

EN MISTAKEN POINT, EN LA parte más extrema de la punta sudeste de la isla de Terranova, existe una huella. Es de un centímetro de ancho y dieciocho centímetros de largo, y tiene 565 millones de años de antigüedad. Se extiende sobre una piedra grisácea con una grieta en el medio. No forma una línea recta, sino que se reflejan pequeños movimientos laterales a lo largo de ella, y sus bordes son irregulares. La huella tiene un inicio marcado, como si el ser que la ha dejado hubiese permanecido quieto un buen rato antes de empezar a moverse. En el extremo opuesto la huella aparece difuminada, desvaneciéndose hasta desaparecer al final. Al parecer, procede de algo que se ha desplazado con lentitud, un caracol o algún ser que pudiese recordar a un caracol.

Cuando esta huella fue descubierta a finales de la década de 1960, su hallazgo fue considerado un pequeño hito, pues procede de un ser que, por voluntad propia, se ha desplazado de un lugar a otro. Es así de simple y así de complicado. La huella de Mistaken Point es el primer desplazamiento realizado de manera voluntaria que se ha registrado en la historia de la Tierra. Y la principal condición del sendero es un desplazamiento realizado voluntariamente.

EL COMIENZO

UNA VEZ FUIMOS NÓMADAS. MIGRÁBAMOS, nunca permanecíamos mucho tiempo en el mismo lugar. Un mundo por descubrir se abría ante nosotros, no existían fronteras. Podíamos caminar en cualquier dirección, perseguir la caza, explorar nuevas tierras.

Hoy en día somos sedentarios. Vivimos nuestras vidas sentados. Vamos en coche a las tiendas. Volamos cuando vamos a viajar lejos. Nos traen la *pizza* a casa y compramos cortacéspedes automáticos, robots que realizan nuestras labores mientras descansamos en nuestras hamacas reflexionando sobre cosas más importantes que cortar la hierba.

El viaje ha perdido su propósito original. Ya no es necesario para el mantenimiento de la vida, se ha convertido en un medio de entretenimiento y disfrute. Embarcamos en el avión en un continente y desembarcamos en otro. De esa manera dejamos atrás enormes distancias, pero no nos supone ningún coste y carecemos del conocimiento de los senderos y los paisajes que se esconden tras la capa de nubes, a miles de metros por debajo de nosotros. Mucho ha cambiado, y algo se ha perdido, cuando la facturación en el aeropuerto es la fase que más energía requiere de un viaje que nos lleva de un extremo a otro de la Tierra.

Hubo un tiempo en el que la capacidad de leer el paisaje era cuestión de vida o muerte. Actualmente no necesitamos conocimiento alguno sobre navegación y orientación para encontrar la dirección del lugar a donde vamos. El camino se traza por medio del GPS de los móviles inteligentes y, mientras caminamos, nuestras miradas permanecen fijas en una pantalla luminosa, no alzadas y dirigidas hacia delante, o hacia el lugar a donde nos dirigimos y la ruta que seguimos. El sentido de la orientación se ha convertido en una habilidad de la que podemos prescindir. Lo mismo ocurre con la sensación de distancia.

El sendero fue la primera arteria de comunicación, y la manera en que atraviesa el paisaje cuenta algo esencial sobre los seres humanos que en el pasado procuraron que apareciese. El trazado de un camino nunca es casual. No es el recorrido más corto entre dos puntos, sino el más sencillo. Es el resultado de la tendencia innata del ser humano por optar siempre por el camino que ofrece menor resistencia, puesto que economizar la energía siempre ha sido un factor fundamental para la supervivencia.

El mensajero transitaba los senderos y los caminos carreteros a pie. El tiempo que se tardaba en recorrer estaba subordinado a la energía que esto requería. Cuando por fin llegaba a su destino, el mensaje podía haber quedado obsoleto hace tiempo; incluso resultar erróneo. «Aquí todos estamos bien», podía constar en la carta que un emigrante europeo en América recibía de sus familiares en casa, pero durante los meses transcurridos desde que la carta fue puesta en el correo, varios de los familiares, incluso el autor de la carta, podrían haber muerto de hambre, tuberculosis, fiebre escarlatina o tras dar a luz.

Esta era la premisa de cualquier forma de viaje. Requería tiempo. La guerra podía haber acabado cuando el mensajero llegaba a su destino con la noticia de que había estallado.

