

RITMOS DEL CAMINAR Y CAMINABILIDAD EN LAS CIUDADES INTERMEDIAS¹

WALKING RHYTHMS AND WALKABILITY IN INTERMEDIATE CITIES, OSORNO, CHILE

SOLEDAD MARTÍNEZ-RODRÍGUEZ²

- 1 Artículo derivado de la investigación de ANID – Fondecyt de postdoctorado N° 3200807 “Entretejando la ciudad con los pies: geografías del caminar cotidiano en el contexto de las transformaciones de las ciudades intermedias del sur de Chile, el caso de Osorno”
- 2 Doctora en Geografía Humana y Antropología
Docente de la Facultad de Ciencias Sociales e Historia, Universidad Diego Portales
Universidad de Los Lagos, Osorno, Chile.
<https://orcid.org/0000-0002-5622-9440>
soledad.martinez@mail.udp.cl



Las ciudades intermedias, caracterizadas por sus distancias más cortas, podrían proyectarse como espacios propicios para la adopción de modos de movilidad activa como la caminata. Sin embargo, la tendencia parece ser otra. Las más recientes encuestas de movilidad muestran una disminución de los viajes a pie y un aumento del uso del automóvil en varias ciudades intermedias chilenas. Este fenómeno plantea interrogantes sobre las experiencias que viven quienes caminan en ciudades intermedias para comprender por qué en estas ciudades que por sus distancias podrían ser evaluadas como caminables, caminar deja de ser una opción de movilidad cotidiana para la mayoría de las personas. Este artículo aborda esta pregunta con base en una investigación etnográfica realizada entre los años 2021 y 2022 en la ciudad de Osorno, región de Los Lagos, en la que se analizaron las experiencias pedestres de veinte habitantes de la ciudad. Un hallazgo relevante son las frecuentes disrupciones en los ritmos y en la sensación de continuidad que los participantes experimentan en sus trayectos y su impacto para la práctica cotidiana de caminar. A partir de esta observación se propone incorporar la noción de ritmo en el debate sobre la caminabilidad de las ciudades intermedias como un elemento valioso que permite poner el foco en las experiencias que tienen las personas al caminar y avanzar en la comprensión sobre qué hace que una ciudad sea caminable, pero también qué hace que quienes la habitan quieran caminarla. De esta manera, este artículo aporta al conocimiento de las experiencias pedestres en contextos no metropolitanos, a menudo ignorados dentro de los estudios del caminar urbano, enriqueciendo nuestra comprensión de la movilidad cotidiana en ciudades intermedias.

Palabras clave: movilidad pedestre, prácticas cotidianas, disrupciones, sensación de continuidad, Osorno

Intermediate cities, characterized by their shorter distances, could be projected as favorable spaces for adopting active means of mobility such as walking. However, the trend seems to be moving in another direction. The most recent mobility surveys show a decrease in people going for walks and an increase in car use in several intermediate Chilean cities. This phenomenon raises questions about the experiences of those who walk in intermediate cities to understand why these cities could be evaluated as walkable, as walking is no longer a daily mobility option for most people. This article addresses this question based on ethnographic research conducted between 2021 and 2022 in the city of Osorno, in the Los Lagos region, where pedestrian experiences of twenty inhabitants were analyzed. A relevant finding is the frequent disruptions in the rhythms and sense of continuity that participants experience in their trips and their impact on the daily walk. Based on this observation, the proposal is made to incorporate the notion of rhythm into the debate on the walkability of intermediate cities as a valuable element that allows focusing on the experiences that people have while walking and to make progress in the understanding of what makes a city walkable, and what makes its inhabitants want to walk it. In this way, this article contributes to knowledge of pedestrian experiences in non-metropolitan contexts, often ignored in urban walking studies, enriching our understanding of everyday mobility in intermediate cities.

Keywords: pedestrian mobility, daily practices, disruptions, sense of continuity, Osorno.

I. INTRODUCCIÓN

10

Caminar se considera una forma de movilidad sustentable de acceso casi universal, que no genera externalidades negativas, beneficia la salud de las personas y contribuye a tener espacios que se sientan más seguros (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile, 2023). El concepto de “caminabilidad” ha permitido a disciplinas como la planificación urbana, los estudios de transporte o el diseño urbano dar cuenta “hasta qué punto las características del ambiente construido y uso de suelo pueden conducir o no a los residentes de un área a caminar por placer, ejercicio, recreación, acceso a servicios, o para desplazarse al lugar de trabajo” (Leslie et al., 2007, p.113) ³. No existe consenso sobre los elementos que aseguran una mayor caminabilidad (Forsyth, 2015) y medirla requiere de un enfoque multidisciplinario (Hutabarat Lo, 2009). Aun así, elementos como el acceso a aceras, la conectividad, la densidad y la diversidad de usos de suelo son considerados esenciales para potenciar la caminata (Hutabarat Lo, 2009). Estos factores no son universales. Arellana et al. (2019) muestran que en Latinoamérica la seguridad vial y pública son más relevantes para la caminabilidad que las condiciones de las aceras y el atractivo de los espacios, elementos que suelen destacarse en ciudades norteamericanas y europeas.

