



**HAL**  
open science

## La experiencia de la caminata urbana durante la noche

Edna Hernández González, Florian Guérin

► **To cite this version:**

Edna Hernández González, Florian Guérin. La experiencia de la caminata urbana durante la noche. *Alteridades*, 2016, *Movilidades y experiencia urbana*, 52, pp.35-50. hal-03526782

**HAL Id: hal-03526782**

**<https://hal.science/hal-03526782>**

Submitted on 7 Apr 2023

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## “La experiencia de la caminata urbana durante la noche”

### Resumen

El presente artículo, se interesa en la realización de la caminata urbana durante la noche. Para ello partimos de la hipótesis que la caminata urbana se realiza de manera diferente según los ritmos urbanos de la ciudad durante la noche, provocando un cambio del embrague del régimen utilitario (del desplazamiento) al régimen lúdico (de la deambulación). Dando lugar a otras modalidades de la relación con la ciudad y a los otros, que van de un espacio público vivido de manera anónima a un espacio público vivido con familiaridad. El estudio exploratorio de una calle comercial parisina nos permite demostrar dicha hipótesis.

### Abstract

The issue of this article it's the urban walking at night. The hypothesis is: urban rhythms would transform the urban walk, with a passage from utilitarian regime (displacement) to a playful regime (strolling). By this way, other modalities would express about the relationship with the city and otherness: from the expression of anonymity in public spaces to familiarity. In order to prove this hypothesis, authors develop a case study about a shopping street in the city of Paris.

### Resumen

La noción de la movilidad ha evolucionado hacia una concepción más incluyente (Kaufman, 2008<sup>1</sup>, Orfeuill, 2010). Actualmente, la noción de movilidad incluye aspectos como la experiencia individual y colectiva del caminar, la forma de practicar, vivir y sentir la ciudad. Si bien diversos estudios han demostrado que la caminata urbana es una experiencia sensible donde todos los sentidos son utilizados (Thomas, 2004; Thibaud, 2004) y que dicha práctica reconfigura la ciudad, pocos estudios se han interesado en su realización durante el periodo nocturno.

La percepción y la configuración de los usos y prácticas del espacio urbano son diferentes de los de la ciudad durante el día. En primer lugar, por la iluminación de la ciudad (alumbrado público e iluminación artística) ya que iluminar ciertos espacios en detrimento de otros favorecerá su desarrollo (Mallet, 2010). También, por la oferta de servicios y lugares de ocio abiertos durante la noche (bares, restaurantes, establecimientos de comida rápida u otro tipo de servicios como papelerías y gimnasios abiertos las 24h). Estos últimos son espacios que concentran una importante “vida nocturna” y, por ende, la cohabitación entre los usuarios que se divierten y aquellos que desean dormir da lugar a múltiples debates sobre “el derecho a la ciudad” durante la noche (Gwiazdzinski, 2005).

Pero a todo ello también contribuye la oferta del sistema de movilidad nocturna, ya que el acceso a ciertos lugares de ocio, servicios nocturnos o espacios con una importante “vida nocturna” queda supeditado a los horarios de transporte público, metro u otras alternativas de movilidad para llegar, pero también para regresar al domicilio (bicicletas y autos

---

<sup>1</sup> De acuerdo al artículo de J. Maisons, 2009

Hernández González, E., Guérin, F. (2016) , « La experiencia de la caminata urbana durante la noche », in *Alteridades*, n.26(52), 14 pp. 35-50

compartidos, taxis, sistema UBER). En este sistema de movilidad nocturna, diferente al que hay de día, se inscribe la caminata urbana por la cual se interesa el presente artículo.

Para ello, partimos de la hipótesis que la caminata urbana se realiza de manera diferente según los ritmos urbanos de la ciudad durante la noche, provocando un cambio del embrague del régimen utilitario (del desplazamiento) al régimen lúdico (de la deambulación). Dando lugar a otras modalidades de la relación con la ciudad y a los otros, que van de un espacio público vivido de manera anónima a un espacio público vivido con familiaridad. El estudio exploratorio-descriptivo de una calle comercial y de intensa vida nocturna de la ciudad de París, permite demostrar dicha hipótesis gracias al trabajo de observación, a la aplicación de cuestionarios, entre otras técnicas de investigación, realizadas en el invierno del 2014.

## **The experience of urban walks at night**

### **Abstract**

Notion of mobility has become an inclusive concept (Kaufman, 2008; Orfeuil, 2010). Mobility means much more than the displacement from A point to B point. Nowadays, individual and collective experience of walking, the gait and how to live and feel the city are aspects included. Several studies have shown the walking like a sensitive experience which uses all senses (Thomas, 2004; Thibaud, 2004) and how this practice reconfigures the city. However, few studies deal with walking at night.

Different studies dealing with urban-night (Deleuil, 1994, Fiori, 2009, Gwiazdzinski, 2005) showed the gap between the perception and configuration of users and practices of urban space during the day and the night-time. First, the city lighting (street lighting and artistic lighting) fosters some areas, forsaking others (Mallet, 2010). Moreover, offering services and entertainment establishments opened at night play a role (pubs, restaurants, fast foods, bookstores and gyms opened 24h). These areas concentrate an important night-life. However, cohabitation between those who have fun and those who want to sleep is a subject of debate about the “right to the city” at night (Gwiazdzinski, 2005).

Nevertheless, the system of night mobility contributes to this segmentation: access to entertainment establishments, night services and areas with an important night-life depend on the schedule of public transports (metro or mobility’s alternative like bicycles, carpools, cabs..., to arrive or to come back at home). Urban walking is part of this system of night mobility; that is the issue of this article.

