



OTROS TÍTULOS PUBLICADOS POR ESTE SELLO

*Gobernanza ambiental.
Reflexiones y debates
desde La Atacama*
Miguel Escalona Ulloa
Andrés Muñoz Pederos
David Figueroa Hernández

*Gestión del cumplimiento
ambiental*
Kay Bergamini L.
Cristian Pérez Muñoz
Gino Araya Palma

*Lo que el Estado Neoliberal no
sabe: Conflictos científicos y
política ambiental en Chile*
Javiera Barandarán

*Diccionario de conciencia
medioambiental (Bilingüe
Español – Inglés) / Dictionary of
environmental awareness*
S. J. Villalobos

*Una conciencia ambiental en
Chile / Environmental awareness
in Chile*

Gran parte de la población en Chile habita en áreas urbanas. Las concentraciones más altas siguen estando en las áreas metropolitanas de Valparaíso, Santiago y Concepción, las mismas que en el pasado ejercieron un gran atractivo para los migrantes nacionales. Sin embargo, hoy en día las ciudades medias disputan ese vital que atraían, otras áreas urbanas, ejerciendo con ello un poder gravitacional cada vez mayor sobre poblaciones e inversiones en variados servicios.

El objetivo de este libro fue mostrar algunos de estos procesos de cambios en ciudades del sur chileno, y, porque no decirlo, del sur global en términos de localización geográfica y experimental. Las áreas urbanas a las cuales hace referencia parte del título de este libro, "ciudades del sur", dan cuenta simbólicamente de aquel territorio situado al otro lado de la frontera metropolitana santiaguina, y no necesariamente a un punto geográfico particular de este extenso espacio.

En este contexto, ¿es posible hablar de ciudades del sur como una categoría analítica desandada del resto de las ciudades de Chile? ¿tienen algo en particular estas ciudades del sur cuyo tratamiento amerite una mirada especial? Dado los procesos urbanos globales que experimentan muchas ciudades asociadas a la segregación, gentrificación, turistificación, entre otros, ¿presentan particularidades que inciten la discusión sobre una episteme urbana del sur de Chile?

RL editores



UNIVERSIDAD
del Bío-Bío
FACULTAD DE
CIENCIAS NATURALES



RL

LAS CIUDADES AL SUR DEL MUNDO Urbanismo y vida urbana en Chile más allá de la gran capital

Félix Rojo Mendoza
Miguel Escalona Ulloa
Jorge Olea Penaloza
Daniel Rozas Vasquez
[Eds.].



UNIVERSIDAD
del Bío-Bío
FACULTAD DE
CIENCIAS NATURALES

RL editores



FÉLIX ROJO MENDOZA
Doctor en Geografía (PhD), Magister en Investigación Social y Desarrollo, y Sociólogo, Universidad de Concepción, Académico de la Universidad Católica del Temuco y director del Observatorio de Dinámicas Sociales del Sur (ODI-SUR) de la misma universidad.



MIGUEL ESCALONA ULLOA
Tratamiento, Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos (PhD), Biólogo en Recursos Naturales, Magister en Planificación y Gestión Territorial de la Universidad Católica del Temuco, Profesor asistente del Departamento de Ciencias Ambientales, Universidad Católica de Temuco.



JORGE OLEA PENALOZA
Doctor en Geografía, Académico del Departamento de Ciencias Ambientales de la Universidad Católica de Temuco e investigador de la Estación Patagónica de Investigaciones Interdisciplinarias de la PC.



DANIEL ROZAS VÁSQUEZ
Magister en Planificación y Gestión Territorial y PhD en Agronomía, Ciencias, Actualmente es académico de la Universidad Católica de Temuco e investigador del Laboratorio de Planificación Territorial de la misma institución.

711.40 Rojo Mendoza, Félix

R Las ciudades al sur del mundo. Urbanismo y vida urbana en Chile más allá de la gran capital / Félix Rojo Mendoza, Miguel Escalona Ulloa, Jorge Olea Peñaloza, Daniel Rozas Vásquez, editores. – Santiago : RIL editores, 2020.

414 p. ; 23 cm.

ISBN: 978-84-18982-44-6

1 PLANIFICACIÓN REGIONAL-CHILE. 2 URBANIZACIÓN-CHILE. 3. DESARROLLO URBANO



*Este libro contó con la aprobación del Comité Editorial
y fue sometido al sistema de referato externo, ciego y por pares.*

LAS CIUDADES AL SUR DEL MUNDO.
URBANISMO Y VIDA URBANA EN CHILE MÁS ALLÁ DE LA GRAN CAPITAL
Primera edición: noviembre de 2021

© Félix Rojo Mendoza, Miguel Escalona Ulloa,
Jorge Olea Peñaloza, Daniel Rozas Vásquez, 2021

Registro de Propiedad Intelectual

Nº 2021-A-6675

© RIL® editores, 2021

SEDE SANTIAGO:

Los Leones 2258

CP 7511055 Providencia

Santiago de Chile

☎ (56) 22 22 38 100

ril@rileditores.com • www.rileditores.com

SEDE VALPARAÍSO:

Cochrane 639, of. 92

CP 2361801 Valparaíso

☎ (56) 32 274 6203

valparaiso@rileditores.com

SEDE ESPAÑA:

europa@rileditores.com • Barcelona

Composición, diseño de portada e impresión: RIL® editores
Imagen de portada: Rodrigo Díaz Aravena (rodrigo.diaza@gmail.com)

Impreso en Chile • *Printed in Chile*

ISBN 978-84-18982-44-6

Derechos reservados.

CAPÍTULO 9

PUERTO WILLIAMS: HABITAR E INTEGRARSE DESDE UNA CIUDAD REMOTA

Álvaro Román
Universidad de Los Lagos¹
alvaro.roman@ulagos.cl

RESUMEN

Puerto Williams es un asentamiento urbano de pequeño tamaño, ubicado en una isla distante del continente, poco poblado y expuesto a condiciones extremas de clima y conectividad. En él confluyen intereses geopolíticos y económicos relacionados con la confrontación de soberanía ante Argentina y su proyección hacia la Antártica, además de la distancia existente con los centros decisionales en su capital regional. En conjunto, generan condiciones especialmente duras para que sus habitantes participen de las decisiones políticas y económicas que atañen a este territorio. A través de una discusión sobre insularidad, aislamiento y centralismo, además del empleo de técnicas cualitativas

¹ Centro de Estudios del Desarrollo Regional y Políticas Públicas.

de investigación centradas en el discurso, analizamos las complejidades de integración de una ciudad remota al desarrollo regional y nacional. Destacan la imposición vertical de metas de desarrollo que resultan poco pertinentes para el contexto local, la fragmentación social debido a fenómenos propios de una comunidad pequeña, que se suma a la rotación de sus habitantes, y las dificultades para incidir en decisiones políticas y locales en un contexto de baja población electoral y pequeños volúmenes de producción.