En Chile, los estudios sobre caminabilidad se han enfocado principalmente en Santiago. Berríos Álvarez y Greene Zúñiga (2020) identifican barreras que disminuyen el área potencialmente caminable, las que pueden ser naturales (ríos y cerros), artificiales (carreteras, pasos bajo/sobre nivel) e intangibles (seguridad vial o delictual). Por su parte, Herrmann-Lunecke, Mora y Véjares (2020) constatan que veredas anchas, árboles y un uso mixto del suelo facilitan la caminata, mientras que veredas angostas y en malas condiciones, cruces, tráfico motorizado y el ruido de los vehículos, la inhiben. Indagando la relevancia de caminar para personas mayores, Herrmann-Lunecke, Figueroa Martínez y Parra Huerta (2022) dan cuenta de los obstáculos que este grupo enfrenta, como veredas en mal estado, cruces peligrosos y paisajes poco atractivos.

Estos trabajos muestran la utilidad del concepto de caminabilidad para evaluar las condiciones del espacio construido. Sin embargo, entienden el caminar como un comportamiento que responde a los atributos espaciales con cierta independencia de las relaciones sociales y psicológicas entre las personas y su entorno (Battista y Manaugh, 2018). Hay lugares en los que existen las condiciones espaciales para caminar y aun así se prefiere no hacerlo. El caso de las ciudades intermedias ⁴ en Chile evidencia este problema. Se pensaría que las ciudades intermedias, caracterizadas por distancias menores, incentivarían el caminar cotidiano. Sin embargo, la tendencia es otra. A pesar que en general en el país la caminata es un modo de movilidad importante para grupos

con ingresos económicos medio-bajos y especialmente para las mujeres que ejercen labores de cuidado (Herrmann-Lunecke, Mora y Sagaris, 2020), estudios recientes muestran una tendencia al aumento del uso del automóvil en las ciudades intermedias, y una consecuente bajada de la caminata y el uso de transporte público, donde no son aquellas comunas con menores índices de pobreza las que tienen un mayor aumento (Maturana et al., 2022).

¿Por qué ciudades cuyo espacio construido tiene elementos que potencian la caminabilidad, en la práctica no son caminadas? Este artículo responde esta pregunta considerando la dimensión de la experiencia vivida de las y los caminantes a través de una investigación etnográfica realizada entre los años 2021 y 2022 en la ciudad intermedia de Osorno, donde la caminata bajó del 37% al 20% de los viajes diarios entre 2003 y 2013, mientras que el uso del automóvil aumentó del 20% al 43% (Programa de Vialidad y Transporte Urbano: SECTRA, 2015). Tras analizar las experiencias pedestres de veinte personas habitantes de la ciudad, los resultados muestran que los participantes experimentan distintas interrupciones en sus ritmos pedestres que generan la sensación que caminar es una práctica fuera de lugar en varias áreas de la ciudad de Osorno. A partir de este hallazgo, se reflexiona sobre la singularidad de la experiencia de caminar en ciudades intermedias y el rol del ritmo para fomentar una práctica cotidiana. Así, se contribuye a comprender que la caminabilidad no es sinónimo de caminar y que es necesario considerar las experiencias afectivas y sensoriales de quienes caminan si se quiere promover el caminar como forma de movilidad cotidiana.

II. MARCO TEÓRICO

El ritmo como elemento expresivo del caminar

Para explorar las experiencias que las personas tienen al caminar cotidianamente por la ciudad, entendiéndose el caminar no como un comportamiento, sino como una práctica social incorporada que es material y socialmente co-construida (Lee and Ingold, 2006; Middleton, 2010; Middleton, 2022). Caminar es “un logro relacional permanente de entidades que son sociales (significados, emociones, afectos) y materiales (cuerpos humanos y no-humanos, cosas, clima, luz solar)” (Waite, Stratford y Harada, 2019, p. 2). Para comprender la experiencia de andar se hace necesario dar cuenta de las relaciones que emergen entre quienes caminan, la materialidad de los lugares, las emociones, los afectos y los significados de esos trayectos.

En Chile existe una línea de trabajos que se han dedicado a explorar las experiencias pedestres a través de estrategias cualitativas de investigación. Estos estudios se concentran principalmente en la ciudad de Santiago donde se ha explorado su dimensión estética

³ Traducción propia para esta y todas las referencias del artículo originalmente en inglés.

⁴ El debate sobre cómo referirse a ciudades que no son metrópolis ni localidades pequeñas es un tema en discusión. En Chile, generalmente se trata de capitales regionales o provinciales, excluyendo a Santiago, Valparaíso y Concepción (Maturana et al. 2017).

(Avelés Arias, 2020), la influencia de la desigualdad socioespacial (Martínez, 2022) y del género (Adame Castillo, 2019; Pumarino, 2020), el apego que emerge en los trayectos (Sandoval Luna, Greene y Di Masso, 2023) y cómo abre espacios de crianza y aprendizaje (Mora, 2018). Se encontraron menos trabajos en otras ciudades, los que suelen abordar la experiencia de caminar como parte de una investigación mayor sobre la movilidad cotidiana. Se investigaron y conocieron las experiencias de personas mayores caminando en la ciudad de Valparaíso (Olivi, Fadda y Reyes, 2016), que caminar implica una sociabilidad cada vez menos habitual de encuentros con vecinos y proximidad en Talca (Errázuriz Infante y Valdés de la Fuente, 2017) o permite crear significados sobre la experiencia urbana en la connurbación Coquimbo-La Serena (Vergara Álvarez y Concha Méndez, 2023).