Hypothesis is: urban rhythms would transform the urban walk, with a passage from utilitarian regime (displacement) to a playful regime (strolling). By this way, other modalities would express about the relationship with the city and otherness: from the expression of anonymity in public spaces to familiarity. In order to prove this hypothesis, authors develop a case study about a shopping street and intensive night-life area in the city of Paris. Investigative technics like a survey or direct observation conducted in the winter of 2014.

Key words: temporalities, night time, urban walking

## Introducción

Tradicionalmente, la caminata urbana en el contexto francés se estudia y tiene en cuenta a la hora de planificar la ciudad desde un punto de vista sectorial relacionado con la gestión y concepción de sistema de transporte motorizado: la gestión de flujos vehiculares y flujos peatonales, la planificación de los tiempos en los cruces peatonales, el sistema de decisiones de los peatones en el momento de cruzar una calle, entre otros aspectos (Fruin, 1971; Canu et Cochoy, 2012, Iffstar, Cerema). Dicho enfoque da lugar a informaciones incompletas y sobre todo deja de lado el aspecto sensible de la caminata urbana así como las interacciones sociales que toman forma en el momento de recorrer la ciudad a pie.

Actualmente, diversas iniciativas e intervenciones urbanas, como el aumento de las zonas peatonales, la reducción de la velocidad en las zonas urbanas (30km/h), o las llamadas en Francia “*zone de rencontre*”, donde se pretende hacer cohabitar de manera pacífica todos los medios de transporte (autos, taxis, motos y bicicletas), pero donde el peatón tiene la prioridad y se le autoriza a caminar libremente incluso en la vías de circulación reservadas a los automóviles; en cuanto a los vehículos motorizados, no pueden superar los 20km/h. Otro ejemplo, del interés renovado que suscita la caminata urbana son los Planes peatonales<sup>2</sup> o las diversas iniciativas como las “*marches exploratoires*”<sup>3</sup> realizadas en París con el objetivo construir el dispositivo “*Paris piéton*”, sin olvidar los proyectos de renovación urbana de las siete plazas parisinas de mayor envergadura<sup>4</sup>, donde uno de los principales objetivos es facilitar el recorrido del espacio a pie. Sin duda, los gestores urbanos y los diferentes actores que participan de la transformación de la ciudad comienzan a tener en cuenta los efectos positivos de la caminata urbana.

Sin embargo tales iniciativas no toman en cuenta el espacio-tiempo nocturno. Como diversos estudios lo muestran (Deleuil, 1994, Fiori, 2009, Gwiazdzinski, 2005), la percepción y la configuración de los usos y prácticas del espacio urbano son diferentes de los de la ciudad durante el día. En primer lugar, por la iluminación de la ciudad (alumbrado público e iluminación artística) ya que iluminar ciertos espacios en detrimento de otros favorecerá su desarrollo (Mallet, 2010). También, por la oferta de servicios y lugares de ocio abiertos durante la noche (bares, restaurantes, establecimientos de comida rápida u otro tipo de servicios como papelerías y gimnasios abiertos las 24h). Estos últimos son espacios que concentran una importante actividad nocturna donde la cohabitación entre los usuarios que se divierten y aquellos que desean dormir se torna difícil.

---

<sup>2</sup> Por ejemplo, la ciudad de Estrasburgo, en Francia, puso en marcha su « Plan piéton » en el 2012. URL : <http://www.strasbourg.eu/developpement-rayonnement/transports-et-infrastructures/exemplarite-strasbourg/strasbourg-ville-en-marche> (25 de febrero de 2016)

<sup>3</sup> Las “*marches exploratoires*” son caminatas urbanas diseñadas por un amplio número de actores institucionales (arquitectos, urbanistas, diseñadores, gestores urbanos...) y usuarios con el objetivo de diseñar una política que promueva la práctica de la caminata urbana. URL : [http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/F\\_Prochasson\\_demarche\\_paris\\_pieton\\_oct\\_2013\\_cle012112.pdf](http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/F_Prochasson_demarche_paris_pieton_oct_2013_cle012112.pdf)

<sup>4</sup> <http://www.paris.fr/services-et-infos-pratiques/urbanisme-et-architecture/projets-urbains-et-architecturaux/reinventons-nos-places-2540>. (30/06/2016)

Así, el objetivo del artículo es demostrar que la caminata urbana se realiza de manera diferente según los ritmos urbanos de la ciudad, lo que implica un cambio en el embrague del régimen utilitario (caminata del desplazamiento) al régimen lúdico (caminata de la deambulacion). Con ello, otras modalidades de la relación con la ciudad y a los otros se configuran, dando lugar a una experiencia urbana del espacio público que va del anonimato al uso desenvuelto y familiar de dicho espacio. El estudio exploratorio-descriptivo de la calle *Faubourg du Temple*, de la ciudad de París<sup>5</sup>, permite explorar dicha hipótesis. Para ello se utilizan diferentes técnicas de investigación como: la observación directa, las encuestas flash, el seguimiento de personas; el objetivo es el de aprehender la caminata urbana durante la noche como una experiencia sensible.

### **I. El estudio de la caminata urbana bajo un enfoque sensible**

El origen del aumento de las intervenciones urbanas a propósito de la caminata urbana parece obedecer a la importancia de los desafíos ambientales que afrontan las grandes metrópolis (Lord, Ravalet, Klein, Thomas, 2015) , pero también a la emergencia de nuevas formas de cohabitación en los espacios públicos (Bourdin, Masbougin, 2004), la iniciativa de desacelerar los ritmos urbanos (*slow city*), la teoría de la ciudad de proximidad<sup>6</sup> o también la ciudad de los 10.000 pasos a la que hace mención Sonia Lavadinho (experta en movilidad pedestre de la ciudad de Lausana, Suiza<sup>7</sup>), basándose en las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud con el objetivo de mejorar la salud de los habitantes de las ciudades y luchar contra la obesidad, entre otros aspectos.

