

Caminata-ocio y caminata-desplazamiento: una dicotomía persistente, del romanticismo al funcionalismo. El caso de Francia^[1]

Monnet, Jérôme

Caminata-ocio y caminata-desplazamiento: una dicotomía persistente, del romanticismo al funcionalismo. El caso de Francia^[1]

QUID 16. Revista del Área de Estudios Urbanos, núm. 10, 2018

Universidad de Buenos Aires, Argentina

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=559666609017>



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 3.0 Internacional.

Caminata-ocio y caminata-desplazamiento: una dicotomía persistente, del romanticismo al funcionalismo. El caso de Francia^[1]

Walk-leisure and walk-displacement: a persistent dichotomy, from romanticism to functionalism. The case of France

Jérôme Monnet

Universidad de Paris-Est, Francia

Redalyc: [http://www.redalyc.org/articulo.oa?](http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=559666609017)

id=559666609017

Recepción: 15 Agosto 2018

Aprobación: 20 Octubre 2018

El retorno o la renovación de la caminata en la ciudad, incluso la revancha del peatón, se han convertido en un tema recurrente en discursos de diversa naturaleza desde hace unos quince años. Sin pretensión de exhaustividad, esta observación inicial se basa en la coherencia de representaciones heterogéneas cuyos autores subrayan las dimensiones positivas de la caminata, ya sea en términos de emoción, salud, impacto ambiental o interacciones sociales, y desean que ésta ocupara más lugar en las experiencias de todos los días.

Veremos que esas fuentes concentran su atención en la *caminata-ocio*, forma particular de andar a pie que se caracteriza por ser una actividad elegida y *auto-justificada*, ya que se realiza como un fin en sí mismo. Representada detalladamente y por abundantes términos (caminata, paseo, visita, senderismo, *trekking*, etc.), la caminata-ocio no sólo monopoliza la atención de los medios, de los intelectuales o de los foros de discusión, sino también las inversiones de instituciones asociativas o de colectividades locales.

Por el contrario, la *caminata-desplazamiento* está singularmente ausente en los discursos de dichos actores. Esta actividad, omnipresente en la vida cotidiana, está *exo-justificada*, ya que es practicada por razones que le son externas: el desplazamiento a pie no es más que un medio para dirigirse a un lugar con el fin de realizar alguna cosa que nada tiene que ver con la caminata. Además, caminar no es la consecuencia de una elección, sino simplemente el único medio para hacer determinadas cosas, sin elaborar representaciones explícitas sobre esa cuestión: utilizamos esa manera de poner un pie delante del otro sin hablarlo ni pensarlo, de modo inconsciente o “natural”.

A partir de un corpus, centrado en Francia, de representaciones sobre la movilidad peatonal desde el Antiguo Régimen a nuestros días, se plantea como objetivo reinsertar el retorno actual del interés por la caminata en una historia a largo plazo, demostrando que éste se basa en un enfoque elitista del ocio. Luego, veremos que la oposición ocio - desplazamiento refuerza una dicotomía problemática entre dos territorios de la caminata, a los cuales el urbanismo y el diseño contemporáneo contribuyen a desconectar. De hecho, las políticas de promoción de la caminata se limitan esencialmente a organizar espacios dedicados a diferentes formas de ocio, como las calles peatonales de los centros históricos y los llamados espacios “verdes” o “naturales” (márgenes y riberas, bosques y montañas, etc.). Este análisis permitirá concluir que la “renovación” de la caminata tendrá un impacto limitado mientras no se tome seriamente en cuenta las necesidades de desplazamiento peatonal en los espacios mayoritarios de la ciudad industrial y funcionalista del siglo XX.

LAS REPRESENTACIONES CONTEMPORÁNEAS DE LA “RENOVACIÓN DE LA CAMINATA” EN FRANCIA.

Si la caminata, como “técnica del cuerpo” (Mauss, 1936), remite a una cultura de la inscripción del cuerpo en un ambiente, la realización de dicha actividad en el espacio está condicionada por la forma en que es representada socialmente (Monnet, 2015, 2016). Un ejemplo está dado por la actualidad de la editorial

francesa, que ha visto hace unos quince años un reflorcer de obras sobre la caminata, caracterizadas por sus éxitos públicos y su repercusión mediática (tabla 1).

TABLA 1
Ejemplos de obras sobre la caminata publicadas en Francia entre 2000 y 2015

Obra y fecha de publicación ²	Autor y datos biográficos*
Elogio a la caminata (2000) [<i>Eloge de la marche</i>] Caminar. Elogio a los caminos y la lentitud (2012) [<i>Marcher. Éloge des chemins et de la lenteur</i>]	David Le Breton, nacido en 1953, profesor universitario en antropología y sociología.
Caminar, una filosofía (2008) [<i>Marcher, une philosophie</i>]	Frédéric Gros, nacido en 1965, antiguo alumno de la Escuela Normal Superior, profesor universitario en filosofía
Senderismo inmortal: Compostela a pesar mío. (2013) [<i>Immortelle Randonnée : Compostelle malgré moi</i>]	Jean-Christophe Ruffin, nacido en 1952, médico, antiguo embajador de Francia, novelista, miembro de la Academia francesa.
Remontar el Marne (2013) [<i>Remonter la Marne</i>]	Jean-Paul Kauffmann, nacido en 1944, periodista y escritor
Los escritores senderistas (2013) [<i>Les écrivains randonneurs</i>] La travesía de los Alpes. Ensayo de historia caminada (2014) [<i>La traversée des Alpes. Essai d'histoire marchée</i>]	Antoine de Baecque, nacido en 1962, periodista y editor, profesor universitario en historia.
Pensamientos en el camino: mi Francia de Ardenas al País Vasco. (2014) [<i>Pensées en chemin : ma France des Ardennes au Pays basque</i>] Entre dos mares (2015) [<i>Entre deux mers</i>]	Axel Kahn, nacido en 1944, médico, director de investigaciones en genética, antiguo presidente de universidad.