Este trabajo se enfoca en el ritmo, elemento constitutivo de la experiencia de caminar que permite observar las relaciones que se crean entre las personas y los lugares. Ingold (2011) explica que una actividad rítmica se genera en sintonía con el entorno. Sin esa correspondencia solo existe un acto mecánico, como el del metrónomo, que marca el mismo pulso sin importar lo que ocurra alrededor. Cuando se camina, nunca se repite el mismo paso, cada paso responde a las siempre cambiantes condiciones de los lugares y del propio cuerpo. Argumentando en la misma dirección, Lefebvre (2013) dice que el aspecto esencial del ritmo no es la repetición de lo mismo, sino la diferencia que esa repetición contiene. El ritmo, así comprendido, es un elemento sensible (que puede percibirse) que expresa la relación de los caminantes con su entorno (Martínez Rodríguez, 2019). El ritmo de quien camina se siente como un fluir cuando el cuerpo se acompasa al espacio que se recorre, pero se vuelve fricción ante un obstáculo: el ritmo se quiebra y caminar se convierte en una prueba de resistencia física y emocional.

Mientras otros trabajos han descrito cómo varían los ritmos según el propósito de las caminatas (Matos Wunderlich, 2008), este trabajo explora cómo las interrupciones en los ritmos pedestres dicen algo sobre la experiencia de caminar en una ciudad intermedia. Vergunst (2010) dice que “al caminar el cuerpo reúne las relaciones materiales y sociales y genera un ritmo que quien hace etnografía puede escuchar” (p.376). A través de una estrategia etnográfica se busca conocer las experiencias de quienes caminan participando en ellas y así, complementar el conocimiento generado por la literatura sobre caminabilidad explorando cómo las experiencias vividas en los espacios influyen en que las personas caminen cotidianamente.

III. METODOLOGÍA

Este artículo presenta resultados que son parte de un estudio etnográfico más amplio sobre los cambios de las prácticas del caminar cotidiano en Osorno en respuesta su transformación

urbana de las últimas décadas. El trabajo de campo se llevó a cabo entre los años 2021 y 2022. Durante un año y medio la investigadora vivió en Osorno para experimentar en primera persona cómo es moverse a pie de manera cotidiana por la ciudad.

La metodología, de corte etnográfico, consistió en proponer a personas que vivían en distintos lugares de la ciudad, caminar con ellas una ruta que recorrieran habitualmente en el presente y otra ruta que hubiesen caminado cotidianamente en el pasado, entre 10 y 20 años atrás. Los trayectos fueron registrados en video con una pequeña cámara deportiva adosada al cuerpo. Con cada persona se conversó al menos en una ocasión previa a realizar los recorridos (a veces más) para generar confianza y comprender sus prácticas de movilidad y su relación con la ciudad. Participaron 7 hombres y 13 mujeres entre 20 y 84 años. Se exploraron en total 10 rutas presentes y 18 pasadas. Al tratarse de una investigación etnográfica, el número de 20 personas se evaluó como suficiente cuando se llegó a un punto de saturación de la información que aparecía en las caminatas y conversaciones, también, cuando se logró tener participantes de los distintos barrios de la ciudad. La convocatoria se realizó a través de redes sociales, canales comunicacionales de la Universidad de Los Lagos y organizaciones sociales. Las conversaciones compartidas al caminar, las entrevistas y registros de los diarios de campo proporcionaron los datos que se analizaron temáticamente.

El trabajo de campo se realizó cuando aún se decretaban cuarentenas debido a la alerta sanitaria por la pandemia de COVID-19. Esto dificultó caminar presencialmente con las personas y requirió adaptar la metodología. En primer lugar, debido a la dificultad inicial para convocar participantes, se flexibilizó el criterio de residir en Osorno y se incluyó a dos personas que crecieron en Osorno, que ya no vivían en la ciudad, pero volvían habitualmente a visitar a su familia. También, cuando las personas no podían realizar presencialmente las caminatas, las hicimos virtualmente. En esos casos (7 de los 28 trayectos), las personas describieron en una entrevista online sus rutas presentes y pasadas. Las investigadoras posteriormente caminaron y grabaron esos trayectos, para luego revisar los registros junto con las personas en una segunda entrevista online.

IV. RESULTADOS

Las interrupciones en los ritmos marcan las experiencias pedestres de las distintas personas que participaron de esta investigación. Estas interrupciones se aúnan analíticamente en los temas que se presentan a continuación.



Figura 1. Disrupción rítmica al evocar eventos traumáticos en el trayecto desde Ovejería al centro de Osorno a pie por la línea del tren. Fuente: Fotograma obtenido de grabación de Consuelo Robledo. Mapa extraído de Google Maps. Elaboración propia.

