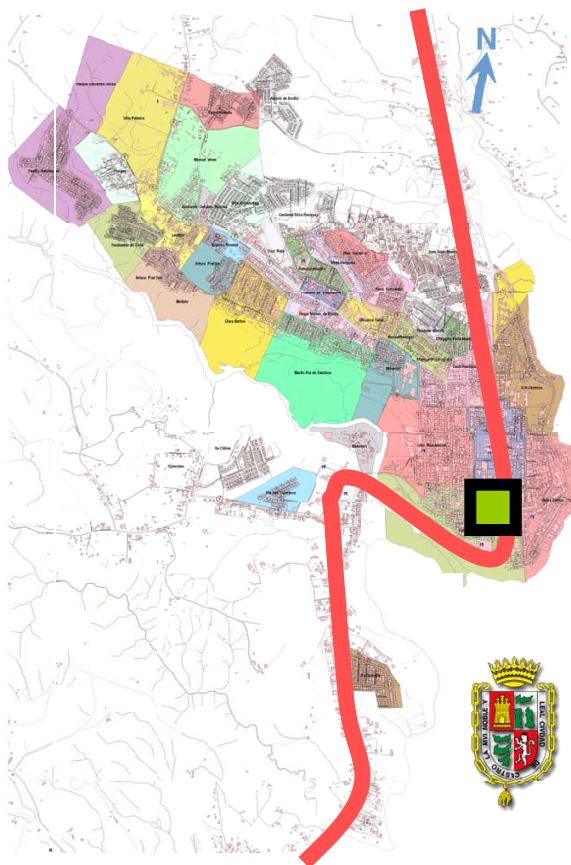


The map of Chile illustrates the distribution of the Chilean Merganser (*Mergus chilensis*). A red line traces the species' range from the south (Quellón) through the central and northern regions, ending near Puerto Montt. Large grey arrows indicate the direction of the species' spread, generally from south to north. Key locations marked include Quellón, Coyhaique, Valdivia, Temuco, and Puerto Montt. The map also shows major rivers and islands, providing a geographical context for the species' distribution.



La razón por la cual Castro y Ancud compiten por el rol de Ciudad-Nodo de Chiloé, se debe a que por un lado ambas ciudades comparten el eje longitudinal principal que conecta la isla de Norte a Sur que lo que en un comienzo fue un sendero rural, luego la línea del tren, pero que actualmente corresponde a la Ruta 5 Sur, carretera que está presente a lo largo de casi todo Chile. Esto significa que ambas ciudades tienen la posibilidad directa de comunicarse con el resto del país, en cambio los habitantes del resto de las ciudades de la isla, deben primeramente salir a la carretera para luego pasar obligatoriamente por estas 2 ciudades principales.

CASTRO



ANCUD



3.B Flujos de Transporte en Chiloé

Itinerario de salidas de buses desde CASTRO

Santiago - San Fernando	15:40, 15:45, 17:05
--------------------------------	---------------------

Los Angeles	07:10, 17:40
Concepción	
Talcahuano	

Temuco	07:10, 08:40, 10:10, 11:10, 13:00, 14:10, 17:40
Loncoche	
Lanco	
Los Lagos	
Valdivia	
Osorno	
Frutillar	
Llanquihue	
Puerto Varas	

Puerto Montt – Ancud	06:25, 07:10, 07:40, 08:15, 08:40, 09:00, 09:40, 10:10, 10:35, 11:10 11:40, 12:00, 13:00, 13:30, 14:10, 14:50, 15:30, 15:35, 15:40, 16:30 17:00, 17:40, 18:00, 18:40, 19:20, 20:10
-----------------------------	--

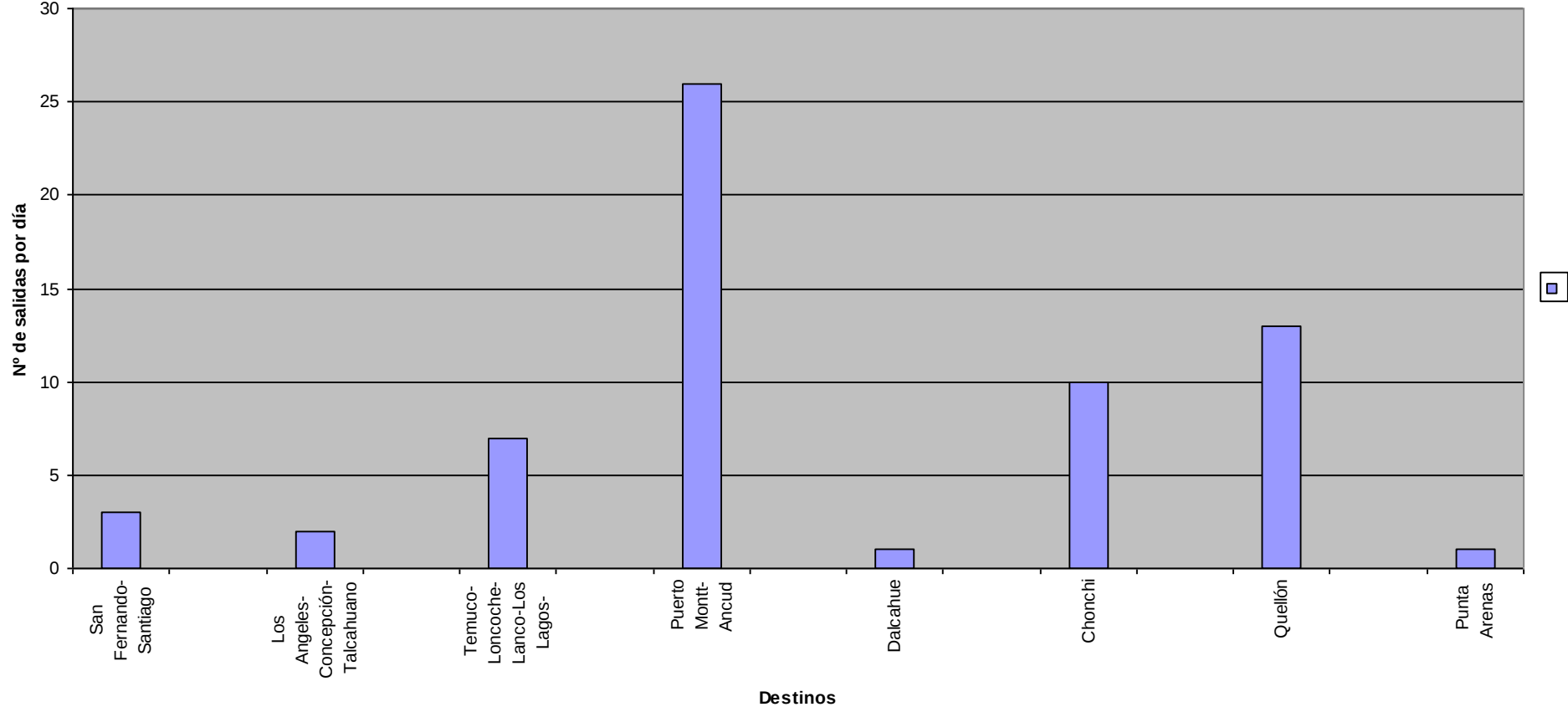
Dalcahue	13:30
-----------------	-------

Chonchi	07:00, 07:45, 08:30, 10:00, 11:35, 14:30, 16:00, 18:00, 19:00, 20:30
----------------	--

Quellón	07:00, 07:45, 08:30, 09:15, 10:00, 11:00, 11:35, 12:45, 13:40, 14:30, 16:00, 17:00, 18:00, 19:00, 20:30
19:00, 20:30	

Punta Arenas	07:00
---------------------	-------

Frecuencia de salidas de buses de Castro



Itinerario de salidas de buses desde ANCUD

Santiago - San Fernando	17:10, 17:10, 18:40
--------------------------------	---------------------

Los Angeles Concepción Talcahuano	08:45, 18:45
--	--------------

Temuco Loncoche Lanco Los Lagos Valdivia Osorno Frutillar Llanquihue Puerto Varas	08:45, 10:15, 11:45, 12:45, 13:15, 14:15, 15:45, 17:15
--	--

Puerto Montt	06:45, 07:15, 08:10, 08:45, 09:05, 09:45, 10:15, 10:35, 11:15, 11:45, 12:00, 12:35, 12:45, 13:15, 13:35, 14:10, 14:15, 14:45, 15:00, 15:45, 16:15, 16:30, 17:05, 17:15, 17:45, 18:05, 18:35, 19:15, 19:55, 20:15, 21:05, 21:45
---------------------	--