* extraídos de las fichas de «Wikipedia» de los autores en 2016.

Ya sea se traten de relatos de senderismo (Kahn, Kauffmann, Ruffin), compilaciones de textos literarios (Baecque, 2013), análisis de textos filosóficos (Gros, 2008) o, incluso, abordajes psico-sociológicos (Le Breton, 2012) o históricos (Baecque, 2014), todas estas obras tienen en común que narran la caminata-oicio en primera persona. La escritura ofrece aquí la oportunidad de poner en escena al autor como un caminante que traza una obra intelectual desde el ejercicio físico, meditando sobre las relaciones entre la actividad de la mente, del cuerpo y la observación del ambiente. En estos libros, la caminata es una actividad auto-justificada que se realiza en un marco propicio para la exaltación del sujeto frente al paisaje; se la opone por completo, a veces explícitamente de forma negativa, al desplazamiento a pie trivial en el marco de la vida cotidiana urbana. En conclusión, los autores son representantes típicos de la tradicional élite intelectual francesa: hombres inscriptos en la intersección entre los mundos académico, literario y mediático (Debray, 1979).

Estas obras no están aisladas, sino que se inscriben en un movimiento que involucra también al urbanismo, como lo demostraba un sitio ecologista de actualidad en 2008:

Hace algunos meses, el periódico ecologista Nouvel Obs titulaba 'Peatones, pronto la revancha', esto fue seguido por la aparición de numerosos programas políticos de interés para los peatones... Terminada la secuencia electoral, las nuevas municipalidades deberán entonces finalmente tomar en cuenta al caminante en relación con la constatación hecha por la prensa de que el peatón está de regreso ^[2].

La idea de un renacimiento de la caminata aparece también en coloquios^[3] y publicaciones científicas o profesionales (Conseil National des Transport, 2004; Joh et al., 2015; Lavadinho, 2011; Revue Urbanisme, 2008; Thomas, 2004a, 2004b). Citamos a un organismo gubernamental de estudios e investigación sobre las infraestructuras viales:

El siglo XXI conoce una verdadera renovación de la caminata urbana. Por todo el mundo, a ritmos diferenciados, la cuestión de la caminata vuelve, como una verdadera marejada social, al frente de las políticas públicas" (Hacia una caminata placentera en la ciudad. Caja de herramientas para aumentar la alegría de caminar [Vers une marche plaisir en ville. Boîte à outils pour augmenter le bonheur de marcher, CERTU 2012]);

"La caminata vuelve a ser un modo de desplazamiento con todas las de la ley" (Peatón, usuario de lugares públicos, un jalonamiento para todos. Diseñar, implementar y mantener [Piéton, usager des lieux publics, un jalonnement pour tous. Le concevoir, le mettre en œuvre et l'entretenir, CERTU 2014]).

A pesar de esta última evocación de la caminata como "modo de desplazamiento", estas representaciones de su "renovación" la evocan desde la perspectiva de la "caminata placentera" y la "alegría de caminar", y no como una cosa útil, banal y ordinaria. Ahora veremos cómo esta distinción puede estar vinculada a la antigua jerarquía entre la aristocracia y la plebe.

EL NACIMIENTO ARISTOCRÁTICO DE LA DISTINCIÓN DESPLAZAMIENTO - OCIO (SIGLOS XVI Y XVII)

En su obra titulada *El libro de la vereda*, D. Vaillancourt (2013) demostró que la transformación del discurso sobre París y las intervenciones físicas de las autoridades públicas en el espacio urbano a comienzos del siglo XVII corresponden a la voluntad de legitimar el absolutismo monárquico emergente, mediante la creación de un nuevo orden público, tanto social como espacial. La administración real dirigida por el Duque de Sully entonces se organizó para hacerse cargo de la red vial de un modo más metódico, especialmente para mejorar la circulación de vehículos. Para regular la interacción de los flujos peatonales y vehiculares, las autoridades prueban con su separación física a través de la creación de la primera vereda en el Puente Nuevo en 1607, y sientan las bases reglamentarias de los futuros códigos de carretera y normas del sistema vial.

En esa época, caminar en la calle o en las rutas se reservaba para aquellos que no tenían otra opción, y devenía en un indicador de desvalorización social, en tanto que la norma social implicaba que las clases altas se desplazaban a caballo o en carruaje. Sin embargo, al margen de esos desplazamientos utilitarios y vehiculares en el espacio público, el nuevo orden socio-espacial le ofrece a la aristocracia un modo de circulación lúdico y pedestre en el espacio privado. De hecho, en los parques y jardines especialmente acondicionados para el "paseo" y apartados de la gente común, caminar por caminar deviene en ocio y no un medio para dirigirse hacia otra parte. Rebecca Solnit (2002) ha explorado los orígenes conjuntos de ese "arte de la caminata" y del "arte de los jardines" en el siglo XVI, cuando las élites de toda Europa comenzaron a adoptar una moda proveniente de Italia.

De esa manera, el "paseo" designa al mismo tiempo a la actividad y al lugar acondicionado para ella: idas y venidas sin otra intención más que el ocio y tomar aire, discutiendo mientras se está en compañía. Esta invención moderna opera como una "distinción" en un doble sentido del término (Bourdieu, 1979): la capacidad de diferenciar y volver distintiva a la caminata-ocio, como un fin en sí mismo, de la caminata-desplazamiento, realizada por la necesidad de ir de un lugar a otro. La primera de ellas es una elección valorizada por la élite, la cual dará lugar a una abundante literatura. La segunda es padecida, relegada a una condición inferior e indigna de una reflexión filosófica, una representación artística o una intervención urbanística. Para Boileau (1668), el placer de pasear protegido de los "inconvenientes" del desplazamiento en París es reservado a los privilegiados: "París es para un rico el País de Cucaña^[4]; sin salir de la ciudad, encuentra al campo; su jardín, poblado por árboles verdes, puede contener la primavera en medio del invierno; y, sintiendo el perfume de sus plantas floridas, mantiene sus dulces fantasías" (fin de la *Satira VI*).