Sensación de inseguridad

La sensación de inseguridad genera interrupciones afectivas en los trayectos de las personas. Caminar sintiendo miedo, evaluando si quien se acerca es o no amenazante, en alerta a cualquier ruido o movimiento interrumpe el ritmo de quien camina. Es el caso de una mujer de 28 años que vivía en el sector de Ovejería cuando adolescente. Solía ir y volver al centro de la ciudad por la línea del tren. Solo se demoraba quince minutos y además, disfrutaba del camino: “era como más tranquilo, más... no sé po, el aire yo lo sentía como más fresco”. Dejó de recorrer ese tramo tras vivir experiencias de acoso callejero. Esa mujer sigue viviendo en Ovejería, pero caminar al centro ya no es una alternativa para ella. Las situaciones de acoso que sufrió caminando, y luego también en el transporte público, restringieron sus opciones de movilidad cotidiana:

Es que Ovejería queda como a diez, quince minutos a pata del centro. Queda súper cerca, entonces yo caminaba harto antes. Pero tuve, empecé a tener... bueno, desde el liceo que empecé a tener muchos ataques en la calle, con hombres po. O si no, en las micros, entonces ya después como que prácticamente era pura locomoción no más, colectivos más que nada. Y ya después que empecé a manejar, era en el auto no más, como una manera de evitar encontrarme con gente que yo no conociera, por lo mismo, porque, como te digo, tuve hartos ataques de connotación sexual en la calle. (Mujer de 28 años que reside en Ovejería)

Las vivencias de acoso clausuraron esta ruta a pie para ella, que evita ese lugar porque cuando camina por ahí su experiencia presente resuena con los eventos vividos y experimenta como

sobresaltos que entrecortan su ritmo. Es lo que pasó el día que se le acompañó a caminar su antigua ruta para llegar al centro desde Ovejería por la vía del tren. La conversación paró cuando un hombre pasó caminando en dirección opuesta, la mujer calló de golpe y una vez que el hombre se alejó dijo: “Ay, me da hasta escalofríos cuando pasa alguien al lado mío aquí”. Estas experiencias traumáticas dejan marcas en las rutas que afectan el ritmo cuando se vuelve a caminar por el lugar. Las memorias se quedan en los espacios y generan la sensación de estar en un lugar que, al sentirse peligroso, no acoge y por el contrario expulsa a quien camina. El caminar deja de tener lugar.

Para otros participantes la inseguridad no es consecuencia de una experiencia pasada, sino de la interpretación que hacen de las atmósferas de los lugares. Algunos participantes reconocían sentirse inseguros caminando por el centro de Osorno. Historias de robos y las aglomeraciones que provoca el comercio callejero crean una atmósfera que les inquieta. Una pareja (ambos con una edad cercana a los 60 años), que vivía desde hace tres décadas en un barrio central, dejó de pasear por ahí porque ya no se sentían tranquilos. Personas más jóvenes relataban vivencias similares. Otra mujer de 20 años contaba su nerviosismo al caminar por el centro.

Pero el sentimiento constante que siempre siento cuando salgo, la mayoría de las veces, es como... no, la verdad que siempre es como estar siempre atenta, así como ansiedad a que pueda pasar algo. Y tampoco siento que podría hacer algo para que no pase, solo lo siento ese temor constante. (Mujer de 20 años que vivía en Rahue Alto)

En respuesta a estas atmósferas, las personas evitan esos caminos o los recorren rápido. Las rutas caminables se les reducen, ya que buscan caminos alternativos o dejan de caminar. Una distancia de quince minutos que se considera



Figura 2. Relación entre caminantes y vehículos de gran escala en Av. Inés de Suárez/Puente San Pablo. Fuente: Fotograma obtenido de la grabación de una caminata cotidiana de la autora. Mapa extraído de Google Maps. Elaboración propia.

caminable en el mapa, puede resultar poco caminable en la práctica porque las sensaciones que las personas ahí tienen modulan sus ritmos, les llevan a caminar atentos y rápido y, muchas veces, a dejar de caminar.

Regímenes rítmicos

Los ritmos de quienes caminan se hacen parte de la “amalgama compleja de ritmicidades” (Edensor, 2010, p. 71) que es el espacio urbano, en la que algunos ritmos predominan sobre otros y definen cómo se percibe un lugar. Esto se observa al caminar por las grandes avenidas en Osorno, que se conectan con carreteras de acceso a la ciudad por las que pasan vehículos de gran tamaño, muchas veces de carga y a gran velocidad. Es el caso de la Avenida Inés de Suárez, parte de la ruta cotidiana de la autora al Parque Bellavista. Se trata de una caminata de solo 15 minutos que se sentía mucho más larga por la sensación disruptiva que provocaban en el cuerpo la velocidad de los vehículos y sus dimensiones.

Esta experiencia muestra que los ritmos de quienes caminan difícilmente se acompañan a vehículos que introducen una escala de tamaño y ritmo que se sobrepone a la de los caminantes. Otra mujer de 32 años que vive en la zona de Rahue Alto, cuenta una experiencia similar al recordar el camino a pie que hacía desde la población Maximiliano Kolbe al Campus Chuyaca de la Universidad de Los Lagos, ubicado en la salida oriente de Osorno. La ruta pasa por la Avenida Julio Buschmann, una vía de acceso a la carretera por la que transitan vehículos a alta velocidad. La mujer cuenta cómo su atención y ritmo cambiaban en ese tramo: “Sí po, obviamente el otro lado era mucho más tranquilo, más apacible, más agradable. Esta parte [avenida] es la que tienes que ir como una liebre. Lo que te decía, tienes que ir atento a todo, más saltón”.

En estos casos, el ritmo del tráfico vehicular domina rítmica y sensorialmente el espacio y genera sensaciones de vulnerabilidad y sobresalto en los caminantes. Caminar se siente entonces como una práctica fuera de lugar, aunque exista una acera para ello. Si la acera no protege a los cuerpos que caminan de la velocidad, ruido y dimensiones de los vehículos, se genera una jerarquía rítmica en la que los caminantes quedan relegados.

