



Las bicicletas intermedian: prácticas de movilidad cotidiana e intermediación multiescalar en el Valle de Colchagua, Chile

Tesis presentada para obtener el grado académico de Magíster en Desarrollo Urbano

Nombre estudiante: Cristóbal Ibarra Guerrero

Profesor guía: Giovanni Vecchio

Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales

Pontificia Universidad Católica de Chile

17 de julio de 2023



Agradecimientos

A mis padres, Ximena y Cristián, que siempre me han apoyado en todo lo que hago, con mucho cariño y confianza.

A mis tías Rafaela Muñoz Valenzuela, *Tía Fela*, y Gabriela Muñoz Valenzuela, *Tía Gaby*, por recibirme en su hogar en Chépica, que desde siempre me han hecho sentir que es mi hogar también.

A mi profesor guía de tesis, Giovanni Vecchio, quien desde un principio me apoyó con entusiasmo y disposición, encontrando siempre la palabra adecuada para que diera lo mejor de mí en esta tesis.

También mis agradecimientos a otros profesores y profesoras del Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales que fueron claves con su consejo y apoyo en distintos momentos de este proceso, como Paz Concha, Christian Matus, Luis Fuentes y Gonzalo Salazar. Por supuesto también a mis compañeros y compañeras de ambos magister, fue un gusto conocerlos durante estos dos años y me acordaré siempre del ambiente agradable que se generó en cada espacio de aprendizaje.

A Paola Castañeda, Alejandra Lazo y Daniella Gac, que fueron una inspiración para este trabajo y amablemente me dieron consejos claves para ir construyendo mi aporte a los estudios sobre movilidad.

A mis compañeras y compañeros del Colectivo Muévete, a quienes admiro y con quienes desde hace varios años he compartido ruta promoviendo la movilidad sustentable y las ciudades a escala humana en Chile. Dentro de este grupo, mis agradecimientos especiales a mi colega y amigo Pablo Arriagada, por su pasión y apoyo permanente a esta idea que me toca materializar en estas páginas.

A mis amigos y compañeros de banda, Eric Astudillo, Pablo Correa y Rodrigo Gallardo, que siempre tuvieron la flexibilidad de adaptar nuestros tiempos de ensayo y creación musical a lo que nos sucedía en la vida de cada uno. Aunque estudiara, trabajara o me sucediera cualquier inconveniente, yo elegí tratar de no resignar ninguno de nuestros momentos semanales con *Animandes* y estoy plenamente orgulloso de las grandes presentaciones y grabaciones que logramos hacer con la banda. En este periodo de pandemias, crisis políticas, estudios y trabajos intensos, siempre se puede -y es necesario- hacer arte.

A Francisca Molinos, Paula Castillo y David Cantallopts, con quienes tuve el tremendo gusto de fundar la organización *Ruteando* durante este periodo de tesis. Gracias a ustedes por crear tan bonito espacio de reflexión y juego con nuestra ciudad, feliz de que sigamos dando vueltas juntos.

Tango, cueca y canto. Tantas cosas que he aprendido mientras daba este paso por la universidad que no podía dejar de mencionarlos. Sin ninguno de estos grupos y salidas no lo hubiese llevado tan bien.

Soy descendiente de colchagüinos. Mi historia familiar, mis intereses académicos y mi activismo los reúno en esta tesis. Por eso, no sólo la considero necesaria, sino también urgente.



RESUMEN

El Valle de Colchagua, ubicado en la zona central de Chile, ha tenido una historia largamente ligada a la producción agrícola y vitivinícola del país; actividades económicas que han configurado formas de habitar que se expresan en prácticas de movilidad particulares de sus habitantes. El entorno inmediato a los pueblos y ciudades situados en el Valle emerge como una parte importante de la vida cotidiana en el territorio, que traspasa una separación drástica y arbitraria entre el ámbito rural y lo urbano, y en cuya articulación el uso cotidiano de la bicicleta tiene una inusitada relevancia. El propósito central de esta investigación es explorar las formas en que las prácticas cotidianas de movilidad en bicicleta pueden expresar la intermediación entre escalas que configuran el habitar de un territorio determinado, proponiendo también algunas claves que ilustran la convergencia o tensión que pueda existir con otras movibilidades que responden a escalas de relaciones territoriales con dinámicas internacionales propias de la globalización. Se propone entonces, mediante el método etnográfico, una manera de observar un territorio que podría contribuir en la generación de políticas públicas no sólo dirigidas a Colchagua, sino relativas a la planificación en general de las ciudades intermedias y pequeñas en Chile.



Figura 1: Bicicleta solitaria en el centro de Chépica.

Fuente: elaboración propia

PALABRAS CLAVE: Movilidad Cotidiana, Intermediación, Valle de Colchagua.



Índice de contenido

LISTA DE ILUSTRACIONES	4
LISTA DE ABREVIACIONES	5
INTRODUCCIÓN AL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	6
Estudiando pequeñas localidades globales	6
El Valle de Colchagua y sus procesos de urbanización.....	8
Estudiando la bicicleta en pequeñas localidades de Colchagua.....	13
MARCO TEÓRICO.....	16
1. Ciudades intermedias	16
1.1 Territorio y escala	16
1.2 Intermediación.....	18
2. Movilidad cotidiana: desde la práctica al sentido de lugar	20
2.1 Del flujo a la experiencia: el giro de la movilidad y estudios recientes.....	20
2.2 La construcción del espacio y del lugar desde la movilidad.....	21
2.3 Constelaciones de la movilidad, políticas de la movilidad	23
PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN.....	25
HIPÓTESIS	25
OBJETIVOS	26
Objetivo General.....	26
Objetivos Específicos.....	26
MARCO METODOLÓGICO	26
Sobre el enfoque	26
Sobre las técnicas.....	27
Sobre la muestra	29
RESULTADOS	32
1. Movilidad a distintas escalas en el Valle de Colchagua	32
1.1 Estructura territorial.....	32
1.2 Flujos en términos de usos	34
2. Prácticas de movilidad en bicicleta en el Valle de Colchagua	42
3. La constelación de movilidad del Valle de Colchagua	48
DISCUSIÓN	56
CONCLUSIONES	59



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS..... 61

LISTA DE ILUSTRACIONES

Figura 1:	Bicicleta solitaria en el centro de Chépica.....	2
Figura 2:	Habitantes de las comunas de la Provincia de Colchagua.....	9
Figura 3:	División territorial administrativa de la Región de O'Higgins y sus principales cursos hidrográficos.....	10
Figura 4:	Plano general del Valle de Colchagua, con las principales localidades urbanas y carreteras que atraviesan el territorio.....	11
Figura 5:	Ubicación del Valle de Colchagua en relación con ciudades de la zona central de Chile, como Santiago, San Antonio, Rancagua, San Fernando, Curicó y Pichilemu.....	12
Figura 6:	Esquema resumen marco teórico.....	25
Figura 7:	Tabla de operacionalización de objetivos y metodología.....	30
Figura 8:	Esquema de distribución espacial de los espacios intercomunales entre Santa Cruz, Nancagua y Chépica.....	32
Figura 9:	Bus “liebre” del servicio de transporte público entre Santa Cruz y Curicó, pasando frente a un paradero rural en las cercanías de Lima, frontera comunal de Chépica con la comuna de Santa Cruz.....	35
Figura 10:	Camión con carga pasando por el centro de Chépica y congestión vehicular.....	36
Figura 11:	Plano de la zona urbana de Nancagua, con la Ruta 90 en color amarillo, en paralelo a la avenida principal Armando Jaramillo, ubicada más al norte.....	37
Figura 12:	Calle Armando Jaramillo y su ciclovía sobre la vereda, centro de Nancagua	37
Figura 13:	Plano de la zona urbana de Santa Cruz y Paniahue, con el eje de avenidas Federico Errázuriz, Rafael Casanova, Ramón Sanfuro y Ruta 90 en color amarillo.....	38
Figura 14:	Plano de la zona urbana de Chépica, con las Ruta I-82 e I-82 en color amarillo.....	39
Figura 15:	Congestión vehicular frente a nuevo semáforo de Chépica.....	40
Figura 16:	Peatonalización de calles con motivo de la Fiesta de la Vendimia de Colchagua 2023, centro de Santa Cruz.....	41
Figura 17:	Bicicletas estacionadas frente a supermercado en Santa Cruz.....	43
Figura 18:	Ciclista en movimiento en avenida Federico Errázuriz, Santa Cruz	43
Figura 19:	Movilidades del cuidado en Nancagua. Apoderados llevan niños en bicicleta al colegio.....	45



Figura 20:	Estacionamiento de bicicletas en Nancagua.....	46
Figura 21:	Bicicletas estacionadas sin candado en supermercado de Chépica.....	46
Figura 22:	Dos ciclistas pedaleando en la ruta I-82, entre Nancagua y Chépica.....	48
Figura 23:	Mujer moviéndose en bicicleta, centro de Nancagua.....	49
Figura 24:	Competencia ciclista en sector La Candelaria, Chépica.....	51
Figura 25:	Taller de bicicletas "El Rayo", Santa Cruz.....	52
Figura 26:	Ciclistas ocupando vereda al ser desplazados por vehículos motorizados, Santa Cruz.....	53
Figura 27:	Ruta I-82, en las cercanías de Puquillay, comuna de Nancagua.....	54

LISTA DE ABREVIACIONES

Msnm: Metros sobre el nivel del mar.

Km: Kilómetros

P.: Página.

Pp.: Páginas



INTRODUCCIÓN AL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

Estudiando pequeñas localidades globales

Fin zona urbana reza un cartel situado a las afueras del pueblo de Chépica, junto al camino asfaltado de la ruta I-82, que atraviesa el Valle de Colchagua en dirección hacia Nancagua. Esta señalética vial marca un límite normativo que de inmediato puede ser observado en el entorno material, al dejar de verse casas y galpones a los costados para dar paso a extensos terrenos de cultivo; donde numerosas hileras de parras bordean ambos lados del camino y grandes arboledas sobresalen a lo lejos, enmarcadas junto a los verdes cerros de Apalta que flanquean el horizonte hacia el norte. La inmensidad del paisaje que emerge justo después de dejar el pueblo atrás podría llevar a afirmar que, en este lugar, existe un límite bastante evidente que marca dos ámbitos de ordenamiento territorial distintos: el urbano y el rural. Pero también basta con observar un rato para advertir la presencia de ciertos movimientos -de conmutación, pero no sólo de eso- que profundizan la relación entre estos ámbitos de producción espacial, o los confunden e integran en una continuidad que no responde solamente a un drástico límite normativo de usos de suelo, sino a la vida cotidiana de quienes lo habitan.

Qué tal si nos hacemos la pregunta sobre si realmente existe un límite urbano para quienes viven en el Valle de Colchagua. O, dicho de otra manera: *¿Tendría alguna relevancia este límite para quien lo vive cotidianamente?* Tal vez sí, en el sentido de que las velocidades permitidas de desplazamiento y la infraestructura vial pública cambian, el perfil de las actividades económico-productivas se vuelve otro y la densidad de los lugares de habitación, de servicios y de trabajo bajan o suben en función a si es suelo urbano o rural. Pero tal vez no, si las mismas prácticas cotidianas de los habitantes sobresalen de este límite urbano, articulando territorios distantes en una macroestructura urbana, que no llega a ser metropolitana, pero que sí articula diferentes asentamientos humanos en maneras particulares, a través del establecimiento de una directa relación entre lo que antes conocíamos como lo urbano y lo rural, y a su vez, con el resto de la región y del mundo.

Lo que observo en el Valle de Colchagua es un fenómeno que puede verse en innumerables lugares, donde las interacciones socioespaciales del proceso de urbanización trascienden constantemente los límites de lo que entendemos por ciudades (Salazar et al., 2019, p. 154), siendo las prácticas de movilidad de sus habitantes un aspecto clave para dar cuenta sobre cómo estas configuraciones urbanas trascienden los límites urbanos estrictos e intermedian estos asentamientos humanos con su entorno, su región y el resto del mundo de manera cotidiana. Esto no quiere decir que toda configuración urbana va tomando



cada vez más la forma que tienen las grandes áreas metropolitanas ni que estos procesos pueden ser homologables teóricamente con lo que observamos en ellas, sino que algunas zonas urbanas, conservando sus dimensiones y densidades de habitantes de manera relativamente estables, generan relaciones escalares con otras zonas urbanas y rurales de la región y del mundo de una manera particular, más bidireccional y no sólo en un sentido jerárquico vertical con las áreas metropolitanas.

Las tendencias actuales del fenómeno urbano han llevado a replantear muchas de las convenciones y métodos que han caracterizado su investigación a lo largo de los años. En las *Tesis sobre la Urbanización Planetaria* (2013), Neil Brenner habla sobre la necesidad de incorporar nuevas estrategias conceptuales que superen la tradicional mirada que demarca lo urbano en contraposición a los espacios presuntamente no urbanos (Brenner, 2013, p. 53); una concepción binaria que no aporta mayormente al análisis de las realidades que observamos en localidades de todos los tamaños y composiciones sociales alrededor del mundo.

En Chile el interés por el estudio del crecimiento de las ciudades medias o intermedias se ha centrado en aquellas urbes que tienen entre 100 y 300 mil habitantes, coincidiendo en prácticamente todos los casos con las capitales regionales o provinciales, cuyo peso económico y político, además del demográfico, suele ser mayor que otras zonas urbanas en el mismo territorio, siendo escasos los estudios en ciudades o pueblos más pequeños (Maturana Miranda, 2015). Aquello nos indica que la cantidad de habitantes sigue siendo una variable que se prioriza en estudios urbanos y que hace que algunas zonas urbanas tengan mayor visibilidad académica que otras.

La propuesta de Brenner plantea el reemplazo del análisis tipológico, que caracteriza funcionalidades y jerarquías urbanas, por el análisis comprensivo de la singularidad de las formas o condiciones socioespaciales particulares (Brenner, 2013, p. 55), desarrollando las capacidades para descifrar las realidades y las potencialidades urbanas emergentes en diversos lugares, territorios y escalas. Este enfoque permite escapar de las tradiciones “urbano céntricas, metodológicamente territorialistas y predominantemente demográficas” (Brenner, 2013, p. 58) que han monopolizado el uso del concepto de urbanización y que hacen perder de vista las prácticas, contextos y procesos que actualmente acontecen en el espacio.

Por otro lado, y después de diez años de las tesis de Brenner, tenemos un escenario global donde se vislumbra un futuro indudablemente urbano para la humanidad, que no ocurre únicamente en grandes áreas metropolitanas sino que se extiende transversalmente entre pequeñas y medianas localidades según el concepto de cada país, cada cual con un rango amplio de posibles escenarios (UN-Habitat, 2022), lo



que reafirma también la importancia de poner la mirada sobre áreas urbanas no metropolitanas alrededor del mundo. Según el Reporte Mundial de las Ciudades de ONU-Habitat de 2022, “el desarrollo de la resiliencia económica, social y ambiental, incluida la gobernanza y las estructuras institucionales adecuadas, deben estar en el centro del futuro de las ciudades” (UN-Habitat, 2022), cuyos desafíos a nivel global implican la diversidad cultural, la mejora y modernización de las infraestructuras obsoletas, el tratamiento de las ciudades más pequeñas y en declive, y la satisfacción de las necesidades de una población cada vez más anciana, incluyendo los particulares desafíos de los países en desarrollo como lo son los crecientes niveles de pobreza y desigualdad, el desempleo, la proporción de viviendas e infraestructuras asequibles o la vulnerabilidad ante los efectos del cambio climático, entre otros.

Con esta reflexión en mente, pretendo explorar un caso de estudio situado en la zona central de Chile, en un sector que no conforma una aglomeración urbana destacada por su cantidad de habitantes, ni tampoco por ser tan central o periférica como para recibir una importante atención académica. En este caso de estudio, lo que se considera urbano y todo lo que no lo es entra en una ambigüedad que se percibe como una configuración territorial que involucra una compleja interacción entre escalas de relacionamiento a nivel local, regional y global, de una intensidad particular para este caso.

El Valle de Colchagua y sus procesos de urbanización

El Valle de Colchagua, ubicado en la cuenca media del río Tinguiririca (Provincia de Colchagua, Región del Libertador Bernardo O'Higgins), es una de las zonas agrícolas más destacadas de la zona central de Chile, famoso a nivel mundial por su producción de vinos finos de alta calidad, generados en un paisaje rural que se amalgama y potencia con el entorno natural y sus tradiciones culturales (Muñoz Parra, 2009, p.81), complementando la oferta con una basta variedad de productos hortofrutícolas y ganaderos, que se benefician de las características climáticas mediterráneas del Valle y se integran en gran proporción al mercado nacional e internacional. El desarrollo de la industria del vino en Colchagua ha permitido desarrollar en paralelo una relevante actividad turística, que recibe a visitantes nacionales e internacionales a lo largo de todo el año, y en mayor medida desde septiembre a abril, coincidiendo con la llegada de la primavera y el verano austral y de eventos específicos como las fiestas patrias en septiembre, o la época de cosechas y de vendimia entre fines de febrero y comienzos de abril (Sernatur, 2023)¹.

¹ A marzo de 2023, los viajes acumulados totales anuales de turismo interno (turistas nacionales) cuyo destino fue el Valle de Colchagua fueron 112.276 visitantes, significando una variación acumulada interanual de 1,4% respecto



Administrativamente, el Valle de Colchagua forma parte de la Provincia de Colchagua, cuya capital y ciudad más poblada es San Fernando, siendo también la ciudad de Santa Cruz uno de los centros de servicios y equipamientos urbanos más destacados en el contexto de Colchagua, dada su cercanía a las principales actividades agrícolas de la región y su ubicación en el centro del Valle que le permite conectarse fácilmente con las demás comunas de la provincia. En la Figura 2 se ordenan de manera descendente la cantidad de habitantes por comuna en la Provincia de Colchagua, sus respectivas densidades, según datos del Censo de 2017, y la superficie comunal de cada una.

Figura 2: Habitantes de las comunas de la Provincia de Colchagua.