Un siglo más tarde, las célebres “Ensoñaciones del paseante solitario” de Jean-Jacques Rousseau (1776) va a su turno a ilustrar la asociación de las “Ensoñaciones” con la caminata por la vegetación.

JEAN-JACQUES ROUSSEAU: LA COLISIÓN ENTRE EL OCIO Y EL DESPLAZAMIENTO

En el “Primer paseo”, Rousseau no describe ninguna actividad pedestre concreta, pero evoca un “evento” ocurrido dos meses atrás que habría determinado el proyecto general del libro y que él detalla en el “Segundo paseo”. Esta obra habría sido entonces concebida luego de un accidente de tráfico, cuyo autor parece nunca haberse recuperado, tanto psicológica como físicamente (él fallece dos años después).

Este evento sucedió cuando Rousseau fue a caminar fuera de París durante una tarde de octubre, en donde él “se entretiene al recorrer, con ese placer e interés que siempre me han dado los sitios agradables (...), el paisaje alegre” entre los pueblos campestres de Ménilmontant y Charonne. Además del “placer” de herborizar, él se “entrega a la impresión, no menos agradable, sino más conmovedora, que hacía en mí el conjunto de todo ello”. Terminada la vendimia, el autor se regocija por la ausencia de “paseantes de la ciudad” y de campesinos en los campos, y medita sobre las señales que presagiaban la llegada del invierno en el campo “ya casi desierto” que le evoca su propio envejecimiento en soledad. Durante su paseo, Rousseau anticipa el gusto que le dará relatar estas ideas y emociones: “Me estaba preparando para recordar lo suficiente como para describirlas con un placer casi igual al que había tenido al contemplarlas. Mi tarde se pasaba en esas meditaciones apacibles y me sentía muy feliz con mi día, cuando en el punto más alto de mi ensoñación, me descolocó el hecho que me queda por contar”. Luego, él es derribado por un gran perro que corría frente a una carroza, y pierde el conocimiento por la violencia del choque. El resto del “Segundo Paseo” está dedicado en primer lugar a la descripción del difícil regreso de Rousseau a su casa, debido a que está gravemente herido, y, en segundo lugar, a una descarga feroz contra el interés que la alta sociedad parisina ha tratado de manifestarle durante su convalecencia, en donde expresa su paranoia y misoginia.

Uno de los mayores intereses históricos de ese texto para nuestro propósito es la expresión de la diferenciación radical que Rousseau efectúa en el seno del andar a pie. Por un lado, hay un paseo del autor, objeto de la salida y del relato, asociado a la actividad intelectual y al léxico de “placer” (en tres circunstancias) con los calificativos “alegre”, “agradable”, “conmovedor”, “entretenido”, “apacible” y “contento”. Del otro, hay desplazamientos de otros actores: se trata de campesinos que dejan el campo (sin dudas a pie); “personas que caminan” delante de Rousseau y se alejan a tiempo frente a la carroza y al perro, lanzados a toda velocidad; “tres o cuatro jóvenes que levantan a Rousseau luego de su caída y un desconocido generoso que lo acompaña por un tiempo y que intenta en vano convencerlo de alquilar un carruaje para volver a su casa. Todos esos desplazamientos aparecen como utilitarios y no ameritan más que esas alusiones, ya que no son para el autor de interés literario ni filosófico.

La idea de que la caminata-ocio es una condición del pensamiento en obra devino un lugar común en el siglo XIX (Gros, 2008). Esa caminata-ocio elitista es la que practica y exalta Rousseau, ese denigrador ambiguo de las élites de su tiempo; inversamente, es la caminata-desplazamiento trivial la que él tiende a marginalizar y a ocultar en el “Segundo paseo”, que, sin embargo, deja percibir a muchos peatones de lado del caminante-soñador “solitario”. Rousseau inventa así la caminata a pie “romántica”, generando una gran repercusión para dos innovaciones mayores de la segunda mitad del siglo XVIII (Solnit, 2002). Por un lado, con la evolución de las artes de los jardines abriendo perspectivas visuales que sobrepasan los cercados e invitan a ampliar la caminata-ocio a los campos circundantes, la práctica elitista del paseo sale del estricto cuadro mundano de los jardines en los cuales fue desarrollado durante dos siglos, para extenderse hacia ambientes “bucólicos” y “salvajes”. Por el otro, como los poetas Wordsworth y Coleridge, admiradores de Rousseau, las élites realizan a partir de ahora la profesión de la actividad literaria o iconográfica inspirada por sus paseos en la naturaleza.

La caminata-ocio deviene entonces indisociable de la creatividad y la libertad, tanto que serán simbolizadas por ejemplo por las andanzas de Arthur Rimbaud. Ella también aparece como la condición para una buena salud, tanto física como mental, que al mismo tiempo permite escapar de las obligaciones sociales, tal como lo expresa Henry David Thoreau en *Walking* (1862): “Yo creo que no puedo cuidar mi salud y ánimo sin pasar al menos cuatro horas por día divagando en el bosque, las colinas y el campo, absolutamente libre de todo compromiso en el mundo” ^[5]. Para Thoreau, la caminata-desplazamiento no existe; lo que él opone al paseo en la naturaleza es el sedentarismo de los trabajadores urbanos: “cuando a veces recuerdo que los obreros y comerciantes se quedan sentados en sus locales con las piernas cruzadas – como si estuvieran hechas para sentarse y no para pararse o caminar – creo que merecen un poco de crédito por no haberse suicidado hace tiempo.” ^[6]

DEL MERCANTILISMO AL FUNCIONALISMO: LA ESPECIALIZACIÓN DE LOS ESPACIOS Y LAS ACTIVIDADES

De Rousseau a Thoreau, célebres pensadores han teorizado los vínculos extendidos entre el ejercicio intelectual y el deambular, entendiendo que esas dos actividades no se unen más que en la “soledad” y, por ende, en los espacios “naturales” alejados de las multitudes y de lo mundano. Simultáneamente, la actividad social de la caminata es al contrario desarrollada en espacios urbanos centrales.