Palabras claves: aislamiento, Cabo de Hornos, insularidad, lejanía, Magallanes.

INTRODUCCIÓN

Puerto Williams, ubicada en la Isla Navarino, región de Magallanes, Chile, tiene varias particularidades que hacen de ella un lugar distinto. Es el asentamiento urbano más austral del mundo, en la ribera sur del canal de Beagle, frente a la ciudad argentina de Ushuaia (ver figura 1). Es el asiento de una base naval de relevancia geopolítica e histórica, debido al conflicto diplomático que enfrentó a ambos países hasta 1984 y que estuvo muy cerca de detonar un enfrentamiento armado en 1978. Su nombre actual recuerda al capitán que dirigió la embarcación que anexó el estrecho de Magallanes a Chile en 1843, como reflejo del origen naval y geopolítico de este asentamiento. Cabo de Hornos, la comuna a la que pertenece y de la que es el único centro urbano, es un archipiélago. La mayor parte de su territorio está destinado a la conservación a través de los parques nacionales Alberto Agostini y Cabo de Hornos y del Parque Marino Islas Diego Ramírez y Paso Drake. Es una zona extrema, tanto por su clima frío —su temperatura media no supera los 10 °C— y ventoso como por su geografía de montañas y canales, dificultando su conectividad y su conexión con el resto de la región y el país.

FIGURA 1. UBICACIÓN DE PUERTO WILLIAMS, CABO DE HORNOS Y REGIÓN DE MAGALLANES



Fuente: Katherine Bassaletti.

Fundada en 1953, Puerto Williams debe su origen al establecimiento de una base naval destinada a ejercer soberanía en una zona disputada con Argentina. Este territorio era poblado principalmente por el pueblo yagán, asentado en torno al canal Murray, entre la isla Navarino, donde se encuentra la ciudad, y de Hoste. A mediados del siglo XX había ya una población de colonos, aunque el territorio permanecía sin ocupación oficial por parte de Chile (Oteiza, 2015). El establecimiento de la base constituyó un factor de atracción, debido al aprovisionamiento constante desde el continente, pero también hubo una acción directa del Estado de generar un asentamiento indígena a un kilómetro de la base naval, en Villa Ukika. Su rol estratégico y el carácter militar del poblado impidieron una ocupación de largo plazo, de modo que, salvo la población yagán, los habitantes más antiguos llevan alrededor de cincuenta años en este territorio.

Sin embargo, a la fecha es una comuna que pierde población (ver tabla 1). Para habitarla es necesario asumir el rigor del clima, la falta de conectividad digital y de transporte y las dificultades para la provisión de bienes. Pero también juegan un rol la relativa pérdida de privacidad, debido a que la ciudad se encuentra en un área acotada, rodeada de terrenos fiscales, militares y de valor arqueológico, donde además hay déficit de viviendas. Las oportunidades de desarrollo profesional son también limitadas, centradas principalmente en el sector público. La actividad pesquera, como desarrollaremos más adelante, se encuentra limitada por su lejanía de los centros de negocios y de consumo, mientras que el turismo es todavía incipiente, con una estacionalidad muy marcada y limitada a dos meses del año.

TABLA 1. INFORMACIÓN SOCIODEMOGRÁFICA DE LA COMUNA DE CABO DE HORNO Y CHILE

	Cabo de Hornos	Chile
Población (2017)	2.063	17.574.003
Razón de crecimiento (2002-2017)	-8,8	16,3
Densidad (hab/km ²) (2017)	0,1	23,2
Población indígena (%) (2017)	21,0	12,8
Población urbana (%) (2017)	90,8	87,8
Pobreza multidimensional (%) (2017)	14,6	20,7
Índice de masculinidad (2017)	137,7	95,9

Fuente: elaboración propia con base en Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (2020) e Instituto Nacional de Estadísticas (2003, n. d.).

A modo de caracterización, la comuna de Cabo de Hornos tiene 2.063 habitantes. 1.868 de ellos están en Puerto Williams. La ciudad ocupa 0,99 km². En ella identificamos una pequeña área central, donde se encuentran los servicios públicos, el comercio y algunas viviendas de uso residencial. Hacia el noroeste de la ciudad se concentran las edificaciones navales: oficinas, servicios y viviendas de la dotación de la Armada. En el suroeste hay viviendas destinadas a funcionarios públicos. Hacia el sur y el este del centro se concentra la población civil. Claramente separada del resto de la ciudad se encuentra Villa Ukika, que nació como asentamiento para concentrar a la población yagán, característica que conserva hasta la fecha. Asimismo, el borde

costero se encuentra diferenciado, con el sector oeste destinado a usos de la Armada, mientras que hacia el este se encuentran el muelle y el embarcadero de uso civil, para pesca y transporte de carga y pasajeros. Más alejados del centro urbano están una marina de yates y el aeródromo, hacia el oeste, y una planta conservera y el vertedero, al este.

El motor económico de Puerto Williams es el aparato estatal, tanto por su presencia a través de la Armada como por la dotación de personal de nivel comunal y provincial. La mayor parte de los trabajadores dependientes está en este sector (Servicio de Impuestos Internos, 2020). La presencia naval explica también el elevado índice de masculinidad de la comuna. Le siguen los servicios de alojamiento y comida y las actividades pesqueras, que comparten el hecho de ser muy estacionales: el primero, asociado a un turismo acotado a dos meses del año, y el segundo a la extracción de centolla, con cinco meses. Luego están las actividades de construcción y de comercio minorista. La agricultura y la ganadería cubren las demandas internas, sin canales formales de venta y distribución.

En este capítulo analizamos las particularidades de participar y representar una comuna insular, aislada y poco poblada, enfatizando en los desafíos de llevar los problemas locales a la discusión regional y nacional. Para ello, empleamos revisión bibliográfica, principalmente para comprender las iniciativas legales y de agencias estatales orientadas a promover el desarrollo de esta comuna. La mayor parte de la información primaria fue levantada mediante diecinueve entrevistas semiestructuradas aplicadas entre enero y septiembre de 2018 a habitantes de Puerto Williams que ocupan cargos en organizaciones gubernamentales, gremiales y de representación electoral de nivel regional. Algunos de estos informantes fueron contactados tras identificarlos como orientados a la influencia pública mediante revisión de prensa, pero también se empleó muestreo por bola de nieve. Otros nueve informantes participaron sin aceptar que las entrevistas fuesen grabadas, por lo que su información fue recogida en notas de campo y empleada, principalmente, para contextualizar y contrastar la información recolectada. Las entrevistas grabadas fueron transcritas y sometidas a análisis temáticos (Braun & Clarke, 2006). En las siguientes secciones revisamos los desafíos que enfrenta la integración de zonas aisladas a los procesos de desarrollo a nivel nacional, las dificultades específicas que enfrenta Puerto Williams

al participar de dichos procesos, recogemos las percepciones de habitantes de Cabo de Hornos respecto a la lejanía, el centralismo y las condiciones de habitar este territorio, y planteamos conclusiones basadas en los diagnósticos ofrecidos por los propios informantes.

