

# Caminar

*Guillermo Giucci*

Caminar es una actividad humana que produce y reproduce la vida social. Si por un lado nos olvidamos de que caminamos, por otro lo cargamos de sentido cultural. Seguramente no es una coincidencia que el adjetivo “pedestre”,<sup>5</sup> que significa “que anda a pie”, denota en sentido figurado “llano, vulgar, inculto, bajo”. Se camina por diferentes motivos: pragmáticos, laborales, militares, médicos, recreativos, deportivos. Además, caminar está relacionado con clase social, estatus, género, pertenencia étnica, edad. En términos de la historia del movimiento, el sociólogo inglés John Urry (2007: 63) sostiene que “caminar es sin duda la forma más significativa, y es todavía un componente de casi todos los otros modos de movimiento”. Tal afirmación confirma que caminar es una práctica social de gran importancia para los estudios de la movilidad, que en ocasiones subvaloran o pasan por alto su relevancia a causa de su aparente naturalidad, su generalidad y antigüedad. En estas líneas se ofrece una reflexión sobre caminar principalmente desde la historia cultural.

## **Historia**

El ser humano, ese ser inmaduro cuando viene al mundo, aprende a caminar hacia el final del primer año de vida y sigue perfeccionando la técnica corporal durante varios años. Caminar y correr estuvieron inicialmente vinculados con la necesidad de la supervivencia individual y del grupo. El bipedismo –caminar en dos pies– requirió adaptaciones del esqueleto y de los músculos durante las primeras etapas de la evolución homínida. De ese modo se ahorra energía en el desplazamiento, se logra manipular objetos con las manos libres y se expande la visión del horizonte para efectos de ataque y defensa. Había que caminar para buscar agua, había que caminar o correr para cazar y buscar alimentos, había que caminar para encontrar mejores tierras. En síntesis, había que caminar para sobrevivir. Caminar está asociado al exterior, al estar afuera, al

5. Si bien se está extendiendo el uso de este término también como sustantivo.

espacio público. A lo largo de la historia, la práctica de caminar creó senderos, caminos y rutas de comercio, contribuyó a diseñar ciudades y espacios públicos, a desarrollar mapas, utensilios y ropas especiales (Solnit, 2000).

En la antigüedad caminar estuvo sobre todo emparentado con la escasez de medios de transporte. Muy conocidas son las imágenes del ejército romano en marcha, cargando laboriosamente escudos, lanzas, espadas, cascos, entre otras armas de defensa y ataque. Tales imágenes remiten a la obligación de caminar y de cargar objetos y productos (ver *MOVERSE CON OBJETOS*). Por mucho tiempo, caminar estuvo enlazado con el acarreo de cosas. Una de las razones importantes en la antigüedad para poseer esclavos era el uso de cabeza, hombro, cintura y espalda para el porte y el transporte (Amato, 2004: 9).

En la Edad Media, Dante desplegó en la *Divina comedia* el trayecto poético del *homo viator* (hombre peregrino), que encuentra su manifestación mundana en los recorridos por la geografía de lo sagrado en peregrinajes tales como el Camino a Santiago de Compostela (ver *VIAJE*). Poco tiempo después, hacia 1336, Petrarca escribió el texto considerado precursor del Renacimiento, el "Ascenso al Monte Ventoso" (Mont Ventoux, Provenza francesa). Poco importa que posiblemente se trate de un texto ficcional: se narra la subida a una montaña en busca de nuevas sensaciones visuales y espirituales. Es común calificar a Petrarca como un pionero del montañismo, ejercicio corporal llevado a su máxima expresión como deporte extremo por los aventureros que intentan escalar los picos montañosos del planeta, el Everest, el Kilimanjaro, el monte Blanco, el monte Sarmiento.