Dalcahue	09:05, 15:05, 18:45
-----------------	---------------------

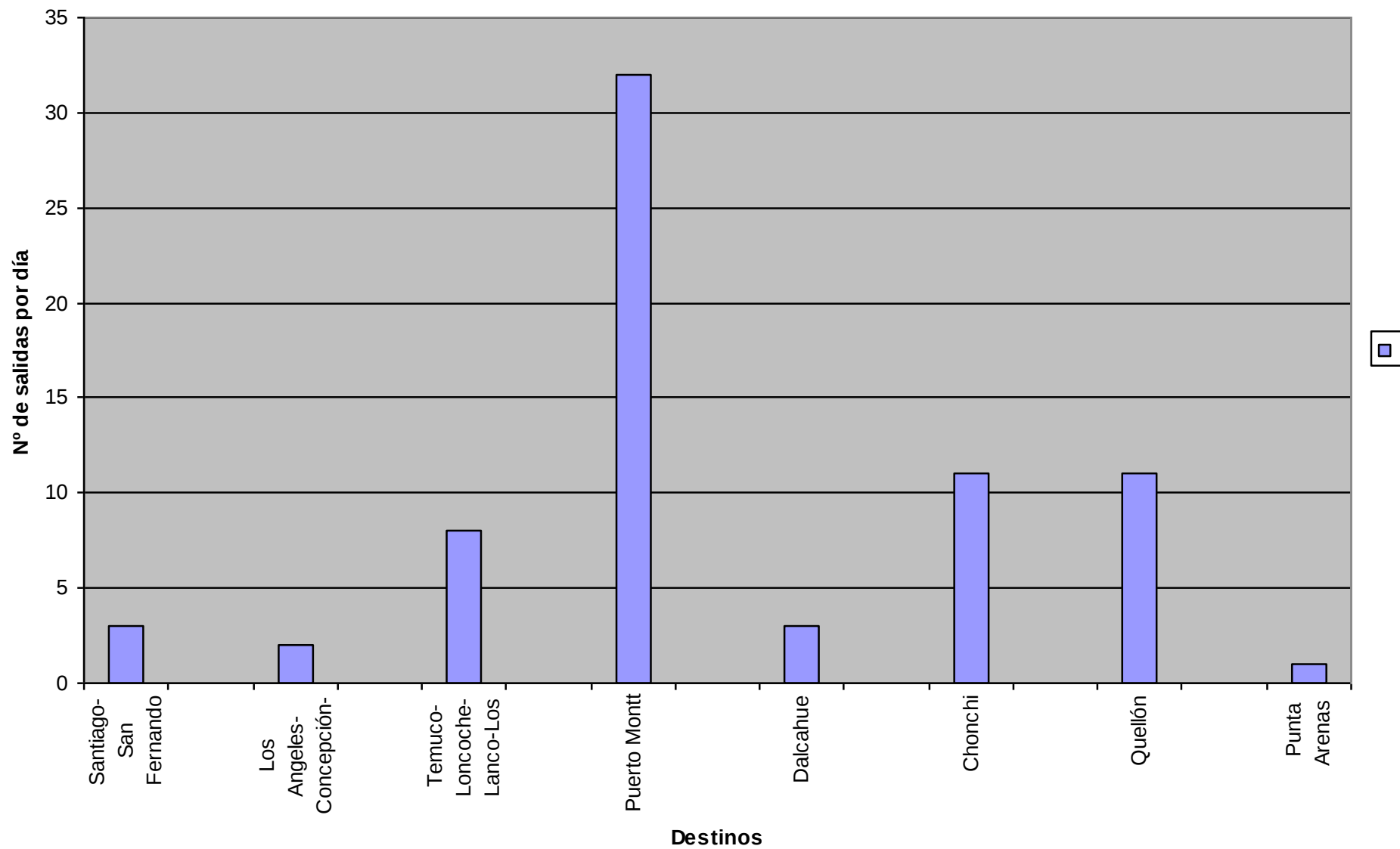
Castro	07:00, 08:00, 08:30, 09:25, 10:05, 11:00, 11:30, 12:30, 12:35, 13:00, 13:30, 14:05, 14:25, 15:30, 15:35, 16:00, 16:30, 17:05, 17:25, 18:15, 18:30, 18:50, 19:35, 20:05, 21:30, 21:35, 22:00
---------------	---

Chonchi	07:00, 08:00, 08:30, 10:05, 11:00, 12:30, 13:30, 15:35, 16:30, 17:25, 18:50
----------------	---

Quellón	07:00, 08:00, 08:30, 10:05, 11:00, 12:30, 13:30, 15:35, 16:30, 17:25, 18:50
----------------	---

Punta Arenas	08:35
---------------------	-------

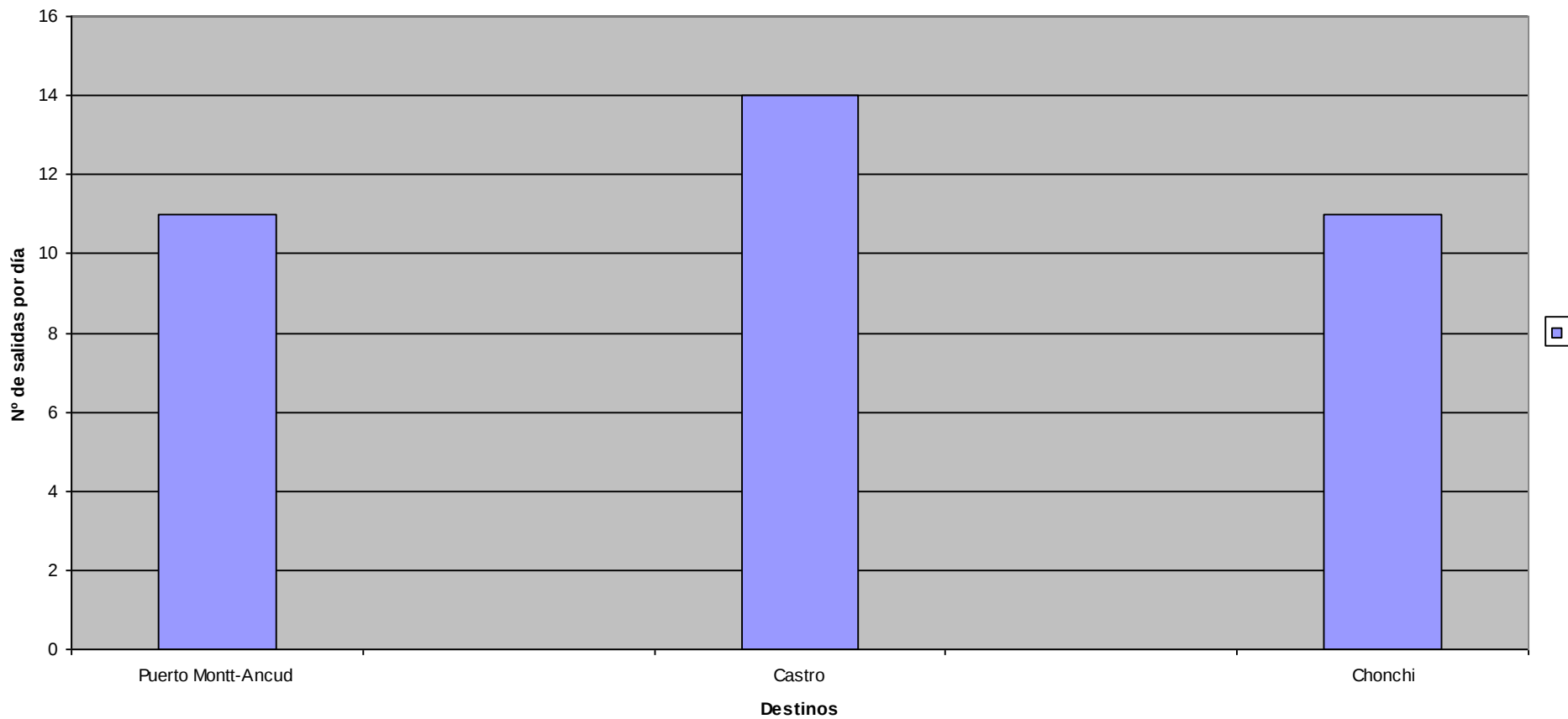
Frecuencia de salidas de Ancud



Itinerario de salidas de buses desde QUELLÓN

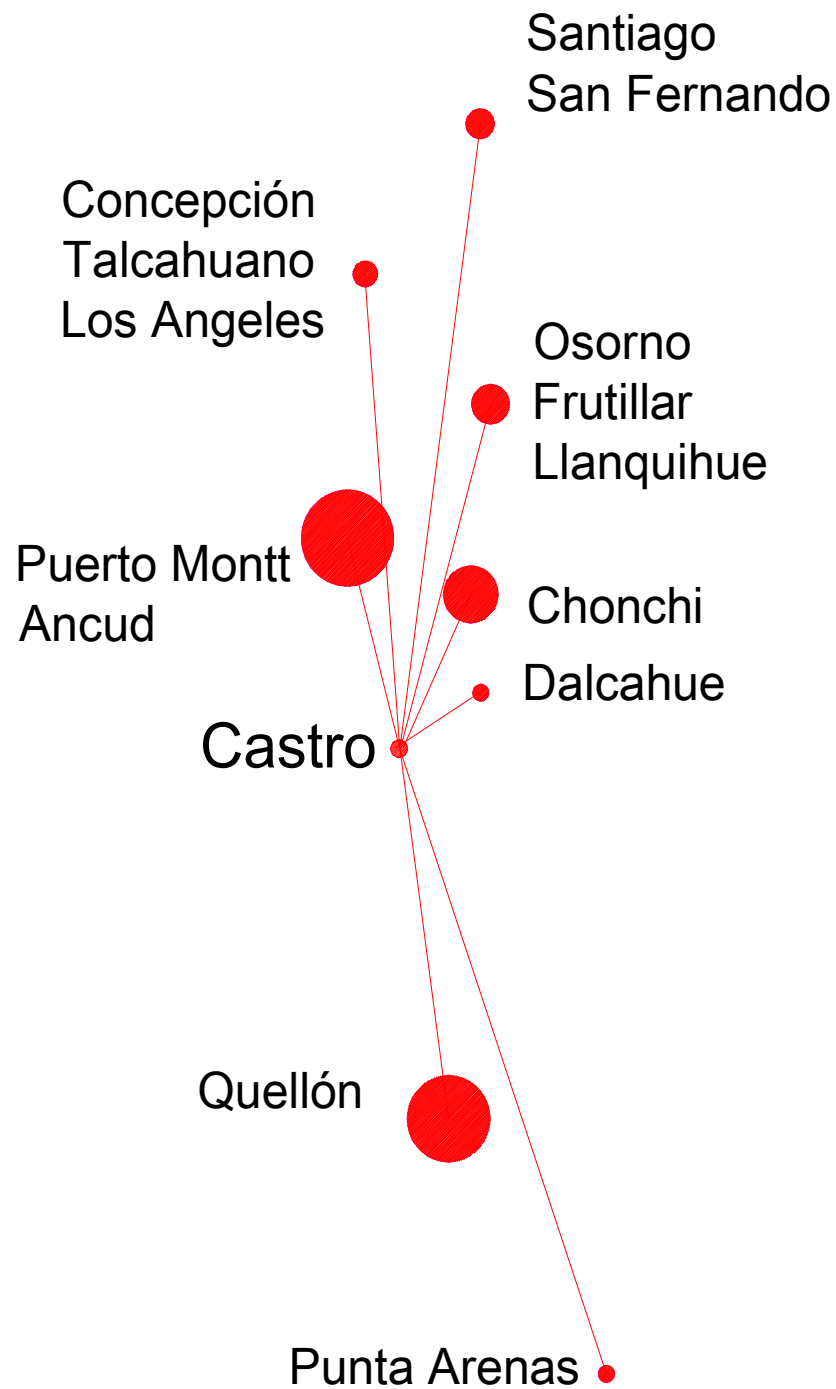
Puerto Montt-Ancud	06:50, 07:45, 08:30, 10:00, 12:50, 13:40, 14:30, 15:10, 16:30, 17:20, 18:10
Castro	06:50, 07:45, 08:30, 10:00, 12:00, 12:50, 13:40, 14:30, 15:10, 16:30,17:20,18:10, 18:45, 19:30
Chonchi	06:50, 08:30, 09:20, 10:00, 12:50, 14:30, 16:30, 17:20, 18:10,18:45, 19:30

Frecuencia de salidas de buses de Quellón



Representación gráfica del tránsito de la redes de transporte desde Ancud hacia el resto del país.