La historia del sendero también es el relato de un mundo que está a punto de extinguirse. Las sendas se convirtieron en caminos, los pies en carretas y carruajes, la tierra, en asfalto y hormigón, las carretas y los coches de caballos fueron sustituidos por automóviles y vehículos de transporte pesado; había que mejorar las carreteras, drenar los pantanos, volar las montañas y allanar los páramos de brezo con balasto y tosca.

Hubo un tiempo en el que la duración del viaje la determinaba el camino. Hoy se pueden transformar y adecuar los paisajes. Se pueden volar montañas, drenar humedales, trasvasar ríos. Hemos descartado el espacio como principal condicionante del viaje. El tiempo es ahora lo más importante.

En el breve relato «Veien» (El camino), el escritor y filósofo noruego Peter Wessel Zapffe escribe:

Así vino al mundo el sendero, a través del contacto del pie con el mullido mantillo, y las personas y el sendero se criaron juntos, compartiendo sus días en la salud y en la enfermedad. [...] Un día ocurrió algo nuevo. Un monstruoso armatoste, estruendoso y maloliente, irrumpió en el valle dando tumbo. [...] Llegaron los ingenieros. Forasteros con esqueleto de hierro, cerebro de cartabón y ojos de cuarzo que servían para inspeccionar puntales. Gritaron y agujeraron, y con estrépito y humo dejaron tras de sí una herida de piedra sangrante, ancha como una puerta de pajar, a lo largo de la ladera. [...] La nueva vía se abría camino como un guerrero enajenado, ciego y mudo ante todo salvo la meta [...].

Los caminos se fundían con el paisaje, no destruían nada. Las carreteras sí lo hicieron. Lo cambiaron todo. No solo transformaron el paisaje original, sino que también crearon obstáculos para la migración natural del oso pardo, los renos, el salmón, el lobo; para casi todos los seres vivos. Las

migraciones estacionales, las migraciones en búsqueda de alimento, el eterno desplazamiento de un lugar a otro, y vuelta a empezar.

Las rutas migratorias de los animales fueron interrumpidas por grandes obras de carreteras que no consiguieron sortear. Los itinerarios migratorios de las aves fueron perturbados por unos monstruos voladores de metal que, de pronto, dominaban el espacio aéreo. Las migraciones anuales de los peces en los ríos fueron obstaculizadas por diques y puentes. Algunas especies perdieron su hábitat y se extinguieron.

«Para un hombre repleto de sus propios objetivos, el mundo se presenta como lo hace un hermoso paisaje en el plano de un campo de batalla», alega el filósofo alemán Arthur Schopenhauer. Lo mismo podría decirse de las naciones, las culturas y el espíritu que ha caracterizado al mundo occidental desde que la industrialización tomó impulso en el siglo XVIII.

Cuando era niño, los senderos constituían un hilo rojo en mi vida. Caminar era una parte inherente de la existencia, no había otra alternativa. Los había por todas partes. El estado natural era estar en movimiento.

Me convertí en adulto, y comencé a trabajar en una oficina. Los caminos desaparecieron de mi vida, y lo mismo ocurrió con el movimiento. Las señales me indicaban a dónde debía ir. El asfalto aseguraba que todos los pasos fueran iguales. Las farolas ahuyentaban la oscuridad. Las vallas y los bordes de la acera me conducían en la dirección correcta.

Ya no descubría nada. No necesitaba mirar a mi alrededor para averiguar dónde estaba y a dónde me encaminaba. No tenía que confiar en mi propio criterio y tomar mis propias decisiones en cuanto al rumbo. Una vida en movimiento se había transformado en una vida de quietud. Iba en coche a todas partes, y si tenía que ir a algún lugar, pero no disponía de coche, pensaba que lo mejor era quedarse en casa.

Un día ocurrió algo que cambiaría mi vida para peor y para mejor. Estaba entrevistando a un escritor. Nos hallábamos en un despacho en el centro de Oslo, el uno frente al otro junto a una gran mesa blanca. El escritor me hablaba del libro que había escrito. Yo trataba de escuchar lo que contaba, pero de repente fue como si mi cabeza hubiera dejado de funcionar, como si en su interior se hubiese producido un cortocircuito. Miraba fijamente al escritor. Observaba que su boca se movía, pero ya no comprendía lo que decía. Lo último que recuerdo es que pensé: ¿Qué me está ocurriendo?

Cuando recobré la consciencia, me encontraba en una ambulancia. Un hombre me estaba hablando. Su rostro flotaba sobre mí, amplio y borroso. Me percaté de que llevaba una chaqueta roja con cintas reflectantes amarillas. «¿Puedes oírme? —me preguntó el hombre— ¿puedes oírme?». Intenté responder, pero no era capaz. Era como hallarse en el fondo del mar. Quería nadar hacia el hombre de la chaqueta roja, pero la distancia resultaba inmensa, y yo no tenía fuerzas. Abrí la boca para decir algo. Entonces todo se tornó negro de nuevo.