Por una parte, existen a finales del siglo XVIII “posturas intelectuales” (Turcot, 2010) como las de Louis-Sébastien Mercier o Rétif de la Bretonne que contradicen implícitamente tanto a Boileau como a Rousseau, haciendo de la caminata en las calles de la ciudad una actividad agradable gracias a la observación de los comportamientos de la masa citadina.

Por otro parte, el público se amontona en los jardines que los reyes o príncipes han abierto a partir del siglo XVII, como el de Las Tullerías o el Palacio Real en París. En la segunda mitad del siglo XVIII, esa práctica que desde ese entonces se expande a amplias clases sociales ofrece una base económica a diversos prestadores de servicios, de lo cual Casanova nos brinda la siguiente descripción en 1750: “Vi un muy lindo jardín, senderos bordeados por grandes árboles, estanques, casas de la alta sociedad que lo rodeaban, muchos hombres y mujeres paseando, bancos por doquier en donde vendían folletos nuevos, perfumes, escarbadiantes y chucherías” ^[7]. Para hacer rentable esa valorización comercial del Palacio Real, su propietario, el duque de Orléans, lo hizo remodelar a finales del siglo XVIII mediante la construcción de dos nuevas alas destinadas a reunir teatros, cafés y tiendas con vistas directamente hacia el jardín (Dautresme, 2001).

Ese ejemplo de paseo comercial es precursor de diferentes formas arquitectónicas especializadas en comercio ambulante, cuyos éxitos sucesivos han modificado profundamente los paisajes urbanos del planeta. En la primera mitad del siglo XIX, los “pasajes” le dieron un marco a “la experiencia del caminante que se abandona a las fantasmagorías del mercado” (Benjamin, 1939, p. 5), antes de ser suplantados en la segunda mitad del siglo por los grandes almacenes (De Andia, 2006) y las ferias de exposiciones (Ottinger & Bajac, 2010). En la segunda mitad del siglo XX, el término “mail”, que significaba “paseo público” en Francia en 1680 ^[8] y en Gran Bretaña en 1737 ^[9], conoce una repentina globalización bajo la forma del *shopping mall* (Carpon, 1996; Sabatier, 2006).

Por otro lado, los poderes públicos desarrollaron en el siglo XIX un urbanismo del paseo: en las grandes ciudades ornamentan con árboles y estatuas a las “alamedas” y “avenidas” y crean grandes veredas en los nuevos “bulevares”; además, generalmente a partir de la segunda mitad del siglo, cada municipalidad considera a la creación de parques y jardines como un progreso, principalmente en el contexto del higienismo (Frioux, 2008; Mehdi et al., 2012). En la misma época, la emergente industria del turismo desarrollará un urbanismo balneario particularmente centrado en la caminata-ocio (Debié, 1993).

La especialización de los espacios urbanos parece llegar a su apogeo en la segunda mitad del siglo XX, cuando la ideología de la separación completa de las funciones, inspirada por el movimiento “Moderno” y Le Corbusier, se volverá dominante entre los poderes públicos y los actores económicos (Beaudet & Wolff, 2012; Carriou & Ratouis, 2014). Ese urbanismo funcionalista separa entre sí a las zonas dedicadas a la residencia, al trabajo, al consumo (en donde encontramos a los centros comerciales) y al ocio (entre ellos, los “espacios verdes”). Esta separación implica dedicar mucho espacio a las conexiones entre las zonas. Esas conexiones estaban asimismo diferenciadas funcionalmente según modos de transporte: los más rápidos y, por ende más mecanizados, monopolizan los desplazamientos entre zonas, mientras que la circulación peatonal sólo es funcional al interior de las manzanas y de las zonas comerciales (Escourrou, 1967).

Luego de la generalización en el siglo XIX de los sistemas de transporte exclusivos, como los canales fluviales o las vías férreas, el funcionalismo empujó al extremo la canalización de los flujos, comenzando con la separación de las veredas peatonales y del carril central reservado a los montados a caballo y los vehículos de tracción animal. En el siglo XX, la red vial fue drásticamente estructurada en carriles de circulación ultra-especializados: autopistas reservadas a vehículos motorizados, a veces con carriles a su vez reservados para automóviles con al menos dos personas a bordo (*car pooling*) o para camiones (Freeway 710 en Los Ángeles); carriles para autobuses; ciclo vías; ausencia de veredas y caminos pedestres alejados de las carreteras, como en el Plan Piloto de Brasilia o en las nuevas ciudades francesas. Para administrar los cruces de todos esos flujos, fue necesario poner en marcha diferentes sistemas preparados para optimizar la circulación de vehículos, como los semáforos, las rotondas, los pasos aéreos o subterráneos y los distribuidores viales. La red vial funcionalista entonces multiplica bastante las distancias, los obstáculos y las fuentes de estrés para la caminata-desplazamiento, mientras que la marcha-ocio goza de infraestructuras asignadas en espacios verdes urbanos o naturales, distanciados de la circulación general.

CAMINAR, BUENO PARA LA SALUD (PERO APARTADO) O PARA EL COMERCIO (PERO EN EL CENTRO DE LA CIUDAD)

De hecho, mientras que el auto invade el espacio-tiempo de lo cotidiano, el paseo a pie y el excursionismo han conocido un desarrollo impresionante durante el tiempo libre (Baecque, 2014). Lejana sucesora de la caminata aristocrática en jardines privados, del paseo elitista de Rousseau en el campo, del turismo y alpinismo inventados por la burguesía del siglo XIX, la caminata-ocio se volvió un espectáculo deportivo en las postrimerías del siglo XIX y XX, igual de mediático que el ciclismo, como lo prueba por ejemplo las performances del “rey de los caminantes”, Yves Gallot, en 1894-1895: un partido de cincuenta horas contra dos caballos pertenecientes a Buffalo Bill, 62 vueltas a París o sea 2500 km en 31 días (Gallot, 2013). Heredera de esa época, la caminata “atlética” contemporánea es, sin embargo, menos popular que la caminata nórdica (con bastones parecidos al esquí de fondo) o que el *footing*, aparecidos en los años ’70. Concomitante al advenimiento de la “civilización del ocio” (Dumazedie, 1962), la caminata-ocio se convirtió entonces en una actividad de masas que involucraba en Francia a unas 35 millones de personas en 2010^[10] que la ven como una actividad física que tiene su propio interés, independiente de toda consideración utilitaria.