Comuna	Habitantes	Densidad	Superficie
San Fernando	73.973	30,30 hab/km ²	2.441 km ²
Santa Cruz	37.855	77,1 hab/km ²	419,5 km ²
Chimbarongo	35.399	64,9 hab/km ²	498 km ²
Nancagua	17.833	160,22 hab/km ²	111 km ²
Chépica	15.037	27,5 hab/km ²	503 km ²
Palmilla	12.482	49,91 hab/km ²	237 km ²
Peralillo	11.007	34,4 hab/km ²	282,6 km ²
Placilla	8.738	59,48 hab/km ²	146,9 km ²
Lolol	6.811	11,41 hab/km ²	597 km ²
Pumanque	3.421	7,76 hab/km ²	441 km ²

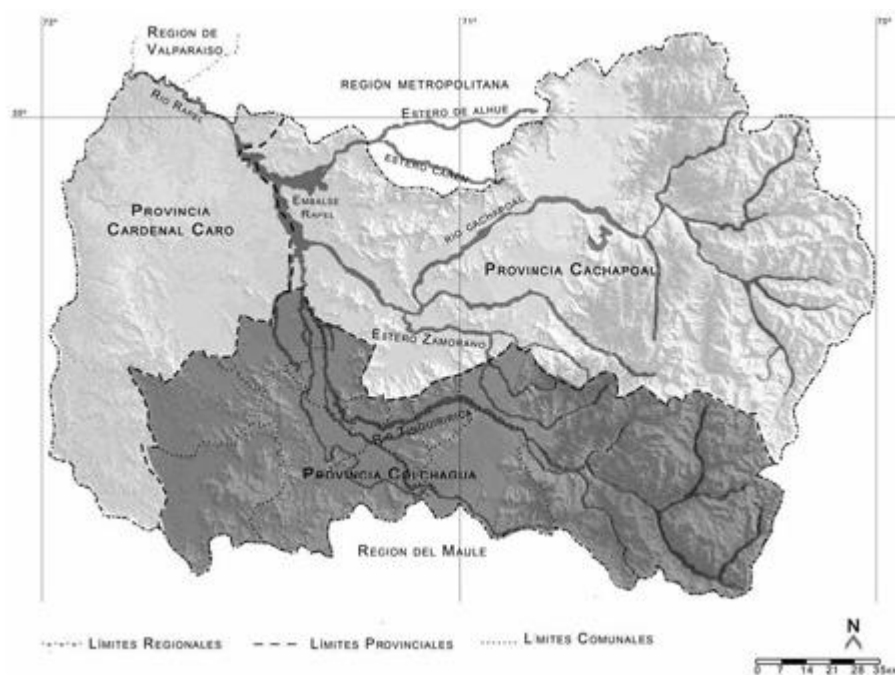
Fuente: elaboración propia con datos del Censo (INE, 2017)

Sobre lo que en este trabajo se entenderá como el territorio del Valle de Colchagua, y como sugiero en lo mencionado anteriormente, las dimensiones administrativas de la Provincia de Colchagua (ver Figura 3) exceden lo que caractericé inicialmente como la cuenca media del río Tinguiririca, incluyendo la cuenca del Estero Nilahue, con las comunas de Lolol y Pumanque, y excluyendo otros municipios que están

al año anterior. Por otro lado, los viajes de turismo ocasional por el Valle de Colchagua en el mismo periodo fueron de 72.817 visitantes, significando un aumento del 13,8% respecto a los viajes acumulados el año anterior (Sernatur, 2023).

dentro de la cuenca principal, como Marchigüe o La Estrella, pertenecientes a la provincia de Cardenal Caro. En ese sentido, no existen delimitaciones administrativas o normativas exactas de lo que se entiende coloquialmente como Valle de Colchagua (Muñoz Parra, 2009; Muñoz Parra et al, 2010), por lo que, para efectos de este trabajo, se entenderá al Valle de Colchagua como un territorio que abarca los sectores llanos de la cuenca media del Río Tinguiririca, donde están ubicados los núcleos urbanos y de producción agrícola de las comunas de Santa Cruz, Palmilla, Chépica, Nancagua, Placilla, parte de la zona poniente de la comuna de San Fernando y parte de la zona oriente de la comuna de Peralillo.

Figura 3: División territorial administrativa de la Región de O'Higgins y sus principales cursos hidrográficos.



Fuente: Gobierno Regional de O'Higgins, citado en Muñoz Parra et al (2010)

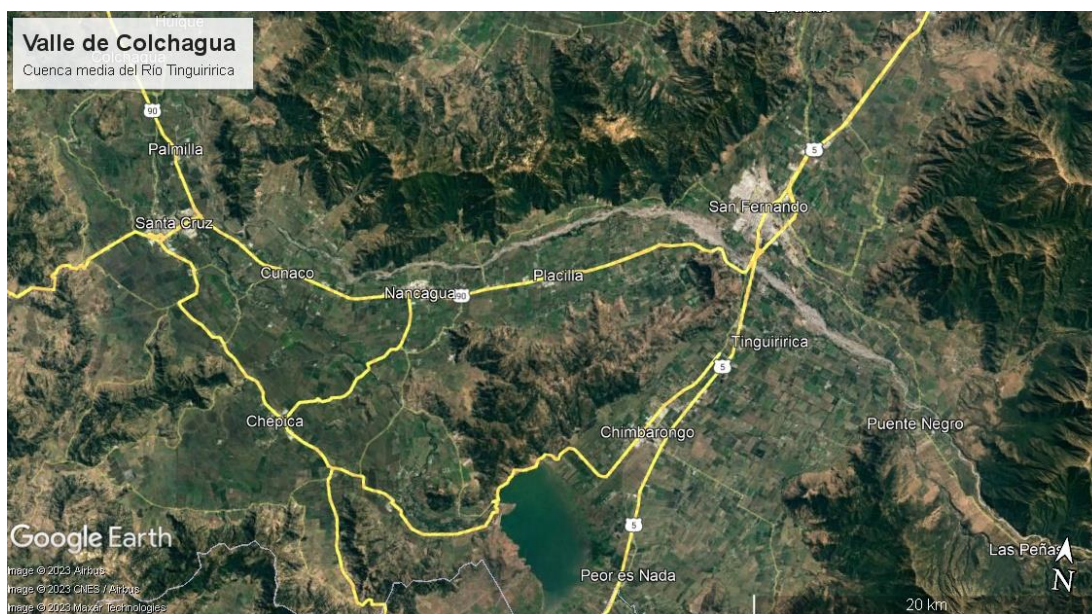
El paisaje predominante del Valle de Colchagua es el de un terreno llano y fértil a 200 msnm, de clima templado mediterráneo, surcado por pequeños cursos de agua y canales de regadío que fluyen en dirección noroeste hacia el río Tinguiririca y donde destaca también el Estero Chimbarongo. En sus estribaciones se pueden ver los cerros de la Cordillera de la Costa (400-1000 msnm.) y de la Cordillera de los Andes (2000-4000 msnm.) enmarcando el paisaje del río Tinguiririca hasta su confluencia con el río Cachapoal, para formar el Embalse y río Rapel en su trayecto hacia el Océano Pacífico.



Las formas en que el Valle de Colchagua ha llevado sus procesos de poblamiento y urbanización hasta la actualidad están relacionadas con la intensidad de la producción agrícola desarrollada históricamente en el territorio. El emplazamiento y el desarrollo de sus ciudades y pueblos responde a las necesidades y dificultades que conlleva la ocupación de suelos altamente fértiles para la agricultura, así como también a la configuración de una red de caminos públicos y servicios de transporte que permiten mover las cosechas desde la chacra hasta los mercados nacionales e internacionales donde son comercializados. Esta cadena productiva también contempla procesos de empaque y elaboración manufacturada, ambos con presencia observable en el territorio, en un modo de producción que actualmente se caracteriza por ser agroindustrial (Gac Jiménez & Miranda Pérez, 2019).

En la actualidad existen cinco zonas urbanas principales y capitales comunales repartidas en las zonas llanas del Valle de Colchagua, que, en dirección este-oeste, se suceden de la siguiente manera: Placilla, Nancagua, Chépica, Santa Cruz y Palmilla (ver Figura 4). Cada uno de estos núcleos habitacionales y de servicios cuenta también dentro de sus límites comunales a otras zonas urbanas más pequeñas como Cunaco (comuna de Nancagua), Auquenco (comuna de Chépica) o San José del Carmen de El Huique (comuna de Palmilla), entre muchos otros caseríos y asentamientos rurales en que se distribuyen los habitantes del valle.

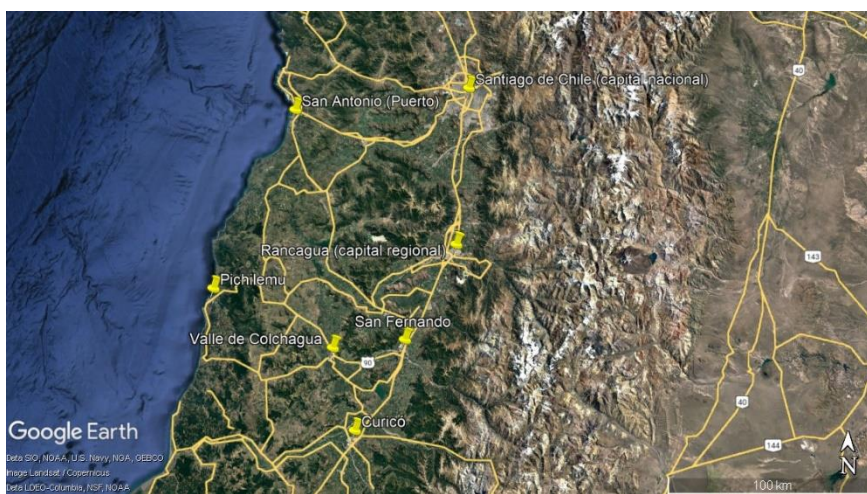
Figura 4: Plano general del Valle de Colchagua, con las principales localidades urbanas y carreteras que atraviesan el territorio.



Fuente: Google Earth

Un punto importante que me interesa abordar en esta investigación es el comprender cómo estas localidades llegan a escalar su relacionamiento en un ámbito regional y global de una particular manera. Lo que refuerza la importancia de conectar reflexivamente su habitar cotidiano con todo tipo de relaciones sociales, económicas y políticas que comparte con otros lugares tales como la capital provincial de Colchagua en San Fernando (a 40 km de Santa Cruz), la capital regional de O'Higgins en Rancagua (a 95 km de Santa Cruz), la capital nacional en Santiago (a 180 km de Santa Cruz) y el puerto principal desde donde se exportan sus productos en San Antonio (a 136 km de Santa Cruz), además de otras relaciones con ciudades pequeñas cercanas como Curicó (a 57 km de Santa Cruz) o Pichilemu (a 90 km de Santa Cruz), entre otras. En la Figura 5 puede verse la distribución espacial de las comunas del Valle de Colchagua en relación con las ciudades mencionadas anteriormente; en las siguientes secciones se profundizará en el tipo de relaciones aquí mencionadas.

Figura 5: Ubicación del Valle de Colchagua en relación con ciudades de la zona central de Chile, como Santiago, San Antonio, Rancagua, San Fernando, Curicó y Pichilemu.



Fuente: Google Earth

En base a lo descrito hasta este momento sobre el Valle de Colchagua, y desde todo punto de vista - administrativo, económico, político, social y cultural-, puedo darme cuenta de que existen relaciones entre este territorio y muchos más; conexiones y movimientos de personas y cosas que lo configuran socialmente y esa configuración tiene una expresión material, simbólica y en prácticas cotidianas de sus habitantes. De todas estas prácticas, materialidades y símbolos, me interesa explorar las que tienen que ver con la movilidad cotidiana, como una expresión de esta configuración territorial y de relacionamiento multiescalar que encontramos hoy en día en el Valle de Colchagua. En definitiva, mi interés en este trabajo



es examinar, a través de la movilidad cotidiana y sus prácticas, cuáles pueden ser las proyecciones a futuro de este proceso urbanizador en el Valle de Colchagua, sus múltiples conexiones escalares territoriales, y particularmente cómo estos procesos transformadores podrían estar incidiendo en la vida cotidiana de sus habitantes actuales y futuros.

Estudiando la bicicleta en pequeñas localidades de Colchagua

Hasta este punto de la introducción queda todavía pendiente hablar del objeto central que aparece en el título de este trabajo: *¿por qué la bicicleta? ¿qué relación tiene con los procesos urbanizadores que se producen en el Valle de Colchagua?* La respuesta a estas preguntas radica en sus usos; la bicicleta es una herramienta fundamental para la vida cotidiana de muchas personas en Colchagua (como lo es también un automóvil, un paradero de transporte público o una silla de ruedas), conectando y vinculando experiencias sociales. Arriba de una bicicleta se puede acceder a personas y lugares espaciotemporalmente situados, que se vuelven una sola experiencia de sentido para la persona que los vive y los procesa a través de códigos culturales que incorporan esta experiencia. Implica cierta destreza física, una velocidad, una percepción ambiental, un costo económico particular, un ritmo de desplazamiento. La bicicleta, entonces, es una alternativa para acceder a las vidas cotidianas de las personas, espaciotemporalmente situadas en territorios móviles.

Si ponemos el foco en observar las prácticas de sus habitantes y el contexto de cercanías configuradas entre cada pueblo y su entorno inmediato en el Valle de Colchagua, podemos dar cuenta de la emergencia de ciertas prácticas de movilidad que particularizan su habitar. Una de las prácticas que me propuse indagar en mayor profundidad es el uso cotidiano de la bicicleta, dada su transversalidad y frecuencia de uso entre sus habitantes, haciéndola una práctica fácilmente observable entre las comunas centrales del Valle de Colchagua, como lo son Nancagua, Chépica y Santa Cruz (Gac et al, 2017). ¿Por qué ocurre que la bicicleta toma visibilidad en este contexto? Si bien no espero dar una completa respuesta causal a esta pregunta, espero más bien indagar cuáles son los alcances que tiene esta pregunta entre los habitantes de Colchagua, los significados que le atribuyen al uso de la bicicleta y cómo esa práctica construye al territorio que viven.

Las zonas urbanas principales de las comunas de Santa Cruz, Nancagua y Chépica, cuyos habitantes rondan los 37.000, 18.000 y 15.000 personas respectivamente (INE, 2017), están dispuestas en el espacio del Valle de Colchagua a una distancia casi equidistante, habiendo no más de 15 kilómetros entre cada una y con una amplia red de caminos rurales pavimentados en su gran mayoría. Como se puede apreciar



en la vista satelital de la Figura 4, estos tres núcleos urbanos forman un triángulo prácticamente equidistante que se ubica justo en el centro del Valle de Colchagua, teniendo en su vértice norponiente a Santa Cruz, en su vértice nororiente a Nancagua y en su último vértice al sur, Chépica. Es en este escenario donde el espacio comunal y de la vida urbana cotidiana coincide principalmente con los sectores llanos del Valle, percibiéndose que hay un ir y venir constante entre espacios productivos (ligados a la agroindustria) y reproductivos (habitacionales y de servicios). De esta forma, con centros comunales relativamente cercanos y en directa relación con el entorno rural entre éstos, aparentemente la bicicleta es utilizada como una herramienta de trabajo y de la vida cotidiana, que permite acceder a lugares urbanos y rurales por igual con una mayor facilidad que otros modos y servicios de transporte, los cuales involucran mayores costos económicos y de tiempo que el uso de una bicicleta.

Este ordenamiento del espacio contribuye a acotar el estudio a un área de desarrollo urbano intermedia, que tiene significativas conexiones de escala global, particularmente con las actividades agrícolas y turísticas. Estas relaciones hacen del Valle de Colchagua un escenario donde probablemente puedan observarse algunas tensiones o complementariedades entre las diferentes escalas y las prácticas de movilidad asociadas a ellas que confluyen en el territorio. Un ejemplo de ello pueden ser los progresivos cambios en la percepción de la convivencia vial entre ciclistas y otros usuarios, predominando una sensación de inseguridad por la limitada capacidad vial, el perfil de los usuarios viales y las velocidades que permiten las infraestructuras públicas disponibles, al mismo tiempo que se promueve el ciclismo deportivo y recreativo dentro de la oferta turística principal de Colchagua.

Esta forma de acercarnos al fenómeno a la vez cuestiona las perspectivas más tradicionales del urbanismo para estudiar un territorio que mencionaba Brenner (2013), ancladas en caracterizar áreas funcionales y no logrando dar cuenta de ciertas prácticas del habitar que intermedian con diversas escalas de procesos territoriales más complejos y que encuentran en el uso de la bicicleta complementariedades y controversias que ponen en tensión el desarrollo urbano y territorial local.

En definitiva, el propósito central de mi investigación es explorar las formas en que las prácticas cotidianas de movilidad en bicicleta pueden expresar la interacción entre escalas que configuran el habitar en un territorio, reflejando procesos territoriales más complejos e influyendo en las oportunidades, necesidades y experiencias de movilidad que estos usuarios tienen y que le dan sentido de lugar al uso de la bicicleta. Para ello, me situaré en el Valle de Colchagua, en los centros urbanos de Nancagua, Chépica, Santa Cruz y el entorno inmediato intercomunal, con el fin de vincular el uso habitual de la bicicleta - como objeto de investigación- con el proceso urbanizador del Valle y las expresiones que en él ocurren



de las escalas que son influyentes en su configuración como sistema territorial y que pueden entrar en tensión, complementarse o adaptarse mutuamente.

Se sostiene que las prácticas de movilidad y las características del territorio en donde se desenvuelven, con sus interacciones habituales, darían lugar a la configuración de nociones compartidas (tanto como contradictorias) entre los habitantes de este territorio acerca de la vida en las ciudades, sus espacios, actores y/o experiencias. El uso cotidiano de la bicicleta, y más que eso, el sentido de su uso podría ser una expresión de la intermediación entre escalas, que logra mantener nociones compartidas y contradictorias sobre el habitar en Colchagua y que son puestas en diálogo con procesos de alcance global relacionados con las características productivas del Valle.