A pesar de todo ello, las investigaciones sobre la caminata urbana continúan siendo fragmentadas y poco difundidas. Sobre todo, las investigaciones que abordan la caminata urbana como una acción sensible, una interacción con el contorno urbano, con el encuentro del otro y lo desconocido. Una de las dificultades a la hora de abordar la caminata urbana como objeto de estudio es su aparente banalidad, pues es una acción que se realiza de forma cotidiana sin forzosamente tomar conciencia de ello. Y como todo acto familiar y cotidiano se torna difícil de aprehender (Thibaud, 2010). Efectivamente, la caminata es un acto “naturalizado”, es un acto que se olvida y se puede considerar como un estado ordinario (Amphoux, 2004). Trabajos de investigación recientes (Roussel, 2016) corroboran que a pesar de que un gran número de usuarios camina de forma cotidiana (para tomar el transporte público, o ir a pie a buscar a los hijos al colegio o hacer la compra de última hora), una parte de ellos afirma no caminar. En este mismo sentido, la idea hegemónica que existe sobre la

---

<sup>5</sup> El presente artículo rinde cuenta de los primeros resultados de una investigación colectiva realizada por el Grupo Transversal «Mobilités Urbaines Pédestres» (MUP) du Labex Futurs Urbains, Université Paris-Est y la participación de los estudiantes del taller de licenciatura en urbanismo del Instituto Francés de Urbanismo, promoción 2013-2014

<sup>6</sup> La “ciudad de proximidad” es un concepto estudiado no solamente en el campo de la investigación urbana, sino aplicado por las agencias de arquitectura y urbanismo, como la agencia del arquitecto Christian Devillers. URL: <http://www.agencedevillers.com/archives/1011>

<sup>7</sup> Intervención en el marco de : “Des piéton.nes et des villes: connaissances, enjeux, culture de la marche”, 5ta edición del Congreso COPIE, Paris, el 11,12 y 13 de julio 2016

Hernández González, E., Guérin, F. (2016) , « La experiencia de la caminata urbana durante la noche », in *Alteridades*, n.26(52), 14 pp. 35-50

imposibilidad de recorrer la ciudad a pie, por ejemplo, en el caso ciudades estadounidenses, comienza a cambiar a partir de acciones individuales o colectivas, donde el ciudadano se aventura a explorar la ciudad a pie y desafía la forma urbana de la ciudad que fue pensada para una movilidad motorizada<sup>8</sup>.

Sin embargo la caminata urbana no representa una entidad única, no existe una sola manera de caminar que sea uniforme a todos los seres humanos, como lo muestran las diferentes figuras del “*marcheur*” (caminante) identificadas por Jean-Paul Thibaud (2010): el que camina con paso apresurado, aquel que pasea tranquilamente, o el turista curioso. Sin duda, existen maneras culturales de mover el cuerpo cuando se camina (Mauss, 1968). En el caso del presente artículo trataremos solo de dos tipos de régimen del caminar, aquel que es utilitario (desplazarse a pie con un objetivo determinado) y el lúdico (deambular por la ciudad por placer); se intentará comprender cómo la noche cambia la manera y el modo de caminar. Así, consideraremos que el estudio de la caminata urbana, como diversos trabajos de investigación lo demuestran (Amphoux, 2004, Bordreuil, 2010, Thomas, 2004, Lord, 2015), debe ser objeto de un análisis situado, entiéndase por ello el hecho de tener en cuenta el contexto urbano; ya que el peatón no solamente pasea o atraviesa el espacio urbano, sino también se deja “embarcar” por él; y al mismo tiempo el peatón modifica y dinamiza dicho espacio gracias a su presencia (Augé, 1985; Amphoux, 2004).

En este sentido, consideramos que el estudio de la caminata urbana es prolífico si se adopta un enfoque sensible<sup>9</sup>, entiéndase por ello un enfoque en el que las interacciones sociales que de la caminata emanan se inscriben en un contexto y entorno urbano específico (la relación del usuario con su entorno), donde diferentes factores (físicos, naturales, psicológicos y sociales) ofrecen al usuario un cierto confort o incomodidad, e influyen su experiencia urbana, sin olvidar que todo ello se refleja en la manera de actuar y de comportarse en dicho contexto urbano (cf. Tixier, 2007; Amphoux 2013).

## **II. Los ritmos urbanos y la caminata urbana durante la noche**

La ciudad vive al ritmo de diversas temporalidades: las estaciones del año, los días laborales, los fines de semana, las vacaciones escolares, los periodos de afluencia durante el día, la alternancia día / noche. En este sentido, la noche no es solamente un espacio-tiempo de

---

<sup>8</sup> En este caso citamos el ejemplo de la ciudad de Los Ángeles/

<http://www.metropolismag.com/Point-of-View/June-2016/4-Women-Urbanists-Reflect-on-Their-Relationship-to-Jane/>

Otro ejemplo son las caminatas colectivas de mujeres durante la noche. URL <http://lmsi.net/Marche-de-nuit-feministe-et-non>

<sup>9</sup> Entendemos por enfoque sensible la relación del usuario con el entorno, la calle, teniendo en cuenta el conjunto de elementos –físicos, naturales, psicológicos y sociales- que ofrecen al usuario un tipo de comodidad o incomodidad, e influyen su experiencia en el sitio. Igualmente, la interpretación y la representación del usuario se construyen en el espacio, sin olvidar que todo ello se traduce en la manera de actuar y de comportarse en dicho espacio (cf. Tixier, 2007; Amphoux, 2013, Laboratorio CRESSON)

