



Revista Austral de Ciencias Sociales

ISSN: 0717-3202

revistaaustral@uach.cl

Universidad Austral de Chile

Chile

Lazo, Alejandra; Carvajal, Diego

Habitando la movilidad: El viaje en lancha, los objetos y la experiencia de la movilidad en
el archipiélago de Quinchao, Chiloé (Chile)

Revista Austral de Ciencias Sociales, núm. 33, julio-diciembre, 2017, pp. 89-102

Universidad Austral de Chile

Valdivia, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=45955904006>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Habitando la movilidad: El viaje en lancha, los objetos y la experiencia de la movilidad en el archipiélago de Quinchao, Chiloé (Chile)*

Inhabiting mobility: The boat trip, the objects and the experience of mobility in the archipelago of Quinchao, Chiloé (Chile)

ALEJANDRA LAZO**
DIEGO CARVAJAL***

Resumen

A partir de un trabajo de campo móvil realizado en el archipiélago de Quinchao, Chiloé, Chile, se plantea entender la movilidad archipiélagica como una multiplicidad de relaciones entre el

ambiente, los objetos y las materialidades del viaje. Para ello, se realizó una etnografía móvil que observa el muelle de Achao y las islas de Llingua, Apiao, Chaulinec, Alao y Quenac, así como un “sombreo” de la experiencia discontinua y táctica del viaje de un habitante joven de la isla de Alao. Se demostrará entonces como la experiencia corporal del viaje está afectada por los lugares, naturalezas performativas y ensamblajes socio-técnicos, fruto de la relación entre movilidad, modernidad y aislamiento espacial en la isla de Chiloé.

Palabras clave: Archipiélago de Quinchao, movilidad, materialidad, cuerpos, performatividad

Abstract

Based on a mobile fieldwork carried out in the archipelago of Quinchao, Chile, this paper seeks to understand archipelagic mobility as a multiplicity of relations between the environment, the objects and the trip's materialities. With this aim, a mobile ethnography was carried out, observing the pier of Achao and the islands of Llingua, Apiao, Chaulinec, Alao and Quenac, as well as a “shadowing” of the discontinuous and tactical experience of the trip of a young inhabitant of the island of Alao. It will be demonstrated how the bodily experience of the trip is affected by places, performative natures and socio-technical assemblages, as a result of the relation between mobility, modernity, and spatial isolation in the island of Chiloé.

Key words: Quinchao archipelago, mobility, materiality, bodies, performativity.

* Los autores agradecen a Conicyt por el financiamiento del proyecto Fondecyt de postdoctorado 3140115.

** Investigadora, CEDER-Universidad de Los Lagos. alejandra.lazo@ulagos.cl

*** Sociólogo, Magister (c) Universidad de Chile. diegocarva-jalhicks@gmail.com

1. La geografía insular como territorio móvil

Viajar en lancha en un archipiélago, puede ser un gran desafío y una aventura para quien no está acostumbrado, pero para los habitantes de Quinchao, en Chiloé, esta experiencia es tan cotidiana y arraigada en su memoria e identidad, que parecen moverse con desenvoltura y familiaridad. Diferentes prácticas y acciones encarnadas en el viaje en lancha, muestran especificidades y relaciones que sólo se dan en este tipo de geografías. En esa misma línea, es posible observar una serie de objetos –maletas, cajas, animales, bolsos, tecnologías, etc.- que participan de la movilidad y la hacen posible en ese lugar. Uno de los temas centrales que se aborda en este artículo es como la movilidad no solo es producto de un sujeto sino que, es algo que compete a muchos actores y existen formas heterogéneas de experimentarla.

En este sentido y desde una perspectiva no metropolitana, se comprende el viaje y el movimiento a partir de las relaciones entre humanos y no humanos, entre cuerpos, objetos y afectividad. Además de prácticas que requieren de la movilización de recursos, el uso de tácticas y estrategias en tiempos y lugares móviles no siempre organizados, intermodales o conectivos propios del límite, soltura y abertura constante del viaje en Quinchao.

Desde una perspectiva ecológica (Ingold 2000; Simpson 2013) y retomando los planteamientos de la teoría no-representacional del espacio entendido como relación (Thrift 2008) que va más allá de la mera representación discursiva, nos acercamos al espacio vivido (Di Meo y Buleón 2005) de la movilidad del archipiélago de Quinchao, en el sentido más fenomenológico del término entendiendo la

espacialidad y la movilidad como relacional, afectiva, sensual y encarnada. Para Vannini las teorías “no representacionales” (Vannini 2012) se fundamentan en la idea de que las realidades son construidas a través de las prácticas móviles y acontecimientos que van dando forma a los espacios. En ese sentido, es que una aproximación adecuada a la movilidad en una geografía archipelágica, debe tener en cuenta en la exploración -experimentalmente- la sensibilidad y el arte creativo (Watts 2008) de los ritmos de un espacio no figurativo, que se tensiona en la actualidad, desde lo continental, la modernidad neoliberal y la individualización de la movilidad.

Esta propuesta se apoya en los resultados de investigación Fondecyt (3140115), que tuvo como objetivo estudiar el ensamblaje de la movilidad de las islas del archipiélago de Quinchao. Contexto muy austral, aislado y periférico del sur de Chile. Se trata específicamente de un terreno realizado entre los meses de enero y marzo del año 2013 y otro realizado en enero del año 2016, donde se estudiaron cinco islas (Llingua, Apiao, Chaulinec, Alao y Quenac), de las nueve de la comuna de Quinchao, en el archipiélago de Chiloé, Chile. En este contexto se realiza un trabajo de campo desde el muelle y el pueblo de Achao (en su condición estratégica y nodal), así como en las islas mencionadas, en los contextos isleños y las trayectorias de movilidad desde etnografías “móviles” (Jirón 2011).