Materialidades disruptivas

La materialidad de aceras y caminos también es fuente de quiebres en los ritmos pedestres. Una acera en mal estado, irregular o la falta de aceras genera interrupciones difíciles de sortear, especialmente si se consideran las diferentes capacidades físicas de quienes caminan. En estos casos, mantener un ritmo se logra gracias al esfuerzo de los caminantes.

En Osorno, una ciudad con distancias cortas, se pasa en pocos metros de una zona a otra, lo que implica que varíe cualitativamente la existencia y calidad de las aceras, tal como muestra la fotografía en un tramo de menos de 300 m:

Figura 3.

Los cambios en las aceras exigen adaptar el ritmo de la caminata. Incluso limitan la ciudad que pueden recorrer personas con dificultad para caminar o que necesitan de la asistencia de algún



Figura 3. Cambio en las cualidades de las aceras en menos de 300 m en Av. Inés de Suárez (sector Ovejería). Fuente: Fotogramas obtenidos de la grabación de una caminata cotidiana de la autora. Mapa extraído de Google Maps. Elaboración propia.

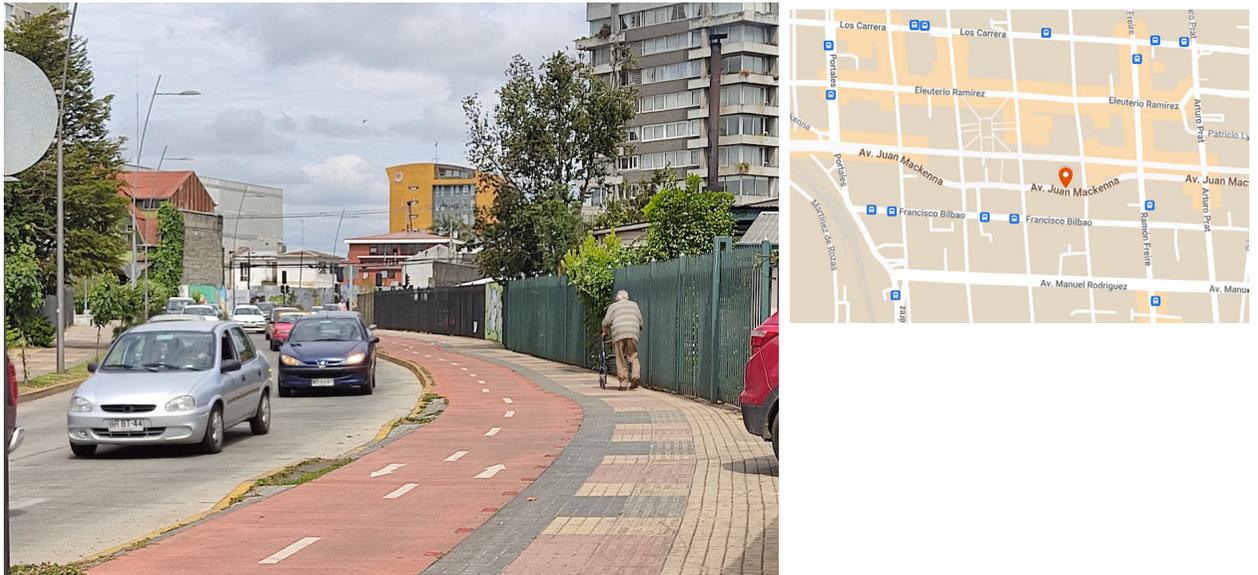


Figura 4. Paseo de persona mayor restringido a las aceras que permiten su caminar asistido por un andador. Ubicación: Av. Juan Mackenna entre Lord Cochrane y Manuel Antonio Matta. Fuente: Fotografía tomada por la autora en una de sus caminatas cotidianas. Mapa de extraído de Google Maps. Elaboración propia.



Figura 5. Caminar en fila de Loreto y su hijo por berma desde Las Quemas a Av. Diego de Almagro. Fuente: Fotograma obtenido de grabación realizada por Consuelo Robledo. Mapa realizado en Google Maps por la autora donde se muestra en color azul el trayecto de los participantes y en rojo la localización de fotogramas.

dispositivo. Es el caso de un hombre mayor al que habitualmente se veía dar vueltas por la misma cuadra en el centro de la ciudad. El pavimento de ese tramo había sido renovado recientemente: era parejo y estable. Su recorrido se limitaba a ese espacio. Aunque las aceras alledañas estaban pavimentadas, su textura no daba buen soporte a su caminar asistido por un andador. Aceras estrechas con superficies irregulares son aceras por las que esta persona no puede caminar sin un esfuerzo mayor y riesgo. La ciudad caminable para él se restringía a estas pocas cuadras, a pesar que el centro de la ciudad puede considerarse como “caminable” por su densidad, diversidad de uso del suelo y acceso peatonal.

Otro caso de materialidades que interfieren en los ritmos pedestres es la ausencia de aceras. Es lo que le ocurre al hijo adolescente de una mujer de 47 años que vive en la zona de Las Quemas, quien debe caminar un tramo por la berma de la carretera U-496 para acceder al transporte público. Caminar por la berma de una carretera no es algo poco habitual en ciudades intermedias en las que los bordes de la ciudad están próximos a la zona más consolidadas. Sin embargo, debido al aumento del tráfico vehicular en los últimos años, estas situaciones requieren cada vez más que el ritmo de quienes caminan sea vigilante. Suelen ser ritmos acelerados para avanzar rápido. Si se va con más gente, son andares que se despliegan en fila porque no hay espacio para caminar junto a otros. Son también caminos excluyentes, ya que exigen tener las capacidades físicas óptimas para negociar la vulnerabilidad a la que los cuerpos quedan expuestos.