Hernández González, E., Guérin, F. (2016) , « La experiencia de la caminata urbana durante la noche », in *Alteridades*, n.26(52), 14 pp. 35-50

actividades ilegales<sup>10</sup>, sino también el escenario de usos y prácticas urbanas (Gwiazdzinski, 2006). Los tiempos sociales y modos de vida han cambiado, dando lugar a nuevos ritmos y por ende a diversas temporalidades urbanas: “la temporalidad es consubstancial a la actividad humana, a las realizaciones tanto a largo plazo como en la vida cotidiana. Las ciudades, sus cambios, sus renovaciones, y sus extensiones, son una expresión elocuente, y la vida de los ciudadanos se basa en los ritmos urbanos, temporalidades urbanas específicas que se entrecruzan y se modifican...” (Soumagne, 2019:9).

La noche es una dimensión que durante mucho tiempo ha sido ignorada en la investigación científica así como en el seno de la acción urbana. Esta última se aborda tradicionalmente para reivindicar el derecho del « uso de la calle», sobre todo por parte de los locales festivos como bares o discotecas. En el caso de la ciudad de París, la respuesta de la municipalidad con respecto a este tipo de conflictos relacionados con el ruido<sup>11</sup>, ha sido sobre todo la adopción de medidas represivas como limitar los horarios de los bares o penalizarles con multas cuando los clientes son muy ruidosos.

Actualmente, la municipalidad comienza a adoptar otro enfoque de lo que significa la noche urbana y sus usuarios. Las primeras iniciativas fueron una serie de reuniones públicas sobre el tema, los « Estados generales sobre la noche», en París en 2010. El objetivo era democratizar el acceso a las noches urbanas y conciliar el derecho al descanso nocturno y el interés de crear una dinámica cultural nocturna (Heurgon, 2005; Gwiazdzinski, 2005). En el caso parisino, la municipalidad cuenta desde 2014 con un grupo de reflexión permanente (*Conseil de la nuit*<sup>12</sup>), que trabaja sobre la noche urbana.

Por otra parte, la noche parisina también representa un desafío económico: 1600 empresas permiten que la capital cuente con una importante “vida nocturna”, es decir 230 000 trabajadores entre la medianoche y las cinco de la mañana. La ciudad de París acoge más de 27 millones de turistas al año, es decir 4,49 mil millones de euros de beneficios económicos. Sin embargo, la ciudad de París aún está lejos de las grandes metrópolis como Londres o Nueva York, que cuentan con una diversidad de actividades las 24 horas del día. Sin duda, uno de los debates actuales es el de decidir hasta qué punto se propicia o no una “colonización” de la noche por las actividades diurnas (Gwiazdzinski, 2007) hasta llegar a borrar las límites temporales que marcan la diferencia entre el día y la noche.

---

<sup>10</sup> Las actividades ilícitas, el trabajo nocturno, así como las temáticas relacionadas con la precariedad de los indigentes fueron analizadas en el marco del proyecto de investigación colectiva, sin embargo no serán mencionados en el corpus de nuestro documento.

<sup>11</sup>En la ciudad parisina, resulta común que los clientes de bares y terrazas invadan las aceras y se instalen fuera de los locales, lo cual provoca un importante nivel de ruido para los habitantes, que se amplifica a causa de la morfología urbana de la ciudad de París, dónde las calles son estrechas y edificios estilo *Hausmanien* de entre cinco y seis pisos. Sin contar con que la prohibición de fumar en los establecimientos ha provocado que más gente se aglutine fuera de dichos establecimientos (decreto n°2006-1386 du 15/11/2006, relativo a la ley Evin).

<sup>12</sup> La primera reunión fue realizada en diciembre 2014. El grupo de trabajo (*Conseil de la nuit*), se organiza en torno a cinco colegios y un Comité de dirección. URL: <http://www.paris-nuit-urbaine.fr>

También es importante hacer notar que el enfoque nocturno representa un desafío urbanístico mayor. Si la ciudad diurna debe ser reinventada a partir de un urbanismo sensible que tenga en cuenta la práctica cotidiana de la ciudad, la noche o la vida nocturna a su vez comienza a dar muestra de nuevas maneras de *vivre-ensemble*, de iniciativas ciudadanas, como por ejemplo la asociación « *Paris nous appartient* », así como la elección informal de un Alcalde de la noche de París en el 2013 o la existencia de guarderías privadas nocturnas en región parisina<sup>13</sup>.

Es por ello que en el presente trabajo de investigación consideramos la noche como un espacio-tiempo donde el aspecto espacial debe ser analizado al mismo tiempo que el aspecto temporal si se quiere comprender cómo funciona y se practica la noche, en nuestro caso bajo el prisma de la caminata urbana, observada como una práctica sensible que es objetivada y practicada de forma diferente en función de las temporalidades que modifican la manera de percibir y de actuar en el espacio urbano.

### III. El estudio de caso de la calle Faubourg du Temple

La calle Faubourg du Temple, que de ahora en adelante será nombrada como RFT, se inscribe en el marco de importantes trabajos de renovación urbana de la Plaza de la República. El proyecto de los arquitectos Trevelot&Viger-Kohler (TVK)<sup>14</sup> tenía como objetivo crear un espacio público que garantizara el confort de todos los usuarios. La renovación de la plaza ofrece actualmente diferentes zonas para actividades culturales, festivas, terrazas de café, y también permite disfrutar el espacio de forma cotidiana, individual o en grupo: “la plaza ha reforzado su papel de zona de paso y de cambio de modo de transporte garantizado por un vasto espacio peatonal”<sup>15</sup>. (Imagen 2. Vista aérea de la Plaza de la República . Autor: <http://www.placedelarepublique.paris.fr>).