Este desarrollo de la caminata-ocio ha impulsado la creación de una red de caminos dedicados a ella. Los primeros senderos creados para los paseos fueron trazados en el bosque de Fontainebleau en la primera mitad del siglo XIX, pero se tendrá que esperar un siglo para que Jean Loiseau (1938) imaginara itinerarios hechos “por varios cientos de kilómetros de largo, evitando aglomeraciones y buscando caminos en bosques, márgenes de ríos, líneas de cresta y miradores” (citado por Baecque, 2014). La creación de esas “rutas del caminante” justificará en 1947 la fundación al precursor de la Federación Francesa de Senderismo Pedestre que hoy en día menciona que existen 180.000 km. de itinerarios pedestres señalizados^[11]. Esta red consagrada al ocio representa una infraestructura muy ligera, debido a que se trata de pequeñas señales pintadas por voluntarios en soportes ya presentes (postes, árboles, rocas) a lo largo de los caminos preexistentes, a los cuales

el excursionismo les da nueva vida. En Suiza, en donde hay 65.000 km. de caminos pedestres, la red dispone de 5000 carteles indicadores^[12]. En todos los casos, los itinerarios de excursionismo están voluntariamente desconectados al máximo de la red de rutas dedicadas a los desplazamientos. De esta forma, debido a que éstas últimas están dominadas por los vehículos motorizados y, por ende, son incómodas para los peatones que se desplazan por necesidad, los itinerarios que ofrecen la mejor comodidad a los caminantes tienen una utilidad extremadamente restrictiva para los desplazamientos funcionales.

Mientras que la caminata-ocio es relegada a una preocupación amateur, el “paradigma tecnicista” del funcionalismo, el cual les ha permitido a los ingenieros “monopolizar el tratamiento del problema del transporte y los desplazamientos” (Beaudet & Wolff, 2012), es común entre los mundos profesionales de la tecnocracia pública y de la industria. A la hora de la movilidad sostenible, éstos últimos continúan privilegiando las innovaciones concernientes a los vehículos: investigación sobre las baterías, motorización de monopatines y de sus nuevas formas derivadas (*segway*, *soholwheel*, etc.), desarrollo de sistemas de vehículos rentados en autoservicio (tipo *Vélib*, *Autolib* o *Scotlib*^[13]), etc. Desde la invención del puente y túnel peatonal, la única innovación de envergadura favorable al desplazamiento pedestre es el “espacio compartido” (Monderman et al., 2006), originado por una crítica al funcionalismo que comienza en los años 1960 (Jacobs, 1961) y 1970 (Gehl, 1987): se trata de devolverle la prioridad al peatón en la calle donde la vereda es a veces suprimida. Recientemente, algunas derivaciones homeopáticas de ese principio han sido realizadas en París sin modificaciones de la segregación morfológica calle/vereda: las “zonas de encuentro”, en las que se recupera la lógica que ha presidido la peatonalización de barrios centrales desde los años 1960, ya que son implantadas sobretudo en calles comerciales^[14].

De hecho, desde hace más de medio siglo, coaliciones de actores (asociaciones de vecinos, ambientalistas y/o patrimonialistas, corporaciones de pequeños comerciantes, autoridades municipales) han procurado luchar contra la invasión de la ciudad por el auto, al proponer cerrar ciertas calles a la circulación motorizada (Ferial, 2013). Sin embargo, desde los años 1970, la oleada de “peatonalización” no ha concernido a los desplazamientos pedestres a escala de la ciudad: ella se concentra en la actualización de la caminata comercial en calles y barrios antiguos, en un contexto de “invención del patrimonio” (Bourdin, 1984) para contrarrestar la competencia de los centros comerciales que proliferaban al mismo tiempo en las periferias urbanas (Bourjaillat & Rabilloud, 1989; Prud’homme & Vant, 1985; Vaudour, 1982).

¿DESARTICULACIÓN DE LOS DOS TERRITORIOS DE LA CAMINATA Y DISOCIACIÓN ENTRE LOS DOS CUERPOS DEL CAMINANTE?

Así, la dicotomía ocio-desplazamiento aparece como estructurante de los territorios de la caminata, tanto a la escala de un país como a la de zonas de la vida cotidiana. En ese contexto, se comprende por qué las representaciones sociales oponen a la caminata-ocio de la caminata-desplazamiento (Hernández González & Monnet, 2014; Monnet, 2016). A la primera le corresponden momentos de relajamiento, espacios cuyas cualidades los tornan deseables y atractivos para la caminata (distanciamiento de la contaminación y de los vehículos y presencia de vegetación, paisajes y monumentos) y un abundante imaginario positivo del paseo, del turismo y del senderismo.

Inversamente, allí donde la caminata-desplazamiento domina, caminar es poco o nada agradable: en estaciones, calles de fuerte circulación motorizada, pasajes aéreos o subterráneos expuestos a la inseguridad y a la intemperie, veredas llenas de vehículos, de cubos de basura, de terrazas, etc. Las temporalidades de la caminata-desplazamiento están atadas al encadenamiento de obligaciones (ir al trabajo, hacer compras, ir a buscar a los hijos). El acto de caminar es entonces invisibilizado por las preocupaciones de eficacia, fiabilidad y seguridad en los trayectos (Clot-Goudard & Tillous, 2008). Mismo si las movilidades peatonales permiten la experiencia de “vecindad” y de “urbanidad” (Offner, 1988), no es seguro que esa experiencia sea buscada,

ya que las representaciones sociales hacen énfasis en el ambiente de hormigón y asfalto y en la inseguridad de peatones vulnerables frente a los vehículos a motor (niños o personas con discapacidades) y el temor a la agresión y a los movimientos de la muchedumbre (personas mayores) o al acoso sexual (mujeres).