V. DISCUSIONES

Que las personas caminen cotidianamente depende, como indica la literatura sobre caminabilidad, de elementos

del entorno construido. Sin embargo, esto no cuenta la historia completa respecto a qué hace que una ciudad sea efectivamente caminada por sus habitantes. Los resultados de esta investigación sugieren que los caminantes también necesitan sentir continuidad en sus caminatas, es decir, que sus ritmos puedan desplegarse sin grandes interrupciones. Los ritmos son coordinadas “por medio de las que habitantes y visitantes enmarcan y ordenan la experiencia urbana” (Amin y Thrift, 2002, p. 17). Si no se mantiene una continuidad, la caminata se hace difícil porque quienes caminan no pueden ordenar sus experiencias y terminan perdiendo la confianza en un camino que no les asegura mantener sus ritmos. Las historias presentadas muestran situaciones en las que el entorno se desacopla de los ritmos de quienes caminan. La repetición cotidiana de estas vivencias de desacople tiene, como se muestra, el efecto de clausurar rutas aunque sean evaluadas como caminables desde la perspectiva del espacio construido. Las personas tienden a evitarlas moviéndose por otros lugares o dejando de caminar. En el primer caso la ciudad caminable se reduce y, en el segundo, la ciudad deja de ser caminada.

Un atractivo de cualquier práctica corporal es la fluidez, es decir, la capacidad de realizar una actividad manteniendo una continuidad. Cuando se rompe el ritmo se moviliza energía extra para recuperar la fluidez. Ese esfuerzo es físico y también afectivo. Los casos anteriores muestran que las interrupciones de los ritmos pedestres generan sensaciones de no tener lugar para caminar que desalientan a las personas a realizar esos recorridos habitualmente, es decir, impactan la práctica cotidiana de caminar: quienes caminan aprenden que esas rutas no les ofrecen la posibilidad de mantener un ritmo. Este hallazgo corrobora lo que dice Middleton (2010) en su investigación de las prácticas de caminar en Londres: “(...) un área puede considerarse más caminable si los peatones son capaces de caminar en ‘piloto automático’ y la fluidez de su movimiento no

se ve interrumpida por la conciencia de los planos corporales de su experiencia" (p. 591). Tener experiencia de fluidez hace que la conciencia del esfuerzo que requiere caminar pase a un segundo plano, lo que ayuda a consolidar el hábito de caminar, por tanto, hace que los lugares sean más caminados.

Estos hallazgos permiten comprender mejor el rol del ritmo en la construcción de una práctica cotidiana de caminar. El ritmo es una suerte de partitura corporal que se aprende y se ejecuta en correspondencia a lo que ocurre en el espacio. Tener la posibilidad de ejecutar un ritmo conocido con fluidez, sin grandes sobresaltos, crea un repertorio en el que el cuerpo se reconoce y crea una sensación de tener lugar para caminar. Caminar encuentra su lugar en el espacio y puede convertirse en una práctica cotidiana. En espacios donde los ritmos de los caminantes son constantemente interrumpidos, cuesta más construir la sensación de cotidianidad que permite que las personas vuelvan a caminar.

Sostener un ritmo en cualquier ciudad, grande o pequeña, involucra un esfuerzo y una negociación con el resto de ritmos que se amalgaman de manera compleja. Pero en la ciudad intermedia el espacio cambia su cualidad en distancias cortas, lo que parece generar más ocasiones de interrupción de los ritmos pedestres y que se dificulte lograr una experiencia de caminar en modo "piloto automático". En Osorno, en pocos metros, quien camina se encuentra con grandes vías de acceso a la ciudad, puentes estrechos, líneas del tren, carreteras, infraestructuras de gran tamaño como silos y bodegas asociadas a actividades productivas, sitios eriazos, aceras que se acaban, entre otros. Estos elementos configuran una ciudad de cortes para quienes caminan:

Sí, hay lugares para caminar; hay lugares bonitos, pero quizás falta conectar más porque Osorno no es tan grande. Uno cuando va a Santiago, a Concepción, qué sé yo, Valparaíso, caminas un montón de cuadras y no te das cuentas cuánto caminas porque pareciera que es todo más unido. Pero acá, no sé, escucho gente que dice "caminé un montón" ¡porque caminé de O'Higgins hasta Prat! Y como que eso fuese un montón, y no po, eso es súper poco ¿te fijas? (Mujer de 42 años que reside en la población Maximiliano Kolbe)

Esta mujer aprecia cómo la falta de una experiencia continua da la sensación de que las distancias fuesen mayores, y lo ejemplifica contrastando su experiencia de caminar por Osorno con la de caminar en ciudades metropolitanas. Como dice Valeria, cuando "está todo más unido", no te das cuenta cuánto caminas, es decir, caminas en modo "piloto automático" y eso ayuda a cimentar una práctica cotidiana de caminar. Lograr una continuidad de los ritmos pedestres es un elemento a considerar para crear ciudades que las personas quieran caminar y se acostumbren a caminar. Este es uno de los desafíos para hacer que las ciudades intermedias sean además de caminables, caminadas.