CENTRALISMO CHILENO Y DESAFÍOS DE INTEGRACIÓN TERRITORIAL DE ZONAS AISLADAS

El centralismo ha sido un rasgo estructural de la administración territorial en Chile. Definido como unitario, el Estado se presenta de manera uniforme en todo el país. Sin embargo, son conocidas las diferencias entre regiones y al interior de las mismas. Aun más, existe un desequilibrio entre la capital, Santiago, y el resto de Chile, pues esta ciudad concentra las decisiones públicas y privadas y el diseño de las intervenciones a nivel territorial, pero también concentra al 34,7% de la población de Chile (Instituto Nacional de Estadísticas, n. d.). Estas diferencias se tornan especialmente difíciles de equilibrar si consideramos lo que ocurre con territorios que reúnen las condiciones de insularidad y aislamiento. El país tiene diecisiete comunas que ocupan únicamente territorios insulares y quince de ellas se concentran en las tres regiones del sur de Chile. Conceptualmente, la insularidad caracteriza una forma de posicionamiento político que plantea una oposición al centralismo a partir de una situación geográfica marcada por la identidad territorial asociada al mar como una barrera natural (Bustos y Román, 2019; Hay, 2006; Lois, 2013).

Sin embargo, la condición de isla no ocupa un lugar claramente definido en la integración territorial. En lugar de ello, esta característica es asumida dentro de una categoría mayor, relacionada con el aislamiento, homologando sus rasgos al de territorios que, a su vez, son diferentes de las zonas centrales. El altiplano, áreas de montaña, pampas y territorios transfronterizos son considerados dentro de esta etiqueta de aislamiento. Cada uno de ellos tiene dinámicas que les son particulares y que se ven subrepresentadas desde un abordaje vertical y centralizado. Como veremos en la siguiente sección, el caso de la insularidad importa componentes históricos e identitarios que están directamente relacionados con la geografía y con experiencias sostenidas en el tiempo de abandono o de soslayo. Por otra parte, no se trata de una categoría residual: esas quince comunas insulares

contienen al 16,5% de los habitantes del sur austral de Chile (Instituto Nacional de Estadísticas, n. d.), por lo que las dinámicas particulares que revisaremos en este capítulo son experimentadas de diversas formas por una parte importante de la población.

Ejemplo de lo anterior es que la medición de la pobreza en el país se realiza de manera directa en cuatro de las diecisiete comunas insulares (Ancud, Castro, Quellón y Porvenir) debido a las dificultades para acceder a ellas, generalizando la información de otras comunas (Ministerio de Desarrollo Social, 2018). Por otra parte, de las diecisiete comunas insulares del país, quince están agrupadas en cuatro provincias compuestas solo por islas —Isla de Pascua, Chiloé, Tierra del Fuego y Antártica Chilena²—, relegando la condición de isla a territorios que son de todos modos abordados desde el aislamiento, con excepción de Isla de Pascua, aunque sus particularidades son tales que difícilmente es un caso comparable con las demás islas, principalmente por su entramado institucional. La comuna de Cabo de Hornos comparte un punto con la de Rapa Nui: ambas son las únicas provincias ocupadas por una sola municipalidad (aunque en la provincia Antártica Chilena se cuenta también a la comuna de Antártica, su institucionalidad se encuentra en Puerto Williams). Además, están en una situación de zona extrema y distancia que han basado iniciativas locales específicas para estos territorios, aunque no necesariamente insulares.

Por ejemplo, la Ley 18.392, promulgada en 1985, establece un conjunto de beneficios tributarios para actividades localizadas en la comuna de Cabo de Hornos, bajo la condición de que en su realización se contrate a residentes de esta comuna o materias primas provenientes de ella. El texto legal permite interpretar las ambiciones de esta iniciativa, tendientes a desplegar fuerzas productivas en actividades industriales y pesqueras y en la oferta de servicios turísticos y de transporte. Sin embargo, la efectividad de esta medida ha sido cuestionada, principalmente por el costo que ha generado y los escasos retornos en términos de inversión y generación de empleo

² Provincia de Isla de Pascua: comunas de Rapa Nui; provincia de Chiloé: comunas de Ancud, Quemchi, Dalcahue, Castro, Quinchao, Curaco de Vélez, Chonchi, Puqueldón, Queilen y Quellón; provincia de Tierra del Fuego: comunas de Porvenir, Primavera y Timaukel; provincia Antártica Chilena: Cabo de Hornos y Antártica, esta última con asiento en Puerto Williams.

(Vera Giusti, 2008). Como vimos, la principal actividad económica de Puerto Williams reside en la administración del Estado, y otras actividades han mantenido una participación limitada debido a que en su formulación no se consideró los costos de transporte y conectividad, la escasa población y la temporalidad en el acceso a recursos naturales. En consecuencia, no se ha localizado un número importante de empresas ni se ha generado empleo significativo en estas áreas, precisamente por no considerar las particularidades de este territorio.

La Ley 19.853, de 2003 —y el Decreto Ley 889 de 1975, antes—, por su parte, se orientó a captar inversión privada a través del subsidio de la mano de obra contratada en las zonas extremas de Chile. Es una bonificación que se transfiere a empleadores que generen un salario superior al sueldo mínimo en un 20%, y solo a trabajadores de las regiones afectas a este beneficio, que corresponden a las de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén y Magallanes, además de las provincias de Chiloé y Palena, en la región de Los Lagos. Se trata de una medida que ha sido vulnerada debido a que localidades específicas donde se puede demandar mano de obra resultan poco atractivas como lugar habitual de residencia (Aroca y Soza-Amigo, 2013), principalmente por la carencia de servicios e infraestructura críticos (Vera Giusti, 2008), como salud y educación, además de comercio y ocio.

De ahí que distintos autores sean críticos de estas medidas tendientes a promover el desarrollo en zonas alejadas del centro del país (Aroca y Soza-Amigo, 2013), describiéndolas como orientadas a territorios idealizados, donde medidas concretas y medibles tendrían un impacto claro en alterar el letargo que ha acompañado su desempeño en las últimas décadas. Sin embargo, son acciones que no toman en cuenta las dinámicas demográficas, especialmente en comunas que históricamente han perdido población (Vera Giusti, 2008), que no logran corregir las desigualdades salariales y de oportunidades entre quienes residen en la región extrema y aquellos que se desplazan desde otras regiones (Soza-Amigo y Aroca, 2010). El centralismo también juega un rol en tanto las iniciativas de carácter regional quedan supeditadas a definiciones nacionales, dificultando que las particularidades locales sean incorporadas en definiciones de mayor alcance (Soza-Amigo y Correa, 2014). Por tratarse de una

zona fronteriza que estuvo en disputa, Puerto Williams se encuentra supeditada, además, a consideraciones geopolíticas que pueden llevar los debates a una relativización de la calidad de vida a nivel local en beneficio de un bien de alcance nacional (Garay, 2004). Todos estos son factores que inciden en las capacidades locales de participar de la política local, y que son grandes barreras para que logren escalar a los niveles regional y nacional.