Contrariamente a la proposición de David Le Breton (2012) de ver en la modernidad el “rechazo contemporáneo del cuerpo” y de buscar en la caminata una forma de reconstituir la integridad del sujeto, ¿quizás sea necesario buscar aún más lejos las implicaciones de la dicotomía ocio-desplazamiento, hasta observar una disociación entre los dos cuerpos del ser moderno?

De este modo, la camina-ocio podría ser interpretada como el espacio-tiempo donde se desarrolla plenamente el cuerpo-sujeto o *cuerpo activo*: en ese marco, como con el deporte y el turismo, las representaciones sociales son estructuradas por las temáticas de realización y superación personal, de unión y armonía de la mente y del cuerpo del cual cada uno podría sacar fuerzas y placer. Al contrario, el cuerpo-objeto o *cuerpo actuado* es transportado en la maquinaria funcionalista de la ciudad productiva: la caminata-desplazamiento, marcada por la trivialidad y por representaciones sociales dominadas por un imaginario de la preocupación, implicaría entonces estrategias de evitación o, incluso, de negación. Eso puede explicar por qué un número significativo de peatones parisinos respondieron “nunca” a la pregunta “¿Con qué frecuencia usted camina?”, a pesar de que eran interrogados mientras estaban caminando en la calle (Roussel, 2016). El desarrollo de la investigación permitió comprender, por un lado, que para ellos la palabra “caminata” era sinónimo de “paseo” y, por el otro, hacían de todo para minimizar y anular desplazamientos pedestres que se representan negativamente.

Con el advenimiento de una economía de servicios, el cuerpo activo de “trabajadores” (campesino, obreros...) parece haber cedido lugar al cuerpo actuado de “empleados” obligados a una postura sentada. En el contexto del desarrollo del sedentarismo que ya preocupaba a Thoreau en el siglo XIX y que induce actualmente a una “epidemia” de enfermedades cardiovasculares y de obesidad, el andar a pie comienza a ser concebido como un instrumento de salud pública al inicio del siglo XXI (Radel, 2012). ¿El actual giro técnico-político a favor de la “movilidad activa” será suficiente para reconciliar los dos cuerpos del caminante y articular los dos territorios de la caminata? Podemos dudar de que ese cambio se produzca rápidamente y sin grandes inversiones, dado la inercia de las estructuras culturales y espaciales que los disocian.

En las representaciones contemporáneas, está siempre la visión rousseauista de la caminata-ocio que domina; si se puede observar un aumento del interés, es sobretudo el de las élites por la dimensión gratificante de la caminata, que aún siempre la distingue de las obligaciones triviales de desplazamiento. La “renovación” o el “retorno” de la caminata parece todavía quedarse en el orden del “*wishfull thinking*”^[15] en numerosos casos en donde la promoción de la caminata sigue siendo cosmética y en donde los actores del urbanismo no han transformando significativamente su modo de intervención en la ciudad. Los lugares privilegiados para poner en obra las nuevas políticas, cuando éstas existen, a favor de las movilidades peatonales en el marco del urbanismo sostenible son sobre todo en barrios centrales, comerciales o turísticos que benefician así la sucesión y extensión de varias generaciones de operaciones de peatonalización. Esos lugares están raramente conectados a los espacios verdes periurbanos en donde se señalizan itinerarios de caminata o de senderos de excursionismo desde hace mucho tiempo. Entre esos dos polos pedestres favorables a la visita turístico-comercial del centro de la ciudad y al paseo deportivo-natural en el campo, la caminata sigue siendo difícil, peligrosa e, incluso, imposible en la mayoría de los espacios urbanos contemporáneos, los suburbios, las zonas de actividades, los accesos a ciudades, etc., dispersos y fragmentados por grandes infraestructuras de transporte motorizado.

Renovar significativamente el interés por el andar a pie entonces implicaría preocuparse finalmente por la caminata-desplazamiento en espacios que conforman el horizonte cotidiano de la mayoría de los ciudadanos, por ende, de los caminantes. Habría que estudiar la “dependencia” a la caminata como se estudia la dependencia al automóvil, equipar las vías caminables como lo están las ciclovías y autopistas, y autorizar o incentivar las implantaciones de servicios, empleos o actividades de cualquier tipo que sean factibles de

acceder a pie. Tanto para los investigadores como para los urbanistas, esto implicaría una desmitificación de la expresión única de “andar a pie” que enmascara realidades socio-espaciales muy diferentes. Pero, si los actores sociales parecen listos para movilizarse a un bajo costo para representar y mantener los senderos para la actividad noble, la caminata-ocio, ¿estarán dispuestos a reorientar sus esfuerzos e inversiones más consecuentes hacia la actividad trivial del desplazamiento?