VI. CONCLUSIONES

Este trabajo contribuye al debate sobre la caminabilidad al argumentar, basado en un trabajo etnográfico, que el caminar cotidiano no solo depende de las condiciones del espacio construido, sino que también de las experiencias sociales, afectivas y sensoriales que se viven al caminar. Así, abre una conversación entre tradiciones de investigación sobre el caminar que no suelen dialogar: aquella que busca definir y medir la caminabilidad de los espacios urbanos y la que explora el caminar como una práctica social. Además, se muestra cómo caminar en una ciudad intermedia enfrenta desafíos específicos, lo que abre la puerta para investigar si las situaciones que se registran en Osorno pueden considerarse en otras ciudades intermedias.

En particular, este trabajo aporta a conocer más sobre el rol del ritmo en la construcción de una práctica cotidiana de caminar y sugiere su consideración al evaluar la caminabilidad de los espacios, especialmente de las ciudades intermedias, donde los ritmos pedestres pueden verse interrumpidos más frecuentemente debido a su tamaño y características morfológicas. Se enfatiza que, para hacer del caminar una práctica cotidiana, es fundamental que las personas puedan ejecutar un ritmo conocido que se sienta como caminar en modo "piloto automático". Cuando no se tiene que prestar atención especial al acto físico de caminar, las personas pueden dedicarse a otras cosas durante su caminata como pensar, escuchar audios, conversar por celular, disfrutar del entorno, conversar con quien se camina, etc. Esto refuerza la práctica de caminar y abre la posibilidad para que se vuelva cotidiana.

VII. CONTRIBUCIÓN DE AUTORES CRediT:

Conceptualización, S.M.; Curación de datos, S.M.; Análisis formal, S.M.; Adquisición de financiación, S.M.; Investigación, S.M.; Metodología, S.M.; Administración de proyecto, S.M.; Recursos, S.M.; Software; Supervisión; Validación; Visualización; Escritura – borrador original, S.M.; Escritura – revisión y edición, S.M.

VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Adame Castillo, A. (2019). *Caminar en la Periferia y en la Centralidad, experiencias de movilidad cotidiana de mujeres de Santiago. Una Aproximación desde la Ciudad Inclusiva y la Justicia de Género* [Tesis de magíster no publicada]. Pontificia Universidad Católica de Chile.

Amin, A. y Thrift, N. J. (2002). *Cities: Reimagining the urban*. Polity.

Arellana, J., Saltarín, M., Larrañaga, A., Alvarez, V. y Henao, C.A. (2019). Urban walkability considering pedestrians' perceptions of the built environment: a 10-year review and a case study in a medium-sized city in Latin America. *Transport Reviews*, 40(2), 183–203. <https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1703842>