Caminar en el campo fue tradicionalmente parte del trabajo rural. Todavía en 1782 al caminante alemán Karl Philipp Moritz lo expulsaban de fondas inglesas por su extranjería y extraña modalidad de viajar a pie. Sin embargo, desde fin del siglo XVIII, emergió en Europa un discurso sobre los beneficios físicos de pasear al aire libre y sobre las ventajas de caminar sin compañía. Jean-Jacques Rousseau registró en su libro *Confesiones*, de 1782, que solo podía meditar cuando estaba caminando. Cuando paraba, cesaba de pensar, pues su mente funcionaba con sus piernas. Algo semejante se nota en su libro *Ensoñaciones del paseante solitario*, dd 1782, aunque en este caso Rousseau no teoriza sobre la soledad del caminante. Poco tiempo después, el orador radical británico John Thelwall reiteró en *La Peripatética*, de 1793, que únicamente lograba meditar a pie. Algunos de los mayores filósofos y artistas de la historia fueron caminantes solitarios que conversaban volcánicamente con su sombra: Friedrich Nietzsche, Martin Heidegger, Vincent Van Gogh. El proverbio latino "solvitur ambulando" sugiere que incluso ciertos dilemas filosóficos se podían resolver caminando.

A partir del siglo XIX, nuevos sistemas de transporte terrestre, primordialmente el tren (al comienzo impulsado por locomotora a vapor), más tarde el automóvil y el ómnibus, propiciaron una enorme libertad de los modos de caminar, pues liberaron a los caminantes de la necesidad del desplazamiento a pie (Urry, 2007). Como contraparte de la movilidad mecanizada, se reforzó la

idea de las virtudes del caminar romántico y de la contemplación del paisaje. Los poetas románticos ingleses, especialmente William Wordsworth y Samuel Taylor Coleridge, llevaron a cabo extensos recorridos a pie que se imbricaron con la producción artística. Wordsworth mandó a confeccionar una ropa especial para sus caminatas y publicó en 1810 una guía de viajes para turistas, *A Guide through the District of the Lakes*, en la cual exaltó la belleza de la región noroeste de Inglaterra, donde había nacido.

La formulación del escritor inglés William Hazlitt en *On Going on a Journey*, de 1822, que funda el género literario referente al caminar solitario, se haría famosa: "Una de las cosas más placenteras en el mundo es salir de viaje; pero me gusta ir solo. Puedo disfrutar la sociedad en un cuarto; pero al aire libre, la naturaleza es suficiente compañía para mí. Entonces nunca estoy menos solo que cuando estoy solo". Una idea semejante manifiesta Robert Louis Stevenson en su ensayo de 1876 "Walking tours".

La formulación más extrema se encuentra en el ensayo de Henry David Thoreau "Walking", publicado póstumamente en *The Atlantic Monthly* en junio de 1862. Thoreau defiende la idea de una naturaleza "salvaje", amenazada por la propiedad privada y el aumento vertiginoso de un falso progreso. El contraste es entre la naturaleza en su estado silvestre y la cultura civil. El ser humano es percibido como una parte de la naturaleza, más que como un miembro de la sociedad. Thoreau considera que conoció muy pocas personas en su vida que comprendieran el arte de caminar, esa rara modalidad del deambular extático. El caminante se siente en casa en medio de la naturaleza incorrupta: es un *sans terre* que deambula en una especie de cruzada para reconquistar la tierra prometida en posesión de los infieles. El auténtico caminante habita un espacio que estaría fuera de la Iglesia, el Estado, la sociedad, el comercio, la educación. Por ello caminar nada tiene que ver con ejercicio físico, sino con aventura, salud espiritual y reflexión, con ser transportado a un insólito país.