2. Habitando la movilidad malla y su multiplicidad

Como plantea Cresswell (2010) la movilidad debe ser comprendida como una

“constelación”, es decir, como un “conjunto de formaciones históricas y geográficas específicas de movimiento, narrativas sobre la movilidad y prácticas de movilidad” (2010: 5). En este sentido, el movimiento físico (como se llega desde un lugar a otro), las significaciones del movimiento (discursos, narrativas e historias) y la experiencia de la práctica de ese movimiento, son elementos, que en su articulación, serán centrales para la comprensión de las movilidades isleñas contemporáneas, en donde residen superpuestas y en confrontación política con otras formaciones e historicidades de la isla.

De tal modo, se sostiene que la movilidad no se reduce, en términos de efectividad, flujo poblacional y mapa; tan solo al desplazamiento comodatoneoliberaldeprogreso. Porelcontrario, y tal como sucede en Quinchao, la movilidad está compuesta de múltiples elementos que se relacionan entre sí. En este sentido, la movilidad será entendida como un tipo de ensamblaje socio-técnico (Latour 2005) que permite entender los patrones de movimiento que la constituyen como articulaciones dialécticas de actores, no sólo humanos, ocasionando grados variables de conexión y desconexión (Middleton 2010). Nuevas formas de habitar mediadas y encarnadas de diferente forma en la relación o distancia con la modernidad y sus fuentes de consumos energéticos y subjetivos en torno a la espera de la conexión.

Sin embargo, y como una manera de poder ampliar y hacer más pertinente este concepto para el estudio del archipiélago de Chiloé, se incorpora el término “malla” (meshwork), proponiendo así el concepto de la movilidad isleña como un “ensamblaje-malla” (Vannini 2011). En rigor, este aporte conceptual permite salir de la tradicional mirada de la movilidad situada en un

contexto occidental, urbano y continental, para poder extrapolarla al análisis de otras realidades socio-culturales como son las islas, la ruralidad y los archipiélagos del sur de Chile.

El concepto de malla, retomado aquí de los planteamientos de Tim Ingold (2000) y su perspectiva del habitar (dwelling perspective), pone al movimiento como un elemento central en la vida de los isleños. En efecto, una malla es un patrón de huellas dejadas por las personas a lo largo de su vida. Desde esta perspectiva, la movilidad no se entiende como una red de puntos a ser conectados, por el contrario, la movilidad malla de los habitantes de las islas de Chiloé es pensada a través de las disposiciones emocionales y sensoriales de los movimientos que revelan las relaciones entre las personas, las materialidades y sus entornos.

En rigor, estos sentimientos y emociones tendrán un papel central siendo ellos los responsables de unir a la gente con sus lugares. Por lo tanto, estudiar la forma en que ellos animan la malla de la movilidad isleña, muestra como el nexo entre lo social y lo material se cruzan y como esas intersecciones se viven y se practican en las continuas performances de sus actores (Vannini 2011).

Para analizar la relación entre la movilidad y su entorno es de gran pertinencia también el concepto de habitar o habitáculo propuesto inicialmente por Heidegger (1995) y retomado por Ingold (2000). Este último autor, comprende el lugar a partir de las prácticas, que a su vez coincide con lo planteado por Michel de Certeau (1996), para quien las prácticas son tácticas y estrategias concretas y encarnadas, a través de las cuales se ponen las cosas en uso, y que serán directamente constitutivas del mundo de la vida isleña.

De este modo, “habitar” no se entenderá como estar en algún lugar o tener un alojamiento. Habitar, será en cambio, una actividad que se realiza por los movimientos, caminos y las líneas que se trazan cotidianamente. Habitar es ir a trabajar, ir a aprovisionarse, ir al mar, ir a cuidar a los animales. Habitar no significa estar, sino que contribuir a tejer lo que se llama “el lazo social” (Citton y Walentowitz 2012). Ello, permitirá entender la relación entre los isleños y sus sistemas archipelágicas a partir de su “compromiso” (Radice 2000) con sus ambientes móviles.

Siguiendo a Ingold (2000), la clave de las performances por medio de las cuales los lugares pueden llegar a ser, son las prácticas de incorporación. Efectivamente, se estima que los habitantes de las islas de Chiloé incorporan el lugar por pura práctica, un compromiso creativo y hábil con su medio ambiente. Desde esta perspectiva, las prácticas cotidianas y la experiencia de los sujetos con los lugares, objetos y materialidades, son elementos centrales en la comprensión de sus movilidades y en la constitución de los paisajes.

En efecto, la malla de la movilidad en Chiloé será entendida como un acto que emerge de las prácticas de los isleños, de las texturas únicas del lugar y de las formas en que estas texturas les afectan (Vannini 2011). Se trata de una experiencia práctica y afectiva entre los lugares, los isleños y los objetos.

Tal postura teórica no representativa y relacional, lleva a considerar las características de las islas y los isleños no como expresiones de propiedades generales, sino que generados a partir de las actividades realizadas dentro de los lugares de las islas.

En otras palabras lo que se pretende mostrar, siguiendo los planteamientos de Vannini y Taggart (2013), es no preguntarse ¿qué son las islas?, sino más bien observar desde una visión ecológica y relacional ¿qué hacen los isleños? y ¿cómo lo hacen? Desde esta perspectiva, es posible comprender la movilidad como un sistema de relaciones que constituye el compromiso multi-sensorial de los habitantes con sus ambientes insulares (Vannini y Taggart 2013; Vannini et.al 2012). No se trata sólo del sentido de lugar típico de las islas de Chiloé, sino de las múltiples maneras a través de las cuales las relaciones entre los isleños, y entre las islas y sus habitantes, son practicadas por medio del movimiento.

3. Hacia una metodología no representacional de la movilidad en Chiloé.

El enfoque metodológico elegido es de tipo “no representacional” (Vannini 2012) en tanto nos permite obtener información experimental, para observar la experiencia espacial y afectiva en el archipiélago de Quinchao. Creemos que, este enfoque es más pertinente en una sociedad “espacializada” de forma archipiélago, en donde el movimiento adquiere en la cotidianidad del viaje, temporalidades superpuestas en diversas materialidades, objetos y prótesis corporales.