- Avilés Arias, F. (2020). *Poéticas del caminar: la ciudad entramada en la experiencia sensible del recorrido cotidiano* [Tesis de doctorado no publicada]. Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Battista, G. A. y Manaugh, K. (2018). Stores and mores: Toward socializing walkability. *Journal of Transport Geography*, 67, 53–60. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.01.004>
- Berrios Álvarez, E.M. y Greene Zúñiga, M. (2020). Barreras estructurales en la caminabilidad y accesibilidad a escala de barrio. Estudio de tres casos en Santiago de Chile. *Revista 180*, (46), 118–133. [https://dx.doi.org/10.32995/rev180.num-46.\(2020\).art-789](https://dx.doi.org/10.32995/rev180.num-46.(2020).art-789)
- Edensor, T. (2010). Walking in rhythms: place, regulation, style and the flow of experience. *Visual Studies*, 25(1), 69–79. <https://doi.org/10.1080/14725861003606902>
- Errázuriz Infante, T. y Valdés de la Fuente, E. (2017). Tecnologías al acecho. Mutaciones del viaje cotidiano en una ciudad no metropolitana. *Universum*, 32(1), 59–75. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-23762017000100059>
- Forsyth, A. (2015). What is a walkable place? The walkability debate in urban design. *Urban Design International*, 20, 274–292. <https://doi.org/10.1057/udi.2015.22>
- Herrmann-Lunecke, M.G., Figueroa Martínez, C. y Parra Huerta, F. (2022). Caminando por el barrio. Comprendiendo las experiencias de las personas mayores en un Santiago adverso, en tiempos de pandemia. *Urbano*, 25(45), 112–121. <https://dx.doi.org/10.22320/07183607.2022.25.45.09>
- Herrmann-Lunecke, M., Mora, R. y Sagaris, L. (2020). Persistence of walking in Chile: lessons for urban sustainability. *Transport Reviews*, 40, 135–159. <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1712494>
- Herrmann-Lunecke, M.G., Mora, R. y Véjares, P. (2020). Identificación de elementos del paisaje urbano que fomentan la caminata en Santiago. *Revista de urbanismo*, (43), 4–25. <https://dx.doi.org/https://doi.org/10.5354/0717-5051.2020.55975>
- Hutabarat Lo, R. (2009) Walkability: what is it? *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 2(2), 145–166. <https://doi.org/10.1080/17549170903092867>
- Ingold, T. (2011). *Being Alive: Essays on Movement, Knowledge and Description*. Routledge.
- Lee, J. y Ingold, T. (2006). Fieldwork on Foot: Perceiving, Routing, Socializing. En S. Coleman y P. Collins (Eds.), *Locating the Field: Space, Place and Context in Anthropology* (1ª ed., pp. 67–86). Berg.
- Lefebvre, H. (2013). *Rhythmanalysis. Space, Time and Everyday Life*. Bloomsbury.
- Leslie, E., Coffee, N., Frank L., Owen N., Bauman A. y Hugo, G. (2007). Walkability of local communities: Using geographic information systems to objectively assess relevant environmental attributes. *Health & Place*, 13(1), 111–122. <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2005.11.001>
- Martínez, S. (2022). 'Nobody ever cuddles any of those walkers': the material socialities of everyday mobilities in Santiago de Chile. *Mobilities*, 17(4), 545–564. <https://doi.org/10.1080/17450101.2021.1999776>
- Martínez Rodríguez, S. (2019). *May I Walk with You? Exploring Urban Inequality in Everyday Walking Practices in Santiago de Chile* [Tesis de doctorado no publicada]. University College London.
- Matos Wunderlich, F. (2008). Walking and Rhythmicity: Sensing Urban Space. *Journal of Urban Design*, 13(1), 125–139. <https://doi.org/10.1080/13574800701803472>
- Maturana, F., María Beltrão Sposito, Bellet, C., Arenas, F. y Henríquez, C. (Eds.). (2017). *Sistemas urbanos y ciudades medias en Iberoamérica*. Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica de Chile. [Archivo PDF]. https://www.researchgate.net/publication/320760533_SISTEMAS_URBANOS_Y_CIUDADES_MEDIAS_EN_IBEROAMERICA
- Maturana, F., Morales, M., Sepúlveda, U. y Maldonado, J. (2022). Ciudades intermedias y parque automotriz en Chile. ¿En jaque la sustentabilidad territorial?. *Iconos – Revista De Ciencias Sociales*, (72), 139–159. <https://doi.org/10.17141/iconos.72.2022.4866>
- Middleton, J. (2010). Sense and the City: Exploring the Embodied Geographies of Urban Walking. *Social & Cultural Geography*, 11(6), 575–596. <https://doi.org/10.1080/14649365.2010.497913>
- Middleton, J. (2022). *The Walkable City: Dimensions of Walking and Overlapping Walks of Life*. Routledge.
- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile. (2023). *Estrategia nacional de movilidad sostenible (ENMS)*. [Archivo PDF]. <https://www.subtrans.gob.cl/wp-content/uploads/2022/11/Documento-oficial-ENMS-2023-SECTRA.pdf>
- Mora Rivera, G. (2018). Criar hijas, crear ambientes. En M. Tironi y G. Mora (Eds.), *Caminando: Prácticas, corporalidades y afectos en la ciudad* (1ª ed., pp. 171–198). Ediciones Universidad Alberto Hurtado.
- Olivi, A., Fadda, G. y Reyes, V. (2016). Movilidad urbana y calidad de vida de las personas mayores en una ciudad vertical. El caso de Valparaíso, Chile. *Márgenes. Espacio Arte y Sociedad*, 13(19), 38–47. <https://doi.org/10.22370/margenes.2016.13.19.1033>
- Programa de Vialidad y Transporte Urbano: SECTRA. (2 de junio de 2015). *MTT presenta resultados de la encuesta de origen y destino de viajes de Osorno e inicia la construcción de la visión estratégica de la ciudad*. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. <https://www.sectra.gob.cl/prensa/prensa069.htm>
- Pumarino, N. (2020). *Invisible walks. Women's experiences of everyday journeys in Santiago, Chile* [Tesis de máster no publicada]. University College London.
- Sandoval Luna, A., Greene, M. y Di Masso, A. (2023). El apego al recorrido en el centro de Santiago de Chile. *Revista INVI*, 38(107), 205–231. <https://doi.org/10.5354/0718-8358.2023.67096>
- Vergara Álvarez, C. y Concha Méndez, P. (2023). A la deriva: el movimiento como recreación del yo y el mundo. En P. Concha Méndez, D. Muñoz Zech y G. Mora Rivera (Eds.), *Corporalidad y movilidad. Mapeos de lo común y territorios en fricción* (1ª ed., pp. 103–124). RIL editores.
- Vergunst, J. (2010). Rhythms of Walking: History and Presence in a City Street. *Space and Culture*, 13(4), 376–388. <https://doi.org/10.1177/1206331210374145>
- Waitt, G., Stratford, E. y Harada, T. (2019). Rethinking the Geographies of Walkability in Small City Centers. *Annals of the American Association of Geographers*, 109(3), 926–942. <https://doi.org/10.1080/24694452.2018.1507815>

IX. AGRADECIMIENTOS

Agradezco a las personas que participaron en esta investigación por dejarnos caminar con ellas y compartirnos sus experiencias y recuerdos. Mi gratitud también va para Consuelo Robledo y Luis Antonio Vásquez por su trabajo y compañía que ayudaron a que esta investigación llegara a su destino en las condiciones difíciles que vivimos durante la pandemia. Reconozco especialmente el trabajo de quienes anónimamente revisaron este artículo; valoro sus amables comentarios y sugerencias que me permitieron mejorar este manuscrito. Gracias por el tiempo que generosamente dedicaron, que probablemente se sumó a las numerosas tareas y exigencias de sus labores académicas y de cuidados.