La contribución que espera realizar esta investigación al campo de los estudios urbanos y del territorio es dar a conocer las formas en cómo el uso de la bicicleta se territorializa y se expresa como práctica significativa que se reproduce en el tiempo. Esto puede llevar a observar no solo la manera en que las personas perciben un territorio y lo articulan en sus prácticas de movilidad, sino también a planificar en consecuencia para prospectar una gestión del desarrollo sostenible a futuro, acomodando prácticas que existen y otras que se podrían fomentar; que pueden ir desde un reconocimiento público al uso de la bicicleta, traducido en mejor infraestructura y visibilidad de sus problemáticas actuales, hasta la proyección del ciclismo como actividad económica asociada al enoturismo y al turismo rural en general que se desarrolla en la zona.



MARCO TEÓRICO

1. Ciudades intermedias

1.1 Territorio y escala

Para entender la movilidad es fundamental comprender qué es el territorio. Pues, como mencioné anteriormente, la movilidad es un elemento fundamental en la manera en que habitamos el territorio y de las relaciones que lo forman.

Entonces, se entenderá el territorio como un “espacio construido por y en el tiempo. (...) Es decir, en lo fundamental, el territorio viene a ser producto del conjunto de relaciones que a diario el hombre entretejió entre todos los suyos con la naturaleza y con los otros” (Ther Ríos, 2012, p. 497), construyéndose entonces un sentido de la identidad espacial que establece un dominio sobre un área geográfica específica y que implica de una u otra manera dinámicas y conflictos con la alteridad que interactúa con esa identidad espacial. Estas interacciones Ther (2012) las llama territorialidades, haciendo referencia a “comportamientos desplegados en el territorio que se relacionan con la idea de cómo (con qué medios, elementos y motivaciones) se llega a habitar y permanecer en un espacio sobre el cual se imponen ritmos de vida y formas de interactuar con lo ambiental y con otros, más o menos distintos, más o menos similares” (Ther Ríos, 2012, p. 498).

El territorio y sus expresiones de territorialidad, si bien dan cuenta de un dominio sobre el espacio geográfico, no quiere decir que este dominio sea estático, o a priori constituido en su esencia, sino que el espacio resultaría ser el fruto de un conjunto de interacciones sociales del pasado y del presente que hacen que se constituya y siga reproduciéndose en el futuro, como “un conjunto indisoluble, solidario y también contradictorio de sistemas de objetos y sistemas de acciones, no considerados aisladamente, sino como el contexto único en que se realiza la historia (Santos, 2000, p. 54). De esta manera, el espacio puede ser observado a la manera de un palimpsesto², que reúne rastros de distintas épocas y cuya observación en el presente puede dar cuenta de los distintos sistemas de objetos y sistemas de acciones que lo han constituido y siguen constituyendo. Por otra parte, sería el territorio el concepto que materializa la relación entre lo material y lo social que tiene un espacio, en formas y ritmos que constituyen un habitar específico.

La forma que la literatura especializada ha abordado estas relaciones que configuran el territorio ha sido mediante el concepto de escala, que, si bien tuvo desde un principio la dificultad transversal de llegar a

² Según el Diccionario de la Real Academia Española, la palabra palimpsesto hace referencia a un manuscrito antiguo que conserva huellas de una escritura anterior borrada artificialmente.



una visión de consenso sobre qué significa exactamente y cómo podría utilizarse (Sayre, 2009, p. 95), en esta investigación se entenderá escala como una abstracción espacial dinámica sobre un conjunto de interacciones sociales (Massey, 1994), que constan de tres dimensiones interdependientes que las constituyen y articulan: tamaño, nivel y relación (Howitt, 2003, citado en Salazar et al., 2019, p. 159). El tamaño alude a la extensión espacial de las interacciones sociales y cómo éstas delimitan espacialmente a la escala; el nivel se refiere a la relación entre una escala determinada y otra, suponiendo una cierta jerarquía que se desarrolla entre éstas; y finalmente con la escala como relación es que se entiende que no es sólo una cuestión espacial sino también temporal, un orden definido por las relaciones espaciotemporales entre procesos a diferentes niveles (Sayre, 2009, p. 101).

Según Sayre (2009), en los nuevos fenómenos sociales, cualitativamente, la escala es más que la suma de sus partes y cualquier equilibrio que manifieste puede suponer tanto un periodo de tiempo durante el cual persiste esa estabilidad, como también podría caracterizarse como inestable si se evalúa en una escala temporal diferente. De esta forma, si se plantea la indagación de las escalas que configuran espaciotemporalmente un territorio sobre un conjunto de interacciones sociales identificadas, se debe considerar que la delimitación del tamaño, nivel y relación de este territorio corresponde a una cuestión metodológica que define sobre qué dimensiones espaciales pueden ser mejor percibidos y analizados ciertos fenómenos (escala observacional), pudiendo también tener una propiedad material real (escala operativa) en que se expresan. Lo anterior no quiere decir que haya una escala ‘correcta’ para observar un determinado fenómeno, sino que “diferentes procesos operan a diferentes escalas y deben ser estudiados en consecuencia. Identificar las escalas operativas de los procesos y reconciliarlos con las escalas observacionales son, por lo tanto, uno de los desafíos centrales a investigar” (Sayre, 2009, p. 98).

En síntesis, este trabajo se guiará por los seis principios que plantea (Sayre, 2009, p. 105) para integrar conceptualmente la escala:

- La escala es relacional: su valor radica en explorar las relaciones entre los fenómenos así medidos.
- El foco de la teorización sobre la escala debe recaer en los procesos más que en la escala per se.
- Los procesos son a la vez espaciales y temporales: el concepto desarrollado aquí es intrínsecamente espaciotemporal.
- No existe una única escala ‘correcta’ para estudiar o comprender sociedades, ecosistemas o sus interacciones; cualquier proceso puede, sin embargo, tener una apropiada o mejor escala para la investigación.



- Las escalas son producidas, ya sea por procesos humano-sociales como por geofísicos o biológicos. Tienen un momento epistemológico en la medida en que la escala observacional determina los patrones (o la falta de ellos) que uno observa; y tienen un momento ontológico en la medida en que son integrales a la constitución de procesos materiales. Los momentos están dialécticamente relacionados.
- Los umbrales de cambio no lineal o cualitativo a través de escalas y entre procesos de diferentes escalas son importantes de investigar, pues es en estos puntos en que los efectos de escala, los desajustes de escala o re-escala se manifiestan.

Teniendo en cuenta estos principios es que me propongo mostrar en esta investigación cómo a través de las prácticas de movilidad cotidiana se puede indagar en la ocurrencia de fenómenos que responden a procesos multiescalares sobre el territorio. En la siguiente sección se abordarán las escalas más apropiadas para observar los fenómenos del habitar en el Valle de Colchagua y cómo la movilidad se relaciona con éstas, buscando también aquellos umbrales de cambio no lineal o cualitativo que se manifiestan entre procesos de diferentes escalas a través del concepto de intermediación.

1.2 Intermediación

Es común que en los estudios territoriales y urbanos -más bien de ciencias sociales y humanidades en general- se tienda a caer en categorías dicotómicas y estáticas para hablar del fenómeno urbano, como apunté en la introducción sobre las reflexiones de Brenner (2013), por lo que el concepto de intermediación puede servir de manera interdisciplinaria para superar estas nociones desarticuladas sobre el territorio y cómo sus escalas se articulan en la práctica. La noción de intermediación referida a los asentamientos humanos proviene del giro conceptual desde la noción de ciudad media a la ciudad intermedia (Salazar et al., 2017, p. 166). “Este giro se asocia al abandono del criterio demográfico para definir aquellas ciudades y diferenciarlas tanto de las ciudades metropolitanas como de los asentamientos urbanos menores” (Jordán F. & Simioni, 1998, citado en Salazar et al., 2017, p. 166). Para el caso de las ciudades no metropolitanas, o de menor peso demográfico, los estudios han asumido enfoques que tienden a ser estáticos, dicotómicos y que analizan sólo un margen demográfico determinado (Bolay & Rabinovich, 2004)³. Sin embargo, el enfoque de ciudades intermedias en específico (Bellet Sanfeliu &

³ De acuerdo con la revisión que hicieran (Salazar et al., 2019, p. 154), los conceptos que han sido utilizados como formas de abordar las ciudades no metropolitanas han sido *ciudades secundarias* (Roberts, 2004;



Beltrão Sposito, 2009; Bolay & Rabinovich, 2004; Bellet & Llop, 2004) busca romper con el análisis tipológico y estático mediante el concepto de intermediación, el cual da cuenta de procesos de acción, intercambio y apertura exterior hacia otras escalas, tanto de su entorno inmediato como con otras ciudades o procesos globales (Bellet & Beltrão, 2009, citado en Salazar et al., 2019, p. 154).

Las ciudades intermedias no pueden ser generalizadas simplemente como asentamientos diferentes a lo metropolitano y lo rural, a la manera de catalizadoras entre lo rural/productivo y lo metropolitano/comercial, sino que lo relevante en la intermediación es considerar los procesos espaciotemporales que definen a cada ciudad intermedia como tal (Salazar et al., 2019, p. 157). En estos procesos de interacción entre escalas, el reconocimiento de las experiencias de los habitantes como constitutivas de la compresión espaciotemporal juega un rol clave (D. Massey, 2012).

Bellet Sanfeliu & Beltrão Sposito (2009) proponen tres escalas principales para la observación de los procesos en las ciudades intermedias:

- Ciudades intermedias con su entorno inmediato (hinterland)
- Ciudades intermedias con otros asentamientos humanos, configurando un sistema urbano interconectado.
- Ciudades intermedias con dinámicas internacionales propias de la globalización.

Metodológicamente, para el caso de la presente investigación considero pertinente explorar preliminarmente cada una de estas tres escalas, a razón de que el territorio que delimité en la investigación como el Valle de Colchagua posee asentamientos cuyas relaciones territoriales se extienden en el entorno inmediato a cada núcleo urbano y centro comunal, a modo de espacios productivos agrícolas, como también vinculan este entorno con otras localidades cercanas que configuran un sistema urbano interconectado de nivel provincial, regional o nacional y que alcanza igualmente dinámicas internacionales propias de la globalización a través de la comercialización de sus productos y turismo a nivel nacional e internacional. Esta configuración me permite entender la intermediación caracterizando al Valle de Colchagua a la manera en que sustancialmente se caracterizan las ciudades o territorios intermedios, como capaz de “generar relaciones de interacción socioculturales, económicas y ecológicas con diferentes escalas territoriales, pero que alcanzan una intensidad y fluidez bidireccional con su escala inmediata o territorio al que se circunscriben” (Salazar et al., 2017, p. 167).

Rondinelli, 1983), *ciudades pequeñas* (Satterthwaite, 2006; Verón, 2010) y *ciudades medias o intermedias* (Bellet & Beltrao, 2009; Bolay & Rabinovich, 2004; Jordan & Simioni, 1998).



Pese a mi voluntad de dar esta mirada general sobre las tres escalas descritas, considero que es conveniente privilegiar sobre todo la relación de cada núcleo urbano propuesto en la investigación (Santa Cruz, Chépica y Nancagua) con su entorno rural inmediato, pues es en esa escala donde predomina el uso y presencia de la bicicleta como herramienta fundamental de la vida cotidiana. En efecto, trasladarse en bicicleta a través de caminos rurales que conectan espacios productivos y reproductivos separados a poca distancia entre sí en el hinterland rural y las zonas urbanas donde están los lugares de habitación y servicios es quizás el fenómeno donde emergen las vivencias y funcionalidades que explican y dan contexto a este uso de la bicicleta. Es entonces cuando esas relaciones que suceden en esa escala en específico se encuentran también con los otros procesos que suceden en el territorio y que pueden observarse en las escalas restantes, como la que observa la relación entre estos tres núcleos urbanos entre sí o con otros asentamientos humanos (que pueden ir desde caseríos en el Valle hasta ciudades más grandes como San Fernando o Santiago) y la que observa la relación entre el Valle de Colchagua con fenómenos como el turismo internacional o la venta de productos agrícolas y ganaderos producidos en el Valle y que le permiten un reconocimiento a escala global, entre muchos otros fenómenos que puedan suceder.

2. Movilidad cotidiana: desde la práctica al sentido de lugar

2.1 Del flujo a la experiencia: el giro de la movilidad y estudios recientes

El giro de la movilidad (Sheller & Urry, 2006) ha emergido en los últimos años como un paradigma que ha renovado a las ciencias sociales sobre las discusiones en torno a los desplazamientos humanos, poniendo a la experiencia de movilidad en un sitio relevante en cualquier tipo de análisis social. La movilidad es entendida como “aquella práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y del espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares” (Jirón et al., 2010, p. 24). Ésta va más allá de ser sólo una condición de los sistemas urbanos genéricos sino una forma de experiencia sociocultural que pone a los habitantes de la ciudad, y por ende a sus prácticas y experiencias particulares, en el primer plano de cualquier formulación teórica y metodológica (Lange, 2011, p. 98). Esta experiencia facilita a los habitantes el permanente tránsito entre distintos ámbitos de interacción social, distintas escalas territoriales y distintos sectores, generando experiencias diferenciadas de sociabilidad.

Como paradigma para las ciencias sociales, la movilidad nos fuerza a “atender la organización económica, social y cultural de las distancias y no solamente aspectos físicos del movimiento”(Urry, 2007, p. 54), lo que nos lleva a conectar la reflexión de los desplazamientos con las formas en que se organiza el espacio-tiempo de un territorio donde ese desplazamiento ocurre y que se expresa en la elección de uno u otro



modo de transporte para resolver de maneras diversas las distancias entre lugares. Estas formas de movimiento, que trascienden la dicotomía sedentaria/nómada (Cresswell, 2006) en que suelen ser caracterizadas las experiencias urbanas, “son importantes modos en los que el mundo más allá de uno mismo es percibido y experimentado (...), cómo el mundo llega a ser visto, sentido, experimentado y conocido, cómo es convertido en un objeto de afecto” (Urry, 2007, pp. 59-60). Esta afirmación permite explorar los alcances valorativos del desplazamiento, entendiéndolo como algo que va mucho más allá del transporte de personas y objetos entre nodos y conexiones, sino como “un entorno social de interacción significativa y un nuevo dominio público que crea culturas del movimiento” (Jensen, 2009, p. 149).

Más allá de relacionar inmediatamente la movilidad con el transporte, tan sólo como una evolución semántica del concepto, la movilidad también es un enfoque en que pueden observarse fenómenos socioterritoriales en las más diversas disciplinas y ámbitos. Recientes desarrollos teóricos desde el giro de la movilidad en Latinoamérica han señalado la importancia de distinguir entre “la movilidad como objeto de estudio y la movilidad como un enfoque, marco teórico o perspectiva para comprender procesos sociales, territoriales, ambientales, económicos y políticos (...), [que] devela aspectos de la vida cotidiana que teorías o metodologías más estáticas no logran observar: el habitar cotidiano, el medio ambiente, la movilidad residencial, las migraciones, la interdependencia, la alimentación, los temas laborales, el uso de tecnologías en la ciudad. (Zunino Singh et al., 2018).

En este caso, y a la luz de las reflexiones teóricas anteriormente trabajadas sobre las ciudades intermedias, la movilidad en bicicleta en Colchagua pasa a ser al mismo tiempo objeto y enfoque de investigación, en tanto su uso es un marcador de procesos sociales y territoriales que intermedian las zonas urbanas con su entorno inmediato de manera bidireccional y directa, al mismo tiempo que reúne significados y valoraciones que se proyectan desde escalas globales de relacionamiento.

2.2 La construcción del espacio y del lugar desde la movilidad

Retomando nuevamente la reflexión sobre el fenómeno urbano, una característica de la condición urbana en una ciudad es que permite al cuerpo individual de sus transeúntes tener la capacidad de moverse infinitamente en el espacio. Como señala Olivier Mongin (2006):

“Una ciudad debe ofrecer la posibilidad de trazar trayectorias corporales en todos los sentidos (los cuatro puntos cardinales) y todos los niveles (el horizontal, el alto, el bajo, el subterráneo).



La condición de esta experiencia infinita es el marco urbano mismo: la infinitud de recorridos coincide con un espacio singular. (...) El espacio urbano, al ofrecer un marco para la marcha, permite aventurarse sin perderse” (Mongin, 2006, pp.53-54).

En ese sentido, la condición urbana está vinculada con la movilidad interna infinita de sus habitantes, quienes organizan sus vidas con ese sentido que les permite situarse en el espacio interno de las ciudades sin perderse y ello admite la generación de vínculos provisorios entre estos habitantes. Y si bien tienen un nombre propio que la identifica y singulariza, la ciudad es al mismo tiempo plural, atravesada como está por ritmos diferenciados (Mongin, 2006, p.64), en una maraña de narraciones de movilidad relacionadas con el tiempo y el espacio que da lugar a una singularidad de relato urbano, tal y como se puede ver en cada transeúnte que organiza sus desplazamientos con numerosas variables, como la intencionalidad, la urgencia o la distancia física.

Los ritmos diferenciados que atraviesa la condición urbana, y que son observados en la movilidad de sus habitantes, permite construir o mantener relaciones entre lugares, las cuales pueden confirmar, enriquecer, complementar o contradecir las relaciones que es posible detectar a través de otras prácticas en movimiento. En ese sentido, pongo como ejemplo posible de encontrarse en Colchagua el surgimiento de ciertos servicios de transporte público que tienen relación con demandas de desplazamiento específicas entre sus habitantes y que pueden configurar rutas interurbanas e interprovinciales que articulan una serie de asentamientos humanos a lo largo de ámbitos rurales y urbanos. Este servicio implica una cierta velocidad de desplazamiento y de ocupación de la calle al circular, que genera interacciones y moviliza saberes entre ciclistas con que comparte la vía, quienes saben estos servicios pueden complementarse con su vida cotidiana según sus necesidades de uso, que les permita llegar a lugares que es más complicado llegar en bicicleta, y también implicaría un flujo de desplazamientos que, al ir en bicicleta, implicaría tomar algunos resguardos que permitan reforzar su seguridad al compartir la vía con este servicio de transporte público.