Esta metodología, como plantea Vannini, se propone en un contexto en donde la representación es crítica en sus límites, sentidos y formas. De ahí que la metodología “no representacional”, no intente como muchos, validar datos en esa escala, sino que fijarse en la experimentalidad y singularidad de la vida cotidiana (2012) entendiendo el territorio en su movilidad transformativa.

Nos aproximamos al lugar como un tipo de práctica entendiendo la movilidad como una experiencia vivida visceralmente. Es por ello que intentaremos aproximarnos a como se vive y experimenta cotidianamente el viaje en el archipiélago de Quinchao. No solo nos interesa poner de relieve las materialidades y objetos que intervienen, sino que también cuestiones menos concretas (pero no menos reales), como podrían ser los sonidos, las condiciones ambientales y las atmosféricas.

La técnica de registro de información que utilizaremos será la “observación flotante” (Petronet 1982) de carácter “etnográfico” (Velasco y De Rada 1997) y “móvil” (Jirón 2011), en donde se observará en el espacio insular, la experiencia del viaje y el habitar isleño a partir de observaciones y experiencias del viaje en lancha. Desde la movilidad, se reconoce al sujeto como miembro de una comunidad determinada y narrada por prácticas propias de esa comunidad (Cottet 2006).

En el contexto de las “etnografías móviles” utilizamos el “sombreo” (Jirón 2011; Czarniawska 2014) que consiste en el seguimiento de personas en sus viajes diarios, desde que salen de sus casas hasta que regresan a ellas. Se los acompaña en y durante el viaje y a lo largo de las actividades del día, como forma de poder ver, sentir, captar y acercarse a la experiencia de viajar. Al decir de Imilan et al. (2015) “durante el viaje el etnógrafo intenta observar las diversas formas en que los viajeros dan significados a los momentos (in)móviles, según los diversos lugares por los que se desplazan. Esto implica observar el cuerpo y sus emociones, la materialidad y el entorno físico espacial, los otros viajeros y las cosas que enfrentan, las estrategias y tácticas que se van adoptando y

el significado que se le da a cada espacialidad que se va generando” (Imilan et al. 2015:94). Así mismo y desde el interior del “sombreo”, en la experiencia de viaje, se hacen “entrevistas abiertas” de acuerdo a los ritmos e intensidades del viaje, como forma de completar el registro.

Nuestro terreno fue realizado en el archipiélago de Quinchao, en las islas de Llingua, Apiao, Chaulinec, Alao y Quenac, ubicadas entre los paralelos 41° y 43° de latitud sur. Gran parte de la población de estas islas es de origen güilliche por tanto la movilidad y el nomadismo es parte de su historia en el territorio. Con la subvención del sistema de lanchas (desde año 2011) se han estructurado los flujos de viaje, sin embargo existe todavía en algunas islas la sensación de precariedad, aislamiento y lejanía de los centros productivos.

Desde esta perspectiva es que las experiencias socio-espaciales del viaje las abordaremos como incorporadas, multisensoriales y emocionales (Bijoux y Myers 2006). Esto último, resulta relevante y es por ello que se presentará, en un primer momento, el universo que acompaña al viaje isleño con sus objetos, infraestructuras, personas y tiempos, para en un segundo momento presentar el viaje de un joven habitante de la isla de Alao.

4. La experiencia encarnada de la movilidad en Achao: sociabilidad, afectos y materialidades

Para quien está por primera vez de paso en Chiloé, y en Quinchao en particular, observar la dinámica cotidiana del muelle de Achao, puede resultar una novedad antropológica posible de ser registrada y archivada desde una mirada turística o gentrificadora. Pero más allá de esta

Imagen y postal estática, el muelle constituye una materialidad múltiple, donde en horarios próximos y posteriores de los viajes, se intensifica en relaciones y formas posibles de abordaje, salidas y desembarques. En efecto, el pueblo de Achao cotidianamente, se articula por medio de los tiempos de los viajes. Será en la hora de llegada de las lanchas a la isla de Quinchao por la mañana que (desde las 8:15 a 10:00) el pueblo, de algún modo, da inicio a sus funcionalidades y servicios (cajeros automáticos, supermercado, cajas vecinas, “liebres”¹, mercado, comercio contiguo) que hacen puente a los viajes de isleños a otras localidades más céntricas o contiguas como Curaco de Vélez o Dalcahue mismo. De este modo, las salidas y desembarcos funcionan como contingencia de un pueblo superpuesto entre los tiempos tradicionales y la transacción neoliberal/urbana que implica el muelle.

Es posible ver no sólo mucha gente en el muelle, sino que también carros y camionetas que esperan, mientras se comienzan a descargar un sin fin de productos. De ahí que en el muelle de Achao se respira aquello que Bissell llama “atmósfera afectiva” (2010): relaciones que emergen entre pasajeros, objetos, materialidades, olores, sensaciones, de la capacidad de estos de afectar y ser afectados. Como plantea Protevi (2009 en Simpson 2013) “El afecto es imbricación de lo social y lo somático, en tanto nuestros cuerpos cambian en relación a las situaciones cambiantes en las que se encuentran” (2013:11). De acuerdo a la “ecología de las acciones” (Tironi y Valderrama 2016) los cuerpos comienzan, recomienzan o se distribuyen en una red de relaciones performativas (Simpson 2013) con las infraestructuras y ensamblajes socio-técnicos (Tironi y Palacios 2016).

¹ Pequeños autobuses.

En este sentido y dependiendo de las estrategias y cuerpos de la movilidad, el tránsito y paso por el muelle puede ser una experiencia restringida y dificultosa que implica el despliegue y organización, en materialidades y superficies diferentes (lancha, bus, caminata, muelle, animal, fletes).