El contacto más fuerte es el tramo de la Ruta 5 Sur entre Ancud y Quellón, es decir de Norte a Sur.



“Accesibilidad a Castro

Sistema Carretero

Se accede a la comuna de Castro principalmente por la Ruta 5 Sur (que recorre casi 120 km desde Chacao, al norte de la Isla), por la que fluye el transporte inter e intraprovincial.

Si bien el sistema de transporte por esta vía es expedito, tiene su punto débil en el cruce del Canal de Chacao, por carencia de rampas adecuadas a las mareas y diseño que impide el atraque simultáneo de transbordadores, lo que trae conflictos durante el año (períodos de altas y bajas mareas) y en la temporada de verano, cuando aumenta considerablemente la demanda para cruzar el canal.

Los caminos secundarios, que conectan Castro con las ciudades cercanas, sirven especialmente para transportar la producción agrícola, forestal y pesquera a los centros de proceso y consumo, así como para el desplazamiento del flujo turístico que visita Chiloé y la comuna de Castro.

Sistema Marítimo

Todo el equipamiento de embarcaciones es de propiedad privada, a excepción de los 2 transbordadores que operan en el canal de Chacao y que son de propiedad de Transmarchilay (empresa filial CORFO). En el último tiempo han proliferado las embarcaciones destinadas al cultivo de los salmones existentes en los canales del mar interior y fiordos de Castro y en menor medida las lanchas que sirven al transporte de pasajeros de los sectores más aislados.

En la ciudad de Castro, el terminal principal de pasajeros lo constituye la rampa de La Playa, lugar al que llegan alrededor de 120 pasajeros diarios, con aproximadamente 6 toneladas diarias de mercancías, sin considerar los productos de la pesca del sector.

Sistema Aereo

La demanda de servicio aéreo a nivel comunal se caracteriza por ser casi exclusivamente de carácter local, a través del Club Aéreo de Castro, cuyas instalaciones se encuentran en etapa de obsolescencia, ya que están en emplazadas en un sector residencial y ocupan un área determinadas como de expansión urbana, por lo tanto su traslado debe ser a la brevedad. El primer terminal aéreo de la región se encuentra en Puerto Montt, aeropuerto El Tepual, y absorbe prácticamente el 100% de la demanda de servicios de carga y pasajeros desde y hacia el resto del país. El Tepual se encuentra en etapa de ampliación, que entrará en servicio este año. La demanda creciente de transporte de carga de carne de salmón, sería un fundamento serio para pensar en la habilitación de un aeropuerto en el sector de Piruquina, evaluación que debe realizar la Dirección de Aeronautica, tomando en consideración la existencia de un aeropuerto con pista pavimentada en la ciudad de Ancud, Pupelde.

Sistema Combinación Terrestre – Marítimo

Castro se enlaza con el norte del país a través del Canal de Chacao (sistema Pargua – Chacao). El cruce del Canal lo realizan 3 empresas de transbordadores (Naviera Cruz del Sur), Transmarchilay y Somarco). La relación con el área de influencia comunal lo hacen sistemas de transbordadores que van de Dalcahue a la isla de Quinchao y un transbordador perteneciente a la Municipalidad de Puqueldón que va de Chonchi a la Isla de Lemuy.” *Extracto de DIAGNOSTICO DE LA CIUDAD DE CASTRO. Archivos Bibliográficos de Castro*

Aparte de Castro, no existe otro centro poblado que ejerza una influencia tan decisiva en el resto de los centros poblados cercanos.

Esta dependencia, determinada a través de siglos por condiciones físicas, fue el elemento determinante para establecer el centro administrativo de la provincia de Castro.

Si analizamos la accesibilidad en base a la red de carreteras (Ruta 5 Sur), todas estas localidades se vinculan de mejor manera con la ciudad de Castro, lo mismo pasa con los caminos secundarios del área territorial. Con respecto a las vías marítimas, las características físicas del territorio permiten una vía marítima tranquila de vínculo, como fue históricamente y sigue siendo hasta hoy. Este elemento incluso se transforma en la matriz que da origen a elementos característicos de la cultura patrimonial de la comuna y el sector territorial. Todas las localidades ubicadas a orillas de mar interior se relacionan con la ciudad de Castro.

Desde este punto de vista, la carretera Ruta 5 Sur, que sirve de corredor de comunicaciones con el territorio continental y con la XI Región a través de Chaitén y Puerto Chacabuco le impone a la ciudad de Castro la tarea de organizar su territorio de forma tal que, por una parte, el sistema de transporte establecido se realice de manera expedita y, por otra, dé una solución que no cree conflictos en el sistema vial interno de la comuna y la ciudad.

En definitiva, podemos afirmar que la ciudad de Castro, al contrario del resto de las ciudades de la Isla Grande de Chiloé, es la única ciudad en la cual se encuentran 3 clases de redes:

TERRESTRES

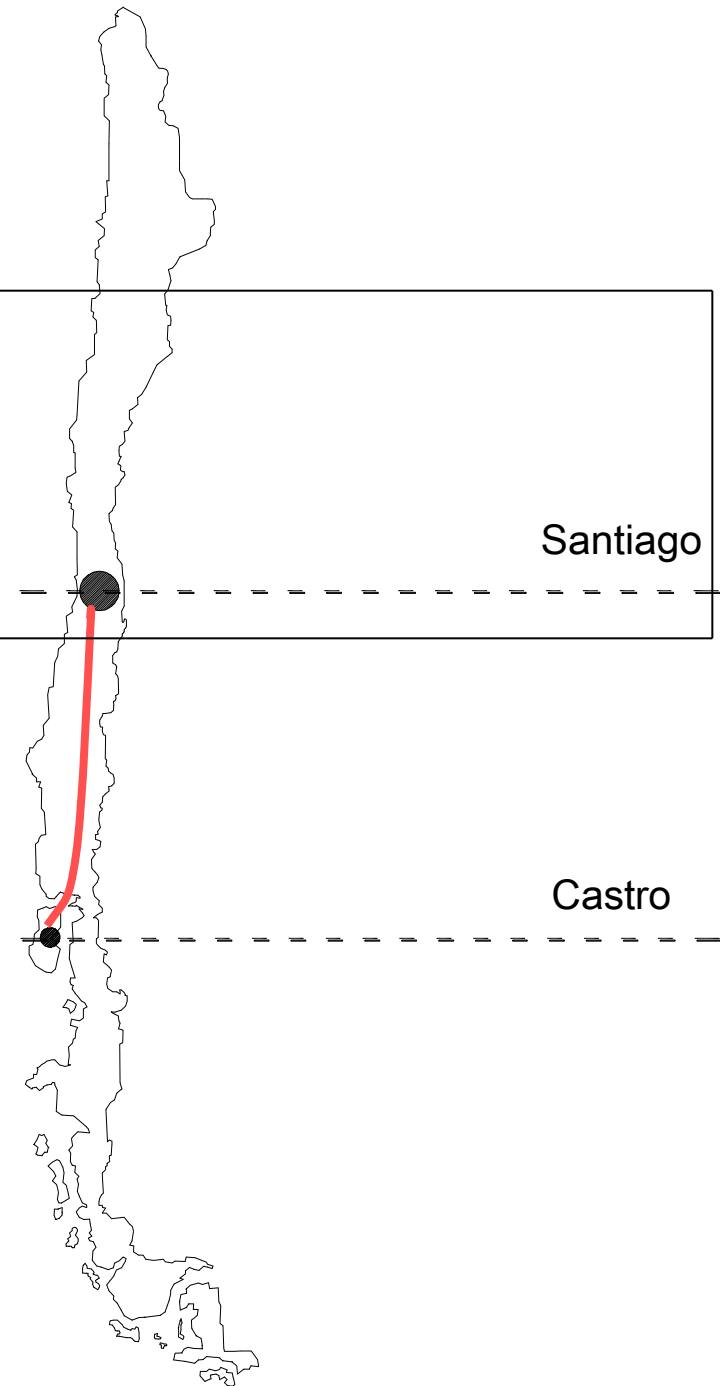
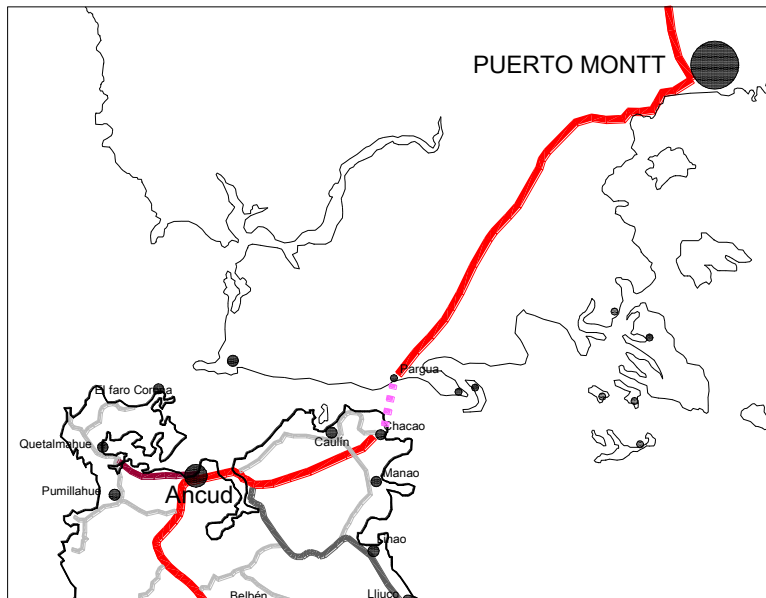
MARÍTIMAS

AÉREAS

Por lo tanto, aparte de su ventaja respecto del posicionamiento en el territorio, sus redes son más complejas que el resto de las ciudades de la Isla, puesto se cruzan estas 3 rutas.