La percepción del caminante como un ser extraño se confunde con la figura del vagabundo. Dependiendo de los contextos, los caminantes podían ser considerados el peligroso "otro", y debían ser controlados por medio de leyes represivas. Tim Cresswell incluso sustenta la idea de que la persistente presencia del vagabundo en la cultura occidental ayuda a entender la movilidad en el mundo moderno. El término "vagabundo" (*vagrant, vagabond*) se afianza en el sistema de clasificación de cuerpos móviles en Europa en el siglo XV y alude a la persona que no estableció un hogar y deambula de lugar en lugar sin medios visibles o legales de apoyo económico (Cresswell, 2011: 239). Diversas escenas en la película *First Blood (Rambo. Programado para matar;* Ted Kotcheff, 1982) ilustran esta situación del caminante solitario considerado vagabundo y potencialmente peligroso para la comunidad. John Rambo (Sylvester Stallone) es un veterano de guerra de Vietnam que se aproxima a pie a un pueblo del interior de Estados Unidos y es injustamente detenido en el camino, expulsado del área y después encarcelado por desacato por el alguacil local, que no puede imaginar la violencia vengadora que se avecina. Hasta el

presente, el caminante desconocido es una figura sospechosa para pequeños grupos que comparten una biografía común, en espacios dominados por el automóvil, el ómnibus y el camión.

Mientras el escenario rural generó diversos tipos de caminantes, en el marco urbano surgió la figura del *flâneur*. La pavimentación de las calles fue de suma importancia para el caminar, ya que contribuyó a modificar las técnicas corporales del pedestre (ver PERFORMANCE). Londres y París fueron ciudades pioneras en la pavimentación de las calles. Recién comenzaba la pavimentación de Londres cuando el poeta John Gay advirtió en su poema satírico de 1716 "Trivia, or the art of walking the streets of London", sobre los peligros de atravesar la ciudad a pie a causa de los ladrones, la mampostería que se desprendía de las casas y los desagües que se desbordaban. En París los bulevares pavimentados propiciaron el encuentro de una enorme cantidad de personas, en lo que pasaría a ser denominado "familia de ojos". A mediados del siglo XIX, el poeta maldito Charles Baudelaire acuñó el término "modernidad" en el contexto del *flâneur* parisino, en su ensayo "El pintor de la vida moderna", que Walter Benjamin se encargó posteriormente de afamar. El propio Benjamin concebía la caminata como un modo privilegiado de conocer los laberintos de la ciudad.

El *flâneur*, ese detective urbano moderno, está generalmente asociado con el hombre blanco, de clase media alta, con tiempo libre para el ocio, que explora la ciudad observando personas, vitrinas y objetos de consumo. Puede ser considerado el antecedente del turista, en particular del caminante-fotógrafo que encuentra la ciudad "pintoresca" (Urry, 2007). Aunque el aspecto pragmático fue perdiendo sentido con el advenimiento de sistemas de transporte mecanizado, caminar continúa siendo la práctica social más democrática y popular de los diversos medios de desplazamiento. Como lo sintetiza Joseph Amato (2004), la historia del movimiento a pie supone la transformación del caminar como necesidad a la elección: caminar pasó de ocupar el centro de la vida humana a tener un lugar menos importante en la vida cotidiana.

## Estado del arte

Caminar cobró una inédita relevancia para las humanidades y las ciencias sociales en las últimas décadas. La proliferación de libros, capítulos de libros y artículos sobre esta práctica social señala su importancia, sea para la sociología histórica (Amato, 2004), la historia cultural (Solnit, 2000), la religión (Zamora, 2007), la filosofía (Gros, 2008), la antropología social (Ingold y Vergunst, 2008), el ensayo (Nicholson, 2008), la geografía cultural (Lorimer, 2011), la literatura (Coverley, 2012; Minshull, 2014). Lo que caracteriza los estudios contemporáneos es el análisis del caminar como una experiencia vivida con intereses variados en juego y con estructuras múltiples de significatividades, que busca superar el marco analítico del desplazamiento orientado a un destino y como un modo funcional de transporte con capacidad predictiva. En los enfoques

actuales, se trata de examinar configuraciones de geografías móviles a partir de una interpretación cultural.