Como experiencia sociocultural, se propone que las prácticas de movilidad en bicicleta puedan ser abordadas como una forma particular de habitar el territorio en movimiento, y que a la vez tiene relación con todas las demás formas de habitar con que convive. Esta práctica articuladora de experiencias juega un rol en los procesos de construcción social del espacio y del lugar, involucrando en su movilidad “las transformaciones y las disputas que ocurren a través de las interacciones sociales, recuerdos, sentimientos, imaginaciones y el uso diario, o falta de este - que se convierten en lugares, escenas y acciones que transmiten particulares significados entre las personas” (Low, 2017, p. 68).



Las prácticas de movilidad de usuarios habituales de bicicletas, como sujetos de estudio en este caso, delimita la investigación a una muestra específica de transeúntes cuyo andar se traduce en una práctica significativa y constructora de lugar en el territorio, siendo la bicicleta la corporalidad con que se desenvuelven numerosas interacciones sociales en los espacios públicos (encuentros, disputas) y están asociados a una basta cantidad de saberes (rutas, horarios, mecánica, georreferenciación) adquiridos por iniciativa de la persona o transmitidas por terceros.

2.3 Constelaciones de la movilidad, políticas de la movilidad

Los múltiples actores involucrados en un territorio generan diferentes formas de movilidad y que territorializan su andar constantemente me hace entrar a hablar sobre una política de la movilidad y cómo estas relaciones de poder se contrapesan -o se profundizan- multiescalarmente en Colchagua. La noción de constelaciones de movilidad descrita por Cresswell (2010) me permite referir a aquellas formaciones de movimientos que, histórica y geográficamente, han acontecido en un territorio específico, a modo de narrativas de movilidad y prácticas móviles que están relacionadas con la experiencia del habitar. La importancia del movimiento, la representación y las prácticas en los estudios de movilidad radica en desentrañar cómo están implicadas en la producción y reproducción de relaciones de poder:

“¿Cómo la movilidad es incorporada? ¿Qué tan comfortable es? ¿Es forzada o libre? Un hombre y una mujer, o un empresario y un empleado doméstico, o un turista y un refugiado, experimentarían una línea de un mapa entre un punto A y un punto B de maneras completamente diferentes” (Cresswell, 2010, p. 21)⁴

Cresswell identifica seis preguntas en torno a la movilidad que pueden contribuir en evidenciar las inequidades que existen entre las personas y las cosas al moverse, constituyendo jerarquías de movilidad:

- 1) ¿Por qué una persona o una cosa se mueve?
- 2) ¿Qué tan rápido una persona o una cosa se mueve?
- 3) ¿Cuál es el ritmo con que una persona o una cosa se mueve?
- 4) ¿Qué ruta toma?
- 5) ¿Cómo se siente?

⁴ Traducción libre de la cita: “How is mobility embodied? How comfortable is it? Is it forced or free? A man and a woman, or a businessman and a domestic servant, or a tourist and a refugee may experience a line of a map linking A and B completely differently”. (Cresswell, 2010, p. 21)



6) ¿Cuándo y cómo se detiene? ¿Qué clase de fricciones tiene en su experiencia de movilidad?

Estas mismas preguntas pueden aplicarse al fenómeno del uso de la bicicleta en Colchagua, pues nos pueden ilustrar cómo esta forma de moverse por el territorio se inserta políticamente en el sistema de movilidad, quedando postergadas o privilegiadas en relación con las demás formas de moverse en el territorio. También es importante apuntar que estas constelaciones de movilidad no actúan atemporalmente, sino que tienen un permanente diálogo con pasadas formas del sistema de movilidad. Como señala el autor:

“No podemos comprender las nuevas movilidades sin conocer las antiguas. Al pensar las movilidades en términos de constelaciones de movimientos, representaciones y practices, se contribuye a evadir la amnesia histórica cuando pensamos sobre y en la movilidad. (...) Podemos pensar las constelaciones de movilidades como emergentes, dominantes y residuales. Elementos del pasado existen en el presente, así como también estamos rodeados de elementos del futuro”. (Cresswell, 2010, p. 29)⁵

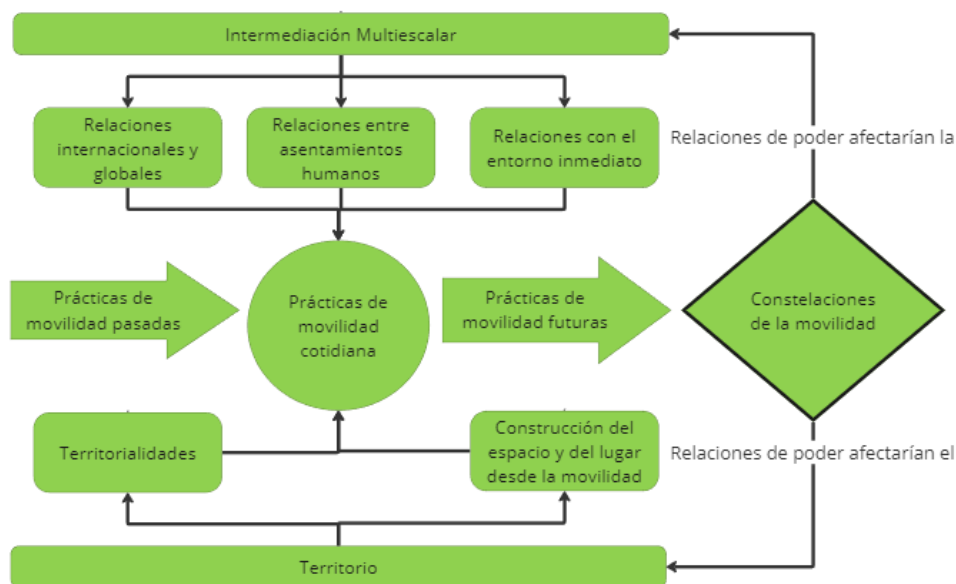
Si bien esta investigación en ningún momento pretende hacer una revisión histórica profunda de la movilidad en el Valle de Colchagua, considero sumamente importante que las constelaciones de movilidad que pueda identificar entre las prácticas del presente las pueda comprender como expresiones que responden a una temporalidad específica y que ha ido cambiando a lo largo del tiempo junto con otros procesos de cambio que ocurren en el territorio. Siguiendo esa idea, considero que el foco debería estar puesto en comprender cómo en el presente ese contexto histórico de las prácticas de movilidad despliegan jerarquías de movimientos entre quienes se desplazan, sea en bicicleta o en otros modos y cómo esta política de la movilidad, donde la bicicleta ocupa un lugar, se relaciona con la intermediación multiescalar de los diversos procesos que configuran el territorio del Valle de Colchagua. Y pretendo llegar a identificar esta relación a través de los relatos de vivencias personales en una bicicleta, como una forma más concreta de ir acercando la reflexión a una perspectiva histórica del conjunto de las prácticas del habitar en el Valle.

A modo de síntesis teórica y conceptual, en la Figura 6 presento un esquema explicativo de la revisión teórica que constituye la pregunta de investigación.

⁵ Traducción libre de la cita: “We cannot understand new mobilities, then, without understanding old mobilities. Thinking of mobilities in terms of constellations of movements, representations, and practices helps us avoid historical amnesia when thinking about and with mobility (...) We can think of constellations of mobility as emerging, dominant, and residual. Elements of the past exist in the present just as elements of the future surround us”. (Cresswell, 2010, p. 29)



Figura 6: Esquema resumen marco teórico



Fuente: elaboración propia

PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

A partir de las reflexiones planteadas en las secciones anteriores, la pregunta de que se buscará responder en esta investigación es:

¿De qué maneras las prácticas de movilidad cotidiana en bicicleta se relacionan con la intermediación multiescalar en el territorio del Valle de Colchagua?

HIPÓTESIS

Las prácticas de movilidad cotidiana en bicicleta en el entorno inmediato y dentro de las zonas urbanas del Valle de Colchagua constituyen una experiencia sociocultural que intermedia las distintas escalas en que se construye el territorio, tanto para acceder al trabajo agrícola en el entorno inmediato como para moverse entre localidades cuando otras alternativas de transporte no son accesibles ni tan efectivas como la bicicleta. Por otro lado, las dinámicas internacionales propias de una escala global complementan y tensionan al mismo tiempo estas prácticas de movilidad, en tanto el uso de la bicicleta responde a las



necesidades de desplazamiento de la agroindustria y el turismo, por ejemplo, pero también, producto de estas mismas actividades, los ciclistas tienen que disputar los espacios viales con una mayor cantidad de vehículos motorizados de carga y de pasajeros, que llevan a situaciones de riesgo para los ciclistas.

OBJETIVOS

Objetivo General

- Analizar las formas en que las prácticas de movilidad en bicicleta en el Valle de Colchagua están relacionadas con la intermediación entre las distintas escalas del territorio.

Objetivos Específicos

- Conocer las prácticas de movilidad cotidiana a diferentes escalas en el Valle de Colchagua (comunas de Chépica, Nancagua y Santa Cruz) en términos de usos (carga, turismo, trabajo, ocio).
- Analizar las prácticas cotidianas que se asocian a la movilidad en bicicleta en el Valle de Colchagua.
- Identificar constelaciones de movilidad a partir de las experiencias de movilidad ciclista en el Valle de Colchagua.
- Analizar las implicancias de estas constelaciones de movilidad con la intermediación entre las distintas escalas del territorio. del Valle de Colchagua.

MARCO METODOLÓGICO

Sobre el enfoque

Esta investigación asume un enfoque metodológico cualitativo, en el cual se desarrolla “una visión inductiva entre teoría e investigación, siendo la primera generada a partir de la segunda” (Bryman, 2012, p. 380). En este enfoque se busca explorar conceptos, significados, prácticas, percepciones y motivos de la vida cotidiana para luego producir interpretaciones (de quien investiga) sobre las interpretaciones de los propios actores respecto a los fenómenos investigados, desarrollando afirmaciones teóricas o categorías de análisis. En esa misma línea, se realizó una aproximación exploratoria sobre el uso cotidiano de la bicicleta en las prácticas de movilidad de los habitantes de Chépica, Nancagua y Santa Cruz, identificando algunos elementos de tensión de este modo de habitar con su desarrollo territorial contemporáneo.

El estudio es de tipo exploratorio/descriptivo dado que el campo o área de investigación no está demasiado desarrollado o existen aristas aún muy poco estudiadas, ofreciendo un panorama introductorio a las prácticas de movilidad como expresiones de la articulación entre las escalas del territorio, dentro de un contexto territorial colchaguino que, de todas formas, carece en general de una basta variedad de



investigaciones que profundicen sobre el habitar cotidiano, tanto del presente como a lo largo de su historia.

El objeto de estudio son las prácticas de movilidad en el espacio público, y las demás experiencias involucradas, de usuarios habituales de la bicicleta en las comunas de Nancagua, Santa Cruz y Chépica. Observar las prácticas de movilidad como objeto de estudio también implica, a la vez, la observación de sus contrastes con otras prácticas que ocurren en el territorio y que tienen algún tipo de relación con la intermediación multiescalar que ocurre en el Valle de Colchagua, interactuando de diversas maneras con las prácticas de movilidad en bicicleta. El resultado que se obtuvo, y que se ahondará más adelante, habla de manera nutrida sobre estos contrastes, y cómo una práctica significativa no se entiende sólo por sí misma sino frente a otras que ocurren a su alrededor.

Sobre las técnicas

Respecto a las técnicas de recolección de información, es importante señalar que todas las técnicas empleadas están enmarcadas en un diseño etnográfico de investigación, entendiendo que la etnografía se basa principalmente en que el “observador / etnógrafo participante se sumerge en un grupo durante un período de tiempo, observa el comportamiento, escucha lo que se dice en las conversaciones, tanto entre otros como con el trabajador de campo, y hace preguntas” (Bryman, 2012, p. 432), buscando describir y analizar ideas, creencias, significados, conocimientos y prácticas de grupos y comunidades. No obstante, y entendiendo la finitud de los recursos y tiempos disponibles para llevar a cabo una etnografía de manera holística en una tesis de magister como la presente, se privilegiaron ciertos momentos de observación y descripción de lo que sucede en el momento de trabajo en terreno; en particular, se describen los entornos de socialización donde ocurren -y pueden estar relacionados con- prácticas cotidianas de movilidad, incluyendo aquellas que tienen relación con la bicicleta, mediante observación directa de las prácticas de sus ocupantes. Algunos de los escenarios de observación fueron los que ocurren en talleres, en las plazas, comercio, entre otros espacios públicos de detención y circulación en cada localidad.

Junto a este levantamiento mediante observación directa de prácticas, se adicionó la revisión documental de información secundaria que contribuya al contraste con lo observado, tales como la revisión de la red vial disponible en el Valle de Colchagua, los servicios de transporte público que operan en el territorio y los datos sobre cargas y flujos turísticos y de conmutación laboral existentes. De esta manera, al cruzar la información primaria (observación directa) y secundaria (revisión documental) levantada, se pudo cumplir con tener un acercamiento general a las prácticas de movilidad cotidiana a diferentes escalas en



el Valle de Colchagua y en términos de usos, como motivo observable de desplazamiento, planteados en el primer objetivo.

Para focalizar los resultados derivados del segundo objetivo, en un análisis acerca de las prácticas cotidianas que se asocian a la movilidad en bicicleta en particular, se procedió a aplicar una observación participante en bicicleta que desplegara un seguimiento a ciclistas individuales en las tres comunas del estudio, pudiendo conocer brevemente los lugares de destino, sus rutas y las conexiones o situaciones sociales entre lugares que involucra este desplazamiento en bicicleta. Estas observaciones en movimiento guardan relación con la técnica de sombreado (Jirón, 2010), es decir, un acompañamiento individual de rutinas cotidianas a fin de incorporar sensitivamente la experiencia de movilidad a través del investigador. Sin embargo, el acompañamiento de los participantes no ahondó en sus rutinas diarias reiteradas en un prolongado tiempo, sino que tuvo un carácter aleatorio en la conformación de la muestra, buscando explorar algunas de las preguntas sugeridas por Cresswell (2010) para evidenciar desigualdades en la movilidad; tales como hacia dónde se dirigían estas personas en bicicleta, qué ruta toman, a qué velocidad, con qué ritmo; sumando algunas preguntas complementarias a esta pauta de observación, como en qué horarios se mueven, con qué venían equipados, y bajo qué condiciones materiales se efectuaba la práctica (climáticas, mecánicas, corporales).

Otras de las técnicas de producción de información que se aplicó fue la entrevista en profundidad semiestructurada, entendiendo la misma como “una situación cara a cara donde se encuentran distintas reflexividades, pero, también, donde se produce una nueva reflexividad (...), una relación social a través de la cual se obtienen enunciados y verbalizaciones en una instancia de observación directa y de participación” (Guber, 2011, pp. 69-70). En este caso la entrevista se espera que pueda desplegarse como una conversación con los informantes, a fin de cumplir con el tercer objetivo específico, que busca identificar los significados atribuidos a las experiencias de movilidad en bicicleta en el Valle de Colchagua, produciendo como resultado una constelación de movilidades que muestra cómo las relaciones de poder entre las personas y cosas que se mueven son vivenciados en primera persona y se contrastan con una visión más general sobre lo explorado en los anteriores objetivos.

Finalmente, para la concreción del cuarto objetivo específico en un análisis más acabado, se sistematizará toda la información recolectada, identificando categorías que permitan hacer un análisis de contenido sobre las tensiones, facilidades y significados que dan cuenta esta constelación de movilidad, frente al rol de intermediación que la bicicleta podría estar cumpliendo entre las distintas escalas que configuran territorialmente al Valle de Colchagua.



Sobre la muestra

La acotación del escenario de estudio a tres comunas específicas que forman parte del Valle de Colchagua -Santa Cruz, Nancagua y Chépica-, como ya se ha mencionado, tiene relación con la disposición física equidistante de sus núcleos urbanos en el centro del Valle y las oportunidades que esa disposición significan para el uso habitual de la bicicleta a través de sus entornos rurales inmediatos y compartidos entre estas comunas.

Para las observaciones directas y participantes de las prácticas de movilidad, se realizaron descripciones de parte de la trama urbana y rural de las tres comunas, considerando cantidad y características de las infraestructuras públicas, los servicios de transporte y de otros tipos existentes y, por cierto, un conteo de bicicletas estacionadas o en movimiento que pudieron encontrarse en cada observación. A estas observaciones del entorno, se incluyó el seguimiento de seis personas anónimas seleccionadas aleatoriamente en sus recorridos en bicicleta; dos por cada comuna.

La selección de informantes para la realización de entrevistas se construyó a partir de un muestreo no probabilístico por bola de nieve, es decir, se seleccionaron intencionadamente a los informantes a partir de su relación con el uso habitual (o históricamente habitual) de la bicicleta en Santa Cruz, Nancagua y Chépica, esperando que a través de cada persona entrevistada se pueda captar a más informantes entre sus conocidos/as con interés de participar del estudio. El tamaño de la muestra de entrevistados fue de tres informantes clave, cada cual vinculados de distintas maneras a la movilidad ciclista cotidiana, con la historia local de los desplazamientos cotidianos y con la promoción del uso de la bicicleta, desde un ámbito técnico, social o político en el cual se desenvuelven. Las personas seleccionadas para ser entrevistadas fueron la encargada de la biblioteca pública de Chépica, quien es usuaria diaria de su bicicleta; el dueño de un taller mecánico de bicicletas, que ha sido promotor deportivo de la misma en el territorio desde hace larga data; y un promotor de la bicicleta más reciente, a través de su empresa de turismo aventura cuyo crecimiento lo ha acercado a un rol de gestor cultural sobre el moverse en bicicleta más allá del ámbito laboral, sino recreativo también. El criterio de selección de estos informantes fue que cada uno aportara con una perspectiva vivencial y a la vez general y técnica sobre el fenómeno de las prácticas de movilidad ciclista en Colchagua, conjugando una visión tanto del pasado, el presente y el futuro de ellas.