REFERENCIAS

- BAECQUE, Antoine de (2014) "Comment la France s'est mise en MARCHE" *L'Histoire*, No 397, pp. 80-84.
- BEAUDET, Gérard, y WOLFF, Pauline (2012) "La circulation, la ville et l'urbanisme#: de la technicisation des transports au concept de mobilité" *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement [En ligne]*, No Hors-série 11. doi:10.4000/vertigo.11703
- BENJAMIN, Walter (1939) "Paris, capitale du XIX siècle". En: Daniel Banda (Ed.), *Les classiques des sciences sociales*. Université du Québec. Recuperado a partir de http://classiques.uqac.ca/classiques/benjamin_walter/paris_capitale_19e_siecle/Benjamin_Paris_capitale.pdf
- BOILEAU, Nicolas (1668) "Les embarras de Paris". En: *Satire VI*. Recuperado a partir de <http://www.inlibroveritas.net/oeuvres/696/les-embarras-de-paris>
- BOURDIEU, Pierre (1979) *La distinction. Critique sociale du jugement*. Paris: Éditions de Minuit. Recuperado a partir de http://www.leseditionsdeminuit.fr/livre-La_Distinction-1954-1-1-0-1.html
- BOURDIN, Alain (1984) *Le Patrimoine réinventé*. Paris: Presses Universitaires de France.
- BOURJAILLAT, Vincent, y RABILLOUD, Hervé (1989) "Les rues piétonnes lyonnaises ou le renforcement de la spécialisation commerciale au service de la centralité" *Revue de géographie de Lyon*, Vol. 64, No 2, pp. 99-110.
- CARPON, Guénola (1996) "La ville privée#: les shopping centers à Buenos Aires". Thèse de doctorat de géographie, Université Toulouse-2 le Mirail.
- CARRIOU, Claire, y RATOUIS, Olivier (2014) "Quels modèles pour l'urbanisme durable?" *Métropolitiques*. Recuperado a partir de <https://www.metropolitiques.eu/Quels-modeles-pour-l-urbanisme.html>
- CLOT-GOUDARD, Rémi, y TILLOUS, Marion (2008) "L'espace du réseau : du flux au territoire. Le tournant pragmatiste engagé par Isaac Joseph" *Tracés. Revue de Sciences humaines [En ligne]*, No 15, pp. 107-126.
- CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORT, (2004) "Une Voirie pour Tous – Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage". Recuperado a partir de <http://www.voirie-pour-tous.info/Une-Voirie-pour-Tous-Rapport-du-CNT-Conseil-National-des-Transports.html>
- DAUTRESME, Olivier (2001) "La promenade, un loisir urbain universel ? L'exemple du Palais-Royal à Paris à la fin du XVIIIe siècle" *Histoire urbaine*, Vol. 1, No 3, pp. 83-102.
- DE ANDIA, Béatrice (2006) "Aux origines d'une révolution". En: Béatrice De Andia & Caroline François (Eds.), *Les cathédrales du commerce parisien. Grands magasins et enseignes*. Paris: Action Artistique de la Ville de Paris (coll. Paris et son patrimoine), pp. 10-31.
- DEBIÉ, Franck (1993) "Une forme urbaine du premier âge touristique: les promenades littorales" *Mappemonde*, No 1, pp. 32-37.
- DEBRAY, Régis (1979) *Le pouvoir intellectuel en France*. Paris: Éditions Ramsay.
- DUMAZEDIE, Joffre (1962) *Vers une civilisation du loisir#?* Paris: Le Seuil.
- ESCOURROU, Pierre (1967) "L'automobile dans la ville («Rapport Buchanan#»)" *Annales de géographie*, Vol. 76, No 416, pp. 483-488.
- FAUCHOIS, Yann, GRILLET, Thierry, y TODOROV, Tzvetan (2006) "Lumières#! Un héritage pour demain, catalogue d'exposition". Paris: Editions de la BnF.
- FERIEL, Cédric (2013) "Le piéton, la voiture et la ville - Métropolitiques" *Métropolitiques*. Recuperado a partir de <https://www.metropolitiques.eu/Le-pieton-la-voiture-et-la-ville.html>

- FRIOUX, Stéphane (2008) "Des espaces libres aux espaces verts, 1908-1952". Lyon: , Ecole Normale Supérieure de Lettres et Sciences Humaines.
- GALLOT, Yves (2013) *L'art de marcher#: les conseils pratiques du roi des marcheurs#; suivi d'extraits de Souvenirs du ce#le#bre marcheur Gallot*. Paris: E#d. Payot.
- GEHL, Jan (1987) *Life Between Buildings: Using Public Space*. New York.
- GROS, Frédéric (2008) *Marcher, une philosophie*. Paris: Carnets Nord.
- HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Edna, y MONNET, Jérôme (2014) "La marche au sein de la mobilité: une ou plusieurs pratiques sociales?". En: *La mobilité: concepts et valeurs*. Paris: Université Paris Descartes, Centre de recherche sur les liens sociaux.
- JACOBS, Jane (1961) *The death and life of great American cities*. New York: Random House.
- JOH, Kenneth, CHAKRABARTI, Sandip, BOARNET, Marlon G, y WOO, Ayoungh (2015) "The Walking Renaissance: A Longitudinal Analysis of Walking Travel in the Greater Los Angeles Area, USA" *Sustainability*, No 7, pp. 8985-9011.
- LAVADINHO, Sonia (2011) "Le renouveau de la marche urbaine: Terrains, acteurs et politiques". Thèse de doctorat en géographie, Ecole normale supérieure de Lyon. Recuperado a partir de https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00737160/file/LAVADINHO_Sonia_2011_these_VD.pdf
- LE BRETON, David (2012) *Marcher. Eloge des chemins et de la lenteur*. Paris: Éditions Métailié.
- MAUSS, Marcel (1936) "Les techniques du corps" *Journal de Psychologie*, Vol. XXXII, No 3-4.
- MEHDI, Lotfi, WEBER, Christiane, DI PIETRO, Francesca, y SELMI, Wissal (2012) "Évolution de la place du végétal dans la ville, de l'espace vert a la trame verte" *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement [En ligne]*, Vol. 12, No 2. doi:10.4000/vertigo.12670
- MONDERMAN, Hans, CLARKE, Emma, y BAILLIE, Ben Hamilton (2006) "Shared Space: the alternative approach to calming traffic" *Traffic engineering & control*, Vol. 47, No 8, pp. 290-292.
- MONNET, Jérôme (2015) "La marche à pied entre loisir et déplacement" *La Géographie - Acta Geographica, Société de Géographie*, No 1557, pp. 12-15.
- MONNET, Jérôme (2016) "Quand les marcheurs parlent de la marche entre eux#: savoirs d'usage et intelligence collective". En: S. Chardonnet, G. Amar, & M. Apel-Muller (Eds.), *Le génie de la marche. Poétique, savoirs et politique des corps mobiles*. Paris: Éditions Hermann, pp. 271-281.
- OFFNER, Jean-Marc (1988) "Du voisinage à l'urbanité. Les mobilités piétonnes" *Espaces et sociétés*, No 54-55, pp. 69-88.
- OTTINGER, Didier, y BAJAC, Quentin (2010) "Dreamlands, des parcs d'attraction aux cités du futur". Paris: Centre Pompidou.
- PRUD'HOMME, Véronique, y VANT, André (1985) "L'évolution du centre commerçant de Saint-Etienne (1971-1981)" *Revue de géographie de Lyon*, Vol. 60, No 1-2, pp. 57-76.
- RADEL, Antoine (2012) "50 ans de campagnes d'éducation pour la santé. L'exemple de la lutte contre la sédentarité et de la promotion des modes de vie actifs (1960-2010)". Thèse de doctorat en Sciences et techniques des activités physiques et sportives, Université Toulouse 3 Paul Sabatier.
- REVUE URBANISME, (2008) "Dossier: "Marcher"" , pp. 359.
- ROUSSEAU, Jean-Jacques (1776) *Les rêveries du promeneur solitaire, publication posthume dans la Collection complète des œuvres de J.J. Rousseau, tome second* (P. Moulton & P.-A. Du Peyrou, Eds.). Société typographique de Genève, 1782-1789. Recuperado a partir de <https://www.e-rara.ch/doi/10.3931/e-rara-7942>
- ROUSSEL, Julie (2016) "Le confort de la marche dans l'espace public parisien: représentations, pratiques, enjeux". Thèse de doctorat en Aménagement de l'espace et urbanisme, Université Paris-Est. Recuperado a partir de <http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01540377/document>
- SABATIER, Bruno (2006) "La publicisation des espaces de consommation privés. Les complexes commerciaux récréatifs en France et au Mexique". Thèse de doctorat de géographie, Université Toulouse-2 Le Mirail. Recuperado a partir de <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00080769/document>