La RFT dejó de ser una vía secundaria de doble sentido, para convertirse en una “zona de encuentro”<sup>16</sup>: con una velocidad máxima de 20km/h para los vehículos motorizados y una cohabitación de los diferentes tipos de movilidad (autobuses, motos, bicicletas, peatones...). También se realizó un cambio de la señalización<sup>17</sup> que provocó una serie de conflictos e

---

<sup>13</sup> Una guardería nocturna abierta las 24 horas funciona en Bussy-Saint-Georges, un pueblo cerca de París, como respuesta al importante número de mujeres que trabajan durante la noche en el aeropuerto de Roissy-Charles de Gaulle, en el complejo hospitalario de Marne-la-Vallée o en el parque de atracciones Disneyland Paris.

<sup>14</sup> URL: <http://agencetvk.tumblr.com/home> (Consultado: 20/02/2016)

<sup>15</sup> URL: <http://placedelarepublique.paris.fr/le-projet/le-mot-des-architectes/le-mot-des-architectes>. (Consultado: 25 /02/2016)

<sup>16</sup> La zona de encuentro se localiza en la RFT, entre la Plaza de la República y la calle Yves Toudic, la distancia es de una manzana de edificios.

<sup>17</sup> Diseño de pasos de cebra diferentes, realizados por un diseñador urbano, señales que con un simbología diferente indican una zona de encuentro y sobre todo la eliminación de las diferencias de nivel entre la acera y el arcén, cambio de sentido de circulación de los vehículos, circulación permitida solo para los taxis entre la plaza de la Republica y la calle Yves Tudic.

Hernández González, E., Guérin, F. (2016) , « La experiencia de la caminata urbana durante la noche », in *Alteridades*, n.26(52), 14 pp. 35-50

incomprensiones originadas por las nuevas “indicaciones” para utilizar el espacio urbano: circular donde antes no se podía circular, incomprensión de carteles utilizados por primera vez, etc. Por otra parte, la intervención de la Plaza de la República fue la primera de esta envergadura y ante su relativo éxito, la municipalidad de París proyecta realizar trabajos de renovación urbana de la misma índole, en otras siete plazas parisinas. El estudio de caso de la RFT puede informarnos sobre los efectos de una estrategia que intenta promover la caminata urbana y lograr una cohabitación “serena” de los diferentes modos de movilidad, ya que la modificación del contexto urbano implica usos diferentes y la experiencia de la caminata nocturna será modificada a su vez.

Sin embargo, dicha estrategia no es exclusiva de ciudades europeas, las zonas de tránsito mixto o de prioridad peatonal existen desde hace algunos años en el contexto mexicano<sup>18</sup>. En este sentido, el presente artículo pretende aportar una lectura crítica de tales intervenciones enfocándonos en la caminata nocturna.

La RFT se localiza en el noroeste de la ciudad de París, esta última marca el límite entre el distrito diez y once. El distrito once cuenta con 496 hab/ha, lo que representa la densidad residencial más importante en París, seguido por el distrito diez con 310 hab/ha, frente a la media de 201 hab/ha en París. En la pirámide de edades de los habitantes de los distrito diez y once, predominan aquellos de entre 20 y 39 años (40% del total de los habitantes del distrito diez, 41% del distrito once frente al 36% de París), siendo minoría las personas de 60 años y más (un 15% frente al 20% de París/ el distrito once, solo 17%). Con respecto al porcentaje de la población que declara tener un empleo, el distrito diez presenta un porcentaje superior a la media parisina, un 66% frente al 61%, cifras similares a las del distrito once. El perfil socioeconómico del distrito diez muestra un número importante de empleados (26,4%, frente al 25,9% París) y sobre todo de obreros (20,9% frente al 14,5% París) que es mucho más importante que la media parisina. Situación similar en el distrito once donde la categoría socio-profesional de “obrerros” es elevada<sup>19</sup>.

La RFT es una plataforma de movilidades que se localiza en el sector de la Plaza de la República dónde se cruzan cinco líneas de metro, cuatro líneas de autobús y siete grandes ejes viales; también se encuentran múltiples estaciones del sistema «Vélib» (bicicletas compartidas) así como paradas de taxis.(Imagen 1 + Imagen 1a. Localización de la Rue Faubourg du Temple. Autor: Atelier-L3, Amenagement et Etudes Urbaines, IFU).

Este territorio es tradicionalmente festivo y cultural. El primer circo permanente de París se instaló allí entre 1782-83. Hasta 1838, el desfile de Carnaval del Miércoles de Ceniza descendía desde el barrio de Belleville por la RFT. Numerosas tabernas se localizaban a lo largo del muro de los « Fermiers generaux », el alcohol corría a mares en el barrio obrero los domingos y el día de *santo lud*. En 1855, la construcción del Cuartel militar llevó a la

---

<sup>18</sup> Por ejemplo la calle 16 de septiembre en el Centro Histórico de la CDMX. URL: <http://mexico.itdp.org/noticias/16-de-septiembre-en-el-centro-historico-del-df-es-ahora-una-calle-de-prioridad-peatonal/> (Consultado 25/06/2016)

<sup>19</sup> Cf. Atelier Parisien d’Urbanisme,

URL:[http://www.apur.org/sites/default/files/documents/10e\\_arrondissement.PDF](http://www.apur.org/sites/default/files/documents/10e_arrondissement.PDF)  
(Consultado: 24/06/2016)

Hernández González, E., Guérin, F. (2016) , « La experiencia de la caminata urbana durante la noche », in *Alteridades*, n.26(52), 14 pp. 35-50

destrucción de siete teatros y a la expropiación de zonas comerciales e industriales. El *Palais des Glaces* y *Bijou Concert* vieron la luz en 1876 para convertirse en un music-hall el primero y en un teatro el segundo. Otro teatro imprescindible de la vida parisina es el *Theatre du temple*, en el que aproximadamente se representan entre 8 y 10 espectáculos allí diariamente, en sus cuatro salas. La discoteca y la sala de conciertos del *Gibus* abrieron sus puertas en 1967 y siguen siendo hasta nuestros días establecimientos icónicos de la vida nocturna parisina.