Adicionalmente a estas entrevistas en profundidad, se realizaron doce conversaciones en las tres comunas del estudio, las cuales versaron acerca de las características generales de sus experiencias de movilidad cotidiana y sobre la toma de decisiones sobre el territorio y la gestión de la movilidad cotidiana en el Valle



de Colchagua, contrastando sus visiones con algunos de los temas planteados en las entrevistas por los informantes claves. Entre los y las informantes de las conversaciones se seleccionaron, en primer lugar, un representante municipal en cada una de las tres comunas, que puedan contribuir en una visión más general sobre el fenómeno de la movilidad en Colchagua. El siguiente grupo de informantes correspondió a tres representantes de actividades productivas vinculadas con el uso de la bicicleta entre las tres comunas, entre los que se encuentran trabajadores de talleres mecánicos de bicicleta, comercio y servicios (uno por comuna). Finalmente, el restante grupo de informantes seleccionados corresponderá a usuarios habituales de la bicicleta: dos en Nancagua; dos en Chépica; y dos en Santa Cruz (seis en total). Se buscó, además, que la muestra de usuarios habituales pueda ser construida buscando asegurar un equilibrio entre informantes de distintos géneros, edades y ocupaciones.

A continuación, en la Figura 7 se presenta una tabla de operacionalización de los objetivos de investigación en relación con las técnicas aplicadas para poder cumplirlos y la muestra e instrumentos por cada una. Además, como referencia a la formulación de preguntas que oriente la aplicación de las pautas de observación, conversación y entrevista en profundidad, se agregó una columna que establece el vínculo con las preguntas sugeridas por Cresswell (2010) para evidenciar desigualdades en la movilidad.

Figura 7: Tabla de operacionalización de objetivos y metodología

Objetivo	Técnica	Muestra/Indicadores	Relación con preguntas constelaciones de la movilidad (Cresswell, 2010)
1) Conocer las prácticas de movilidad cotidiana a diferentes escalas en el Valle de Colchagua (comunas de Chépica, Nancagua y Santa Cruz) en términos de usos (carga, turismo, trabajo, ocio).	Observación Directa Revisión Documental	Red vial disponible, servicios de transporte público, carga vial, estadísticas turismo y laborales en Nancagua, Santa Cruz y Chépica	¿Por qué se mueve? ¿Qué tan rápido se mueve? ¿Cuál es el ritmo con que se mueve? ¿Qué ruta toma?



2) Analizar las prácticas cotidianas que se asocian a la movilidad en bicicleta en el Valle de Colchagua	Observación directa Observación participante	Trayectorias en bicicleta (seis observadas, dos en cada comuna), lugares de detención, accesibilidad ciclista a servicios en Nancagua, Santa Cruz y Chépica	¿Por qué se mueve? ¿Qué tan rápido se mueve? ¿Cuál es el ritmo con que se mueve? ¿Qué ruta toma?
3) Identificar constelaciones de movilidad a partir de las experiencias de movilidad ciclista en el Valle de Colchagua.	Entrevistas en Profundidad y Conversaciones	Vivencias personales sobre el uso de la bicicleta, tensiones y desigualdades con otras prácticas. Entrevistas en profundidad (3) Conversaciones (12): - Municipios (3) - Actividades Productivas (3) - Usuarios Bicicleta (6)	¿Por qué se mueven? ¿Cómo se sienten? ¿Cuándo y cómo se detiene? ¿Qué clase de fricciones tiene en su experiencia de movilidad?
Analizar las implicancias de estas constelaciones de movilidad con la intermediación entre las distintas escalas del territorio. del Valle de Colchagua.	Análisis de contenido	Prácticas cotidianas en bicicleta frente a las escalas que intermedian en Colchagua	¿Por qué se mueven? ¿Cómo se sienten? ¿Cuándo y cómo se detiene? ¿Qué clase de fricciones tiene en su experiencia de movilidad?

Fuente: elaboración propia



1. Movilidad a distintas escalas en el Valle de Colchagua

Considero necesario volver a dar una mirada en detalle al área de estudio, a fin de permitir una presentación espacialmente situada de las observaciones en terreno. En la Figura 8 se presenta una representación gráfica del territorio intercomunal de Santa Cruz, Nancagua y Chépica, siendo cada núcleo urbano de estas comunas representado en círculos grandes de color rojo, morado y dorado respectivamente, estando cada uno de estos núcleos urbanos rodeados por una línea punteada que indica que es zona urbana. En el entorno de estos núcleos urbanos se situaron círculos medianos y pequeños que representan localidades medianas y pequeñas (en su gran mayoría rurales) dentro del territorio comunal, indicando la pertenencia a una u otra comuna de acuerdo con el color de los círculos que coincide con el de la capital comunal. Finalmente, en este esquema se representan los dos cursos de agua principales en color calipso, el río Tinguiririca y el estero Chimbarongo, y en líneas rectas de color negro se representan los caminos públicos interurbanos principales que hay en el centro del Valle de Colchagua.

Mapa de la zona de Chépica y alrededores, mostrando rutas y conexiones:

- Ruta 90:** hacia Palmilla, Peralillo, Marchigüe y Pichilemu. Conexiones hacia el puerto de San Antonio.
- Ruta 90:** hacia Placilla y San Fernando. Conexiones a Nancagua y Santiago.
- Ruta 185:** (Ruta 185)
- Ruta 182:** (Ruta 182)
- Ruta 186:** hacia Chimbarongo y San Fernando.
- Ruta 130-J:** hacia Teno y Curicó por la cuesta El Peral.

Ubicaciones y zonas marcadas:

- Isa de Yáquil**
- La Lajuela**
- Santa Cruz**
- Panahue**
- Zona Urbana**
- Cunaco**
- San Gregorio**
- Nancagua**
- Puquily**
- Ura Blanca**
- Las Hijuelas**
- Las Arañas**
- Las Mercedes**
- Orilla de Aiqueño**
- Auquenco**
- San Antonio**
- Rinconada de Maneser**
- Rinconada de Navarro**
- Rinconada de Jauregui**
- Las Alamedas**
- La Ruda**
- La Candelaria**
- Las Palmas**
- El Zapal**
- El Cuadro**
- Chépica**
- Lima**
- Quinahue**
- La Paragua**
- Isa del Guindo**
- Espero Chimbarongo**
- Rio Tinguirica**
- Apaita**

Fuente: elaboración propia



Esta representación de cómo está distribuido espacialmente el Valle de Colchagua permite dar un primer vistazo a cuáles son las posibles relaciones que configurarían este territorio, en base a cómo la ubicación de las zonas urbanas principales (Santa Cruz-Paniahue, Chépica y Nancagua), de las zonas urbanas secundarias (Auquenco y Cunaco), de los asentamientos rurales en el territorio intercomunal y del trazado de las rutas principales entre cada localidad, significan para sus habitantes una configuración espacial que les permite desplazarse cotidianamente dentro de un sistema de movilidades entre los asentamientos humanos aquí graficados⁶. Un segundo punto que profundizar en esta observación gráfica del territorio tiene que ver con la distancia física en que se configura espacialmente el sistema de movilidades. Entre los tres núcleos urbanos principales existe una distancia no mayor a 15 km entre cada uno por los caminos públicos principales: la Ruta 90 entre Nancagua y Santa Cruz; la Ruta I-86 entre Santa Cruz y Chépica; y la Ruta I-82 entre Chépica y Nancagua. Con esto quiero plantear que, más allá de las densidades de población que tenga cada asentamiento rural situado en el entorno inmediato de los núcleos urbanos o las características viales que tengan estas rutas que permiten acceder a ellos, es importante visualizar este territorio en un sistema de movilidades que podría generar una relación habitual de cercanías entre asentamientos rurales y zonas urbanas en esta zona central del Valle de Colchagua.

Fuera del ámbito de la escala entre asentamientos humanos, en este mismo esquema de la Figura 8 se pueden apreciar ciertas conexiones viales de este sistema de movilidad con otros territorios más distantes⁷. Chimbarongo, San Fernando y la carretera panamericana (Ruta 5), que conecta con el resto de las ciudades del Valle Central de Chile y con la capital Santiago, pueden accederse directamente a través de la Ruta 90, que recorre transversalmente todo el Valle de Colchagua hasta Pichilemu en la costa, que a su vez sirve de conexión con el puerto de San Antonio en dirección noroeste. Por su parte, la Ruta I-86 continúa desde Chépica en dirección sureste, pasando por el tranque Convento Viejo y Chimbarongo, hasta conectar también con la Ruta 5; habiendo también un cruce importante con la Ruta I-30-J a pocos kilómetros del centro de Chépica, que conecta el Valle de Colchagua con la Región del Maule, Teno y Curicó. Finalmente, la Ruta I-82 termina de cerrar una conexión directa entre Nancagua y Chépica que permite una diversidad de desplazamientos directos desde estos tres núcleos urbanos de Colchagua en todas las direcciones y hacia importantes ciudades del resto de la zona central de Chile.

⁶ Esto corresponde a la segunda escala propuesta por Bellet & Beltrão (2009) para describir los procesos de intermediación que existen entre asentamientos humanos y que van configurando un sistema urbano interconectado.

⁷ Escala global y de dinámicas internacionales (Bellet & Beltrão, 2009).



1.2 Flujos en términos de usos

La estructura territorial y su red vial anteriormente descrita canaliza flujos importantes de personas y objetos que se mueven por Colchagua y que obedecen en buena medida a relaciones productivas interescales, entre ciudades y pueblos del resto de Chile, junto con dinámicas del comercio internacional propias de la globalización. Un ejemplo de ello son los flujos de camiones que transportan productos agrícolas y ganaderos por la ruta entre Curicó -u otras ciudades exportadoras de productos agropecuarios hacia el sur del Valle Central- y San Antonio, principal puerto exportador de Chile. Este flujo impacta en el Valle de Colchagua al ser la combinación de las Rutas I-30-J, I-86 y 90 una ruta que acorta distancia y tiempo entre el Valle Central y el puerto, atravesando la Cuesta del Peral en dirección norponiente, desde Teno (Región del Maule) por la Ruta J-30-I hacia el Valle de Colchagua, conectando con la Ruta I-86 y luego atravesar directamente los centros urbanos de Chépica y Santa Cruz, convirtiendo a éstas dos en localidades de paso para este flujo de camiones que va o vuelve desde el puerto.

Estas conexiones interprovinciales e interregionales son sumamente importantes para caracterizar cómo el flujo proveniente desde ciertas direcciones puede alterar drásticamente la condición urbana que es percibida en la vida cotidiana de Chépica, Santa Cruz y Nancagua, así como también qué tan afectadas se ven estas comunas en relación con las cargas de vehículos y su trama urbana que las soporta. De acuerdo con una de las personas entrevistadas, E, quien tiene un taller de bicicletas desde hace 50 años justo en la calle principal de Chépica -continuación de la Ruta I-86 pasando por el centro del pueblo-, hubo un cambio drástico en la percepción del flujo vehicular en Chépica cuando se pavimentó la Cuesta del Peral en el año 2001, aproximadamente. Desde ese entonces, comenzaron a funcionar servicios de transporte público en mayor cantidad de operadores y frecuencias entre Santa Cruz y Curicó, cruzando la mencionada cuesta. Tal avance y mejora de la infraestructura vial significó que, en la actualidad, se tengan tiempos de espera para *liebres* (ver Figura 9) de no más de 10 o 15 minutos en paradero, lo que le permite a cualquier pasajero que aborde uno de estos vehículos estar en 25 minutos en Santa Cruz o, en la dirección contraria, en 45 minutos en Curicó.

Figura 9: Bus “liebre” del servicio de transporte público entre Santa Cruz y Curicó, pasando frente a un paradero rural en las cercanías de Lima, frontera comunal de Chépica con la comuna de Santa Cruz.



Fuente: elaboración propia, con fecha 03/05/2023, 10:37 horas

La pavimentación de los caminos de Colchagua y la mejora de la conexión hacia las regiones del Maule, de Valparaíso y Metropolitana, además de permitir el desarrollo de servicios de transporte público interurbano, también significó que la ruta de camiones de carga en dirección al puerto de San Antonio se consolidara, afectando -como ya se mencionó- el centro mismo de Chépica y Santa Cruz con su paso. Para el entrevistado E, y para otras personas con que se conversó brevemente, el paso de camiones por el centro de Chépica significó externalidades negativas sobre las zonas urbanas, como ruidos molestos, malos olores (por las cargas de cerdos, por ejemplo), riesgo de atropellos, y en ocasiones, destrucción del mobiliario público vial por la conducción imprudente. No obstante, señalan que han adaptado su vida cotidiana a esta situación, reconociendo cuáles son los horarios habituales de máximo flujo de camiones, el cual ocurre entre las 11:00 y las 14:00 horas de cada día, anticipando sus prácticas cotidianas en consecuencia y, de ser posible, evadir el paso de estos vehículos de gran envergadura (ver Figura 10).

Figura 10: Camión con carga pasando por el centro de Chépica y congestión vehicular



Fuente: elaboración propia, con fecha 12/05/2023, 11:37 horas

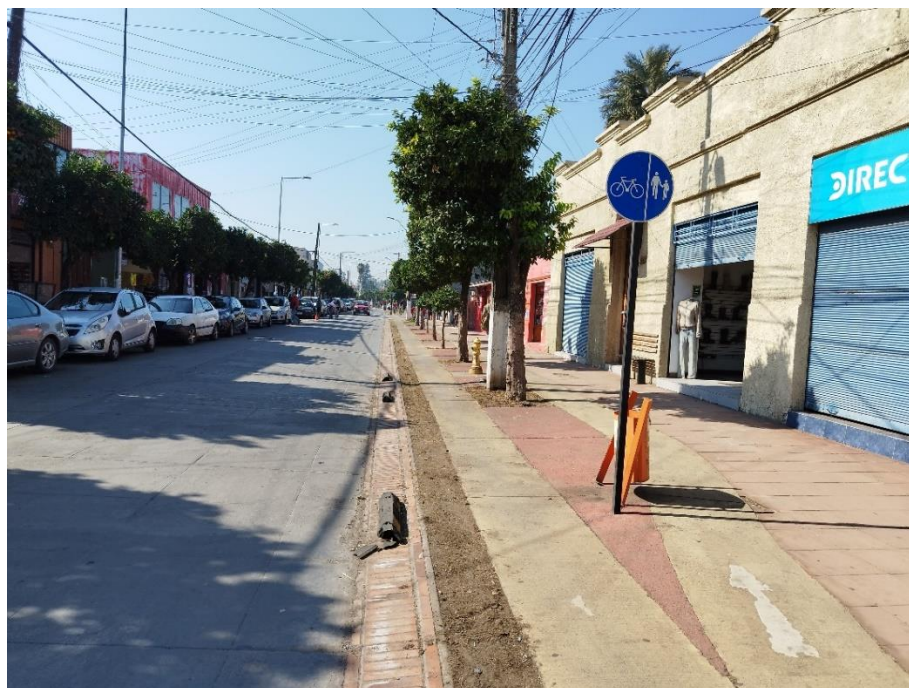
Aun cuando estos flujos interregionales de camiones y personas podrían tener un alcance de afectación general en muchas de las prácticas cotidianas en el Valle, el impacto de su paso ciertamente no es igual entre las zonas urbanas de Chépica, Nancagua y Santa Cruz. Esto lo pude observar en la forma en cómo están constituidas sus respectivas tramas urbanas y cómo los flujos interregionales de vehículos se articulan con cada una. Así pues, tenemos en Nancagua que la principal vía estructurante del territorio comunal, la Ruta 90, pasa justo por el borde sur del área urbana, alejada de la calle principal del centro de Nancagua, Armando Jaramillo, que está situada algunas calles más al norte y en paralelo a la carretera, lo que de inmediato le otorga una percepción más apacible que las otras comunas al no sufrir una significativa afectación por congestión vehicular (ver Figura 11 y 12).

Figura 11: Plano de la zona urbana de Nancagua, con la Ruta 90 en color amarillo, en paralelo a la avenida principal Armando Jaramillo, ubicada más al norte.



Fuente: Google Earth

Figura 12: Calle Armando Jaramillo y su ciclovía sobre la vereda, centro de Nancagua



Fuente: elaboración propia, con fecha 04/05/2023, a las 12:52 horas

Si la forma urbana de Nancagua amortigua en parte la afectación de los flujos interurbanos, la situación de congestión vehicular se vuelve un poco más compleja cuando estos flujos atraviesan la trama urbana de una ciudad más grande y compleja como Santa Cruz. Su centro urbano con forma de abanico (ver Figura 13), que dispersa los flujos vehiculares en avenidas estructurantes como Federico Errázuriz -que conecta el centro con la Ruta 90 hacia Nancagua, San Fernando, Santiago o San Antonio-, Rafael Casanova y su continuación en Ramón Sanfurgo -que conecta con la Ruta I-86 hacia Chépica y Curicó-, permiten a los flujos interurbanos rodear en parte la zona comercial, de servicios y residencial de Santa Cruz. No obstante, en estos ejes estructurantes es común ver atochamientos y tener largas esperas debido a la congestión en algunos horarios del día, en tanto los flujos locales, que van desde las zonas residenciales al centro de Santa Cruz, y los flujos interurbanos coinciden por las mismas vías.

Figura 13: Plano de la zona urbana de Santa Cruz y Panihue, con el eje de avenidas Federico Errázuriz, Rafael Casanova, Ramón Sanfurgo y Ruta 90 en color amarillo.