Unas horas más tarde me desperté en el hospital. Me encontraba en una cama que transportaban de un lado a otro. Los enfermeros y los médicos iban y venían. Me contaban cosas que no entendía, como si hablaran en un idioma que yo desconociera. Examinaron mi cabeza. Resonancia magnética. TAC. Radiografía del cuerpo entero. No encontraron nada. Todo era normal. Sin embargo, algo dramático había ocurrido.

Me llevaron a una habitación y lentamente volví a ser yo mismo. Recuperé el lenguaje, mi memoria regresó. Permanecí tres días en aquella habitación antes de que apareciese un médico por la puerta y me informara de que padecía epilepsia. «Algunas cosas van a cambiar en tu vida a partir de ahora —dijo el médico— y una de ellas es que ya no podrás conducir».

El último día en el hospital lo pasé reflexionando sobre ello. Había perdido el carné de conducir con el que llevaba casi treinta años. Lo primero que pensé fue que esto tendría importantes consecuencias prácticas. He oído hablar de gente que contrae enfermedades que conllevan la retirada del carné de conducir, y que viven el hecho de no poder usar el coche como una carga mayor que la enfermedad en sí. ¿Cómo me afectaría a mí? ¿Cambiaría mi vida? ¿Echaría de menos nuestro viejo Volvo?

Cuando me dieron el alta en el hospital, aparqué mi coche para siempre. Lo que ocurrió a continuación me extrañó entonces y me sigue extrañando. Había adquirido una nueva identidad, y tan solo tardé unos días en acostumbrarme a ella. Ya no era una persona que conducía; era una persona que iba a pie. No resultó tan frustrante como había temido, sino que fue liberador. Modifiqué mis rutinas y no echaba nada en falta. El ritmo aminoró, el pulso descendió y el mundo se reveló ante mí de una forma que no había hecho desde que era niño.

Iba andando a cualquier lugar al que me dirigiese, y así fue como los senderos regresaron a mi vida. Si el camino era ancho y seco, lo recorría con rapidez. Si era empinado y húmedo, iba más despacio. El tiempo a emplear empezó a carecer de importancia. El espacio volvió a convertirse en el factor más importante del viaje.

Fue tanto una revelación como un alivio. De repente veía caminos por todas partes, arterias de comunicación que no sabía que existían. Senderos angostos sobre céspedes verdes, rastros de animales a través del bosque, atajos por entre los setos hacia el interior y el exterior de los jardines, cruzando campos y aparcamientos; incluso en mi propia casa descubrí mi patrón personal de movimientos.

Experimenté nuevas formas de caminar. Caminé rápido y caminé despacio. Caminé con la mochila llena y con la

mochila vacía. Con botas aparatosas y con ligeras zapatillas de deporte.

En las vacaciones de verano fui descalzo; durante todo el mes de julio apenas me calcé. Cuando llegó el otoño, comencé a caminar al trabajo con los ojos cerrados. Fue una extraña ocurrencia y las personas con las que me cruzaba debieron pensar que estaba loco, pero no lo estaba. Solo quería experimentar aquella sensación.

Cuando no podía ver, toda mi atención se dirigía a los movimientos del cuerpo. Percibía cómo trabajaban mis pies. El traslado del peso de una pierna a la otra. Cómo un pie aterrizaba sobre la superficie con el talón y desplazaba después el peso hacia delante sobre la almohadilla del pie; cómo los dedos de los pies tomaban impulso en el mismo instante en que el otro pie posaba el talón, perfectamente coordinados. Los brazos creaban impulso moviéndose en dirección contraria a las piernas, el brazo izquierdo hacia delante, la pierna derecha hacia atrás, en una compleja interacción que proporcionaba equilibrio al cuerpo al mismo tiempo que este avanzaba hacia delante. Notaba cómo los músculos de los muslos y las pantorrillas impulsaban el cuerpo hacia delante, y cómo unos diminutos músculos cuya existencia desconocía mantenían erguido el cuerpo y contribuían a que recobrase el equilibrio cada vez que era necesario.

El pie humano consta de veintiséis huesos que conforman una interacción tremendamente compleja. Jamás había pensado en esos huesos antes, pero en aquel momento sentí que percibía la actividad de cada uno de ellos. La columna vertebral estaba recta, la cabeza alzada, la mirada orientada hacia delante, aunque fuese con los ojos cerrados.