Para el presente estudio la RFT fue dividida en cuatro segmentos. (Imagen 3. Zona de estudio del proyecto de investigación de la RFT. Autor: Groupe MUP, 2014:11/26). Los trabajos de renovación de la Plaza de la República fueron continuados hasta el cruce de las calles Yves Toudic y la calle de Malte, donde se creó una “zona de encuentro” (segmento 1) y se prohibió la circulación de vehículos particulares. El proyecto fue inaugurado el 16 de junio del 2013. En este segmento se encuentran edificios institucionales y algunos comercios como Go Sport, CMG Sports Club y Habitat. El segmento siguiente (segmento 2), que forma también parte de nuestro terreno de estudio, es aquel que va hasta el canal Saint Martin. En esta zona se localizan comercios sumamente variados: carnicerías, panaderías, papelerías, tiendas de telas y ropa, locales de comida rápida y dos cafés que funcionan las 24 horas de manera informal<sup>20</sup>. Estos últimos son uno de los principales motores de la animación nocturna de la calle como lo veremos más adelante. A partir del Canal Saint Martin y hasta la calle Bichat (segmento 3) y de esta última hasta el metro Goncourt (segmento 4), la fisionomía de la calle cambia ya que esta zona es la frontera entre la RFT y Belleville, otro barrio sumamente popular y cosmopolita, con una fuerte frecuentación turística y la influencia del barrio chino que se observa por la fuerte presencia de restaurantes de comida asiática y comercios de ropa de manufactura china.

## II. Aspectos metodológicos

En estos segmentos tuvo lugar el trabajo de campo realizado. Para ello se utilizaron diferentes técnicas de investigación con el objetivo de estudiar la caminata urbana desde diferentes perspectivas.

La metodología utilizada se inspira en las técnicas aplicadas en los estudios de microsociología que nos permiten tener en cuenta elementos como la postura del cuerpo al caminar, los diferentes registros de interacción y los momentos de movilidad e inmovilidad del individuo o del grupo de individuos en nuestra zona de estudio. Para ello utilizamos una metodología cualitativa y cuantitativa, inspirada de las investigaciones pioneras del laboratorio de investigación CRESSON<sup>21</sup>, en particular el enfoque sensible de la experiencia del caminar en la ciudad. Partiendo del principio de que el caminar se define por su diversidad o sobre todo por sus diversidades, la caminata se vuelve “no una caminata única y genérica,

---

<sup>20</sup>Los horarios de cierre de los bares y comercios festivos en la región parisina están reglamentados. Dichos comercios deben cerrar a las 2:00 a.m, sin embargo en el caso de los dos bares de la RFT se permite de manera «informal» que los clientes permanezcan en el bar con las cortinas entreabiertas. Otra estrategia, sin un control de la policía es la de argumentar que a partir de las 6:00 el comercio es un restaurante y no un bar.

<sup>21</sup> Laboratorio de investigación CRESSON de la escuela de Arquitectura de Grenoble. URL : <http://www.cresson.archi.fr>

Hernández González, E., Guérin, F. (2016) , « La experiencia de la caminata urbana durante la noche », in *Alteridades*, n.26(52), 14 pp. 35-50

sino caminatas, plurales y específicas” (Thibaud, 2010 :30). En este sentido, en el estudio de la caminata nocturna movilizamos: las encuestas flash, los seguimientos de personas, la observación directa y recorridos a pie que fueron filmados utilizando una cámara GoPro, que a continuación detallaremos brevemente.

#### a) Las encuestas «flash»

Con el objetivo de reunir información básica sobre los usuarios, sus usos y la apreciación de la calle<sup>22</sup>, se realizaron encuestas flash, se les denominó así, ya que se trataba de un minicuestionario de diez preguntas breves (siete preguntas cerradas y tres preguntas abiertas), el cuestionario debía durar entre 10 y 15 min<sup>23</sup>. En total se aplicaron 91 encuestas que fueron realizadas entre las 19:00 y las 7:00, un día entre semana (martes) y un día el fin de semana (sábado). Es importante notar que conforme la noche avanzaba, el número de usuarios disminuía (sobre todo el martes) y la alcoholización de los mismos es más importante, lo que provocaba que la aplicación de cuestionarios fuera más difícil, sin olvidar que lo que se analizan son datos declarativos. De esta forma, la muestra es a la vez limitada, no necesariamente representativa, y los porcentajes son calculados teniendo como base el número de encuestados<sup>24</sup>. A pesar de las múltiples imperfecciones, la aplicación de las “encuestas flash” nos permitió conocer el perfil de los usuarios nocturnos de la RFT: mayoritariamente jóvenes (entre 16 y 35 años), estudiantes pero también ejecutivos y profesionales del sector terciario. La variable de género tiene poco impacto, el espacio es frecuentado por hombres y mujeres en igual proporción. Además de ello, pudimos identificar los principales motivos por los cuales los usuarios recorren la RFT, en función de las diversas horas del día: regreso a casa, diversión y reuniones con amigos.