Lo que surge en el encuentro entre cuerpos y objetos en el muelle de Achao es ruidoso y diverso: motores andando, maletas arrestándose, cajas siendo cargadas, zapatos mojados, tacos, bocinas, autos, chistes entre operarios, la música de la plaza del mercado o la oferta de productos al ingreso a la lancha. En estos momentos del día, se despliegan y concentran enunciaciones y contactos físicos, como uso de celulares, de sus aplicaciones de mensajería, y de llamadas organizadoras de llegada. Una sonoridad que vibra entre lo material e inmaterial y que constituye la dimensión auditiva que hay en el muelle. Dicho de otra forma, la intensidad del muelle, sería la depuración y combinatoria de un habla encarnada que, a veces viene en descanso (activo) para una próxima maniobra. Luego de la contingencia de las salidas y desembarcos, Achao se va restituyendo hacia el silencio que también lo forma.

El muelle también comporta una mixtura de olores que dejan también los momentos más concurridos de la rampla del muelle. Hay también diferentes formas de afección y proximidad ante diferentes olores, en relación al clima. Ello nos habla de un componente de la movilidad que tiene relación con la experiencia sensorial (Masson 2012), por medio de la cual sentimos el espacio y el movimiento de una manera particular. En efecto, la movilidad no puede ser entendida como un hecho observable empíricamente sino

que, es también una experiencia sensorial y corporal que sitúa a la dimensión sensible de la movilidad en el primer lugar. Urry señala que las atmósferas están en las relaciones de individuos y objetos (2007 en Bissell 2010). Conradson y Lathan (2007 en Bissell 2010) sugieren que tales campos afectivos reflejan el venir en conjunto de los individuos, edificios, tecnologías y varias formas de vida no humanas en lugares geográficos particulares.

En Achao se siente como el espacio del muelle se hace estrecho, está mojado, lleno de gente, y hay que arreglárselas para no chocar con los demás. La gente, las cajas, las mercancías, las carretillas, los autos se mueven en todas direcciones. Siguiendo a Jirón e Iturra (2011) y extrapolándolo a un contexto de isla y archipiélago, nos atrevemos a decir que el muelle es un “lugar transiente” que tiene cierto grado de importancia y operatoria diferenciada para cada persona. La experiencia sensible del espacio “muelle” se confunde con su materialidad. Éste no es solamente un elemento de la decoración o una infraestructura por donde transitan los isleños, lancheros y turistas, es sobre todo un dispositivo que propone *amarras* y orienta la acción. El muelle esta mediatizado por la experiencia de quienes circulan por ahí, al mismo tiempo que por los objetos que lo rodean (bordes, escalinatas, sillas, etc.) que permiten a los insulares la espera, la orientación y la socialización (Lazo y Ther, 2014)

4.1. La espera y las tácticas cotidianas de movilidad

La espera tiene un papel importante dentro de la movilidad: no se trata de un periodo muerto en el que no hay movimiento si no que es un

acto activo con el potencial de ser más que eso (Bissell 2007). Así mismo, la espera es un efecto y producción del movimiento. Hay que esperar a que llegue la lancha, esperar para embarcar, esperar a que la marea se calme para poder zarpar. Esperar luego llegar a destino. En el habitar isleño la espera es parte de la cotidianeidad y de los ritmos que rigen al modo de vida insular. En este sentido, la espera es una experiencia heterogénea dependiendo del dónde ocurre (espacios) y el cómo se espere corporalmente.

El cuerpo debe acomodarse, adaptarse, relajarse o estar activo mientras espera. En términos de espacialidad al interior de la lancha observamos que muchos isleños habitualmente ocupan los mismos lugares. Hay una suerte de “habitus” (Bourdieu 1988) al esperar y viajar; algunos prefieren ir abajo, conversando, tomando *mate* o durmiendo. Algunos incluso dicen que a pesar de llevar toda una vida viajando, se marean cuando las olas son muy fuertes, por lo que no se mueven mucho. Otros, en cambio, van arriba aunque haya sol o lluvia, les gusta respirar el aire, mirar el mar y ver que acontece.

En las islas estudiadas por condiciones climáticas, muchas veces los viajes de las lanchas concesionadas, deben suspender sus salidas programadas para el conjunto de las islas de Quinchao. En la espera a la confirmación de “Capitanía de Puerto (Achao)” para que vuelva a salir la lancha, se junta una espera natural de las condiciones climáticas, con una espera organizada para optimizar de mejor forma el viaje (vía telefónica, por internet o en el territorio, comunicándose con vecinos o preguntando por la nueva salida). En este contexto de suspensión del viaje, se entenderá que para cuando la lancha salga nuevamente, habrá aún más gente

para viajar, de tal modo que se intentará llegar con anticipación al muelle, para tener mejor ubicación en la embarcación.

A medida que se acerca la hora, esa espera se transforma en acción y todo se direcciona hacia el muelle y las lanchas. Este desplazamiento varía entre las emociones de las despedidas, las fuerzas desplegadas con las compras y objetos (refrigeradores, lavadoras) que se trasladan y la hora de salida de la embarcación que apresura las acciones y estrategias. En este andar algunos jóvenes vienen con bolsas de tiendas de centros comerciales de la ciudad de Castro (objetos tecnológicos como televisores plasma y parlantes portátiles). Las familias lideradas por madres e hijos que ayudan con las cargas, y también de trabajadores hombres que vuelven a veces con algunos compañeros de trabajo, con una sola mochila o bolso de mano. La mayoría de las personas traslada sus cosas, a pesar de que hay pequeños carros para esto, además de fletes en camionetas gestionados telefónicamente.

Llegando a la zona de abordaje hay que asegurarse de subir los objetos y bolsos primero, para luego subir y avanzar hacia la embarcación de destino. Ya ubicados, las cajas y sacos de harina de encargo se instalarán en la parte de arriba, y los bolsos como objetos más delicados en un lugar techado para su resguardo. Otros prefieren instalarse a esperar al interior, dejar sus cosas en los asientos y así reservar un lugar más acogedor, para que no les toque viajar al sol, bajo la lluvia o con viento.