POLÍTICAS INSULARES Y LA ADMINISTRACIÓN DE UN TERRITORIO REMOTO

En términos electorales, Puerto Williams no logra destacar a nivel regional. Su universo electoral representa poco más del 1% del total de votantes de Magallanes, lo que se traduce en una injerencia limitada al momento de elegir a sus representantes (Servicio Electoral de Chile, n. d.). Al menos desde 2013 tiene la opción de escoger a sus consejeros regionales, permitiendo la descentralización de ese organismo y una mayor actividad política en esta comuna que a la vez es provincia. Sin embargo, la distancia continúa siendo una barrera en el acercamiento de autoridades a la comuna. Que tenga poco peso electoral facilita que se privilegie el contacto con comunas y ciudades con mayor población y que no demanden tanto tiempo en trasladarse. Sin embargo, esta distancia también incide en las capacidades locales de escalamiento de problemas propios de esta ciudad: no solo se enfrenta a representantes que pueden carecer del contacto y el conocimiento de este territorio, sino que además es desafiada por el centralismo a nivel regional, especialmente si este ya está comprometido por decisiones sectoriales del nivel central.

La política chilena está caracterizada por este centralismo, que se refleja en una desconexión entre el sistema de partidos y las demandas locales. Debido a la fuerte concentración del país en la capital, Santiago, donde se toman las principales decisiones políticas y económicas, se ha hecho frecuente que los temas priorizados en las agendas políticas sean aquellos que cobran sentido en instancias centrales (Medina y Guzmán, 2016). Estas decisiones son a su vez canalizadas de manera descendente, llevando al nivel local debates que no necesariamente son relevantes, o cuyos resultados negativos pudieron ser advertidos con un fuerte ejercicio de participación

(Montecinos *et al.*, 2019; Rosales, 2009). Así, la lejanía se presenta como un factor adicional. Es exacerbado por el centralismo, pero la distancia respecto a los centros decisionales involucra que los grupos de interés situados en comunas periféricas tendrán todavía más barreras para articularse con tomadores de decisión, cuestión especialmente significativa al momento de identificar motivaciones específicas que puedan articularse a través de múltiples escalas (Jones & Search, 2009). Esto es de especial importancia si consideramos que la injerencia del nivel central tiene un impacto desequilibrante en las decisiones locales precisamente por la falta de coordinación y coherencia entre estos niveles.

La proximidad tiene un papel clave si queremos relevar la situación de vulnerabilidad, dependencia y marginación de territorios remotos e insulares. Esta última característica conlleva una carga histórica de sometimiento a poderes continentales y a un tratamiento que ha sido considerado por quienes habitan estas zonas como soslayado. Como analizó Lois (2013), las islas han sido conceptualizadas como lugares subdesarrollados, carentes del sentido de gobernarse a sí mismas. Por lo tanto, su sometimiento a gobiernos situados en territorios de mayor tamaño, los continentales, se constituye en una consecuencia lógica. Esta visión de las islas se ha proyectado en el tiempo y continúa vigente. A modo de ejemplo, se han tomado distintos casos de territorios insulares como paradigmas de los efectos del cambio climático, pues en ellos sería más evidente identificar sus consecuencias debido a su alta exposición a fenómenos costeros o atmosféricos o sus carencias en términos de recursos naturales (Pugh, 2018). En tal sentido, al calificar a las islas como laboratorios naturales de fenómenos globales las sitúa en el centro de atención. Sin embargo, reitera la verticalidad de las decisiones con injerencia sobre el territorio, relativiza las demandas locales en beneficio de un bien superior y sobrepasa las capacidades de gestión y decisión de sus habitantes, discusión vigente en el caso de Puerto Williams (Céspedes, 2018).

La participación política desde una isla representa desafíos que afectan el ejercicio de proximidad. Por una parte, la articulación de actores insulares suele aparejar demandas que no son fácilmente comprensibles por las autoridades continentales. Por otra, en dicha articulación se entremezclan motivaciones que confrontan

aspiraciones racionales con elementos evocativos e identitarios que no se encuentran necesariamente desarrollados (Bustos y Román, 2019). En conjunto, plantean un esquema en el que el escalamiento de demandas locales ve dificultado tanto por la distancia que estas tienen para quienes no habitan estos territorios, de tal modo que resultan incomprensibles o fácilmente homologables a dinámicas propias de zonas continentales, como por la complejidad de los habitantes insulares por priorizar y jerarquizar los objetivos y motivos tras su articulación como actores políticos. Este es el contexto en el que emerge el posicionamiento de las políticas insulares.

Destaquemos que la condición de isla no es lo que determina estas políticas. La insularidad en tanto posicionamiento político es una categoría que caracteriza el modo en que se aborda las dinámicas que ocurren en las islas. En tal sentido, la insularidad es un fenómeno político con especificidad territorial, y está marcada por una tendencia histórica de soslayo y sometimiento de estas áreas a tomadores de decisión situados en áreas de mayor tamaño, típicamente continentales (Dean *et al.*, 2017; Lois, 2013; Ratter, 2018; Taglioni, 2011; Vannini, 2011). Así, la identidad de los isleños tiene un marcado sesgo territorial, caracterizado por la presencia constante del mar y su proyección en la cotidianeidad, ya sea como el factor que delimita el terruño del resto del mundo, como una fuerza a la que corresponde adaptarse y asumir su dependencia, o como la principal fuente de recursos para la subsistencia (Hayward, 2012; Pugh, 2016). Determina un modo de vida muy particular, cuya experiencia resulta central en la definición de una suerte de comunidad isleña que, al mismo tiempo, establece una distinción con quienes no lo experimentan (Hay, 2013).