Caminar es un ejercicio muy distinto dependiendo de las clases sociales, como lo demuestra el operario de clase baja que precisa del trabajo para sobrevivir. Este no disfruta generalmente del ritmo pausado y de la atmósfera mágica de la ciudad. Otros elementos que alteran la experiencia urbana son el género, la edad, la etnicidad, la motricidad física, si necesita extensiones mecánicas para la locomoción (ver GÉNERO). Algunos intérpretes destacaron la relevancia de la política del caminar, como lo hizo el movimiento situacionista (Guy Debord y la teoría de la "deriva" psicogeográfica), la sociología de la interacción simbólica (Erving Goffman y las nociones de prácticas de encaminamiento de pedestres y de desatención civil), los analistas de la vida cotidiana (Michel de Certeau y la distinción entre las estrategias represivas institucionales y las prácticas de resistencia creativa por parte de los caminantes urbanos). Sin duda, caminar en la ciudad puede adquirir un explícito significado político, como lo prueban las marchas de protesta y las interrupciones del tránsito.

Uno de los cambios decisivos en el modo de caminar se llevó a cabo en las ciudades con el advenimiento del automóvil como medio de transporte (ver AUTOMOVILIDAD). Peter Norton (2008) indaga cómo la ciudad norteamericana se convirtió en una ciudad automotriz durante las tres primeras décadas del siglo XX. ¿A quién pertenecía la calle que se hacía crecientemente hostil para el peatón? En su minucioso estudio del proceso de reconstrucción social de la calle, para acomodar el transporte motorizado, nota que el pedestre fue progresivamente siendo expulsado de la nueva calle. Hubo un enfrentamiento entre los *joyriders* y los *jaywalkers*. El primero pasó a dominar orgullosamente la calle con sus automóviles potentes, mientras el segundo sufría con la inseguridad urbana. El *jaywalker* era considerado, por los defensores del transporte motorizado, como un pedestre que cruzaba la calle despreocupado de las señales de tránsito; como un palurdo fuera de lugar en la ciudad, que no sabía caminar en el apresurado contexto urbano.

Pese a prohibiciones, cruces, veredas y límites de velocidad, fueron muchas las muertes de peatones a manos de automovilistas, en particular niños (ver SEGURIDAD VIAL). El peatón debió consecuentemente adaptarse a la acelerada realidad urbana como si fuera un ciudadano de segunda clase. Más recientes son los intentos, por parte de especialistas en temas urbanos, incluso de un movimiento denominado Nuevo Urbanismo (entre otros, Peter Calthrope, Sim Van der Reyn, Andres Duany), de promover barrios que puedan ser caminados y de planificar rutas exclusivas para peatones y bicicletas. En algunas ciudades, como Río de Janeiro, São Paulo, París, los domingos se clausura una de las principales avenidas, donde durante la semana circulan millares de automóviles, para paseos a pie.

En su libro *Marcher, une philosophie*, Frédéric Gros sustenta que para caminar solo son necesarias dos piernas: el resto es superfluo. Caminar no sería un deporte, sino una modalidad de la libertad, pues durante la caminata

podemos olvidar los compromisos por un tiempo. Tampoco seguiríamos presos en el agobiante sistema de los intercambios. Con la borradura del nombre y de la identidad, somos nadie, seres libres en movimiento monótono, aunque nunca tedioso. Algo semejante sugiere David Le Breton (2011), que propone que caminar es vivir el cuerpo y un modo de reencuentro con uno mismo. Caminar sería una apertura al mundo que convoca los sentidos (oír, ver, sentir, aspirar) y re-encanta el tiempo y el espacio (ver RITMO).

En la época que podemos llamar “civilización sentada”, diversas tecnologías de la movilidad nos emancipan de la obligación de caminar y nos permiten disfrutar el paseo. En ese sentido, paradójicamente los medios de transporte dependientes de la rueda y el motor, que se prolongan en ascensores, escaleras mecánicas y garajes subterráneos, refuerzan el gusto por caminar. La libertad de caminar preconizada por Le Breton y Gros se apoya además en un tiempo de ocio, en la seguridad de los caminos, en el avance de la medicina, en sillas y camas confortables, en utensilios como el teléfono celular, tarjetas de crédito, aparatos móviles de música, y en ropas adecuadas para el deporte, especialmente la enorme industria de los zapatos deportivos.