Una vez que se inicia el viaje, existen movimientos desde los espacios de interior, cerrados, y los espacios abiertos; al aire libre. Estos movimientos, entre el interior y exterior, se

producen para tomar aire, observar en qué lugar se va, ir al baño. Y del exterior al interior, por condiciones climáticas, para un menor ruido, por sueño, entre otras. Estos movimientos están principalmente articulados por el tiempo recorrido y contexto de viaje. Por ejemplo, es común que cuando ya se sabe que se está cerca de las islas o llegando al pueblo de Achao, la gente se pare y salga hacia el exterior a constatar esto con la observación geográfica o el paisaje.

Así como existe un “habitus”, hay también una serie de tácticas mínimas, que funcionarán como invenciones e indisciplinas (De Certeau 1996). El movimiento en el archipiélago se basa en la posibilidad creativa y en ese sentido es que teniendo la concepción protésica de los cuerpos, también se puede hablar de creaciones o invenciones de cuerpos mediados entre su corporalidad y sus objetos del viaje. Un cuerpo prótesis, que en acciones o experiencias, conjuga también la tecnología con la creatividad humana, ajustando al cuerpo-objeto (Bissel 2009) a cada atmósfera, superficies del viaje y relaciones de fuerza. Por ejemplo en las maneras de transportar objetos, de cargar mercancías de tal manera de hacer menos esfuerzo, la forma de organizar las cajas para que no se caigan durante el viaje, o también la manera que los isleños tienen para soportar por más de una hora en una posición incómoda. Se trata de ajustes que se han aprendido con los años de práctica y que para un foráneo son difíciles de comprender en un primer viaje.

Considerando esto, se podría decir que existen diferencias en la movilidad en sus prácticas cotidianas de acuerdo a cuerpos disimiles y donde se va a requerir de tácticas y capacidades a la hora de moverse (Bissel 2009). Hombres,

mujeres y niños se desplazan y mueven de diferentes maneras en y por la lancha. Por ejemplo, los jóvenes muestran mayor ligereza y técnica de acuerdo también al traslado de poco peso junto a ellos, a diferencia de adultos/madres en su resguardo y en movimientos más generales. En relación al cuidado de sus hijos, objetos del hogar u otros; expresando en ese gesto, una movilidad histórica en torno al repliegue femenino y la migración. Así también el uso de aparatos tecnológicos y las redes sociales serán elementos diferenciadores de la movilidad entre los habitantes de Chiloé más jóvenes y generaciones que no llegaron a estas nuevas formas de conectividad.

4.2. Materialidad y objetos de la lancha

La lancha, es entonces un lugar con sentido donde se produce interacción y socialización. Será una forma expresiva de las relaciones móviles en cada isla. Será habitado como un lugar material que, deviene del territorio isleño. Un lugar común de la isla que se abre en sus movimientos y viajes. Se podría decir que, es un lugar importante en la medida que en la propia isla y su geografía, la interacción y proximidad de grandes grupos no es tan habitual. De hecho en las islas se interactúa a veces entre 50 o 100 metros, por medio de lo observable y escuchado a una gran distancia. En este contexto de distancia de cada isla, la lancha se transforma en el lugar donde es posible encontrar a los conocidos.

El viaje es el momento en el que los isleños se ponen al día de las novedades, preguntan por las personas que no han visto, se enteran de los últimos sucesos. Las embarcaciones se convierten entonces en “lugares móviles” (Jirón

e Iturra 2011) como puede ser un automóvil, un bus, el tren o el Metro. Se trata de lugares que las personas se apropián no solo para desplazarse sino que para socializar, hacer amistadas, sentirse independientes, distraerse, reflexionar, etc.

Por otro lado, también los objetos cotidianos son importantes cuando se viaja y serán representativos de las realidades de consumo en cada isla o familia. Por ejemplo una lavadora llevada en el salón de abajo, que ubicada en el centro, servirá en el viaje para instalar bolsos a su alrededor, como punto fijo que no se moverá con el mover constante de la lancha. El celular como objeto tecnológico, también es facilitador por medio de algunas aplicaciones y herramientas comunicativas, más efectivas que el propio teléfono. O un saco de trigo o de cemento para acostarse y de respaldo en la parte exterior. En ese sentido, podría decirse que los objetos en el contexto de la lancha, adquieren ubicaciones estratégicas que servirán al viaje.

Sin embargo, también están aquellos objetos “obstaculizadores”, que se observan en relación a sus pesos y las fuerzas necesarias para trasladarlos, y también en relación con cuestiones climáticas como la lluvia. En este contexto, todos los objetos deben ir en el interior, junto a las demás personas, estrechando y dificultando el espacio disponible. Son las mujeres, en tanto más objetos llevan siempre (organización de la casa e intimidad), que deben gestionar y coordinarse en el traslado. Por lo general lo van haciendo con los hijos con los cuales viajan, llevando cajas o ayudando a subir a la lancha. Esto da cuenta además que la movilidad de las mujeres es una movilidad más colectiva que otra individualizada y masculina.

Las mercancías con las que viajan los isleños de Achao, sus equipajes, enseres y comestibles, son etiquetados y marcados con el nombre del destinatario, ubicados en un lugar dentro de la lancha donde sea fácil identificarlos para moverlos, donde estén a salvo y no puedan ser robados. De todas maneras, de lo que se tendrá más cuidado y centralidad, será de aquellos objetos o artefactos nuevos, que de cajas de comida o mercadería que pueden ir en la parte superior sin ir mirándolas. No hay en las lanchas de Achao un lugar que esté destinado específicamente para guardar los objetos grandes y pesados. Muchas veces la gente tiene que sentarse con sus cajas o “entre” sus cajas como una manera de poder resguardar lo suyo, lo cual no siempre es lo mejor, pues implica tener que estar incómodo por una o más horas que dura el viaje. Incluso se puede dormir apoyado sobre estos objetos y/o usarlos como asientos. Los sacos de harina en la parte de arriba, sirven para recostarse.