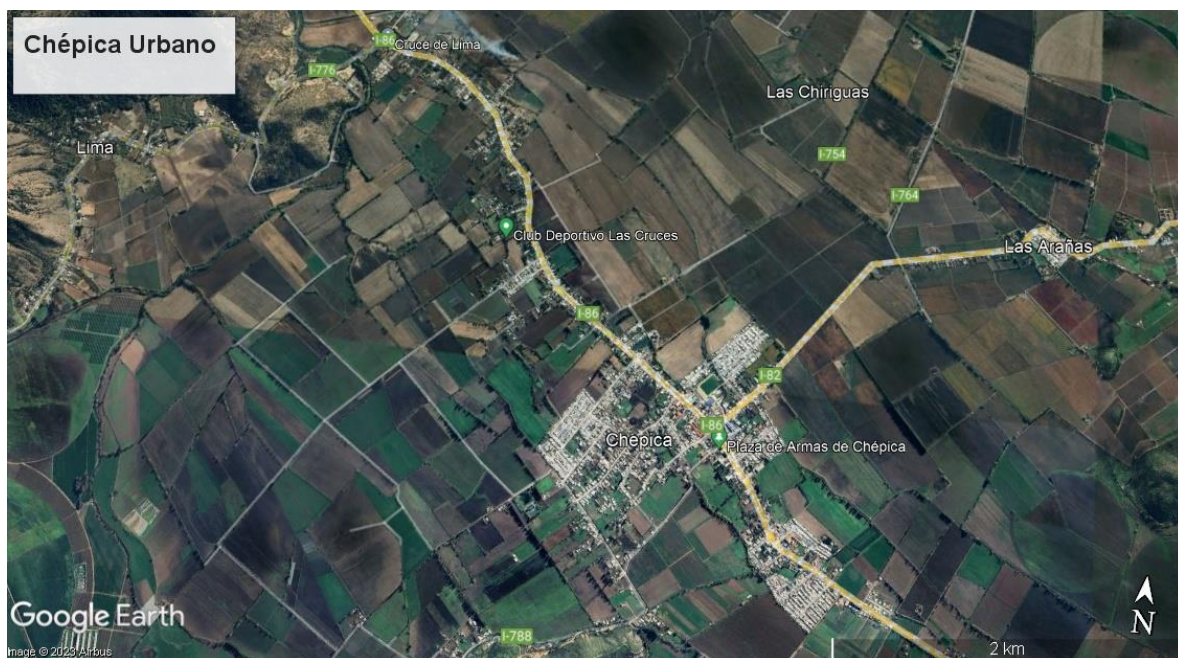


Fuente: Google Earth

En Chépica, por su parte, está la situación de una zona urbana extensa y angosta, constituida en torno a la Ruta I-86 -que pasa a llamarse 18 de septiembre en la zona urbana- en casi 5 km de extensión y tan sólo unas pocas calles paralelas a ésta en las cercanías a su Plaza de Armas, la cual se ubica frente a la intersección con la Ruta I-82 hacia Nancagua (ver Figura 14). Esta forma guarda relación con los problemas de congestión y convivencia vial ya mencionados al mezclar todos los flujos, los locales y los

interurbanos, en una única calle, lo que significa importantes desafíos para su planificación urbana a futuro.

Figura 14: Plano de la zona urbana de Chépica, con las Ruta I-82 e I-82 en color amarillo.

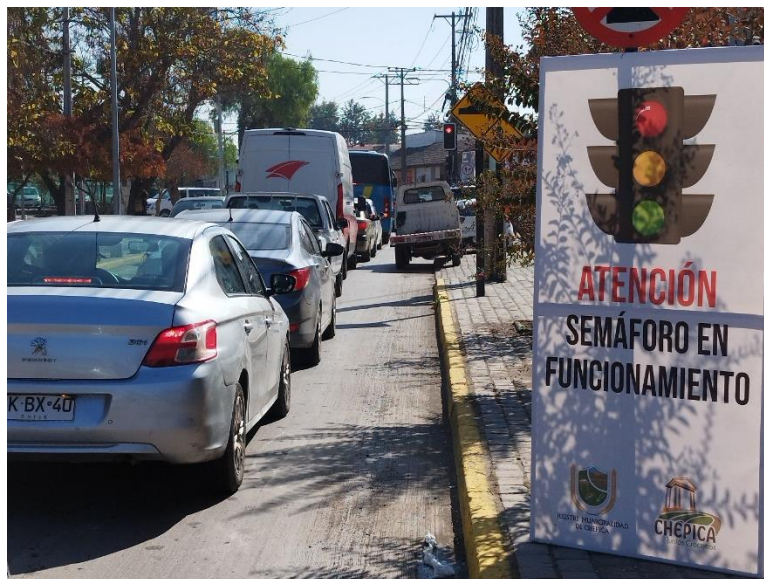


Fuente: Google Earth

Las tensiones asociadas al uso intensivo de un espacio vial urbano limitado son acusadas también desde los funcionarios municipales. En conversación con el Secretario de Planificación de Chépica, al que identificaré como B, pude conocer algunos de los proyectos que fueron contemplados para adaptarse a esta realidad, como lo es la inauguración del primer semáforo en la comuna, puesto en funcionamiento en la esquina de la Ruta I-86 con la Ruta I-82, tan sólo unas semanas antes de comenzar el trabajo de campo. Lo llamativo de este hecho es que, pese a ser una inauguración largamente esperada por la comunidad chepicana y símbolo absoluto del proceso de urbanización en la comuna, el semáforo significó un cambio drástico -y polémico- de prácticas peatonales cotidianas y de los tiempos de espera vehiculares en la intersección. En esta etapa inicial de instalación del semáforo, se observaron permanentes situaciones de congestión vehicular (ver Figura 15), además de la generalización del hábito peatonal de cruzar la calle sin tener la luz verde encendida, con el riesgo adicional que implica el ser un semáforo vehicular con tiempos exclusivos de viraje. Todas estas situaciones que significan cambios en la organización del tránsito cotidiano merecen un estudio específico aparte, pero amerita mencionarlo en tanto da indicios de cómo los habitantes de Chépica van adaptando poco a poco sus prácticas a una

realidad que desborda sus espacios públicos, y los flujos de alcance local que tradicionalmente habían existido en ellos, requiriendo de la implementación de nuevas infraestructuras que responden a una paulatina transición urbana hacia flujos interregionales e internacionales que impactan las prácticas locales de movilidad cotidiana.

Figura 15: Congestión vehicular frente a nuevo semáforo de Chépica



Fuente: elaboración propia, con fecha 03/05/2023, a las 13:15 horas

Dentro de las proyecciones a futuro para mejorar los espacios urbanos, B señala que está en proyecto la realización de un futuro *by-pass*⁸ que rodee la zona urbana de Chépica desde su límite urbano sureste, frente al Fundo El Cuadro, hasta su límite noroeste en el cruce de Lima. Junto con ello, también está en proyecto el diseño de ciclovías a lo largo de la avenida 18 de septiembre, aunque, en conversación con otros funcionarios municipales, reconocen que para verlas materializadas primero tienen que concluir otras obras públicas que son prioritarias para la comunidad, como la dotación de alcantarillado a toda la zona urbana, la cual es una meta que es necesaria, pues de lo contrario implicaría destruir la ciclovía para poder construir el alcantarillado.

Como último punto a abordar dentro de los flujos regionales e internacionales que confluyen en el Valle de Colchagua, es interesante también abordar el fenómeno de la movilidad turística en el territorio, el cual pudo observarse en plena celebración de la Fiesta de la Vendimia del Valle de Colchagua. Este

⁸ Calle que permite rodear la zona urbana, acortar tiempos de traslado y evitar afectaciones directas de los flujos vehiculares sobre las áreas residenciales y de servicios en las zonas urbanas.

evento, realizado el fin de semana del 3, 4 y 5 de marzo de 2023 en la ciudad de Santa Cruz, se celebra anualmente en la temporada de cosecha de la vid, como un espacio de muestra, venta y consumo de los vinos que se producen en Colchagua, siendo organizado por la asociación gremial Viñas de Colchagua, que reúne a las grandes viñas que están instaladas en el Valle. El presente año es el primero en que se celebra luego de la pandemia de Covid-19 la cual había obligado a suspender las ediciones anteriores, lo que motivó una alta expectación y afluencia de visitantes, tanto nacionales como extranjeros.

Se pudo observar que la Fiesta de la Vendimia, en efecto, generó una transformación notable de los espacios públicos urbanos de Santa Cruz, en función de esta movilidad turística de alcance interregional e internacional que llega a disfrutar de la fiesta, separando claramente este espacio respecto del resto de la ciudad, que continúa con una actividad comercial, laboral y de servicios relativamente habitual. El escenario central y los principales puestos temporales donde las viñas exhiben sus productos están situados en torno a la Plaza de Armas de Santa Cruz, peatonalizando todo su contorno y las avenidas Casanova hasta la esquina con Sanfurgo, donde están ubicados puestos de artesanías, así como también parte de la avenida 21 de mayo, entre Nicolás Palacios y el paseo peatonal Cancino, lugar donde abundan las parrillas y cocinerías (Ver Figura 16).

Figura 16: Peatonalización de calles con motivo de la Fiesta de la Vendimia de Colchagua 2023, centro de Santa Cruz



Fuente: elaboración propia, con fecha 03/03/2023, 13:40 horas

A modo de recuento de lo indagado para el primer objetivo de investigación, puedo afirmar que el Valle de Colchagua se configura territorialmente en una estructura de cercanías entre ciudades, pueblos y asentamientos rurales, que permiten el despliegue de diversas prácticas de movilidad de características



multiescalares, en tanto los desplazamientos responden a motivos o usos donde confluyen distintas escalas. Esta multiescalaridad se asienta sobre una red vial, de infraestructura y de forma urbana particular a cada comuna observada, en progresiva adaptación a los flujos de personas y cosas que responden a las conexiones de alcance local, interregional e internacional sobre el territorio. En la siguiente sección, que responderá al segundo objetivo, se focalizará en cómo las prácticas de movilidad en bicicleta en el Valle de Colchagua se sitúan en este sistema de movilidad en general aquí descrito.

2. Prácticas de movilidad en bicicleta en el Valle de Colchagua

La presencia de la bicicleta y su uso en prácticas cotidianas de movilidad puede pasarse por alto fácilmente en el Valle de Colchagua, si sólo se tomaran en cuenta los flujos y escalas interregionales o internacionales ya descritos. Sin embargo, si adoptamos una mirada focalizada en las prácticas cotidianas se puede observar que la bicicleta toma una clara relevancia en la vida cotidiana de los habitantes permanentes de las comunas estudiadas, quienes las utilizan como parte inherente de su vida en sociedad.

Para dar cuenta de la presencia de la bicicleta en Colchagua, realicé un breve ejercicio cuantitativo: cantidad de bicicletas en una caminata de una hora por las zonas urbanas de las comunas estudiadas. En Santa Cruz el día 3 de mayo de 2023, entre las 17:00 y las 18:00 horas, pude contabilizar 64 bicicletas estacionadas y 52 bicicletas en movimiento a través de todo el centro, contemplando un recorrido desde la avenida O'Higgins por la calle 21 de mayo y Rafael Casanova, para continuar por la avenida Federico Errázuriz hasta el Hospital de Santa Cruz. En este conteo de bicicletas, pude identificar diferencias entre sectores donde claramente había más bicicletas estacionadas, frente a otros donde las bicicletas en movimiento predominan. En el centro de la ciudad, especialmente en la calle Rafael Casanova observé más bicicletas estacionadas frente a establecimientos comerciales y supermercados (ver Figura 17), en cambio, a lo largo de Federico Errázuriz, avenida estructurante de Santa Cruz que sirve de conexión de las zonas residenciales y las zonas de trabajo o servicios intraurbanos, observé más bicicletas en movimiento por la misma avenida que estacionadas (ver Figura 18⁹). Estas predominancias de la presencia de bicicletas estacionadas o en movimiento pueden ser indicios de prácticas cotidianas de conmutación, en las cuales la bicicleta es utilizada en desplazamientos intraurbanos de pocos kilómetros de distancia, desde zonas residenciales a zonas donde están ubicados los trabajos y los servicios, ambas aparentemente dentro de la zona urbana.

⁹ Nota del autor: fotografía tomada en otro día distinto a la observación, pero que ilustra lo descrito.



Figura 17: Bicicletas estacionadas frente a supermercado en Santa Cruz



Fuente: elaboración propia, con fecha 03/05/2023 a las 17:36 horas.

Figura 18: Ciclista en movimiento en avenida Federico Errázuriz, Santa Cruz



Fuente: elaboración propia, con fecha 04/03/2023 a las 13:50 horas.



Mismo ejercicio de observación lo repetí en Chépica y Nancagua, entre las 11:00 y las 12:00 de la mañana; un horario que los informantes señalaron que es de poca afluencia de ciclistas, pero que igualmente arrojó como resultado una considerable presencia de bicicletas estacionadas y en movimiento. En Chépica hubo 38 bicicletas estacionadas y 43 en movimiento por la avenida 18 de septiembre (Ruta I-86), entre el pasaje Los Diamelos y el consultorio del centro de salud familiar de Chépica, conformando un paisaje urbano que mezcla pedaleos a baja velocidad por veredas y calzadas, bicicletas apoyadas sobre paredes de casas de adobe y personas conversando entre sí en la Plaza de Armas con su bicicleta apoyada en las jardineras junto a ellos. Por su parte, en Nancagua, con su forma urbana más compacta que los otros dos centros urbanos, se observaron 33 bicicletas estacionadas y 37 en movimiento en la caminata por la avenida Armando Jaramillo, entre la Plaza de Armas y el Estadio Municipal, conservando una similar disposición de usos que en Chépica y Santa Cruz, pero pareciéndose un poco más a ésta última en tanto a que la bicicleta parece ser utilizada más en la conmutación cotidiana que acompañando situaciones de socialización como se vio en Chépica.

Dado que los centros urbanos de Chépica y Nancagua no son tan concurridos como el centro de Santa Cruz, significaron una oportunidad para poder observar con mayor detalle ciertos desplazamientos en bicicleta que son distintos a la habitual conmutación entre el hogar y el lugar de trabajo. En Nancagua, por ejemplo, se observó en un colegio de educación básica y preescolar la llegada de apoderados a buscar y dejar escolares en bicicleta; llevando al niño en sillas, sobre la parrilla trasera o sobre el tubo del marco de la bicicleta (Ver Figura 19). Esta práctica de movilidad puede ser un indicio de cómo la bicicleta está relacionada con las labores de cuidado que cumplen estos apoderados con estos niños en sus traslados diarios al colegio, al ser una herramienta que integra desplazamientos cotidianos breves y lazos afectivos entre éstos.

Otro desplazamiento distinto a la habitual conmutación hogar-trabajo fue observado en Chépica, donde pude realizar un seguimiento en bicicleta a una señora que se encaminó desde su casa, ubicada cerca del límite urbano norponiente de Chépica -en el Cruce de Lima-, hasta la Plaza de Armas, pedaleando aproximadamente 3,5 km por la vereda de la calle 18 de septiembre (Ruta I-86) para dejar una encomienda en la oficina de correos. Esta práctica de movilidad puede interpretarse como la facilidad que significa el uso de la bicicleta para llevar cargas livianas, en la mano, hombro o canastos, en trayectos breves de menos de 5 kilómetros entre el borde urbano y el centro comunal. Algunas de las cargas observadas en trayectos ciclistas van desde livianas bolsas de pan sostenidas en el manillar de la bicicleta, hasta sacos de harina y herramientas de trabajo (palas, chuzos o escaleras) sostenidas sobre el hombro.



Figura 19: Movilidades del cuidado en Nancagua. Apoderados llevan niños en bicicleta al colegio



Fuente: elaboración propia, con fecha 04/05/2023, 13:37 horas.

Uno de los aspectos en que destaca Nancagua respecto a las otras dos comunas es que existen algunas facilidades de equipamiento e infraestructura ciclista en su centro urbano, particularmente en lo que respecta a una amplia distribución de estacionamientos de bicicletas, dispuestos en frente de cada local comercial de la avenida Armando Jaramillo (ver Figura 20). Los estacionamientos son utilizados por los habitantes de Nancagua, dejando sus respectivas bicicletas aseguradas con candados y en otras ocasiones sin ningún tipo de resguardo ante robos. Esta costumbre contrasta con Santa Cruz, donde si bien la presencia de bicicletas en el espacio público es permanente, éstas suelen ocupar espacios de la vereda donde sus dueños las dejan amarradas a postes y árboles, amontonándose unas con otras y con muy pocas opciones disponibles de ocupar estacionamientos de bicicletas convencionales (ver Figura 17).

El estacionar una bicicleta implica una cierta confianza en el entorno. De acuerdo con lo expresado en una conversación breve que se sostuvo con un usuario de bicicletas de Nancagua, cada vez es menos común ver bicicletas estacionadas sin ningún candado en el espacio público, habiendo ocurrido robos en el último tiempo que han obligado a algunos a reconsiderar el uso de algún tipo de elemento de seguridad. Si bien esta percepción de inseguridad es transversal, desde el punto de vista de la entrevistada M, usuaria de la bicicleta en Chépica, esta práctica de dejar la bicicleta sin ningún tipo de resguardo en la vía pública todavía es muy común en Chépica (ver Figura 21), puesto que en esta comuna hay una cierta asociación entre la bicicleta y su dueño, en un contexto en que todos relativamente se conocen entre sí y la bicicleta



Las bicicletas intermedian: prácticas de movilidad cotidiana e intermediación multiescalar en el Valle de Colchagua, Chile

pasa a ser parte de la identidad y herramienta de socialización de cada persona, por lo que es más difícil que ocurra un robo entre conocidos.

Figura 20: Estacionamiento de bicicletas en Nancagua



Fuente: elaboración propia, con fecha 25/02/2023, 19:57 horas.

Figura 21: Bicicletas estacionadas sin candado en supermercado de Chépica



Fuente: elaboración propia, con fecha 03/03/2023, 19:16 horas.



Finalizando esta sección y antes de comenzar a hablar de las vivencias asociadas a las prácticas cotidianas de movilidad en bicicleta, queda hablar exclusivamente sobre lo que ocurre con la bicicleta en el entorno rural inmediato de las zonas urbanas. Estos desplazamientos en bicicleta a través del campo están directamente relacionados con el mundo del trabajo agrícola y obrero, que se desarrolla en los espacios rurales intercomunales a lo ancho del Valle de Colchagua. La siembra y cosecha es capaz de movilizar a numerosos trabajadores en bicicleta, especialmente en los meses de verano o de ciertas cosechas frutales que se dan en invierno. De acuerdo a lo comentado con algunos habitantes de Nancagua y de Chépica, es posible observar grandes “pelotones” de trabajadores rurales pedaleando por los caminos de Colchagua en tres horarios específicos: 07:30 de la mañana, cuando se dirigen a sus trabajos; 13:00 horas, cuando ocurre un cambio de turno y algunos entran a trabajar y otros vuelven a almorzar a sus casas¹⁰(ver Figura 22); y a las 17:30 de la tarde, cuando ya el último turno finaliza y los trabajadores se dirigen a sus hogares a descansar.