Sin embargo, esta técnica de investigación no proporciona información sobre los itinerarios, las decisiones que los usuarios toman cuando circulan a pie (elección del camino, lado de la acera que se elige, atajos tomados o creados), o el interés del peatón con respecto al contexto urbano, cuando se detiene a observar algo o camina de forma menos apresurada. Es por ello que se decidió explorar otra técnica de investigación, como se explica a continuación.

#### b) Seguimientos de personas

---

<sup>22</sup> En el marco del protocolo del proyecto del grupo MUP, se aplicaron encuestas flash el martes 11/02/2014 de 7:00 a 19:00, así como el martes 25/02/2014 y el sábado 01/03/2014 de 19:00 a 7:00. Se realizaron un total de 216 de las cuales 91 fueron realizadas durante la noche.

<sup>23</sup> Se realizaron encuestas exploratorias con el objetivo de probar la coherencia y la pertinencia del cuestionario, el cual fue modificado enseguida.

<sup>24</sup> 44 encuestados de sexo masculino y 47 encuestados de sexo femenino. 35 encuestados de los 91 encuestados tenían entre 11 y 25 años; 37 encuestados tenían entre 26 y 35 años; 9 encuestados entre 36 y 45 años; 10 encuestados tenían más de 45 años. 22 encuestados pertenecían a la CSP de ejecutivos y de profesiones intelectuales superiores; 17 a la de profesiones intermediarias; 12 a la de empleados y 19 eran estudiantes.

CSP: “categorías socioprofesionales”, la sigla CSP+ es utilizada para designar las categorías socioprofesionales superiores, entiéndase que tiene un poder de compra más elevado que el porcentaje promedio. Ejemplo: jefes de empresas, ejecutivos, profesiones relacionadas con la enseñanza y la cultura.

Hernández González, E., Guérin, F. (2016) , « La experiencia de la caminata urbana durante la noche », in *Alteridades*, n.26(52), 14 pp. 35-50

Los "seguimientos de personas" (Thibaud, 2010) tenían como objetivo retratar las trayectorias de los usuarios en nuestra zona de estudio, identificar las posturas del cuerpo adoptadas, las interacciones negativas o positivas con los otros, así como los obstáculos y la elección de los recorridos realizados por los usuarios. La técnica consiste en seguir de forma discreta el recorrido de los usuarios de la RFT, ya sea una persona sola o un grupo de personas que se desplazan a pie, tomando nota de las diferentes acciones realizadas, para después transcribir el trayecto del transeúnte. En total se realizaron 29 "seguimientos nocturnos", los transeúntes fueron seleccionados de forma aleatoria simple<sup>25</sup>.

El uso de esta técnica de investigación presentó dos dificultades mayores. La primera con respecto a la poca formación y familiarización de dicha técnica de ciertos encuestadores en el momento de ponerla en práctica<sup>26</sup>, lo que no permitió la explotación de la totalidad de los seguimientos realizados. Otra dificultad fue la de seguir a un peatón cuando hay menos usuarios en el espacio público, sobre todo durante la noche, sin llamar la atención, puesta que estar cerca es necesario para no perderlo de vista y anotar los movimientos corporales.

### c) Observaciones directas

Estas se efectuaron en nueve puntos de observación de 19:00 a 7:00, un día laboral y un día del fin de semana<sup>27</sup>, la duración de cada observación fue de 30 min., y una serie de videos efectuados con una cámara GoPro completó las observaciones. La utilización de la cámara GoPro fue utilizada como un método experimental. En dichos videos se filmó un mismo recorrido (duración de 25 minutos aproximadamente) (Imagen 04. Recorrido cámara GoPro) cada hora durante dos días completos; uno entre semana (martes) y otro el fin de semana (sábado).

## **V. La vida nocturna y la caminata en la RFT**

### a) Temporalidades nocturnas de peatones en función de su actividad

Como hicimos mención, la RFT es una calle sumamente animada y frecuentada. Sin embargo, la noche urbana no corresponde a una sola temporalidad. Diversos autores (Gwiazdzinski, 2005, Heurgon, 2005) establecen tres temporalidades nocturnas: el fin del tiempo diurno y el inicio del tiempo nocturno hasta la 1:30 am, un «vacío» nocturno entre 1:30 y 4:30, donde las actividades y la ciudad parece vaciarse y dormir, y el inicio del tiempo diurno entre 5:00 y 6:00 . Sin embargo, en el caso de la RFT observamos cuatro temporalidades, en función de la actividad de los peatones (*marcheurs*).

- Fin del tiempo diurno de 19:00 -21:00: regreso a casa, flujos peatonales importantes con un régimen de desplazamiento utilitario – mixto con otros vehiculos - y

---

<sup>25</sup> Se trata de una muestra limitada y no representativa compuesta de: 30 mujeres y 23 hombres, 16 personas tenían entre 15 y 25 años, 27 entre 26 y 35 años, 4 entre 36 y 45 años y 1 persona de más de 45 años. La edad fue calculada a partir de una apreciación subjetiva de los encuestadores, basada sobre la forma de vestir, la postura corporal, el lenguaje o la manera de hablar en ciertos casos.

<sup>26</sup> Como mencionamos, el trabajo de campo fue realizado con la ayuda de estudiantes de la licenciatura en Urbanismo del Institut Français d'Urbanisme, promoción 2014-2015.