Por ello, la proximidad constituye un eje para comprender el tratamiento dado a las islas. O, más bien, la falta de ella. La distancia entre ellas y las zonas de toma de decisión no solo es física, medida en kilómetros o en tiempo de desplazamiento, sino también en cuanto al modo de percibir distintas realidades. En ese sentido, la noción de la compresión espacio-temporal, como un rasgo de la modernidad, nos permite señalar que en el abordaje de zonas periféricas se produce un desborde de los preconceptos y racionalidades de las zonas centrales (Warf, 2011). Es un proceso unidireccional, y su fuerza radica en la precisión con que se establece la homologación de dichas

racionalidades. En él, quien visita un territorio focaliza su mirada en lo anecdótico, estableciendo comparaciones y distinciones claramente definidas. De este modo, reducir un territorio a ideas centrales se vuelve una tarea notablemente más sencilla que para quien reside en él, donde la evocación, la expectativa de proyectos de vida y el sentido de pertenencia dificultan la definición de lo particular (Tuan, 2007), redundando en esa complejidad por identificar lo prioritario y lo relevante. Por ende, se genera una brecha en la comprensión del territorio entre quien lo visita y quien lo habita (Román, 2020).

De allí que la insularidad también representa un sentido de resentimiento y frustración para con las definiciones formuladas en el continente. Esto se hace visible en el contexto de pandemia, con medidas que al ser decididas a gran distancia no logran considerar sus dificultades de implementación o falta focalización, por ejemplo, sobre la población yagán (Blanco-Wells *et al.*, 2021). Esta falta de proximidad lleva a sospechas fundadas en la experiencia de que las decisiones que se toman en el centro son intrínsecamente injustas porque no conocen cabalmente el territorio ni el modo de vida que se genera en él (Cramer, 2016; Mascareño *et al.*, 2018). Esto explica el componente emocional de la insularidad, pues son reacciones emotivas que surgen de la impotencia por escalar los contenidos del posicionamiento político desde las islas y del desborde de la racionalidad desde el centro al asimilarlos y reducirlos a fórmulas inteligibles en el continente, pero que no resultan representativas de la particularidad territorial de las islas (Bustos y Román, 2019). En este escenario es en el que caracterizamos el caso de Puerto Williams.

DISTANCIA Y PROXIMIDAD COMO OBSTÁCULOS PARA LA INTEGRACIÓN

Los habitantes de Puerto Williams enfrentan desafíos dados por la distancia y la falta de proximidad al intentar participar de procesos de desarrollo de carácter regional y nacional. Aquí convergen el centralismo, que dificulta la incorporación de las particularidades territoriales y la base económica local. Las primeras implican un abordaje diferenciado del modo en que se implementan políticas, incentivos y metas para esta comuna, mientras que la segunda supone distinguir las restricciones dadas por las características naturales y

la lejanía de los mercados. Ello incide en que las iniciativas locales choquen constantemente con obstáculos legales e institucionales. Como consecuencia, Puerto Williams mantiene un carácter estático, con pocas proyecciones de cambio por parte de quienes residen allí.

Entre quienes viven en esta ciudad hay un sentido de frustración debido a que por años han identificado la desidia del Estado para abordar las particularidades territoriales. Se trata de habitantes que conocen los límites y potencialidades de Puerto Williams. Entre ellos hay quienes han tenido oportunidades de ocupar cargos de representación, o que por su actividad cotidiana están en una posición que los confronta con las restricciones impuestas por una institucionalidad demasiado rígida. Son experiencias que aluden de manera explícita a una desconexión entre las decisiones tomadas en áreas centrales y las de estos territorios (Cramer, 2016). Esta frustración arriesga la erosión de las iniciativas de integración territorial y deslegitiman a las autoridades que conducen este proceso precisamente porque no se las considera como informadas de las repercusiones de sus decisiones en una isla distante y poco provista de servicios.

Las autoridades se sientan en una mesa y hacen una ley para todo el país, y resulta que cada región tiene sus cosas distintas. No pueden hacer una sola ley para todo el país. Ellos lo hacen porque tienen la autoridad para hacerlo, pero si estudiaran un poquito no se podría hacer porque cada región tiene su historia distinta, el clima. (Dirigente pesquero, Cabo de Hornos, más de 30 años en la comuna).

Yo creo que el Estado está al debe con esta zona aislada, con esta zona rezagada, porque tenemos falta de muchos medios. [...] Es todo lento. Hay mucha burocracia en la administración del Estado, hay muchas trabas. Cuando uno quiere hacer algo, impulsar alguna cosa, o se puede, o no se puede, o se tiene que inhabilitar, o está prohibido. Es frustrante, muchas veces, querer hacer cosas por la zona, por la provincia. (Autoridad regional, menos de 10 años en la comuna).

Junto con la frustración, también encontramos el desencanto y la acumulación de experiencias donde se constata que las oportunidades de desarrollo local son interrumpidas por iniciativas centralizadas (Mascareño *et al.*, 2018). Se trata de fuerzas avasalladoras que provienen principalmente a través de agencias sectoriales, las que

logran pasar por sobre las capacidades comunales y provinciales. Es una manifestación del sentido unidireccional de la comprensión espacio-temporal (Warf, 2011), puesto que la relativa flexibilización en estrechar las distancias no logra ser aprovechada por los residentes de Puerto Williams. Esto, porque no se constata que las posiciones políticas surgidas localmente retroalimenten dichas definiciones. Al contrario, por tratarse de un territorio que carece de muchos servicios y que requiere de una activa intervención pública es que iniciativas de gran envergadura para el contexto de esta comuna suelen pasar por sobre sus habitantes, como ocurrió con un anuncio de atracción de nuevos pobladores en julio de 2018, basado en venta de terrenos fiscales a nuevos inversionistas, medida que no recogió las demandas existentes entre quienes ya viven allí para acceder a sitios para construir viviendas (Martínez Vergara, 2018).

Es raro querer repoblar un lugar que no se ha despoblado, pero asumiendo que ese es el concepto, querer traer más gente a un lugar donde las condiciones son un poco desfavorables para la vida [...] Es como no contar la historia completa. (Funcionaria municipal, Cabo de Hornos, menos de 3 años en la comuna).

La situación insular y la condición de aislamiento promueven una visión asistencialista en el tratamiento del desarrollo de Puerto Williams. El efecto de este asistencialismo y de la fuerza con la que se interviene desde el centro puede ser comprendido desde la lógica del visitante que aplica su propia racionalidad a fin de generarse una interpretación fácilmente accesible de aquello que resulta característico de este territorio (Tuan, 2007). Funciona como una extensión de los paradigmas continentales, que ya vienen marcados por una tendencia histórica de asimilar las islas bajo el entendimiento de que en ellas no se cuenta con las capacidades de gestión y administración que sí se encontraría en áreas centrales (Lois, 2013). El que las definiciones sean sectoriales en un país centralizado favorece que las expectativas de desarrollo contenidas en ellas sean diferentes de las que plantean quienes viven en Puerto Williams. Y la dificultad de expresarlas de modo que quienes toman decisiones sin conocer las implicancias de habitar este territorio se presenta como una razón adicional para justificar la verticalidad de esta relación entre la isla

y el centro: representa la constatación de que a nivel local no es posible establecer prioridades.