Los desplazamientos del trabajo agrícola y obrero no sólo se mueven en bicicletas, más bien cada vez es más frecuente la contratación de servicios privados de furgones por parte de los empleadores, que trasladan a grupos de trabajadores a sus puestos de trabajo más alejados en el campo, cuando las alternativas de transporte público tampoco responden a esas demandas de desplazamiento en horarios y en rutas. Sin embargo, existen prácticas de movilidad que son “autogestionadas” por los trabajadores, al utilizar la bicicleta para acceder de manera más oportuna al trabajo¹¹, acomodándose mejor esta alternativa que los furgones privados o el transporte público para trayectos breves en tiempo y distancia desde las zonas pobladas. En ese sentido, pudo observarse en los seguimientos de ciclistas en Chépica y Nancagua que el trabajador agrícola tiene una movilidad constante en bicicleta en el entorno inmediato de las zonas urbanas y sólo excepcionalmente entre zonas urbanas o comunas más distantes, para lo cual son requeridas otras alternativas de transporte.

En la siguiente sección profundizaré en las vivencias de estos desplazamientos en bicicleta, de tal manera de dar sentido a estas prácticas de movilidad observadas dentro de las zonas urbanas, así como también desde éstas hacia su entorno inmediato. De esta manera, con la estructura multiescalar del territorio y las prácticas ya descritas, se espera integrar los elementos de la experiencia individual, que den las pautas de cuáles son las problemáticas e inequidades que los ciclistas se ven expuestos en el Valle de Colchagua.

¹⁰ Por lo general, los trabajadores agrícolas trabajan media jornada, ocurriendo una rotación de personal en el mediodía.

¹¹ Un estudio sobre la relación entre el trabajo rural y el uso de la bicicleta podría ser una profundización muy provechosa, sin embargo, bien viene reiterar que ese no es el foco del presente estudio.



Figura 22: Dos ciclistas pedaleando en la ruta I-82, entre Nancagua y Chépica.



Fuente: elaboración propia, con fecha 09/10/2022, 13:59 horas

3. La constelación de movilidad del Valle de Colchagua

A partir de esta sección, me centraré en la pregunta sobre *cómo se siente* la experiencia de moverse en bicicleta en el Valle de Colchagua. Esta pregunta pone el foco en las historias y vivencias personales desde las cuales se interactúa con el territorio, donde las prácticas cotidianas observadas “desde afuera” pueden tomar sentidos diferentes en su interpretación “desde adentro”, complementando la mirada estructural de Colchagua con una mirada vivencial del fenómeno de la movilidad. La propuesta de presentación de resultados de esta sección es, en concreto, evidenciar las brechas, fricciones, razonamientos y oportunidades que emergen en las prácticas cotidianas de movilidad en bicicleta, de tal forma de construir una *constelación de la movilidad* del Valle de Colchagua que relate sobre las relaciones de poder que se dan en las interacciones de los usuarios de bicicletas con su entorno social y ambiental.

De acuerdo con el relato de M -mujer de 56 años y usuaria diaria de su bicicleta para ir al trabajo en el centro de Chépica-, históricamente siempre ha habido una relación muy directa entre la bicicleta y el trabajo que daba el campo. Ella recuerda que su padre siempre recorría en bicicleta el trayecto entre Chépica y la localidad de Las Arañas, distante a alrededor de 3.5 km del centro, donde estaba ubicado el fundo en que trabajaba; cuando el trayecto de la actual Ruta I-82 que une ambos sectores era completamente de tierra y a través del cual muchas veces a su padre volvía de noche, sin luces, ni ningún objeto que en la actualidad se utilizan para brindar mayor seguridad personal.



M aprendió a andar en bicicleta en su adolescencia, por cuenta propia y a escondidas de su padre, quien se oponía a que ella aprendiera a pedalear y que, en consecuencia, se acercara a las labores en el campo que él realizaba. Según esta entrevistada, la perspectiva de su padre obedecía a su visión machista de la vida, que segrega las labores en roles y estereotipos de género, y que a las mujeres las sitúa en los ámbitos privados de la vida social. El trabajo en el campo era el rol que le tocaba cumplir al padre, viendo a su bicicleta nada más como una herramienta necesaria para acceder a este trabajo. En cambio, M no puede ver la bicicleta de esa misma manera, tan unidimensional y funcional a una necesidad material específica, sino que para ella aprender a andar significó un paso grande en su autonomía e identidad personal, al reconocerse con la libertad suficiente para aprender algo sin ayuda y que fue clave en su desenvolvimiento cotidiano de ahí en adelante.

Contrastando esta tradicional segregación por género en el uso de la bicicleta descrita por M, pude observar que en la actualidad se ha extendido el uso de la bicicleta de manera cada vez más equiparado entre hombres y mujeres en Chépica, Nancagua y Santa Cruz. No obstante, es interesante ver dónde son observadas en mayor medida las mujeres en bicicleta y cuáles son las brechas de género que aún existen en estas prácticas de movilidad. Al observar con mayor frecuencia mujeres dentro de las zonas urbanas realizando trayectos cortos (ver Figura 23), y en cambio ver mayormente hombres pedaleando en los caminos rurales -con excepción de los ya mencionados *pelotones* de ciclistas, donde también hay grupos de mujeres que llegan al campo a trabajar como temporeras en época de cosechas-, se podría afirmar que persisten algunos contextos donde las ocupaciones laborales y los roles de género en ciertas actividades cotidianas generan espacios públicos urbanos donde son más visibles las mujeres en bicicleta y en otros donde se da un paisaje masculino del ciclismo en los espacios rurales.

Figura 23: Mujer moviéndose en bicicleta, centro de Nancagua.



Fuente: elaboración propia, con fecha 04/05/2023, 13:33 horas.



Como la bicicleta está asociada al trabajo en el campo, al cual antaño acudía la población más desfavorecida económica y socialmente del Valle de Colchagua, sobre ésta y sus usuarios caen ciertos estigmas que siguen pesando en la actualidad, en un contexto social donde se han ido imponiendo alternativas motorizadas de movilidad. *La bicicleta siempre fue el vehículo del pobre, de a quien no le alcanzaba*; señala M para describir cómo los ciclistas de Colchagua entran en una estructura de jerarquías que los sitúan tradicionalmente por debajo de otras personas que pueden acceder a alternativas más costosas de movilidad personal.

Sabiendo del peso los estigmas, M utiliza su bicicleta para trasladarse en un trayecto corto a su trabajo en la municipalidad de Chépica, en el cual trata de mostrar una estética de trabajadora urbana en su vestimenta; ni deportiva, ni campesina, sino *formal de oficina*. Esta preocupación por la estética es una estrategia que a ella le ayuda para revertir los estigmas del uso de la bicicleta, transmitiendo en su práctica otro tipo de significados relacionados con la libertad, la dignidad y de que para ella es una mejor opción moverse de esa manera y no una necesidad. En sus palabras: *cada vez que salgo en bici para ir al trabajo, trato de emperifollarme lo más que puedo, y que me vean que ando con ropa de oficina y en bicicleta, como diciendo: tengo mi dignidad y elijo moverme así*.

La hibridación de significados asociados al uso de la bicicleta es siempre un fenómeno dinámico, que nunca es coincidente con exactitud en todos los lugares, pues son imágenes que se construyen a partir de historias y vivencias particulares a lo largo del tiempo en el territorio, por lo que es relevante de describir en detalle en cualquiera sea el contexto sin pretender aspirar a desarrollar generalizaciones sobre lo observado. Tomando en consideración lo anterior, en el Valle de Colchagua se logra la coexistencia de la tradicional imagen del campesino ciclista ya descrita, con la imagen del ciclista urbano y la imagen del ciclista deportivo o recreativo, como formas de uso y prácticas de movilidad en bicicleta que configuran no sólo espacios de interacción social específicos, sino también paisajes humanos que pueden ser observables a lo largo del tiempo y del espacio en este territorio.

El ciclismo deportivo, de acuerdo con E -un experimentado gestor deportivo y dueño de un taller mecánico de bicicletas-, se ha desarrollado durante buena parte del siglo XX, teniendo su origen en el trabajo de las antiguas haciendas, en las que le tocó trabajar siendo niño y donde comenzó trasladando en bicicleta el pan a los inquilinos durante cada jornada. Su acercamiento inicial vinculado al trabajo supuso también un interés recreativo en la actividad ciclista, por lo que solicitó el apoyo del patrón de la hacienda para auspiciar su incursión en el ciclismo deportivo, motivando no sólo a su mecenas, sino también a algunos amigos suyos que tarde o temprano verían una oportunidad de desarrollo personal en esta actividad ciclista. De ahí en adelante, E se transformó en un activo promotor del deporte entre la



juventud de Colchagua, organizando y participando en competencias de ciclismo de ruta en buena parte de la zona central de Chile (ver Figura 24), comprendiendo muchas rutas de entrenamiento y competencia entre las ciudades de Rancagua y Talca. Antiguamente no existía una red vial pavimentada tan consolidada como ahora, por lo que en ese entonces la experiencia de esta actividad deportiva estaba sometida a mucha incertidumbre.

Figura 24: Competencia ciclista en sector La Candelaria, Chépica.



Fuente: archivo personal de S.E.M., con fecha 18/09/1971

Lo más relevante de este relato histórico y vivencial del ciclismo deportivo en Colchagua es que da cuenta de una práctica cotidiana y simbólica persistente en el territorio, que llevó a formar clubes deportivos, competencias y deportistas que hoy en día siguen presentes, y que a la vez impulsó a E a abrir su taller mecánico a principios de la década de 1970 y seguir hasta el día de hoy atendiendo clientes que necesitan su bicicleta en óptimas condiciones para entrenar, para ir al trabajo en el campo, para realizar labores de cuidado y muchas otras actividades cotidianas. Una similar historia pudo conocerse conversando con otros dueños de talleres mecánicos antiguos en Nancagua, Chépica y Santa Cruz, donde la actividad ciclista permitió su consolidación en cada localidad, convirtiéndose cada taller en puntos de encuentro de todas las formas de ser ciclistas en Colchagua, y siendo además importantes gestores de este patrimonio cultural ligado al deporte (ver Figura 25).



Figura 25: Taller de bicicletas "El Rayo", Santa Cruz.



Fuente: elaboración propia, con fecha 04/03/2023, 12:27.

Ahora bien, desde el punto de vista territorial y de la intermediación entre escalas, el ciclismo deportivo es relevante porque logra trascender de la escala del entorno inmediato de cada localidad, donde predomina el uso de la bicicleta para acceder al trabajo en el campo o dentro de las zonas urbanas, y llega a abarcar desplazamientos entre asentamientos urbanos en la región. Esto último es debido a que existen rutas –y rutinas- consolidadas de entrenamiento, que abarcan no sólo el triángulo Nancagua, Chépica y Santa Cruz, sino que lo trascienden hasta lugares como Chimbarongo o San Fernando, en una rutina que, de acuerdo con E, es realizada por los ciclistas deportivos al menos tres veces a la semana. Esta frecuencia de prácticas de movilidad de distancias más largas, ligadas a las exigencias competitivas del rendimiento físico personal, hace que cada camino rural sea para estos deportistas una pista de entrenamiento y cada localidad sean puntos de detención o de marcaje de sus tiempos personales en cada vuelta de su rutina. De esta manera, podemos ver que el uso de la bicicleta en el Valle de Colchagua también configura territorios deportivos, siendo la bicicleta el objeto que intermedia las distintas localidades en rutinas de entrenamiento y competencias ciclistas.

Como ya lo he mencionado anteriormente, las prácticas cotidianas de movilidad en bicicleta sean por motivos de conmutación laboral, recreativos o deportivos, pueden encontrar fricciones y momentos de tensión y riesgo con el progresivo aumento de vehículos motorizados, en volúmenes y velocidades, por las mismas vías que son ocupadas para desplazarse en bicicleta. En ese sentido, M reflexiona que no por haberse pavimentado casi todos los caminos, o a que hoy en día se disponen de más elementos de seguridad, significa que los riesgos hayan disminuido o que sea más atractivo -o fácil- moverse en bicicleta que antes por los caminos rurales, o en las calles dentro de las zonas urbanas; la sensación de M es que el aumento de los vehículos motorizados ha generado una mayor percepción de riesgo de siniestros para



usuarios de bicicleta como ella, quien ha optado por pedalear siempre sobre la vereda, dejando el espacio de la calzada a los vehículos motorizados, lo que puede verse como una práctica extendida dentro de las zonas urbanas (ver Figura 26).

Figura 26: Ciclistas ocupando vereda al ser desplazados por vehículos motorizados, Santa Cruz.



Fuente: elaboración propia, con fecha 03/05/2023, 17:33.

La inseguridad de los caminos rurales debido a los siniestros ha provocado que algunos lugares sean percibidos como peligrosos para transitar, llevando a que algunos habitantes se replanteen sus rutas habituales en función de esta sensación de riesgo. De entre estos lugares identificados por su frecuencia de siniestros viales, y de acuerdo con los relatos de habitantes de Chépica y Nancagua, se puede mencionar como ejemplo a las cercanías de la localidad de Puquillay (ver Figura 27), ubicada a menos de 5 km al sur de Nancagua en una recta de la Ruta I-82 en dirección a Chépica, donde la berma se quiebra y angosta durante varios metros y los vehículos aumentan la velocidad al no haber curvas visibles ni reductores de velocidad que les hagan poner mayor atención sobre otros transeúntes, como los ciclistas o peatones en la vía.

El segundo lugar que es percibido de mayor riesgo por siniestros viales con ciclistas, según el relato de una funcionaria de la Municipalidad de Nancagua, tiene que ver con el alto flujo vehicular que lleva la Ruta 90 y que ha desplazado a algunos trabajadores rurales de Nancagua a buscar alternativas que les permitan llegar a sus puestos de trabajo en las cercanías de San Gregorio y Cunaco, 6 km al poniente de Nancagua. La ruta alternativa es un camino rural pavimentado que sale del centro de Nancagua y que encamina hacia la localidad de San Gregorio, al norte de la Ruta 90. No obstante, de acuerdo con esta funcionaria, con el aumento del parque vehicular y la congestión, muchos vehículos motorizados también están tomando esta ruta interior para acortar camino, lo que genera mayor presión a los ciclistas que ya fueron en parte desplazados desde la Ruta 90.



Figura 27: Ruta I-82, en las cercanías de Puquillay, comuna de Nancagua.



Fuente: elaboración propia, con fecha 04/05/2023, 10:48 horas.

Así pues, desde la infraestructura pública no existen hoy en día las condiciones materiales para brindar una sensación de seguridad a usuarios de la bicicleta en el camino entre Nancagua y Chépica -ni tampoco en los demás caminos del área de estudio-. No obstante, todavía sigue siendo utilizada la ruta por numerosos ciclistas para sus desplazamientos cotidianos; lo que representa una oportunidad auspiciosa para mejorar las condiciones de seguridad a futuro con nueva infraestructura enfocada en ciclistas y peatones.

Por otro lado, conforme el acceso a elementos de seguridad personal se ha ido masificando y validando públicamente, existen más voces críticas respecto al andar despreocupado que suele asociarse a algunos ciclistas en los caminos rurales. Al respecto, el entrevistado J -41 años, operador turístico y promotor de la bicicleta- no duda en expresar su preocupación y molestia con algunos ciclistas que suelen conducir bajo los efectos del alcohol y sin mayores medidas de seguridad ante caídas o con la precaución de portar elementos de visibilidad en ruta. Desde la organización que encabeza J dedicada al turismo aventura y rutas en bicicleta por Colchagua, se encarga de transmitir ciertos valores de autocuidado entre la población local de ciclistas y visitantes. No obstante, ha encontrado cierta resistencia de parte de algunas personas y organizaciones ya que, desde su punto de vista, no existe una apertura a considerar que el escenario de convivencia vial cambió y ya no se puede salir de manera imprudente conduciendo una bicicleta, pues ya hay una mayor cantidad de vehículos en los caminos, circulando a una mayor velocidad.

Aunque esta presión de los vehículos motorizados sobre los ciclistas hace que sus prácticas cotidianas en bicicleta se adapten y acomoden según su sensación de seguridad en el tránsito, sería interesante indagar en futuros estudios cuánto llega a afectar esta interacción compleja en sus estrategias de desplazamiento; por ejemplo, cuándo deciden ir por la calzada y cuándo no, o bajo qué circunstancias y contextos prefieren



cambiar su ruta para tener mayor seguridad. Y si bien la presión de los vehículos motorizados puede considerarse un desincentivo a la sostenibilidad de la movilidad ciclista histórica del Valle de Colchagua, según J, también ha surgido otro interés renovado después del confinamiento por la pandemia de Covid-19, que ha llevado a muchos a tomar la bicicleta nuevamente y abrazar un estilo de vida activo, al aire libre y de menor consumo energético. En sus propias palabras, este fenómeno lo describe de la siguiente manera: *Hace poco organizamos una cicletada junto con la municipalidad. La verdad es que yo esperaba que tuviéramos en torno a los 100 asistentes, ¡pero llegaron más de 300! Invitaron a un señor que repartía el pan en bicicleta desde hace mucho tiempo y todos querían conocer su historia. Eso te indica que la gente está más interesada en el deporte, en la vida activa luego de la pandemia, pero con ese interés también implica el aprender cómo andar, cambiar hábitos y ser responsable con el resto, lo cual creo que es todo un desafío para el futuro.*

A modo de cierre de la presentación de los resultados, se puede afirmar que existe una tensión latente entre fuerzas que construyen relacionalmente esta constelación de la movilidad en el Valle de Colchagua, siendo las relaciones de poder que existen entre estas prácticas de movilidad las que intermedian en múltiples escalas y ponen en tensión el habitar cotidiano. Entonces, las maneras en que el uso cotidiano de la bicicleta interactúa en las escalas del entorno inmediato a cada localidad, y entre localidades, en el mismo espacio y tiempo con otras prácticas que responden a relaciones interregionales o globales, ponen a la bicicleta en particular en una posición de desmedro, pese a que hay un renovado interés por reivindicarla como alternativa de movilidad. En la siguiente sección se retomará la pregunta de investigación, discutiendo cómo esta constelación de la movilidad desde lo vivencial se implica con la intermediación entre las distintas escalas del territorio.