4. Conclusiones

EL PUENTE COMO ABSTRACCIÓN,
potencial conexión de las redes de Transportes y
Comunicaciones entre **Castro,**
Nodo-Central del sistema metropolitano de
Chiloé y **Santiago Nodo-Central** del
sistema metropolitano de Santiago.





El puente como concepto no como objeto, es una conexión entre 2 puntos, por lo tanto significa flujo, tránsito, comunicación, etc. entre éstos y en consecuencia, para los habitantes de entre estos puntos que lo utilizarán. En el caso concreto de Chiloé, si bien el sistema de transporte por la Ruta 5 Sur es expedita, tiene su punto débil en el cruce del Canal de Chacao, por carencia de rampas adecuadas a las mareas y diseño que impide el atraque simultáneo de transbordadores, lo que trae conflictos durante el año (períodos de altas y bajas mareas) y en la temporadas de verano, cuando aumenta considerablemente la demanda para cruzar el canal.

4.A EI PUENTE como efecto de la Globalización e impacto en Chiloé



El puente indirectamente obliga a Chiloé a adaptarse a un nuevo y fuerte flujo vial proveniente del continente, por lo tanto a una manera de conectarse que no le pertenece, que no tiene arraigo. Esta manera nueva de conectarse, le pertenece a Santiago y a las grandes áreas metropolitanas, pero no con Chiloé, que posee una fuerte identidad cultural, que anteriormente analizamos.

La globalización implica **Movilidad, Competitividad, Sostenibilidad**, pero igualmente genera efectos que afectan a la estructura, organización, al funcionamiento y a la imagen urbana y que en mayor o menor grado, están replicándose por doquier. Aún cuando las ciudades no estén convergiendo hacia un modelo único, hay determinados cambios que tienden a producirse en todas ellas como consecuencia de los impactos de la globalización, la cual genera efectos desestructurantes sobre el territorio y las sociedades locales.

Jordi Borja y Manuel Castells, en su obra Local y Global, plantean los siguientes efectos:

a. Las grandes actuaciones infraestructurales de comunicación y promoción económica se plantean muchas veces en función de la competitividad internacional y dejan fuera del juego a zonas enteras del territorio urbano-regional.

b. Una parte de la población queda “out”, fuera de las comunicaciones globales y de las actividades competitivas. En uno de los casos han sido expulsados de la actividad económica formal, en otros nunca han entrado. Aquí se confunden desempleados estructurales y jubilados prematuros, jóvenes sin oportunidades y minorías étnicas. Cuando esta población se concentra en áreas-ghetto se produce el círculo vicioso de la marginalidad.

c. Las actividades económicas tradicionales, base principal del empleo y de la inversión en capital fijo, entran en crisis, mientras que las actividades insertas en la economía global son muchas veces aleatorias y precarias. La incertidumbre limita las iniciativas económicas fuertes, cohesionadoras del tejido social. La globalización económica estimula la informalidad local.

d. El espacio de flujos, de geometría variable, sustituye el territorio visible. Los lugares referenciales productores de identidad se masifican cuando no se disuelven. El urbanismo pierde su función integradora. La nueva ciudad metropolitana tiende a la discontinuidad de unas zonas y a la marginación de otras y al debilitamiento de los centros cívicos, polivalentes y de fuerte carga simbólica.

e. La famosa concertación público-privada, incluso cuando se expresa en planes o iniciativas de carácter global (por ejemplo un plan estratégico o la organización de un gran evento con el consiguiente catálogo de obras) muchas veces se basa en acuerdos entre instituciones políticas de representación oligárquica y grandes grupos económicos. La exclusión social y la marginación de áreas territoriales se expresa por omisión, pero no es menos manifiesta.

f. La promoción de la ciudad se entiende muchas veces como su venta según técnicas del marketing. Se vende una parte de la ciudad, se esconde y se abandona al resto. Es muy instructivo analizar los mapas y folletos destinados al turismo, a conquistar a posibles inversores. Incluso los funcionarios públicos desconocen partes importantes de la ciudad, por no hablar de las periferias metropolitanas.

g. El gobierno del territorio se entiende muchas veces en clave básicamente de protección-represión en las áreas “in” de la ciudad. El poder público puede incluso abandonar de facto el control del resto y renuncia a la integración de sus problemas.

LOCAL Y GLOBAL, Jordi Borja y Manuel Castells, United Nations Center For Human Settlements, Habitat II, Istanbul, 1996

Podemos observar que en el caso de Chile, también se producen estos síntomas, debido a la morfología del territorio que privilegia la longitud de Norte a Sur, la cual desencadena una lógica de ordenamiento territorial teniendo como **centro-nodo a Santiago** y dejando a sus extremos en condición de periferias urbanas.

Los últimos proyectos encargados de generar redes viales y comunicacionales, se han generado en la Zona Central. Proyectos tales como la 4º etapa de la Avenida España, (www.cuartaetapa.cl), el Troncal Sur, la proyectación de nuevas líneas para el metro de Santiago, mejoramiento de la ruta 68 (Valparaíso-Santiago), sólo logran potenciar más la zona central del país, dejando sin políticas de desarrollo urbano a los sectores extremos de Chile.

Un ejemplo concreto es la Isla de **CHILOÉ**, que ya comenzando por sus características geográficas, posee por defecto, la condición de **a-isla-miento**. Aunque su emplazamiento ha provocado que no se deje influenciar por modelos de vida contemporáneos y la ha hecho potenciar su propia cultura y una mirada particular del mundo, al mismo tiempo ha provocado a lo largo de su historia, más que desconexión geográfica, su desconexión física con el resto del país.

Esta aislación de las actividades globales competitivas ha provocado que los habitantes de los pequeños poblados rurales de Chiloé se vean inmersos en problemas sociales, específicamente de acceso a la Salud.

Eh hecho de plantear este proyecto, expresa la idea de incluir a Chiloé dentro del territorio de las transacciones globales y la competitividad en términos de intercambio. Chiloé posee recursos naturales explotables, como lo es la madera, las salmoneras y también el turismo.

Pero así mismo, como dice el punto **d** sobre las consecuencias negativas de la globalización,

“El espacio de flujos, de geometría variable, sustituye el territorio visible. Los lugares referenciales productores de identidad se masifican cuando no se disuelven. El urbanismo pierde su función integradora. La nueva ciudad metropolitana tiende a la discontinuidad de unas zonas y a la marginación de otras y al debilitamiento de los centros cívicos, polivalentes y de fuerte carga simbólica.”

Los lugares cargados de identidad, pierden su fuerza y tienden a disolverse debido a que el urbanismo como tal, se transforma en un desintegrador de identidad. La puente significa dependencia directa del **Nodo Castro** hacia el **Nodo-Central Santiago**. Si apoyamos la idea de consolidar a Castro como el nodo central de la región metropolitana de Chiloé y generar intercambio con el Nodo-Santiago, el puente, es una contradicción, ya que el puente fortalece aún más a Santiago y debilita a Chiloé en su consolidación como región metropolitana. La comunicación, la competitividad y el intercambio es positivo, pero no la **dependencia territorial**, porque trae como consecuencia la pérdida de identidad y contrae los síntomas de un modelo genérico de ciudad, que se encuentra conectada con lo **global**, pero carece de identidad **local**.

4.B Desafíos Ambientales



“La progresiva apropiación de los espacios públicos por el automóvil además de la incesante transformación de superficies en infraestructuras de comunicación, que en las grandes ciudades europeas ocupan en la actualidad por término medio entre el 10 y el 15% del suelo, porcentaje que en algunos casos (Lisboa, Bilbao) se dispara hasta casi el 35%, resulta en unos procesos de expulsión de las poblaciones más débiles y menos motorizadas del espacio público.

Los espacios públicos juegan un papel esencial en la construcción de una ciudad competitiva, cohesionada y sostenible. La construcción de ciudad se refleja en sus espacios públicos que actúan como lugares de centralidad, como espacios de creación de identidad de barrio, de ciudad, etc. Los espacios públicos deben ser accesibles y seguros, especialmente para las poblaciones más débiles y deben incorporar aspectos simbólicos que permitan a la población sentirse identificados con su lugar de residencia. La degradación de los espacios públicos que se produce por falta de conservación, por la ocupación indiscriminada por parte de los automóviles, por la poca integración con las necesidades de los propios habitantes conduce al desarraigo y a la falta de identificación de los vecinos y usuarios con el territorio en el que viven, trabajan y consumen.”