Tiene condiciones difíciles para vivir acá. Hay que sacrificar muchas cosas y estar dispuesto a transar muchas cosas. Visto desde la realidad central del país, es difícil imaginarse lo que implica realmente vivir en una isla que está lejos. Esto no es como Chiloé, por ejemplo. Estás realmente lejos, y uno está a una distancia súper grande de Punta Arenas, es más lejos que Santiago-Concepción. (Funcionaria municipal, Cabo de Hornos, más de 20 años en la comuna).

El despliegue de la base económica de Puerto Williams está particularmente afectado por estos fenómenos de priorización y verticalidad, y se expresan en la forma de obstáculos adicionales para las actividades productivas. La especificidad de este territorio involucra no solo una situación institucional desfavorable, sino que la participación en los mercados regionales y nacional está desmedrada por la distancia. Aun más, la generación de mercados internos, a nivel comunal, está severamente afectada por normas que resultan impertinentes para una ciudad con pocos habitantes, poco conectada con otros territorios y con su población naval provista de bienes y servicios por sus propios medios. En el caso de la pesca, el sector reclama que las autoridades suelen centrarse en la venta formal de los recursos pesqueros, pero en este territorio hay una segmentación de mercado muy rígida, con la totalidad del esfuerzo de pesca focalizados en la centolla, mientras que otros productos ocupan un lugar secundario, tanto por la distancia para acceder a ellos como por la incapacidad de sostener una venta formal.

Si bien el método de pesca es artesanal, hay un solo comprador y mucha gente que se dedica a venderle a ese solo comprador. No tenemos venta local. [...] Tenemos una sola persona que legalmente tiene sus permisos y vende sus productos. No hay un punto donde uno pueda comprar. (Funcionario municipal, Cabo de Hornos, menos de 3 años en la comuna).

La ganadería y la caza, principalmente de castor —especie introducida y que ha sido abordada como plaga—, a su vez están dificultadas por la inexistencia de infraestructura faenadora, también

por una razón de mercado: no hay tanta producción ni consumo que solvente su operación. Así, la economía local mantiene circuitos informales reconocidos por las autoridades locales. Su regulación, no obstante, no ha sido tema de discusión porque deja sin alternativas el abastecimiento de productos básicos a la ciudad, que ya es limitado. Esto plantea dudas razonables al despliegue de propuestas de desarrollo económico, especialmente turístico, dada la precariedad en los servicios disponibles en la ciudad. Estas carencias no solo son evidentes en términos cotidianos, como algo que se constata viviendo en el territorio. Involucran carencias institucionales que están en la base del resentimiento y la frustración de los habitantes insulares, y que son usualmente caracterizadas como un abandono del Estado (Cramer, 2016; Lois, 2013; Mascareño *et al.*, 2018). En ese sentido, se enfrentan racionalidades al momento de determinar el modo en que se debe intervenir un territorio aislado. Por ejemplo, la condición de provincia permite radicar en Puerto Williams funciones de desconcentración gubernamental, pero de modo tal que su implementación es limitada y por debajo de la provisión de instituciones presentes en otras provincias.

Se necesita el apoyo de una red que sustente el desarrollo del turismo y del comercio. Por ejemplo, no hay farmacia, no hay una librería. Esas cosas dificultan mucho el desarrollo del lugar. Y la ausencia de otras instituciones: no hay [oficina del Servicio de] Impuestos Internos, no hay Inspección del Trabajo, no hay [oficina de la] Tesorería [General de la República]. [...] Y de la mano con mejorar el tema de la salud en Puerto Williams. Y la conectividad. (Funcionaria municipal, Cabo de Hornos, menos de 3 años en la comuna).

Lo anterior implica que los habitantes de Puerto Williams están expuestos a la carencia de productos y servicios, a sanciones debido a la informalidad de sus actividades y a la dificultad de resolver adecuadamente desafíos de desarrollo local. No solo se trata de aquellos desafíos que surgen dentro de la comunidad, en la forma de expectativas y proyectos de vida, sino también de las metas impuestas verticalmente a través de agencias sectoriales. A modo de ejemplo: la iniciativa de repoblamiento implicó un esfuerzo local por lidiar con las presiones por terrenos para edificación; la digitalización

de trámites para sectores productivos agregó tareas a los servicios públicos para apoyar a una población que tiene acceso muy limitado a internet y a equipos computacionales, nuevamente desde la informalidad, basándose en la buena voluntad; los emprendedores locales perciben al Estado como excesivamente formalista, sin flexibilidad ni comprensión por la vida en Puerto Williams, evitando realizar inversiones que podrían quedar fuera de normas que no son posibles de cumplir.

DESAFÍOS PENDIENTES EN PUERTO WILLIAMS

Todo esto no significa que no haya inversionistas en la comuna. El principal actor sigue siendo el Estado, a través de agencias sectoriales o Fondos Nacionales de Desarrollo Regional, que en los últimos tres años ha generado mayor infraestructura en salud, vivienda para funcionarios públicos, edificios públicos y un centro de investigación. También hay una importante actividad en torno al Parque Omora, que desde fines de la década de 1990 ha relevado el carácter prístino de Cabo de Hornos y ha impulsado programas de puesta en valor de desarrollo de turismo de intereses especiales. Más recientemente, un club náutico se asentó en Puerto Williams, aprovechando el hito que representa para navegantes de todo el mundo el paso por el Cabo de Hornos. Además, hay una actividad hotelera que se ha posicionado con pasos pequeños y poco publicitados, pero lo ha hecho aprovechando economías de escala, sin que se genere una red local o que se haga partícipe a la comunidad de estas actividades.

Los informantes plantean que hay varias explicaciones para este desacople entre inversionistas de mayor tamaño y los habitantes de esta ciudad. No solo pasa por la incertidumbre económica e institucional de emprendedores locales, sino que el peso del asistencialismo ha sido también señalado como una barrera que ha impedido asumir mayores riesgos e, incluso, asumir como propias tareas como el hermooseamiento de la ciudad. La dependencia de la base naval por décadas es parte de los argumentos, cuestión que fue seguida por el despliegue de las oficinas públicas, como una manera de generar una diferencia en cuanto a la soberanía de gobiernos civiles. En conjunto, podrían incidir en que se espere que el Estado asuma riesgos

y responsabilidades. Vale la pena recordar que, en cualquier caso, el planteamiento de los habitantes es que los costos de vida y de los riesgos en este territorio son diferentes a los de otras ciudades del país, y que la renuencia a invertir pasa por la desconfianza de que las obras sean aceptadas bajo las normas vigentes y por lo limitado que es la temporada estival, si se invierte en turismo.