DISCUSIÓN

Para responder a la pregunta de investigación sobre de qué maneras las prácticas de movilidad cotidiana en bicicleta se relacionan con la intermediación multiescalar en el territorio del Valle de Colchagua, primero es importante notar que efectivamente el moverse en bicicleta constituye una experiencia sociocultural que intermedia las distintas escalas del territorio, permitiendo a los usuarios de bicicletas tener una relación directa con el entorno inmediato y entre los asentamientos humanos en el Valle. Ahora bien, el aumento de las velocidades, las frecuencias, el volumen y las cargas en los vehículos motorizados que atraviesan el territorio -indicadores de la intermediación de estas localidades con dinámicas propias de la globalización- pone en tensión las prácticas de movilidad local en bicicleta y complejizan a la larga el proceso urbanizador que se está dando en el Valle de Colchagua.

Si retomamos el concepto de intermediación y las escalas principales de observación para las ciudades intermedias de Bellet & Beltrão (2009), se puede notar que, a excepción de la relación entre ciudades intermedias con dinámicas internacionales propias de la globalización, fueron observadas prácticas de movilidad en bicicleta que son características de las dos escalas restantes.

Dentro de las zonas urbanas y en el entorno inmediato, el uso de la bicicleta emerge como práctica cotidiana significativa y efectiva en la accesibilidad local; la ubicación del trabajo agrícola y obrero en los espacios intercomunales y llanos del Valle genera desplazamientos de conmutación desde las zonas urbanas, siendo también la bicicleta una herramienta práctica para realizar desplazamientos breves ligados al acceso a servicios urbanos; además, la bicicleta se incorpora a la identidad local y personal, acompañando espacios de socialización entre sus habitantes y también siendo tanto una herramienta de liberación como de estigmatización de sus usuarios. De esta forma, la bicicleta en la escala urbana y del entorno inmediato resulta sumamente relevante en la vida cotidiana, sin embargo, en sus prácticas también conlleva una serie de fricciones que la sitúan como una alternativa jerárquicamente minusvalorada frente a otras prácticas de movilidad que ocurren a bordo de vehículos motorizados.

Al observar la escala entre asentamientos humanos, concentrando la mirada en lo que ocurre entre Nancagua, Chépica y Santa Cruz, encontré desplazamientos esporádicos, pero igualmente existentes que conectaban en bicicleta los tres núcleos urbanos. La distancia mutua de 15 km entre estas localidades en un entorno llano y de clima favorable, aparentemente, facilita estos desplazamientos, pero también emergen ciertas dificultades como lo es la sensación de inseguridad, provocada tanto por la infraestructura vial disponible como por las sensaciones que dejan en los ciclistas la conducción imprudente de los vehículos motorizados. Por otro lado, estas distancias entre asentamientos humanos parecen ser muy



favorables para que el ciclismo se mantenga a nivel deportivo, utilizando cada una de estas localidades y los caminos rurales como parte de las rutinas de entrenamiento de los deportistas.

La relación de las prácticas de movilidad en bicicleta con la escala que conecta al Valle de Colchagua con dinámicas internacionales propias de la globalización son más difusas, pues no hay una práctica concreta en bicicleta que caracterice a esta escala, sino que predominan las prácticas de movilidad en vehículos motorizados, ya sea del transporte público de pasajeros, transporte privado o transporte de grandes cargas de productos hortofrutícolas. Estos movimientos obedecen a las fuerzas del comercio nacional e internacional de productos derivados de la actividad agroindustrial y el turismo, que caracterizan al Valle de Colchagua en su conjunto, a la vez que el mismo Valle es parte de la ruta que mueve estos productos desde otros lugares de la zona central de Chile hacia el puerto exportador de San Antonio y a la capital Santiago.

Respecto a la percepción de los habitantes del Valle de Colchagua sobre los efectos de actividad turística en el territorio, estudios como los de Szmulewicz et al. (2010, pp. 155-156) permiten constatar que ésta ha traído consigo mejoras en la oferta recreacional para la población local, en gran medida pagada, pero con alternativas que antes no existían, muchas de ellas de carácter cultural; destacando también el mejoramiento de caminos y medios de transporte, la mejora en las áreas verdes urbanas y el paisaje rural, el mayor cuidado por los cursos de agua y la importante generación de oportunidades de empleo. No obstante, y según recalca el mismo estudio, ha traído cambios negativos en cuanto al alza del costo de vida, la saturación por congestión vehicular que genera el aumento de la demanda y, por último, el desvío de parte de las contrataciones a personal externo, producto de la falta de capacitación del recurso humano local.

La movilidad turística por el territorio del Valle de Colchagua sitúa su actividad en las zonas rurales principalmente, dejando las zonas urbanas destinadas a la mayoría de los servicios que apoyan la actividad turística, expresándose en una mayor presencia de hoteles, restaurantes, cafeterías y otros servicios asociados a la industria del vino y el turismo rural. En ese sentido, Santa Cruz suele ejercer como nodo central para los turistas, desde donde comienzan sus itinerarios de visitas guiadas y degustaciones en las principales viñas del Valle de Colchagua, situadas a las afueras del área urbana de la comuna o en las comunas vecinas. Aparte de los servicios de hotelería y alimentación, estas actividades suelen complementarse con el Casino Colchagua o el Museo de Colchagua, ambos ubicados en Santa Cruz, como también con el impulso turístico que generan algunos eventos anuales como las Fiestas de la Vendimia.



En la otra cara de la escala global que intermedia en el territorio de Colchagua está la industria alimentaria propiamente tal y su producción hortofrutícola y ganadera en menor medida. Dada la cercana relación entre los asentamientos humanos y ciudades con el entorno rural, estas configuraciones urbanas podrían ser caracterizadas como agrópolis o agourbes, cuyo “centro económico y productivo de la reconversión económica, no está en la ciudad en sí misma, sino en territorio agrario” (Canales & Canales, 2013, p. 32). En ese sentido, las formaciones urbanas de Chépica, Nancagua y Santa Cruz no serían ciudades que compitan directamente con las metrópolis en la localización industrial y de actividades de servicios y de apoyo, sino que forman parte de una configuración urbana, que se yuxtapone a la configuración urbano-metropolitana tradicional (Canales & Canales, 2013, p. 51), siendo esta última representada por ciudades como San Fernando, Curicó o Santiago.

Las prácticas de movilidad territorializadas en el Valle de Colchagua encuentran un escenario con dinámicas expulsivas establecidas por la agroindustria (Gac Jiménez & Miranda Pérez, 2019) con una separación explícita entre los espacios de producción y reproducción. Esta realidad propicia la reproducción de nuevos tipos de exclusiones sociales, que las autoras pudieron observar tanto en las características particulares que adquieren los espacios residenciales de los territorios agrarios como también en las diferencias simbólicas y prácticas que tiene el uso de la bicicleta frente a otros modos de transporte utilizados como parte de las cadenas productivas de la agroindustria y su relación con el trabajo en el campo.

A la luz de los resultados de investigación, puedo afirmar además que las relaciones de poder entre distintas prácticas de movilidad juegan un rol crucial en la forma en que se dan estas exclusiones sociales, en el sentido de que algunas formas de moverse quedan más validadas que otras en este proceso urbanizador en Chépica, Nancagua y Santa Cruz. Esta segregación se ve potenciada en el cómo la intermediación de las distintas escalas genera flujos de personas y objetos, poniendo en juego el peso de las jerarquías de cada práctica de movilidad frente a estas fuerzas transformadoras del territorio. Viene bien preguntarse entonces cuáles son los modelos de desarrollo que sean más conveniente para el bienestar de los habitantes del Valle de Colchagua a futuro, pues Santa Cruz y otras ciudades pequeñas del Valle pueden tener una relación mutua que las hace configurarse de maneras distintas a San Fernando, Rancagua o Santiago. Esta relación puede ser desarrollada a partir del sistema de cercanías que pueden observarse a partir de las prácticas de movilidad en bicicleta, pues tienen un trasfondo identitario potente y asentado históricamente en el Valle de Colchagua, lo que contribuiría a atenuar muchas de las fricciones que pudieron ser observadas en esta transición de urbanización contemporánea que está siguiendo el Valle.



CONCLUSIONES

Para finalizar esta investigación sólo me resta hacer un recuento de lo explorado y lo tanteado para seguir explorando a futuro; pues lo que más resalto de este ejercicio académico fue la inmensa profundidad que puede alcanzarse si nos damos la oportunidad de observar procesos urbanizadores sin importar el tamaño de la ciudad, la cantidad de habitantes o la relevancia simbólica que cada uno le atribuya a un territorio. Lo que pude observar en el Valle de Colchagua son procesos de transformación territorial que seguramente riman con otras situaciones a lo largo del mundo, puesto que el proceso urbanizador siempre tiene múltiples caras; de lejos se ven parecidas, pero cuando nos acercamos nos podemos dar cuenta que en realidad son todas distintas y merecen ser observadas en profundidad.

Colchagua tiene esa particular configuración histórica que hizo que en la actualidad tenga numerosas bicicletas presentes en todos sus espacios públicos. La bicicleta parece ser relevante en la vida cotidiana y puede observarse inserta dentro de las actividades personales y colectivas de muchas personas en el Valle, configurando un sistema de cercanías y de accesibilidad que todavía tiene mucho sentido para sus habitantes. No obstante, siempre hay fricciones que tensan la existencia y convivencia de la bicicleta con otros modelos de desarrollo territorial; la definición de *progreso* es muy amplia y diversa entre cada persona, y cada una de estas personas es cruzada por las escalas en que un territorio es configurado. Por eso me enfoqué en explorar la intermediación entre escalas a través de las prácticas cotidianas, pues cada práctica reviste significados que sólo la persona que realiza la práctica puede relatar, y con ello, dando cuenta de parte de los procesos territoriales más amplios que ocurren en su vida cotidiana.

La ruta investigativa pareció ser la adecuada. Primero se procedió a describir el sistema de movilidad en general en el primer objetivo; cómo se estructura y qué posibilidades da a sus habitantes para sus desplazamientos cotidianos, con el fin de dar un contexto multiescalar en el que se desenvuelve mi objeto de investigación. En segundo lugar, se observaron directamente las prácticas cotidianas en que se materializaba el desplazamiento en bicicleta, poniendo atención en cuáles son los lugares que configura este movimiento, sus detenciones, ritmos e intenciones. Complementando este movimiento observado *desde fuera*, fue necesario observarlo *desde dentro* con el tercer objetivo, donde pude comprenderlo desde la vivencia personal de mis informantes e indagar puntualmente en las brechas y fricciones que tenían esta práctica cotidiana con lo que ocurría en el entorno de Colchagua; configurando entonces una constelación de la movilidad que me dio una pequeña muestra de las relaciones de poder que hay entre prácticas de movilidad. Finalmente, esta visión multiescalar del fenómeno de la movilidad pude reunirla en la discusión del cuarto objetivo, donde me pregunté sobre qué futuro al desarrollo urbano y territorial



podemos imaginarnos si tenemos este contexto de fricciones entre prácticas en bicicleta que responden a fuerzas a nivel local y del entorno inmediato a Chépica, Nancagua y Santa Cruz, con otras prácticas que responden a escalas entre estas localidades y otras que insertan al Valle de Colchagua -en su conjunto- con el resto del mundo.

Sobre si acaso las bicicletas intermedian estos procesos multiescalares, puedo afirmar absolutamente que sí. El uso cotidiano de la bicicleta corresponde a tan sólo un ejemplo en que estos fenómenos pueden ser observados y muchas más problemáticas de investigación pueden ser levantadas a partir de este primer -y acotado- acercamiento. Ejemplos de posibilidades de expansión pueden ser una investigación dedicada a investigar las situaciones en que los ciclistas identifican brechas o inequidades que dificultan el uso de la bicicleta; o también investigaciones que tomen este fenómeno desde otros campos específicos, como el turismo o el trabajo rural; u otras investigaciones que tomen otra perspectiva que responda a las prácticas de escalas más globales, como la de los camioneros que atraviesan el Valle de Colchagua en dirección a Santiago o al puerto de San Antonio.

Las posibilidades de continuidad son diversas y seguramente puede haber mejores oportunidades para seguir estudiando este caso a futuro, con mejores fuentes de recursos y más voluntades colectivas que permitan darle una vuelta más a las prácticas de movilidad cotidiana en el Valle de Colchagua. Por mi parte, planteo la pregunta abierta sobre cuáles son los futuros posibles para el habitar en las ciudades intermedias y en muchos otros territorios que, como el Valle de Colchagua, viven procesos urbanizadores vertiginosos y -lo más importante- particulares a su propia compresión espaciotemporal. Con seguridad, hay que seguir explorando soluciones de planificación territorial que impliquen situaciones particulares y relevantes en la identidad local, como lo es el uso de la bicicleta en Colchagua, para dar un mejor bienestar a sus habitantes y a todo el sistema en que se desenvuelve la vida cotidiana entre localidades pequeñas de la zona central de Chile.

Saliendo en bicicleta nuevamente por la Ruta I-82 de Chépica con dirección a Nancagua, veo el cartel luego de todo lo observado, y realmente cabe preguntarse: *¿Fin zona urbana?*



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Bellet, C., & Llop, J.-M. (2004). Miradas a otros espacios urbanos: Las ciudades intermedias. *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, VIII(165), 1-25.
- Bellet Sanfeliu, Carmen., & Beltrão Sposito, M. Encarnação. (2009). *Las ciudades medias o intermedias en un mundo globalizado. As cidades médias ou intermédias em num mundo globalizado*. Edicions de la Universitat de Lleida.
- Bolay, J.-C., & Rabinovich, A. (2004). Intermediate cities in Latin America risk and opportunities of coherent urban development. *Cities*, 21(5), 407-421. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2004.07.007>
- Brenner, N. (2013). Tesis sobre la urbanización planetaria. *Nueva sociedad*, 243, 38.
- Bryman, Alan. (2012). *Social research methods* (4th ed.). Oxford University Press.
- Canales, A., & Canales, M. (2013). De la metropolización a las agrópolis. El nuevo poblamiento urbano en el Chile actual. *Polis, Revista Latinoamericana*, 12(34), 31-56.
- Cresswell, T. (2006). On the Move Mobility in the Modern Western World. En *ON THE MOVE*. Routledge.
- Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and planning. D, Society & space*, 2010, Vol.28 (1), p.17-31



Gac Jimenez, D., Miranda Perez, F. & Retamal, K. (2017). Redefinición de la movilidad cotidiana en los territorios reconfigurados por el neoliberalismo en Chile: el caso del Valle agroindustrial vitivinícola de Colchagua. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*

Gac Jiménez, D., & Miranda Pérez, F. (2019). Nuevas desigualdades en los territorios agrarios globalizados en el Valle de Colchagua en Chile. *Andamios (Mexico City, Mexico)*, 16(39), 177-204. <https://doi.org/10.29092/uacm.v16i39.679>

Guber, Rosana. (2011). *La etnografía: Método, campo y reflexividad* (2a ed.). Siglo Veintiuno.

Instituto Nacional de Estadísticas (2017). *Censo Nacional de Población 2017*.

Jensen, O. B. (2009). Flows of Meaning, Cultures of Movements—Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice. *Mobilities*, 4(1), 139-158. <https://doi.org/10.1080/17450100802658002>

Jirón, P. (2010). On becoming 'la sombra/the shadow'. In: Büscher, M.; Urry, J. & Witchger, K. *Mobile Methods*. Abingdon: Taylor & Francis Books, 2010, p. 36 – 53.

Jirón, P., Lange, C., & Bertrand, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 25(68), 15-57. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582010000100002>

Lange, C. (2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. *Revista INVI*, 26(71), 87-106. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582011000100004>



Low, S. M. (2017). *Spatializing culture: The ethnography of space and place*. Routledge.

Massey, D. (2012). *Doreen Massey: Un sentido global del lugar* (Abel. Albet i Mas & Núria. Benach, Eds.).

Icaria.

Massey, D. B. (1994). *Space, place, and gender*. University of Minnesota Press.

Mongin, O. (2006). *La condición urbana: la ciudad a la hora de la mundialización*. Paidós. Buenos Aires.

Muñoz Parra, C. (2009). *Colchagua, un paisaje ordenándose en torno al vino*. Cuadernos de Investigación Urbanística, (66), 15-33.

Muñoz Parra, C., Dziekoski, M., Soto Villalón, G. & Lamilla, N. (2010). *Hábitat y territorio: coherencia para el ordenamiento territorial. El caso de la Provincia de Colchagua, Chile*. Revista INVI Vol.25 N°70. Santiago. Pp. 119-149.

Salazar, G., Irarázaval, F., & Fonck, M. (2019). *Hacia una comprensión espacio-temporal de las ciudades intermedias*. En *(Las Otras) Geografías en Chile. Perspectivas sociales y enfoques críticos* (Primera edición, pp. 153-174). LOM ediciones.

Santos, M. (2000). *La naturaleza del espacio: técnica y tiempo. Razón y emoción*. Ariel. Barcelona.

Sayre, N. F. (2009). Chapter 7. Scale. En N. Castree, D. Demeritt, D. Liverman, & B. Rhoads, *A companion to environmental geography* (pp. 95-108). Wiley-Blackwell.

Servicio Nacional de Turismo de Chile (Sernatur) (2023). *Big data para el turismo interno*. Revisado el 27/06/2023. URL: <https://www.sernatur.cl/dataturismo/big-data-turismo-interno/>



Sheller, M., & Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and planning. A*, 38(2), 207-226. <https://doi.org/10.1068/a37268>

Szmulewicz, P., Pinuer, M., & Dávila, A.-M. (2010). Turismo enológico como generador de empleo en comunidades rurales. / El caso de la ruta del vino de Colchagua, Chile. *Revista Lider*, 16, 141-158.

Ther Ríos, F. (2012). Antropología del territorio. *Polis (Santiago, Chile: 2001)*. <https://doi.org/10.4067/S0718-65682012000200023>

UN-Habitat. (2022). *World Cities Report. Envisaging the future of cities* (N.º 978-92-1-132894-3). United Nations Human Settlements Programme. www.unhabitat.org

Urry, John. (2007). *Mobilities*. Polity.