LOCAL Y GLOBAL, Jordi Borja y Manuel Castells, United Nations Center For Human Settlements, Habitat II, Istanbul, 1996

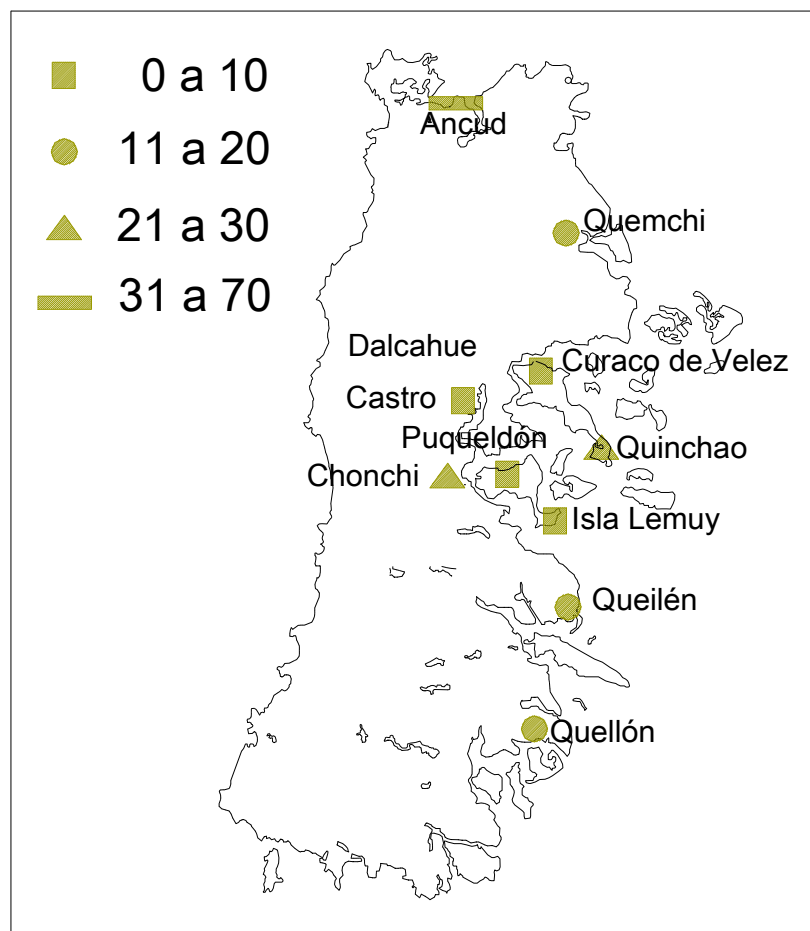
Es inminente el impacto del puente sobre el medioambiente del territorio chilote. Las empresas que explotan estos recursos, deben tomar conciencia que generar conectividad entre áreas metropolitanas, ya sean grandes o no, provoca un aumento considerable en la demanda de estos productos, por tanto esto implica Intercambio Global.

Estas redes generadoras de intercambio diluyen las fronteras de los países, donde ya nada queda aislado. Las empresas entonces, tienen una gran responsabilidad frente al desarrollo sustentable, donde viene el cómo intercambiar eficientemente, sin destruir los recursos que ofrece el territorio

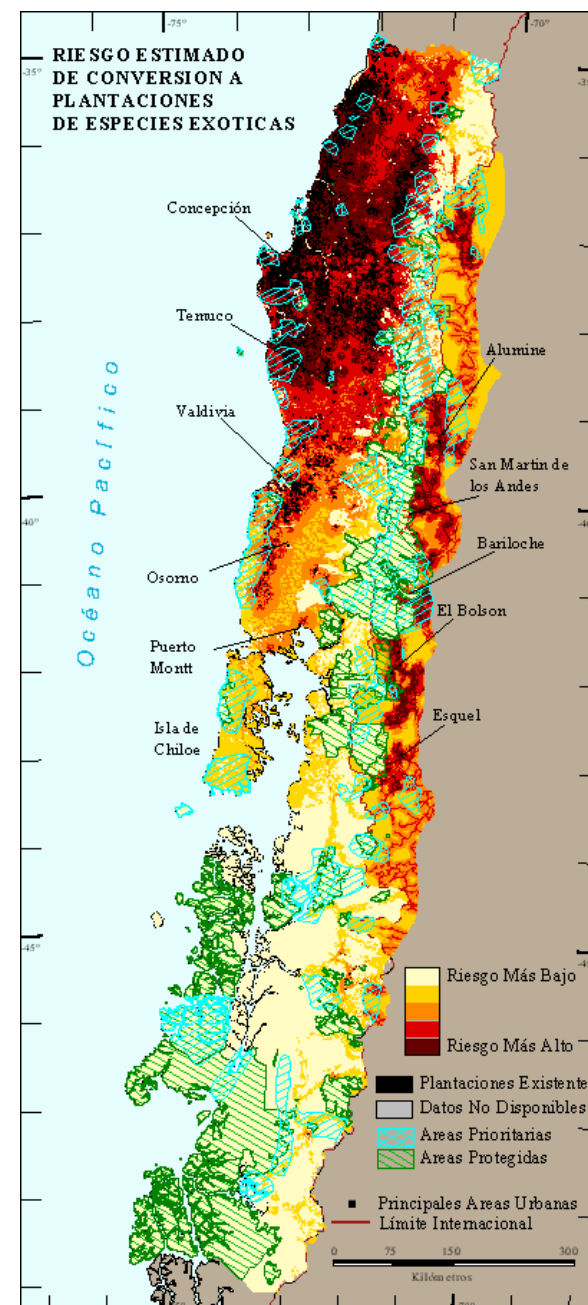
(las salmoneras ya están provocando problemas en el fondo del mar interior, debido a que los salmones se alimentan de pellets -alimentos preparados- y luego sus desechos bajan al fondo del mar, con una constitución ácida y muy dañina; así mismo

el bosque nativo también está siendo sobre explotado.

La imagen de la izquierda muestra la concentración de lugares de explotación acuicola en la Isla grande de Chiloé, donde se aprecia que la mayor concentración se encuentra justamente en el área de



Cuadro que muestra la zona con mayor y menos riesgo de conversión a plantaciones de especies exóticas.



“El bosque es vida y trabajo, y entonces porque los parlamentarios nos niegan la ley.

De una vez y por todas convenzance que la mejor manera de ganar votos es haciendo leyes para la gente, y la Ley de Bosques Nativos es una ley para el pueblo.

Mi Opinión

Un Bosque Sin Ley

El Proyecto Ley de Bosques Nativos cumple 11 años desde que ingresara a trámite en el congreso de la república, proyecto que cada cierto tiempo da señales (siempre inequívocas...) de que será finalmente aprobado por los honorables y se convertirá en ley de todos los Chilenos. Los mismos que en su mayoría parecen desconocer la verdadera importancia de los bosques para el desarrollo económico del país.

¿Qué ha detenido la ley?, distintas personalidades del quehacer nacional como Francisco Huenchumilla (Ministro Secretario General de la Presidencia) y Roberto Ipinza (Director ejecutivo del Instituto Forestal) coinciden o parecen coincidir en que la traba está por el lado de los incentivos hacia el manejo de los bosques nativos, es decir dólares, euros o pesos chilenos, como se quiera, es decir la o las trabas están en el Ministerio de Hacienda hecho que nadie discute. Pero de ¿Cuánto dinero se habla?, las cifras parecen ir entre los 5 millones y los 15 millones de dólares, (paradójicamente es lo mismo que se gana eliminado el impuesto al lujo, por mayores aportes al IVA), entonces las cifras no están tan lejanas de obtener, y bastaría con una redistribución de la carga tributaria y listo. Ojalá y fuese tan fácil como eso, existe falta de voluntad política que haga que el mentado proyecto agilice su tramitación en el Congreso y no “sobre madure”, como muchos de los bosques que actualmente se encuentran sin manejo por falta de incentivos.”<http://miarroba.com/foros/ver.php?temaid=1525894&foroid=160987>

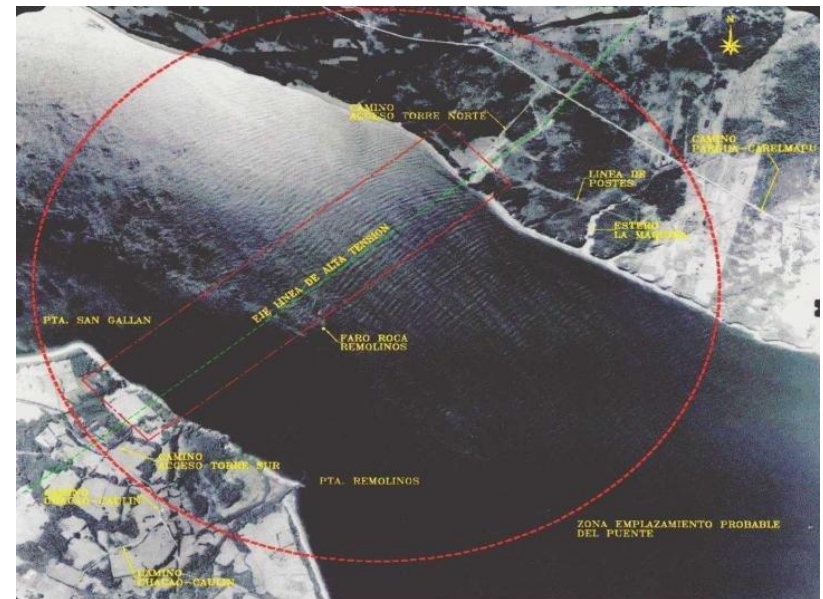
4.C Desafíos Arquitectónicos



Desde el punto de vista de la Identidad cultural, la experiencia de cruzar el Canal del Chacao a través de los transbordadores provoca un quiebre respecto de la temporalidad y de la velocidad que viene del continente, abriendo paso a un medio de transporte cargado de significado. Este lugar es la **puerta** a Chiloé, es el ingreso, el traspaso a otro lugar, así como los aeropuertos lo son para entrar a un país.. Hoy en día, pareciera que no existe otro medio de transporte más válido que no sea el auto; se privilegia al auto ante otros medios de transporte locales y con identidad. Desde un principio, el mar fue el protagonista en el transporte de Chiloé, mucho antes que las redes terrestres. No olvidemos que el trazado urbano de la Isla se debió en un principio a las misiones circulares realizadas en **DALCAS** (canoas chonos) y dirigidas por los mismos indígenas, quienes sabían mejor el camino que nadie. **¿cómo debiera ser un diseño adecuado?**

