



## COLUMNA

**Teresa Huneus Alliende,**  
historiadora y gestora cultural



## Chiloé y su puente

Aislada de Chile continental y formada por un cúmulo de islas, la dispersa geografía de Chiloé, en la que conviven bosques, campiña y mar, se caracteriza por la sinuosidad de la Cordillera de la Costa y la ausencia del cordón andino, lo que le otorga una fisonomía especial. Su rica cultura se manifiesta en particularidades cuyos habitantes luchan por conservar, intentando resistir a los embistes de la modernización y globalización.

El tiempo del Archipiélago transcurre en forma diferente, y si el bicentenario del resto de Chile lo conmemoramos el año 2010, el de Chiloé es en 2026. Último bastión realista, escenario del Tratado de Tantauco que pone fin a la dominación española en nuestro país.

La chilenuzación fue un proceso paulatino, que alteró esta cultura ancestral a lo largo del siglo XIX; décadas más tarde lo hicieron la radio y la televisión, la llegada de internet y en los últimos años ha sido la incorporación de

la industria alimentaria, principalmente el cultivo de choritos y salmones.

El aislamiento de los habitantes de las islas generó formas de percibir el mundo en las cuales la herencia hispana cobró preferentemente un carácter externo, mientras que el interior se seguía sustentando en una herencia huilliche. Este es un territorio alejado del Estado y el país, lo que le permitió conservar elementos culturales de largo arraigo.

En este sentido, el siglo XX marcó un cambio considerable, en particular respecto de la conectividad, cuando tras el terremoto de 1960 se construyeron rutas terrestres, lo que rompió los tradicionales esquemas de movilidad marítima. Desde entonces, se constata una mayor permanencia de prácticas y costumbres patrimoniales en aquellos sectores e islas de conectividad náutica exclusiva. Y por el contrario, las zonas con más caminos muestran un acelerado proceso de homogeniza-

ción respecto del resto del país.

Estos argumentos no impidieron que se planificara el Puente Chacao, cuyas obras se iniciaron en el año 2018 y que debería estar listo en 2028, con un avance actual sobre el 50% y un costo de 800 millones de dólares. Es interesante recordar una encuesta realizada a los chilotes el año 2015, quienes priorizaron un hospital de alta complejidad, un campus universitario y soluciones a los problemas de sequía y pérdida de bosque nativo por sobre el puente de Chacao, y en su mayoría consideraron que los recursos destinados a la obra podrían haber ido a necesidades más urgentes. El megapuerto sobre este canal se seguirá construyendo, y como su trayectoria lo demuestra, no sabemos a qué costo ni su fecha, pues el territorio marítimo sobre el que se construye ha mostrado singularidades que desde el continente no se pudieron prever.