## América Latina

De gran interés para la historia cultural del caminar en América Latina es la enorme red vial incaica de la época prehispánica. El camino principal tenía aproximadamente 5.200 kilómetros de longitud y conectaba la capital, Cusco, con el resto del imperio. Tales caminos, muchos de ellos de piedra, respaldaron la integración político-administrativa, socioeconómica y cultural de la región. Al igual que hicieron los romanos, los incas aprovecharon los caminos imperiales para el traslado militar y de alimentos. Una parte mínima de la gigantesca ruta de caminos incas que une la ciudad de Cusco con el sitio arqueológico Machu Picchu se convirtió en las últimas décadas en un objeto de deseo del turismo internacional. Mundialmente conocido como “Camino del Inca”, el recorrido se inicia en la localidad de Corihuayrachina y es necesaria una caminata de tres o cuatro días para arribar a Machu Picchu. Sin embargo, la gran demanda turística –es conveniente hacer reservas de viaje con varios meses de antelación– obligó al Estado peruano a establecer normas para limitar el número de personas permitidas en el Camino del Inca, con el fin de conservar la flora y fauna del lugar (ver MOVILIDAD Y TURISMO).

Pese al título del libro de 1776 de Alonso Carrió de la Vandera, *El lazarillo de ciegos caminantes desde Buenos Aires hasta Lima*, la obra trata sobre un prolongado y arduo viaje en carreta. El autor, más conocido por el seudónimo Concolorcorvo –que fue un funcionario, cronista y viajero español residente en el virreinato del Perú–, confirma con su narración documental y satírica del viaje que en el siglo XVIII las personas no caminaban en América del Sur por placer, sino por obligación y falta de recursos.

Las investigaciones del historiador y antropólogo Gilberto Freyre relativas a la vida íntima del brasileño en su libro *Sobrados e mucambos*, de 1936, sobre la significación del pie y del zapato; señalan que a inicios del siglo XIX las damas de alta sociedad todavía practicaban el culto de la “suela de zapato de Nuestra Señora”. Refiere Freyre que en 1816 al viajero francés Debret le impresionó que en Río de Janeiro hubiera tantas tiendas de zapateros, en una ciudad donde cinco sextos de la población era formada por individuos que caminaban por las calles sin zapatos. Es que las señoras brasileñas usaban zapatos de seda, que se rompían al contacto con las calzadas y exigían el inmediato arreglo por manos del zapatero. Ese panorama mudaría con la importación de zapatos fabricados en Londres. La “era de la máquina” alteró los modos de caminar de la burguesía brasileña, mediante el uso de resistentes zapatos fabricados en serie y con suela de goma. Las nuevas condiciones materiales de vida y de transporte propiciaron una mayor libertad en los modos de caminar a hombres y mujeres.

Desde la publicación en 1862 del primer volumen del libro de Joaquim Manuel de Macedo *Um passeio pela cidade do Rio de Janeiro*, en Brasil hay una vasta producción literaria sobre caminar. Vale la pena resaltar el cuento del escritor Rubem Fonseca, “A arte de andar nas ruas do Rio de Janeiro” (*Contos reunidos*, 1994), donde el protagonista, Augusto, transita el centro de la ciudad obsesionado por la idea de educar a las prostitutas y denunciar la violencia urbana. En México, el cuento “Talpa” (*El llano en llamas*, 1953), de Juan Rulfo, transforma la esperanza del personaje moribundo de caminar desde Zenzontla hasta la Virgen de Talpa en una macabra ruta hacia la muerte. Un peculiar ejemplo de la conexión entre caminar y mensaje misionero en América Latina se encuentra en el libro de Narciso Zamora *Caminante con Dios* (2007).