- SOLNIT, Rebecca (2002) *L'art de marcher*. Arles: Actes Sud coll Babel.
- THOMAS, Rachel (2004a) "L'accessibilité des piétons à l'espace public urbain#: un accomplissement perceptif situé" *Espaces et sociétés*, No 113-114, pp. 233-249.
- THOMAS, Rachel (2004b) "Quand le pas fait corps et sens avec l'espace#: Aspects sensibles et expressifs de la marche en ville" *Cybergeo*, No 261.
- THOREAU, Henry David (1862) *Walking*.
- TURCOT, Laurent (2010) "Promenades et flâneries à Paris du XVIIe au XXIe siècles: la marche comme construction d'une identité urbaine". En: Rachel Thomas (Ed.), *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*. Paris: Archives Contemporaines, pp. 65-84.
- VAILLANCOURT, Daniel (2013) *Les urbanite#s parisiennes au XVIIe sie#cle#: le livre du trottoir*. Paris: Hermann.
- VAUDOUR, Nicole (1982) "Les espaces piétonniers en Provence-Côte d'Azur" *Annales de Géographie*, Vol. 91, No 506, pp. 442-453.

NOTAS

- [1]La primera versión de este artículo fue publicada en la revista *Sciences de la société* n°97, 2016, p.75-89 (Dossier "marcher dans la ville" coordinado por Cédric CALVIGNAC, Franck COCHOY & Nathalie COCHOY).
- [2]<http://ecopolit.eu/2008/04/01/un-pas-devant-lautre-les-pietons-sont-de-retour>
- [3]Por ejemplo: *Walk 21* (Londres, 2000) proclamó la "Carta internacional del caminar" (<http://www.walk21.com/charter/default.asp>); en Francia, véase por ejemplo los seminarios "Caminar en la Ciudad" (*Marcher en ville*, Grenoble, 2007; "Renovación del pensamiento sobre el caminar en la ciudad en los círculos profesionales del urbanismo y el ordenamiento urbano" (Thomas 2008) y "El genio del caminar" (*Le génie de la marche: poétique, savoirs et politiques des corps mobiles*, Cerisy 2012).
- [4]Nota del traductor. País de Cucuña es un mito que se desarrolló en Europa durante la Edad Media, el cual hacía referencia a un lugar en donde no era necesario trabajar y los alimentos eran abundantes. Así, en Francia se utiliza la expresión *pays de Cocagne* para referirse a una especie de paraíso terrenal.
- [5]Original inglés: «*I think that I cannot preserve my health and spirits unless I spend four hours a day at least [...] sauntering through the woods and over the hills and fields absolutely free from all worldly engagements*».
- [6]«*When sometimes I am reminded that the mechanics and shop-keepers stay in their shops [...] sitting with crossed legs [...] — as if the legs were made to sit upon, and not to stand or walk upon — I think that they deserve some credit for not having all committed suicide long ago*»
- [7]Citado en Fauchois, Grillet & Todorov (2006).
- [8]<http://www.cnrtl.fr/etymologie/mail>
- [9]<http://www.etymonline.com/index.php?term=mail>
- [10]http://www.sports.gouv.fr/IMG/archives/pdf/Stat_Info_no11-02_de_novembre_2011.pdf
- [11]<https://www.ffrandonnee.fr/les-itineraires-et-l-environnement/les-itineraires-de-randonnee.aspx>
- [12]www.randonner.ch
- [13]Nota del traductor: *Vélib* es un sistema de uso compartido de bicicletas a gran escala utilizado en Francia. El nombre de "*Vélib*" es un acrónimo de las palabras francesas *vélo* (español: "bicicleta") y *liberté* ("libertad"). Los acrónimos *autolib* y *scootlib* hacen referencia al auto y a los scooters, los cuales funcionan como el mismo tipo de sistema de *Vélib*.
- [14]<http://api-site-cdn.paris.fr/images/131014.pdf>
- [15]Nota del traductor: El texto original posee la expresión en inglés sin traducción. En castellano esa expresión quiere decir "ilusión".