También hay una visión crítica respecto a la población flotante. Esta tiene incidencia en dos hechos específicos. Uno se presenta en la elección de autoridades, y apunta principalmente a los funcionarios navales y sus familias. Dado que representan una parte importante de la población local, sus opciones pueden inclinar las votaciones por candidatos que no sean necesariamente representativos de la población que permanece por un tiempo mayor a los cinco años que, como máximo, pasan en la comuna. Este planteamiento, sin embargo, no surge como el más importante para problematizar a la población flotante. Sí lo es la rotación de profesionales y directivos en las oficinas públicas, donde personas jóvenes, provenientes de fuera de la región y que no permanecen por mucho tiempo, toman decisiones relevantes para el desarrollo local. Puerto Williams resulta un destino atractivo para universitarios recientemente graduados y para quienes buscan una vida completamente diferente a las de ciudades de mayor tamaño. Sin embargo, es frecuente que al poco tiempo la experiencia se torne más dura de lo esperado y opten por migrar.

La reciente fundación de la ciudad, el carácter flotante de su población y el control naval que tuvo en su origen han dificultado un sentido de comunidad. No se trata de establecer una identidad fija e inmutable, sino que recoge la percepción de los habitantes de Puerto Williams de que la fragmentación es todavía muy fuerte. La mayor parte de las propiedades son fiscales y, por lo tanto, reservadas para usos claramente diferenciados, separando físicamente a civiles de funcionarios navales. La población yagán, por su parte, ha mantenido un debate por recuperar una posición como pueblo, tras años de haber sido señalados como asimilados. Además, son críticos de lo que mencionan un aprovechamiento de su cultura para validar las particularidades territoriales al momento de postular proyectos públicos. La discusión por la identidad de Puerto Williams repercute en las opciones de turismo. Por ejemplo, no se identifica una gastronomía típica o una arquitectura representativa.

La artesanía yagán tiene un espacio formal de difusión en las afueras de la ciudad, pero ha sido poco utilizado y no ha logrado aglutinar la diversidad de sus manifestaciones culturales. Esta fragmentación tiene como consecuencia una desarticulación en las demandas y en los proyectos generados para abordarlas.

A modo de síntesis, los desafíos identificados por los habitantes de Puerto Williams radican en cuatro puntos. Primero, es necesario trabajar en encadenamientos productivos que permitan a los emprendedores locales, asentados en la ciudad y dispuestos a invertir materialmente en ella, reducir el riesgo y la incertidumbre ligados a la corta estación estival y al limitado flujo de visitantes. Segundo, se plantea que el Estado debe estar presente de una manera diferente a como lo hace hasta ahora. Su rol en la actualidad es el de imponer normas y estándares que no son alcanzables con los recursos y limitaciones de la comuna. Lo que se espera es que cumpla un rol de soporte y de acompañamiento de iniciativas económicas y de mejoramiento de la calidad de vida, comprendiendo que se trata de una ciudad de poca población, todavía lejos de los circuitos políticos y económicos.

En tercer lugar, la población flotante que participa en la toma de decisiones locales representa un problema que requiere fortalecer la sistematización del trabajo realizado. Esto evitaría que decisores que cambian constantemente deben partir desde el inicio cada vez. Es decir, comprender sus funciones, comprender el contexto y luego dirimir el modo de orientar sus esfuerzos por movilizar los recursos públicos. Finalmente, es necesario generar un sentido de comunidad que permita consolidar proyectos masivos, comprendiendo la escala de Puerto Williams. Una fragmentación tan fuerte en una localidad tan pequeña y distante repercute en que medidas desarticuladas no se materialicen en resultados globales.

Es interesante notar que todos estos elementos giran en torno al habitar de un territorio insular y aislado. Quienes emigran lo hacen porque no lograron asentar aquí sus proyectos de vida, y quienes se quedan lo hacen en círculos cerrados, muchas veces limitados al núcleo familiar, a fin de evitar una excesiva exposición de la vida privada. La falta de proyección laboral es una de las razones para no continuar habitando Puerto Williams, y trabajar en los encadenamientos

productivos a la vez que en un régimen estatal flexible pueden contribuir a generar esas certidumbres y capacidades de proyección.

CONCLUSIONES

Habitar en Puerto Williams implica asumir desafíos que son percibidos como tales por sus habitantes. Hablar de ellos no es un lugar común, a modo de resaltar la particularidad del territorio como una manera de destacar las características que le dan sentido. Más bien es parte del contexto que está presente en la evaluación de mantenerse en esta ciudad o migrar, así como en el planteamiento de un mayor involucramiento por parte de actores externos. Esta demanda también debe ser observada con detención, pues tampoco se traduce en una expectativa de una presencia más concreta, sino en desplegar capacidades para conocer esta comuna y actuar en consecuencia, flexibilizando y promoviendo dinámicas que en muchos casos no son percibidas como claramente alineadas con el desarrollo del resto del país. Si Puerto Williams es pensada en los mismos términos que las demás ciudades del sur de Chile, es posible que se acentúen las desigualdades en su abordaje. Sus desafíos inmediatos son complejos, en el sentido de estar fuertemente relacionados, y están ligados a las especificidades territoriales: lejanía, clima extremo, carácter estratégico y la dificultad de insertarse en escalas que den más solvencia a las actividades locales.

En este capítulo revisamos la verticalidad con la que se ha definido el desarrollo de esta ciudad, cuestión que forma parte de una tradición en el modo en que se organiza y se administra el territorio. En el caso de las islas, sin embargo, forma parte de una tradición más amplia de soslayo de las capacidades locales. Por tratarse de una zona remota, además, surgen otros condicionantes al habitar, relacionados con la dificultad para vincularse con redes políticas y económicas. Esta desconexión repercute en un desconocimiento por parte de decisores en zonas continentales, sea a nivel regional o nacional. Por otra parte, la distancia y la insularidad juegan un rol en tanto marcan la cotidianeidad a tal punto que resulta difícil desprenderlo o fragmentarlo para llevarlo a planteamientos concretos orientados al desarrollo local; si se logra, ha sido hecho a partir de un tejido social fragmentado. En ese sentido, los diagnósticos desde Puerto Williams

sugieren que la integración al territorio nacional requiere relevar las perspectivas locales. Esto significa establecer canales ascendentes en los flujos verticales actualmente existentes, pero también pasa por establecer una sociedad organizada a nivel comunal.