Finalmente se podría decir que estas prácticas, tácticas y ajustes con y entre objetos permite desarrollar ciertos grados de apropiación, que con el tiempo devienen en la lugarización del espacio (Imilan et al. 2015). Dando cuenta de una ecología afectiva en la medida que se forman relaciones particulares y únicas entre objetos, sonidos, sensaciones, temperaturas, etc. (Simpson 2013).

5. Habitando y conectando desde su isla: el viaje de Álvaro

El sombreo que se presenta a continuación corresponde a un joven que llamaremos Álvaro, el cual reside en la isla de Alao (una de las islas más pobres y alejadas del archipiélago

de Quinchao²), es del sector de Miraflores, que es una pequeña localidad al interior de la isla y donde es posible llegar caminando, en camioneta o caballo, por no estar cerca del muelle. Aquí no hay comercio ni tampoco ningún servicio municipal.

De acuerdo a esta circunstancia, en el caso de no ser estrictamente necesario, no habrá intercambios ni movimientos hacia el centro de la isla, donde está la posta, la junta de vecinos, la iglesia, la cancha, el cementerio, un negocio y el muelle a unos metros.

Álvaro tiene 24 años y trabaja en la misma isla, en electricidad (estudió técnico en electricidad en el internado Achao). Es un joven que a diferencia de otros se siente conforme y tranquilo con este trabajo y con la idea de no migrar. Le quedan dos años de trabajo aún en la central de Alao y la precariedad energética se hace presente con cortes de luz cotidianos, lo que hace que el asunto de la electricidad sea de importancia para los isleños y se instale como tema de conversación inicial.

El día anterior la lancha (*Marbella III*) no pudo salir por el clima. Entonces Álvaro ese día en la noche llama a Carlos (un joven que tiene una camioneta, hace fletes y acercamientos al interior de la isla) para que lo pueda ir a buscar al día siguiente y así optimizar el recorrido desde su casa. Si no consigue camioneta tendría que caminar aproximadamente 40 minutos bajo la oscuridad (6 AM) y camino de tierra. Sólo la gente con recursos en la isla llama a una camioneta, los menos, la gran mayoría hace largos y cansados trayectos a pie cuando tiene

² La isla de Alao se encuentra a más de una hora de viaje en lancha del pueblo más cercano que es Achao.

que viajar (con cajas, maletas, mercancías), muchas veces con lluvia y oscuridad.

Se podría decir entonces que el viaje de Álvaro comienza con la planificación del día anterior. El motivo para salir ese día, es ir a Achao a pagar la luz y luego, - aprovechando, en tanto joven y su libertad de maniobra (no tiene hijos, ni mayores compromisos) - se iría a Castro a pasar el fin de semana en casa de sus familiares y encontrar algunos amigos. Él ya viene desde redes sociales agenciando estos movimientos.

La lancha saldría ese día a las 7 am y Carlos debía a las 6:15 ir en busca de un primer grupo, llevarlos al muelle, descargar, para luego ir al sector de la casa de Álvaro. Nosotros lo acompañamos en este recorrido en camioneta. En el vehículo todos van en silencio, pues estaba amaneciendo. Llegamos al embarcadero y casi siendo las 7:00 caminamos rápidamente junto a Álvaro hacia la *Marbella III*. Nos quedamos en la parte de arriba, a pesar de que casi todos (gente de mayor edad y con niños) se van rápidamente hacia abajo por el frío y por una *garuga* que lentamente caía. Álvaro, nosotros, y otro joven nos quedamos en la parte exterior a pesar de que todos los demás pasajeros bajaron a cubrirse del agua. La embarcación no va muy llena ese día, a pesar de que se había suspendido el último viaje.

Esta posibilidad de ir afuera con lluvia de amanecida se puede experimentar en personas jóvenes que dan más interés en ir solos y al aire libre, a diferencia de gente mayor y su repliegue al interior. La subida con Álvaro fue rápida, silenciosa, como se observa en jóvenes que viajan casi siempre solos y sin mucha carga (de ida, principalmente). Álvaro llevaba tan sólo una pequeña mochila (resistente al agua, al igual

que sus zapatos), que acomodó al lado del tubo de escape.

La *garuga* cae lentamente, sin embargo era intensa y proseguía junto a nosotros, en las cabezas y caras; pero la resistíamos en el inicio del viaje. La *garuga* se instala aquí, como un objeto más que influye en la experiencia en ese momento.

Enseguida de subirnos nos pasan rápidamente los chalecos salvavidas naranjos. Percibimos que la gente sospecha que no somos de ahí. Notan nuestra presencia y ello sin duda altera también la atmósfera normal del viaje.

En ese momento tan sólo éramos cuatro los que quedamos en esta parte: Álvaro, nosotros, y otro joven de unos 17 años que también viajaba sólo. Él iba con una parca para la lluvia y con un gorro, que lo protegía y donde podía llevar fácilmente los audífonos blancos para escuchar música (objetos propios portables).

Álvaro nos dice que hoy aprovecha de viajar porque con el clima malo todo es peor y no se puede hacer nada. Su voz es baja y casi todo el rato, sutilmente, hay que acercarse un poco más. El mete ambas manos al interior del chaleco salvavidas. Lo hace por el espacio central y abierto del chaleco. Técnica (objeto y cuerpo), para el frío y así calentar las manos un rato, o incluso más, como forma de descanso. Álvaro cuenta que antes de que lo pasáramos a buscar, desde las 5 am estaba tomando mate con su madre. Esta práctica es muy común entre los isleños. Ambos conversaban de lo que él haría en el pequeño viaje, así como de los cortes de la luz en la isla.