Caminaba como un somnábulo hasta el trabajo. Escuché sonidos que antes jamás había percibido. Los aviones entrando y saliendo del aeropuerto de Gardermoen. Vehículos que arrancaban y se detenían. Oí el tictac de los semáforos cuando los peatones tenían la luz verde. Los ma-

tices en el canto de los pájaros, las sirenas lejanas de una ambulancia. Un autobús al detenerse y suspirar cuando sus puertas se abrieron. Escuché cómo las secas hojas otoñales crujían en el viento matutino. Niños de camino al colegio, conversaciones ruidosas, pasos de pies arrastrándose. Una persona barriendo los escalones de delante de su casa. Un cartero introduciendo periódicos en los buzones. Levantaba las tapas y las dejaba caer con estruendo, como si albergase una fuerte rabia que necesitaba descargar. Oí el zumbido de la ciudad; sonidos que no podía distinguir, la suma de miles de tareas diferentes de las cuales ninguna tenía nada que ver con el hecho de caminar sobre una acera con los ojos cerrados.

Caminaba sin parar y, a cada metro que dejaba atrás, sentía el deseo de caminar una distancia mayor. Leí sobre los senderos de largo recorrido. *John Muir Trail* en EE. UU. *Lau-gavegur* en Islandia. *Kungsleden* en Suecia. *The Great Divide Trail* en Canadá. *The South West Coast Path* en Inglaterra. *Der Goldsteig* en Alemania. *Te Araroa* en Nueva Zelanda.

Por las noches extendía los mapas sobre la mesa y los contemplaba bajo la amarillenta luz de la lámpara de la cocina. Los senderos serpenteaban sobre el mapa como ríos, ascendían por las montañas, bordeaban las orillas irregulares de los lagos, las colinas, discurrían alrededor de pantanos y sobre amplias llanuras.

Posiblemente jamás llegaría a recorrer estos caminos. ¡Eran tan extensos! Distancias épicas destinadas a personas más fuertes que yo. Recorrerlos a pie de principio a fin llevaría meses. Requerían de una buena economía y la posibilidad de pedir una excedencia en el trabajo. O que uno fuese tan joven que todavía no tuviera bajo su responsabilidad a otras personas que no fuesen uno mismo.

Sin embargo, existían otras maneras de recorrerlos, pues los senderos se parecen entre sí. Todos están gobernados

por la misma lógica inherente independientemente de si son largos o cortos, si son monumentales o modestos, si se hallan en China o en la India, en la taiga rusa o en el bosque más cercano en Oslo. Podía recorrer sendas pequeñas, antiguas, cubiertas de vegetación, o rutas nuevas, acondicionadas; rutas que conocía y otras de las que jamás había oído hablar. Podía leer libros sobre senderos, sumergirme en la literatura existente. Quería aprender más sobre el origen de los caminos y su porqué, conocer más sobre el ser humano nómada, sobre la migración y el desplazamiento, la orientación y la percepción espacial, y comprender por qué ya no caminamos.

Me dediqué a caminar y a escribir, caminar y escribir, y cuanto más caminaba y más escribía, más claro veía que la historia del sendero no se podía narrar sin relatar también la historia del ser humano como caminante y del paisaje que lo rodea. El sendero y el paisaje están unidos de manera irrevocable. Lo mismo ocurre con los seres humanos. Nos comprendemos a nosotros mismos en la relación que guardamos con el paisaje en el que nacemos. Más que cualquier otra cosa, este constituye el marco de nuestra existencia. Cuando caminamos por un paisaje, hacemos algo que percibimos como profundamente significativo. Nos desplazamos como se supone que debemos hacerlo. El ritmo nos permite mirar a nuestro alrededor, absorber el mundo, contemplar cómo se transforma lentamente, escuchar sonidos, percibir olores, sentir el viento, el sol y la lluvia en el rostro y el suelo bajo nuestros pies, que se transforma a medida que caminamos.

Los caminos son los relatos de los caminantes. Tienen un principio, una mitad y un final. Apuntan hacia delante, hacia la meta del trayecto, pero también señalan hacia atrás, a todos los que los han recorrido antes que nosotros y a los que imprimieron sus primeras huellas. La historia de los senderos es nuestra historia.

Los caminos constituyen infinidad de relatos sobre el trabajo y el sustento vital, sobre el deseo de exploración y la migración; un paño tejido alrededor de la tierra como el hilo enrollado de un ovillo.

Esta es la historia de algunos de ellos.