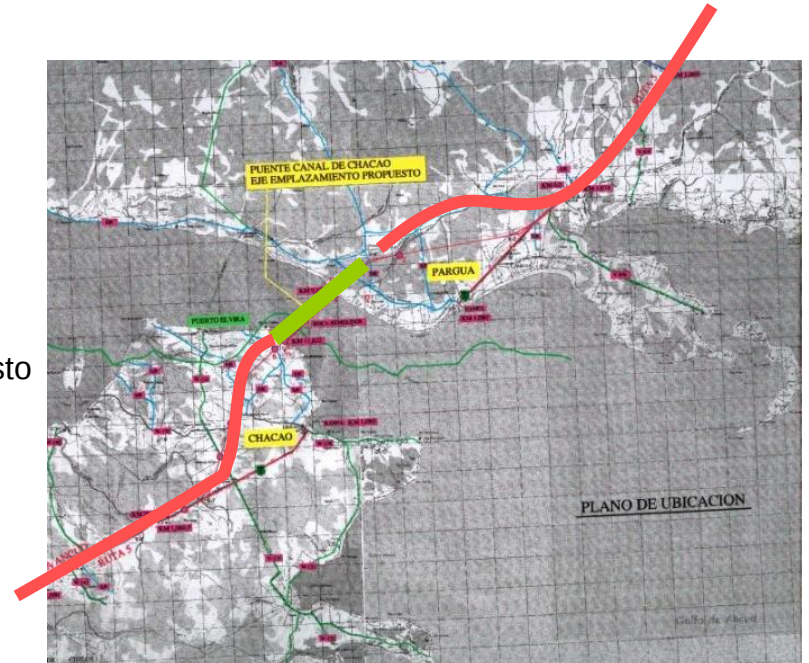
¿Cuál es el modo debido?

Lo importante es construir con diseño para reforzar la identidad y la integración



Zona de probable emplazamiento del puente

Emplazamiento Propuesto



Transbordador que en la actualidad sirve para cruzar el canal



Recalada de los transbordadores en Pargua, lado continental



Reportaje acerca de una propuesta alternativa al puente, donde va agregando otras variables y ampliando el territorio de intervención, traspasando el mar interior y llegando hasta Chiloé continental. Los que proponen esta opción, son empresas chilenas fusionadas con ingenieros noruegos, especialistas en terrenos accidentados, puesto que Noruega posee un territorio muy parecido a Chiloé.

“PROPONEN ALTERNATIVA A PUENTE SOBRE CANAL DE CHACAO

Enviado el Viernes, 15 agosto a las 15:50:39 por [Pagina10](#)

Tópico: CHILOE_ Unos \$ 150 millones de dólares más barato que el proyecto para construir el Puente Bicentenario, que uniría la isla de Chiloé con el continente a la altura del Canal de Chacao a través de un viaducto de 2,3 kilómetros de longitud, sería el costo de un proyecto paralelo a dicha alternativa que podría integrar el 34 por ciento del territorio nacional a través de transbordadores, puentes y túneles.

Se trata del anteproyecto denominado Conexión Vial Austral "Segmento Punta Blanca-Caleta González", impulsado por empresas chilenas, brasileñas y noruegas -líderes en la construcción de soluciones viales para archipiélagos- y que desde el 15 de julio pasado se encuentra en el escritorio del ministro de Obras Públicas, Javier Etcheberry por iniciativa de la comisión de Obras Públicas del Senado.

La idea es que como la concesión del Puente Bicentenario podría no prosperar si es que el Estado no aporta un fuerte incentivo a su construcción, dicha obra se posponga hasta que los flujos vehiculares y la economía general del país permitan impulsar un coloso de esa envergadura, entregando al sector privado los transbordadores que actualmente operan cruzando el canal de Chacao. Según el anteproyecto confeccionado por las empresas Mendes Junior (Chileno-brasileña) y las entidades noruegas Staten Vegvesen, NCC International y Norconsult, la licitación de los transbordadores con mejor tecnología y estándares de calidad es un negocio excedentario que además permitiría al concesionario levantar una red de caminos, túneles y puentes, lo que eliminaría la calidad insular de la XI Región, alargando la Ruta 5 entre Arica, I Región y la caleta Tortel.

De este modo, la idea consta de dos subproyectos bien definidos que implican reimpulsar el modo marítimo de transporte en el Canal de Chacao a través de la modernización de los ferrys que ahí operan, construyendo verdaderas estaciones de atraque por un peaje similar al precio actual.

Adicionalmente, propone construir 64,9 kilómetros de carretera entre Pichanco y Caleta Gonzalo, en el Chiloé continental, incluyendo un puente voladizo y ocho túneles, uno de los cuales recorrería unos cuatro kilómetros bajo el mar.

FINANCIAMIENTO

La ventaja de esta iniciativa radica en que el costo total podría llegar a los US\$ 200 millones (US\$ 144 millones en el camino y 50 en el sistema de transbordadores), gracias a que tanto la ingeniería básica del proyecto como sus perspectivas de operación fue diseñada por ingenieros noruegos, mundialmente reconocidos como expertos en puentes y túneles.

De hecho, a juicio del presidente de la comisión de Obras Públicas del Senado, (RN) Antonio Horvath, "de no cambiar la propuesta original, su puesta en marcha podría no requerir de incentivos estatales", al tiempo que aseguró que una vez que se cumpla el plazo de 90 días otorgado por el MOP a los interesados en el Puente Bicentenario, Conexión Vial Austral será

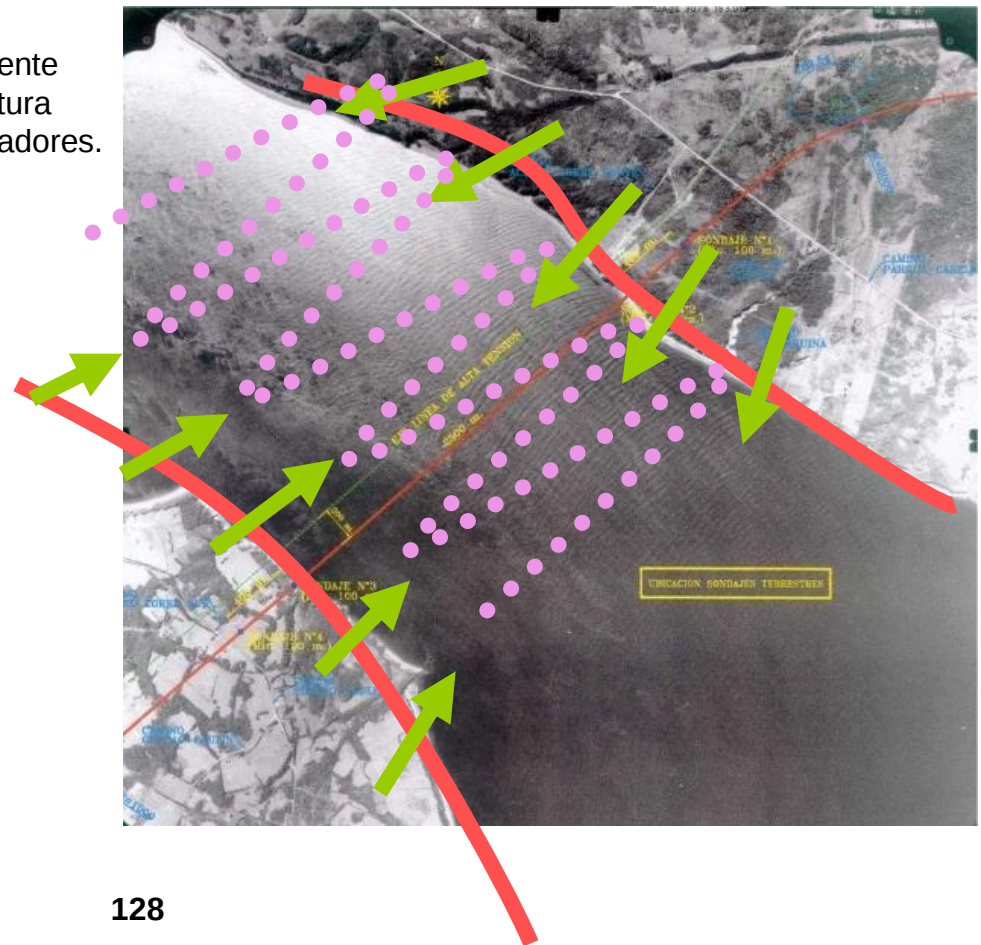
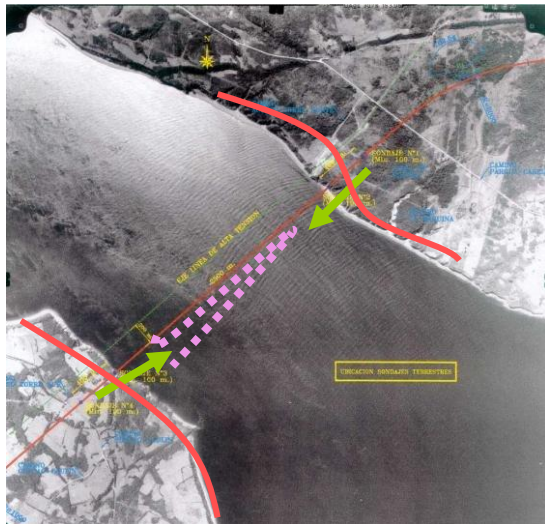
presentado formalmente por dicha comisión a la Coordinación General de Concesiones (CGC) al MOP para que sea considerada como de interés público. "Hoy en día toda la infraestructura desde Puerto Montt al sur está subutilizada, los tramos pavimentados hasta el momento se han hecho sin rentabilidad económica y social por lo que esta obra podría sacar provecho rentable a esa inversión fiscal por medio de la infraestructura turística que generaría el camino continuo", dijo. Por su paritvLeonardo Daneri, socio de Mendes Junior y Asociados, dijo que "definitivamente Chiloé es donde el país está cortado y esta iniciativa fue ideada para unirlo a través de una sola gran vía, que es la ruta 5". En cuanto a la confrontación de este proyecto con el Puente Bicentenario, Daneri indicó que "el puente no es enemigo de este proyecto, pero pensamos que se podría explorar esa posibilidad cuando el país tenga los recursos para hacerlo y mientras tanto, está esta opción". El ejecutivo destacó "la experiencia de los noruegos en este tipo de obras dado que ellos cuentan con una geografía tan accidentada como la que tiene esa zona del país". En tanto, fuentes cercanas al proyecto del puente sobre el Chacao comentaron que esa idea "tiene números fatales desde el punto de vista de la concesión por lo que una iniciativa como esta podría darle tiempo y recursos al Estado para desarrollar el puente dentro de algunos