Ahora Álvaro se ponía el gorro de la parca, al poco rato se lo saca. El agua ya iba dejando

puntos blancos en su cabello y en la ropa de nosotros. Conversábamos en torno a sus formas de comunicarse con sus contactos. Álvaro cuenta que se comunicaba por Whatsapp y que de esa forma podía mantener con un grado de actualidad sus relaciones de amistad y los tiempos de espera para poder concretarlas. Valoración por tecnologías que, desde la ausencia del lugar para relacionarse, hacen habitar esa misma virtualidad. Por esta vía, se establecen posibilidades reales de contacto, en especial con muchos amigos del internado (de Achao) que vivían en otras islas.

Seguimos arriba, aun cuando el agua sigue cayendo. Esto quizás es común de resistir por Álvaro pero después de un rato, nos afecta a todos.

Siendo ya las 7:40, queda una media hora para poder llegar, según dice Álvaro. Seguimos arriba y abajo estaba lleno. De pronto, él se mueve para observar hacia abajo, y nos invita a que nos pongamos en la escalera. En el segundo escalón de arriba hacia abajo y de ese modo evitaríamos el agua y el frío. Ahora estábamos al costado de la escalera, frente a frente. Sin embargo y cuando gente subía, debíamos afirmarnos con nuestras espaldas y manos. Entre los que suben y nosotros, no hay tensión, al facilitarles un poco más la subida en esa empinada escala. Estando en la escala, requeríamos del apoyo de nuestros brazos. De lo contrario, no podríamos estar sostenidos. Empezamos a llegar a Achao y esta situación interrumpe la conversación con Álvaro. La gente empieza a arreglarse también.

Llegando nuestra bajada es rápida, no tenemos bolsos pesados que cargar ni mercancías. Álvaro baja y se dirige fuerte y rápido a la calle Serrano, que aún no abría el comercio. El revisa su

celular caminando. Cruzamos calle Las Delicias y vamos a la “Caja vecina” que estaba al frente de la casa de María Inés (contacto terreno). El trámite es corto y lo esperamos afuera, pues el negocio en ese momento, tiene más gente.

Álvaro tarda unos 5 minutos y luego sale. Nos dirigimos, por la calle Ramón Freire, hacia el terminal de buses que llevaría a Álvaro a Castro. Pasamos por la plaza y nada de gente a esta hora. Faltaba poco también para que abriera el supermercado y ya había gente apostada afuera. Llegamos al terminal de buses y nos despedimos. En unos días más, luego de Castro y sus conexiones ahí, Álvaro debe regresar a Alao, dar fin a las vacaciones y retomar su trabajo.

6. Reflexiones finales: Habitar en movimiento

A partir de esta aproximación etnográfica a la movilidad archipelágica se reveló la existencia de “otras maneras de conocer”, lo que es importante para generar una investigación renovada y más comprometida con sus objetos de estudio. Al animar estos estilos de investigación performativos se busca avivar más que informar, reproducir más que representar, resonar más que validar, imaginar y crear más que describir fielmente. A partir de métodos móviles como la observación en movimiento y el seguimiento de personas se dió cuenta una metodología híbrida e interdisciplinaria que comprende la experiencia de la movilidad de los habitantes de las islas de Quinchao y sus formas de habitar. Ello permite entender como los isleños a partir de sus movilidades sienten y hacen suyo el espacio archipelágico.

Si bien se reconoce que llegar a comprender la experiencia de la movilidad en su totalidad

es casi imposible, sabemos que hacerlo desde métodos etnográficos en movimiento nos permite “estar ahí” al mismo tiempo que, dar cuenta como el espacio es una co-construcción de múltiples agentes. En este sentido, la etnografía móvil del muelle y de las lanchas, así como el seguimiento presentado, permite revelar realidades muchas veces desconocidas al mismo tiempo que revela una aproximación reflexiva, flexible, abierta y vigilante por parte del investigador.

Por otra parte y desde el punto de vista del habitar en movimiento, lo que hemos querido poner de relieve es el hecho de que los habitantes no permanecen ajenos y aislados de sus ambientes, siempre son llamados por ellos: objetos, olores, formas y cuerpos activan estímulos. De esta forma “el entorno se imprime en el sujeto y este a su vez lo transforma, produciéndose así la espacialidad. El sujeto percibe e interactúa con el espacio, lo habita y lo modifica al tomar decisiones e implementar prácticas y tácticas concretas de cómo ocuparlo y significarlo. A su vez, el espacio deja marcas en el sujeto, surgen valoraciones y significaciones, en el mismo cuerpo del sujeto, se imprimen expresiones de esta interacción” (Jirón et al. 2013: 113). En el caso de Quinchao, esto se observa de manera intensiva en los momentos del viaje y en como ahí se ejercen las comunidades, lazos y formas de habitar. En los encuentros, gestiones, diálogos y actualizaciones que, muchas veces no se realizan en las islas, pero si en la lancha o en la preparación de un viaje. No es casual entonces que, las embarcaciones en su interior presenten variados elementos y objetos representativos de un hogar, como percheros, cocinas, colchones, frazadas, cemento para construir, etc. Dando

cuenta que el habitar aquí, no se puede reducir a una vivienda como unidad territorial. Estos dispositivos, como las lanchas, se convierten ahora en espacios con sentido.

En rigor y desde una perspectiva experimental, hemos querido poner de manifiesto cómo se encarna y habita la movilidad en las islas del archipiélago de Quinchao donde esta última no sólo depende de la agencia de los humanos sino también de una infinidad de otros actantes que están constantemente interactuando y haciendo cada experiencia diferente: objetos, tecnologías, cuerpos, emocionalidad e infraestructuras, son parte de una misma malla. De hecho, el viaje no solo es percibido a partir de las capacidades sensoriales y auditivas de los isleños, sino que a través de su materialidad y afectividad. Así mismo, ello requiere de la puesta en marcha de capacidades y tácticas móviles que nos hablan de un *savoir-faire*, en torno a cómo son negociados los lugares para apropiárselos.