AGRADECIMIENTOS

El autor agradece a quienes participaron con su tiempo y conocimiento a través de las entrevistas para esta investigación, a Alejandro Retamal por su lectura y sus comentarios a una versión anterior del texto y a Katherine Bassaletti por la elaboración de la figura 1. Además, reconoce el aporte de los proyectos Conicyt/Fondecyt/3170740 y ANID/Fondecyt/11200916 en su ejecución.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aroca, P. y Soza-Amigo, S. (2013). Diferencias productivas estructurales entre el centro y la periferia: Magallanes y Arica versus el promedio nacional. *Magallania*, 41(2), pp. 101-118.
- Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (2020). *Reportes estadísticos: Cabo de Hornos*. Recuperado el 29 de abril de 2021 de https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/comunas_v.html?anno=2020&idcom=12201
- Blanco-Wells, G., Libuy, M., Harambour, A. & Rodríguez, K. (2021). Plagues, past, and futures for the Yagan canoe people of Cape Horn, southern Chile. *Maritime Studies*, 20(1), pp. 101-113. <https://doi.org/10.1007/s40152-021-00217-2>
- Braun, V. & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), pp. 77-101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>
- Bustos, B. & Román, Á. (2019). A sea uprooted: Islandness and political identity on Chiloé Island, Chile. *Island Studies Journal*, 14(2), pp. 97-114. <https://doi.org/10.24043/isj.91>
- Céspedes, E. (2018). Propiedades emergentes, valor intrínseco y ecología: Algunas perspectivas éticas sobre los habitantes de la isla navarino. *Magallania*, 46(1), pp. 227-235. <https://doi.org/10.4067/s0718-22442018000100227>
- Cramer, K. J. (2016). *The politics of resentment: rural consciousness and the rise of Scott Walker*. The University of Chicago Press.

- Dean, A., Green, D. & Nunn, P. D. (2017). Too much sail for a small craft? Donor requirements, scale, and capacity discourses in Kiribati. In E. Stratford (ed.), *Island geographies: essays and conversations* (pp. 54-77). Routledge.
- Garay, C. (2004). Estados débiles y espacios vacíos: el caso chileno. *Security and Defense Studies Review*, 4(2), pp. 91-113.
- Hay, P. (2006). A phenomenology of islands. *Island Studies Journal*, 1(1), pp. 19-42.
- Hay, P. (2013). What the sea portends: A reconsideration of contested island tropes. *Island Studies Journal*, 8(2), pp. 209-232.
- Hayward, P. (2012). Aquapelagos and aquapelagic assemblages. *Shima*, 6(1), pp. 1-11.
- Instituto Nacional de Estadísticas (n. d.). *Resultados Censo 2017: por país, regiones y comunas*. Recuperado el 29 de abril de 2021 de <http://resultados.censo2017.cl/Home/Download>
- Instituto Nacional de Estadísticas (2003). *Censo 2002: resultados*. Instituto Nacional de Estadísticas.
- Jones, A. & Search, P. (2009). Proximity and power within investment relationships: the case of the UK private equity industry. *Geoforum*, 40(5), pp. 809-819. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2009.09.002>
- Lois, C. (2013). Isla vs. continente. Un ensayo de historia conceptual. *Revista de Geografía Norte Grande*, 54, pp. 85-107. <https://doi.org/10.4067/s0718-34022013000100006>
- Martínez Vergara, R. (2018). Luego de acoger propuesta de la Gobernación Provincial: Gobierno impulsa plan para repoblar Puerto Williams con venta de terrenos, *El Mercurio*. Recuperado el 29 de abril de 2021 de <http://impresa.elmercurio.com/Pages/NewsDetail.aspx?dt=2018-07-24&dtB=24-07-2018 0:00:00&PaginaId=7&bodyid=3>
- Mascareño, A., Cordero, R., Azócar, G., Billi, M., Henríquez, P. A. & Ruz, G. A. (2018). Controversies in social-ecological systems: lessons from a major red tide crisis on Chiloe island, Chile. *Ecology and Society*, 23(4). <https://doi.org/10.5751/ES-10300-230415>
- Medina, C. y Guzmán, C. (2016). La invisibilidad del Biobío: mirando el centro desde la periferia. *Atenea*, 1(514), pp. 49-64.
- Ministerio de Desarrollo Social (2018). *Informe de estimaciones comunales de pobreza, con datos de Casen 2015*. Recuperado el 29 de abril de 2021 de http://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/documentos/INFORME_estimaciones_pobreza%0A_comunal_2015.pdf
- Montecinos, E., Neira, V., Díaz, G. y Park, J. (2019). Gobernanza democrática, descentralización y territorio: análisis del plan Chiloé en Chile. *Andamios*, 16(41), pp. 413-436. <https://doi.org/10.29092/uacm.v16i41.753>

- Oteiza, P. S. G. (2015). Documentos inéditos para la historia de magallanes habitantes de isla navarino, 1930. *Magallania*, 43(1), pp. 321-325. <https://doi.org/10.4067/S0718-22442015000100018>
- Pugh, J. (2016). The relational turn in island geographies: bringing together island, sea and ship relations and the case of the Landship. *Social and Cultural Geography*, 17(8), pp. 1040-1059. <https://doi.org/10.1080/14649365.2016.1147064>
- Pugh, J. (2018). Relationality and island studies in the anthropocene. *Island Studies Journal*, 13(2), pp. 93-110. <https://doi.org/10.24043/isj.48>
- Ratter, B. M. W. (2018). *Geography of small islands: outposts of globalisation*. Springer International Publishing.
- Román, Á. (2020). Integración territorial como marginación: obstáculos para las zonas aisladas en Aysén y Magallanes, Chile. *Revista LIDER*, 22(37), pp. 77-99. <https://doi.org/10.32735/s0719-5265202037177>
- Rosales, M. (2009). Descentralización del Estado, crisis económica mundial y oportunidades locales en América Latina. *Polis*, 22, p. 9.
- Servicio de Impuestos Internos (2020). *Estadísticas de empresa*. Recuperado el 29 de abril de 2021 de http://www.sii.cl/sobre_el_sii/estadisticas_de_empresas.html
- Servicio Electoral de Chile (n. d.). *Resultados electorales*. Recuperado el 29 de abril de 2021 de <https://historico.servelec.cl>
- Soza-Amigo, S. y Aroca, P. (2010). Oportunidades perdidas en Magallanes. *Magallania*, 38(2), pp. 89-101.
- Soza-Amigo, S. y Correa, L. (2014). Regiones extremas chilenas y su invisibilidad económica. *Si Somos Americanos*, 14(2), pp. 187-216. <https://doi.org/10.4067/s0719-09482014000200008>
- Taglioni, F. (2011). Insularity, political status and small insular spaces: a critical review. *Shima*, 5(2), pp. 1-23.
- Tuan, Y.-F. (2007). *Space and place: the perspective of experience*. University of Minnesota Press.
- Vannini, P. (2011). Constellations of ferry (im)mobility: Islandness as the performance and politics of insulation and isolation. *Cultural Geographies*, 18(2), pp. 249-271. <https://doi.org/10.1177/1474474010397597>
- Vera Giusti, J. (2008). Magallanes: dinámica económica y demográfica 1960-2006; leyes de excepción para el desarrollo; qué hacer y qué evitar. *Magallania*, 36(2), pp. 63-78.
- Warf, B. (2011). Teaching time-space compression. *Journal of Geography in Higher Education*, 35(2), pp. 143-161. <https://doi.org/10.1080/03098265.2010.523681>