años". <http://www.pagina10.cl/modules.php?name=News&file=article&sid=188>

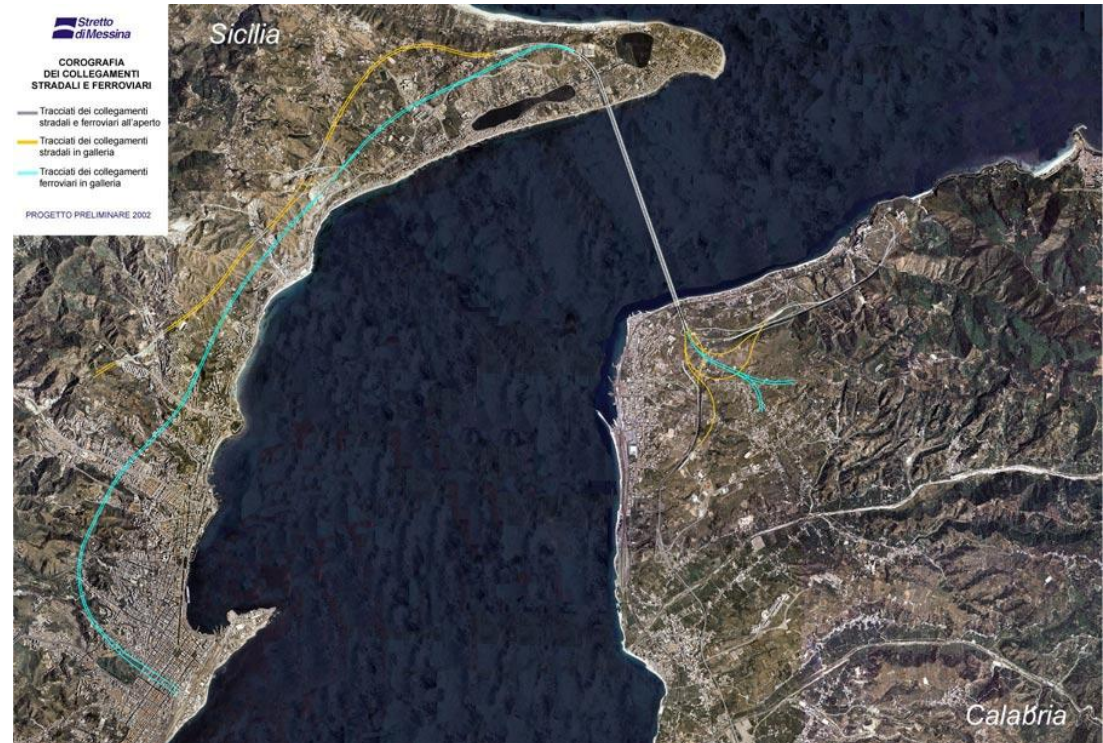
En vez de plantear una solución “lógica”, primero es necesario analizar qué es lo debido. Ya que el objetivo es que Chiloé se desarrolle y pueda participar de los sistemas globales, debe cuidar su identidad cultural, que radica en su estructura terrestre-marítima. El puente no tiene arraigo en este escenario. Consta de un presupuesto descomunal.

No se puede negar lo que nace espontáneamente, por esencia. Lo pertinente es potenciar, el modo de cruzar actual, es decir con los transbordadores. Es posible y mucho más barato diseñar el borde costero de ambas orillas con la infraestructura necesaria para dar acogida a los transbordadores. El problema actual, es que cada orilla posee sólo una rampa, por lo tanto, solo puede llegar un transbordador a la vez. Lo que provoca atochamiento e ineficiencia en el servicio.

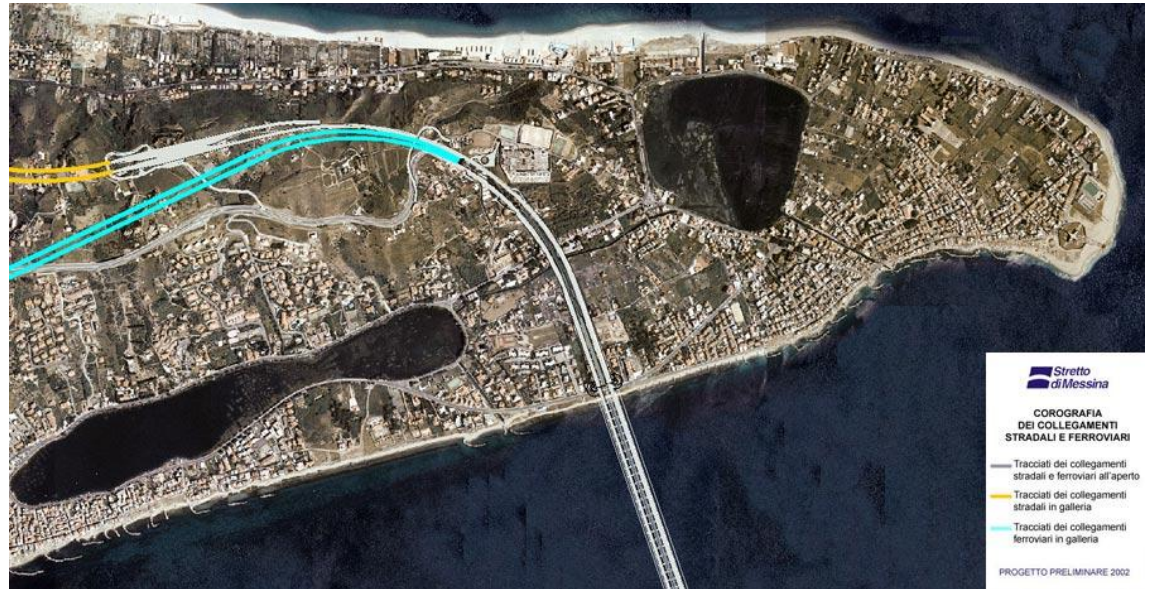
Construcción de un borde costero especialmente diseñado para acoger esta nueva infraestructura con más rampas que reciban a los transbordadores. El paso actual, se sostiene con una sola rampa por orilla.



Ponte Stretto di Messina, que conecta Italia con la isla de Sicilia.



Otra alternativa consiste en construir el puente, pero al mismo tiempo, construir una nueva trama urbana que reciba y reparta el flujo vehicular desde el continente. Hasta el momento el proyecto del puente, no comprende un cambio en la infraestructura vial de la Isla. El puente no viene solo, viene con autos, camiones, etc..
En Italia, está ocurriendo una situación parecida respecto del puente. Las partes en cuestión son, por un lado Italia y por el otro, la isla de Sicilia.

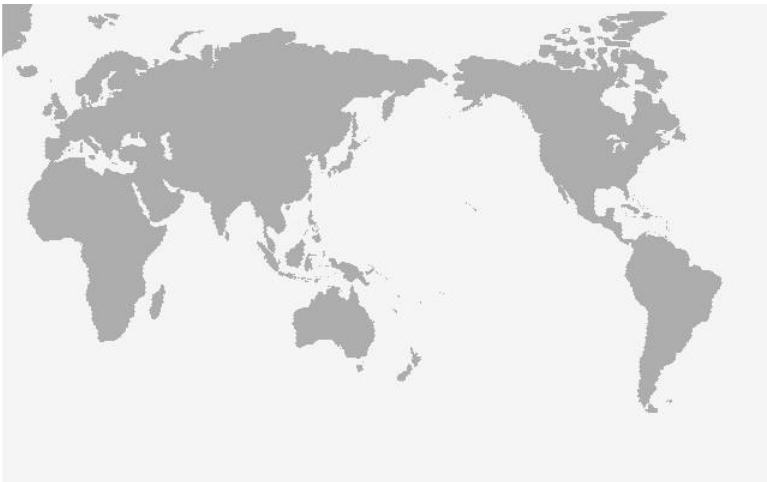


Llegada a la Isla, donde no desemboca todo el flujo vehicular en la playa, sino que el puente plantea una nueva estructura urbana que reparte el flujo de manera tal, que los flujos disminuyen su carga y no se generan atochamientos.



Llegada por la orilla de Italia

4.D Desafíos de la Globalización



¿Es necesario un puente?

El elemento puente como concepto es positivo, conectividad, comunicación intercambio. Pero de qué forma realizar esta conexión?

Hablemos de globalización y sistemas globales, pero no dejemos la identidad, de eso se trata la integración al sistema global

Integración al Sistema Global con IDENTIDAD

En la actualidad, las nuevas tecnologías de la comunicación favorecen la **deslocalización** de las actividades de producción. Los lugares seleccionados como **nodos** son aquellos lugares que ofrecen un conjunto de atributos y factores que las redes trans - fronterizas perciben como condición necesaria para el mejor desarrollo de sus actividades y por lo tanto, **para intensificar su crecimiento y expansión**. Aspectos tales como existencia o disponibilidad de sistemas de comunicaciones capaces de permitir contactos instantáneos con el entorno global en su conjunto, presencia de un tejido productivo amplio y diversificado y mercado capaz de asegurar el acceso a una demanda solvente, amplia, diversificada y en expansión.

El aumento de concentración de nodos de las redes trans-fronterizas de diversa naturaleza en las áreas metropolitanas principales, llevó a decir que se constituyesen, a su escala, en “**sitios estratégicos para las operaciones económicas globales**” de los países respectivos.