Finalmente, resulta revelador dentro del trabajo de campo de cualquier disciplina poder considerar la experiencia social, material y sensorial que nos rodea. En el caso particular de esta investigación, pudimos corroborar que la movilidad no se basa solo en la rapidez y la fluidez, y nunca es una línea recta entre un punto A y un punto B. Este tipo de enfoques enriquece y complementa los estudios que se hacen tradicionalmente en materia de movilidad y transporte al dar cuenta de las experiencias cotidianas de las personas a la luz de una mirada etnográfica y apoyada en métodos móviles, que permiten ver como se entrelazan en una misma malla la cotidianeidad con el espacio, los objetos y los afectos que se generan.

Bibliografía

- Bissell, D. 2007. "Animating suspension: Waiting for mobilities". *Journal Mobilities* 2: 277-298.
- _____. 2009. "Conceptualising differently-mobile passengers: geographies of everyday encumbrance in the railway station". *Social y Cultural Geography* 2:1 73-195.
- _____. 2010. "Mobilities of passagers: emotional atmospheres and sociability of public transport". *Environment and planning: Society and space* 2: 270-289.
- Bourdieu, P. 1988. "Espacio social y poder simbólico" *Revista de Occidente* 81:97-119.
- Bijoux y Myers 2006. "Interviews. Solicited diaries and photography: «new» ways of accessing everyday experiences of place". *Graduate journal of Asia-Pacific studies* 4 (1): 44- 64.
- Citton, Y. y Walentowitz, S. 2012. "Habiter par le mouvement. Portrait des transmigrants en tisserands". *Multitudes. Revue politique, artistique, philosophique*. Disponible en <http://multitudes.samizdat.net/Habiterpar-le-mouvement>
- Cottet, P. 2006. "Diseños y estrategias de investigación social: El caso de la Iscaul". *Metodologías de investigación social. Introducción a los oficios*. Santiago de Chile: LOM Ediciones.
- Cresswell, T. 2010. "Towards a politics of mobility 2", *Environment y Planning* 28:17-31.
- Czarniawska, B. 2014 "Observation on the move: shadowing": *Social science resarch, from Field to desk* 12: 43-66.
- De Certeau, M. 1996. *La invención de lo cotidiano*. México D.F: Universidad Iberoamericana, Departamento de Historia Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente.
- Di Meo, G y Buleón, P. 2005. L'Espace social. Lecture géographique des sociétés. Paris: Armand Collin.
- Heidegger M. 1995. "Construir, Habitar, pensar". *Conferencias y artículos*. España: Ediciones del Serval.
- Ingold, T. 2000. The perception of the environment: Essays on livelihood, dwelling and skill. London: Routledge.
- Jirón, P. 2011. "On becoming the shadow". *Mobile methods*. Routledge.
- Jirón, P. e Iturra, L. 2011. "Momentos móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público". *Revista Arquitectura del Sur* 39: 44-57.
- Jirón, P. e Iturra, L. 2013. "Saber viajar en el metro de Santiago. La apropiación de lo público". *Revista Ciudad y Arquitectura*.151: 113-115.
- Imilán, W. Jirón, P. e Iturra, L. 2015. "Más allá del barrio: habitar Santiago en la movilidad cotidiana". *Revista antropología del sur* 3: 87-103
- Latour, B. 2005. *Reassembling the social: an Introduction to actor-network-theory*. Oxford; New York: Oxford University Press.
- Lazo, A. y Ther, F. (2014). L'univers du voyage. Géographie matérielle et sensorielle des mobilités dans les îles de l'archipel de Quinchao, Chiloé, Chili. *Revue Géographie et Cultures*. 91-92, automne – hiver.
- Masson, D. 2012. "Expériences sensibles de la mobilité urbaine". *Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine* 26-27: 136-143.
- Middleton, J. 2010. "Sense and the city. Exploring the embodied geographies of urban walking". *Social y Cultural Geography* 2 (6) :107-126.
- Pétonnet, C. 1982. "L'observation flottante. L'exemple d'un cimetière parisien", *L'homme* 22 (4):37-47.
- Radice, M. 2000 "Feeling comfortable? les Anglo-Montréalais et leur ville". *Presses de l'Université Laval, Sainte-Foy*.
- Simpson, P. 2013. "Ecologies of experience: materiality, sociality, and the embodied experience of (street) performing". *Environment and Planning A: Economy and Space* 45: 180-196.
- Thrift, N. J. 2008. *Non-representational theory: space, politics, affect*. New York, NY: Routledge.
- Tironi y Valderrama 2016. "Transformando la bicicleta en laboratorios móviles. El caso de un self-tracking ciudadano para la ciudad de Santiago". *Revista de Antropología Experimental* 16: 23-52
- Tironi y Palacios 2016. "Affects and urban infra-structures: Researching users daily experiences of Santiago de Chile transport system". *Emotion, Space and Society*. Elsevier 21: 41-49.
- Vannini, P. 2011. Constellations of (in) convenience: disentangling the assemblages of Canada's west coast island mobilities. *Social y Cultural Geography*, 12(5): 471-492.
- Vannini P. 2012. "Non-Representational Research Methodologie". Disponible en: http://www.academia.edu/5217885/Nonrepresentational_Theory_and_Methodologies_Re-envisioning_Research (Consultado Mayo 2016).
- Vannini, P. y Taggart, J. 2013. "Doing islandness: A non-representational approach to an island's sense of place". *Cultural Geographies* 20(2): 225-242.
- Vannini, P. et.al 2012. "Making sense of the weather: Dwelling and weathering on Canada's rain coast". *Space and Culture* 15(4): 361-38.
- Velasco, H. y Díaz de Rada, A. 1997. *La lógica de la investigación etnográfica*. Madrid: Editorial Trotta.
- Watts, L. 2008. "The art and craft of train travel". *Social y Cultural Geography* 9(6): 711-726.