En un artículo sobre el papel del peatón en Santiago de Chile entre 1900 y 1931, el historiador chileno Tomás Errázuriz (2011) estudió el pedestrismo como medio de movilidad transversal que afecta, y es afectado, por todos los otros medios de moverse en la ciudad, especialmente el transporte motorizado. Errázuriz investigó la transformación de las maneras de caminar y la cambiante correlación entre el pedestre y el conductor. Aunque el término “pedestre” originalmente procede de *pedis* (pie) y contrasta con “ecuestre” (que viaja a caballo), el advenimiento del transporte motorizado amenazó de modo directo al peatón y lo obligó a aprender a caminar “correctamente”. Con esta aproximación relacional, Errázuriz ensancha el marco de pesquisa sobre el modo de transporte específico y adhiere a un principio básico del llamado “giro de la movilidad”: examinar el transporte como un aspecto de la historia más amplia e integrada de la movilidad.

El libro del historiador mexicano Mauricio Tenorio Trillo *El urbanista* se destaca en la producción contemporánea latinoamericana. Se trata de un libro “híbrido”, mezcla de oda al caminante y la caminata, historia cultural, análisis urbano, discurso picaresco, autobiografía. Dice el autor que “con mucha investigación, más paciencia y un poco de nostalgia, aquí intento descifrar la historia de las aventuras de cualquier caminante de ciudades modernas. Porque yo lo

creo: este libro es sobre y para caminantes, para callejeros, para paseadores” (Tenorio Trillo, 2004: 211). Sin imponer teorías o métodos, aunque inspirado en autores como Walter Benjamin, Lewis Mumford y João do Rio, Tenorio Trillo patea Berlín, La Piedad, Barcelona, ciudad de México y Madrid, observando los distintos modos de articulación con la ciudad, en ocasiones como si se tratara de la expedición a una nueva barbarie (ver LUGARIZACIÓN EN MOVIMIENTO).

El desorden y caos de las grandes ciudades en América Latina estimuló movimientos de “revolución peatonal”. El neologismo “peatónito” remite a un vigilante de las calles que lucha en defensa de los peatones y por el derecho a caminar. En palabras de Francisco Pailliè y Camilo Vallejo (2015), el personaje de Peatónito es un luchador enmascarado que nació y creció en ciudad de México. La meta de este activista peatonal es construir una ciudad para las personas y no para los coches. Para lograr tal objetivo debe empujar para atrás automóviles que invaden el paso peatonal, pintar cebras en intersecciones peligrosas donde no existen, reportar obstáculos peatonales a las autoridades e incluso caminar sobre los coches estacionados ilegalmente en la acera.

Un proyecto global que está en desarrollo, que tiene como base el caminar para recrear la historia de la migración humana (ver MIGRACIONES), escuchar a los habitantes locales y señalar los cambios, es el experimento del periodista norteamericano Paul Salopek. Contratado por la revista *National Geographic*, Salopek partió en enero de 2013 en una caminata de siete años a lo largo de una de las rutas que tomaban los primeros humanos para migrar fuera de África. El viaje transcontinental a pie cubrirá más de 30.000 kilómetros, y ha comenzado en Etiopía, a través de Oriente Medio y Asia, vía Alaska, hasta el sector chileno de Tierra del Fuego. Intitulado “Out of Eden Walk” (Caminata fuera del Edén), el proyecto está organizado como un laboratorio de periodismo lento que se conecta con señalados temas de la actualidad –del cambio climático a la innovación tecnológica, de la migración en masa a la supervivencia cultural– y deberá finalizar en 2020.

Caminar es una actividad social de suma importancia para los estudios de la movilidad, como lo verifica el creciente interés por parte de las ciencias sociales y las humanidades. El desafío que presenta cualquier reflexión sobre la historia cultural del caminar en el tercer milenio será el ordenamiento de una perspectiva heterogénea, que refuerce las interconexiones y complejidades de una práctica social plural tan antigua como la humanidad.