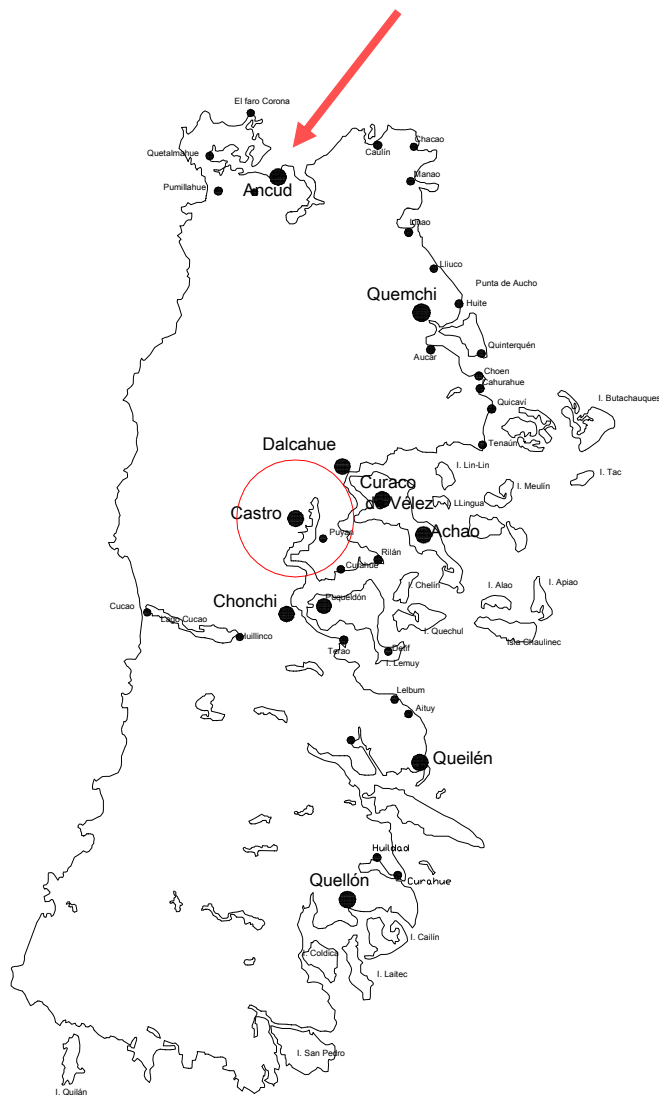
Todas estas transformaciones tuvieron sus principales fuerzas impulsoras, por una parte, en la afirmación y el despliegue de las empresas organizadas en red, y por otra parte, en ciertos cambios en las preferencias locales de las principales actividades productivas bajo el estímulo derivado de los nuevos sistemas y condiciones en transportes y comunicaciones.

Esto incidió finalmente en algunos pueblos y ciudades aledañas, que hasta entonces habían funcionado en forma independiente y que ya contaban con centros relativamente consolidados, los que al articularse en el sistema productivo central, se constituyeron en nuevos **subcentros metropolitanos**; incluso en muchos casos, al hacerlo reforzaron sus funciones centrales con el agregado de nuevos tipos de servicios, especialmente comerciales. Así mismo, el entrecruzamiento y articulación de múltiples **redes materiales e inmateriales**, favoreció la constitución de nuevos subcentros al interior de cada red metropolitana.

El puente, lo que provoca es el regreso a la **LOCALIZACIÓN, fijación y reforzamiento de Santiago** en vez de generar INTEGRACIÓN.

“La misma conformación de cada red metropolitana como sistema productivo central, resulta justamente del despliegue de un número creciente de actividades organizadas en red por un territorio metropolitano en continua expansión.”

GLOBALIZATION, URBAN FORM AND GOVERNANCE, Saskia Sassen, First International Conference 1- Faculty Of Architecture Of University Of Delft DUP Science



Si asumimos que **Castro** es un **nodo**, asumimos entonces que corresponde al **nodo central** del **área metropolitana de Chiloé**. Chiloé en consecuencia, se constituye como una estructura de nodos más o menos importantes, conectados por redes las cuales, conectan Chiloé con Santiago. Castro con su rol de nodo del área metropolitana de Chiloé, es el encargado de efectuar las relaciones de intercambio con el resto del país y por defecto, con el resto del mundo.

Ancud, a pesar de ser la entrada a la Isla de Chiloé, viniendo desde Parga, (el pueblo que donde recalcan los transbordadores en el continente) no es una escala importante dentro del itinerario de los visitantes. Ancud ha perdido muchos elementos de su identidad cultural, producto de desastres naturales, como incendios, maremotos y terremotos. Su antigua Iglesia fue demolida después de un terremoto y reemplazada por otra cuya forma no representa la arquitectura chilota, sino que podría estar emplazada en cualquier parte; el embarcadero fue arrasado por un maremoto, el cual igualmente borró el antiguo borde costero de la ciudad. En consecuencia, Ancud no es más que un pasillo de entrada al resto de la Isla.

El puente vendría a perjudicar más aún la situación actual de Ancud.

Respecto a Castro, no puede ser que la conexión hacia el resto de las ciudades globales, sea desde la región metropolitana de Santiago, como la gran ciudad global dirigiendo a sus ciudades menores. Castro deberá considerarse como una ciudad global, capaz de relacionarse directamente **a través de sus propios Nodos** con otros Nodos del territorio nacional y por defecto con el territorio global.

El área metropolitana de Chiloé tiene una conformación compleja de sistema urbano. Tiene todas las características para conectarse por sí misma con los nodos globales y **éstos no son ciudades, sino que son SISTEMAS METROPOLITANOS.**

Chiloé no es un sistema nacional, sino que GLOBAL Santiago es el gran Nodo Global, pero a otra escala

A Chiloé se le presentan desafíos en su desarrollo endógeno: flujos poblacionales, el futuro diseño vial. Respecto de su desarrollo Exógeno, es encontrar apalea la precariedad de sus servicios básicos (redes del sistema de Salud). En estos días se está trabajando en un nuevo proyecto basado en las antiguas misiones circulares de los jesuitas. Hoy en día se ha implementado el sistema de Impuestos Internos y Registro Civil, mediante las rutas marítimas, para llegar a pequeñas islas donde los habitantes no tienen la posibilidad de dirigirse a la Isla Grande para realizar sus trámites.

Chiloé no debe esperar que el área metropolitana de Santiago le solucione este tipo de problemas. Chiloé tiene que generar sus propias soluciones como la nombrada anteriormente.

El espacio constituido por la red global de ciudades, un espacio con nuevas potencialidades económicas y políticas, es quizás uno de los espacios más estratégicos para la formación de identidades y comunidades transnacionales. Este es un **ESPACIO TRANSTERRITORIAL que debe desarrollar Chiloé**, porque **conecta lugares que no están geográficamente próximos, pero aún así intensamente conectados unos con otros**. No es solamente la transmigración de la capital la que toma lugar en esta red global, sino que también la gente adinerada, la nueva fuerza de trabajo profesional transnacional y la gente de pocos recursos, más que nada trabajadores inmigrantes y es más que nada un espacio para la transmigración de formas culturales, para la **re - territorialización de las subculturas locales**.

Si Chiloé se integra a las ciudades globales, debe preservar su identidad cultural, puesto que ella ha nacido de un trazado terrestre – marítimo, producto de las intervenciones jesuitas. Entonces, si su estructura de redes urbanas se ve intervenida y modificada, corre el peligro de perder el orden primigenio y desintegrarse.

Una región metropolitana, a través de la complejidad y superposición de sus redes, se emplaza en un territorio donde las líneas conformadoras, son el tejido de sus fronteras. Y en ella participan **ciudades pequeñas interconectadas**, actuando como **NODOS** con una ciudad principal, que se conecta con la red global.

Para poder tener Integración en la Red Global, es necesario la competitividad con Identidad.

integración, competitividad, IDENTIDAD.

5. Bibliografía

- Archivo Bibliográfico de Chiloé, **“Diagnóstico de la ciudad de Castro”**
- Abarca Tapia, María Carolina, 1997, **“Las Redes Viales como Elementos de Organización Territorial: Comparación entre el Espacio Incaico y la Actualidad. Caso de Estudio: Valle del Huaso al Limarí”**, Tesis (geografía, Licenciado en Geografía, Pontificia Universidad Católica de Chile).
- Borja, Jordi y Castells Manuel, 1996, **“Local y Global”**, United Nations Center For Human Settlements.
- Carmona, Marisa, **“Globalización, Forma Urbana y Gobernabilidad / La Dimensión Regional Y Grandes Proyectos Urbanos.8.”**, publicado por la Universidad de Valparaíso.
- Dupuy, Gabriel, 1992, **“El Urbanismo De Las Redes. Teorías y Métodos”**, Editor Armand Colin, Paris, Francia.
- Guarda, Gabriel, 1984, **“Iglesias de Chiloé”**, Ediciones Universidad Católica de Chile.
- Montecinos, Hernán, 1995, **“Las Iglesias Misionales de Chiloé”**, Departamento de Historia y Teoría de la Arquitectura, Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad de Chile , Proyecto FONDECYT 1307-90.
- Sassen, Saskia, **“Globalization, Urban Form and Governance”** / First International Conference, Faculty of Architecture of University of Delft, Holland.
- www.bugbog.com/gallery/iceland.pictures/iceland_pictures_door.html
- www.lonelyplanet.com
- www.chiloeweb.com
- http://members.lycos.fr/chiloe/carta_publica.htm
- www.concesioneschile.cl/nn_ptebicentenario.htm#arriba
- www.sustentable.cl/portada/urbanismo/1971.asp
- www.gobernaciondechiloe.cl/notas/imagenes/notas_octubre_2001/puente_presi.html
- www.chiloeweb.com
- www.busesacruzdelosur.cl
- www.chiloeisland.com

- www.interpatagonia.com
- <http://icarito.latercera.cl/icarito/2001/810/pag4.htm>
- www.ine.cl/32-ninos/etnia/cuncos.htm
- www.directemar.cl/noticias/2003/07/anc_manif/anc_manif.htm
- www.strettodimessina.it/index.html
- <http://www.ine.cl/cd2002/index.php>