<sup>27</sup> El martes 25/02/2014 y el sábado 01/03/2014

diversificación comercial, servicio municipal de limpia en marcha pero muchos botes de basura llenos en la calle

- Inicio del tiempo nocturno e intensificación de 21:00 -2:00: diversiones, deambulaciones peatonales con un régimen lúdico o mixto (con un régimen de desplazamiento) y homogeneidad comercial (restaurantes, bares, ...); con una ruptura alrededor de la 01:00, momento de elegir regresar a casa (fin del servicio de metro) o continuar la juerga, calles un poco sucias y botes de basura llenos.
- Vacío nocturno 2:00- 5:00 : menos flujos vehiculares (más visibilidad de los taxis) y pocas personas en la calle, giros comerciales ligados a la diversión y al ocio (discotecas), calles muy sucias
- Inicio de la vida diurna entre 5:00- 6:00 : régimen de desplazamiento utilitario para regresar a casa o ir al trabajo, la mezcla y diversidad de flujos comienza.

Las temporalidades nocturnas que se identificaron son menos marcadas el fin de semana, el inicio del tiempo diurno e intensificación es de nueve de la noche hasta las tres de la mañana, y el vacío nocturno es más reducido entre las tres y las cinco de la mañana.

El principal motivo de presencia en la RFT es aquel asociado al ocio, la diversión o la deambulación, entre las nueve y las dos de la mañana. A partir de las cuatro de la mañana el motivo "regreso a domicilio" es predominante. Antes de las nueve de la noche y después de las cuatro de la mañana, el motivo "profesional" es predominante, sobre todo entre semana.

El motivo "cita con amigos" es más representativo el fin de semana antes de medianoche y el motivo " vuelta al domicilio" sobre todo después de la medianoche. **Figura 1.**

### **Temporalidades Nocturnas RFT**

En cuanto a las principales diferencias identificadas entre la temporalidad diurna y nocturna gracias a las encuestas flash, la mayoría de los encuestados, al preguntarles sobre la decisión de pasar o frecuentar la RFT al volver a casa después de la jornada de trabajo, citaron: la importante presencia de gente en la calle, la animación, el hecho de tener más tiempo para mezclarse o formar parte de ese ambiente animado durante su paso por la calle, la iluminación de la calle. Por el contrario, durante el día, esta imagen animada y la presencia de la muchedumbre fue citada como motivo de incomodidad.

Las amenidades y afordances propuestas a los usuarios de la calle influye la elección de transitar por dicho espacio. Por otra parte, conforme avanza la noche, los desechos y la basura se acumulan en la calle debido al gran número de negocios de comida rápida. Sin embargo un cierto tipo de tolerancia se instala, situación que no es la misma durante el día.

#### b) Espacialidades nocturnas de la gente que camina en función de su actividad

Las trayectorias identificadas gracias a las informaciones recogidas en las encuestas flash, están principalmente relacionadas con el motivo: diversión y regreso a casa, ya que la Plaza de la República es una plataforma de movilidad hacia el centro de París. Otra trayectoria identificada son las orillas del canal Saint Martin, donde una de las actividades principales es el paseo y la deambulación nocturna.

Los encuestados declaran que el origen o el último lugar frecuentado antes de llegar a la RFT fue el metro en la Plaza de la República, principalmente entre las siete y las once de la noche.

Hernández González, E., Guérin, F. (2016) , « La experiencia de la caminata urbana durante la noche », in *Alteridades*, n.26(52), 14 pp. 35-50

Se trata sobre todo de estudiantes, ejecutivos o empleados y de mujeres y los flujos unidireccionales de peatones identificados durante el día se disipan<sup>28</sup>.

El segundo origen o el último lugar frecuentado es algún bar, sobre todo entre las once de la noche y las siete de la mañana, cuando se vuelve al domicilio solo o acompañado. Los encuestados eran principalmente estudiantes, jóvenes activos y mayoritariamente hombres. En ciertas ocasiones declaran que es para ir a otro bar o un club entre las once de la noche y las tres de la mañana, principalmente jóvenes ejecutivos o estudiantes. **Figura 2. Temporalidades Movilidad**

La frecuentación nocturna de la RFT es mayoritariamente semanal, ya que el 40% de los encuestados (36 sobre 91) declaran frecuentar la RFT casi exclusivamente una vez a la semana. Un tercio de los encuestados frecuentan la RFT de una manera cotidiana, el 59% de los encuestados (52 sobre 91) declaran pasar por la RFT por comodidad, porque es el camino más corto o directo, y más rápido.

En este sentido, las informaciones reunidas son datos descriptivos y narrativos, lo que nos permitió identificar las estrategias de ciertos peatones, por ejemplo; la alternancia entre una caminata rápida-lenta entre la acera y la carretera es mucho más frecuente durante el inicio del periodo nocturno (entre 19:00 y 21:00). Es en este periodo cuando los trabajadores que regresan a casa y transitan por la RFT (una caminata funcional) entran en conflicto con los peatones que pasean, esperan entrar al teatro o fuman enfrente de un bar o de un restaurante, (una caminata de placer o de ocio). Sin contar con los múltiples obstáculos presentes durante el día y la noche (contenedores de basura en las aceras, barreras en el borde de las aceras para impedir que los automóviles las invadan, bicicletas y motos estacionadas en las aceras, entre otros)

Conforme avanza la noche, los grupos de personas o parejas no dudan en caminar por la carretera, desafiando a los vehículos motorizados e imponiendo una velocidad mínima para circular, dichas acciones no fueron vistas durante el día.

Diversos seguimientos realizados a individuos que caminaban en grupo muestran cómo las interacciones verbales y corporales se realizan con más frecuencia durante la noche: hacer un comentario en voz alta o una acción que haga reír a las personas que circulan cerca, solicitar un encendedor o alguna indicación que dé lugar a una pequeña conversación entre desconocidos, etc. De igual forma, ciertos seguimientos de personas, con la noche avanzada (entre 2:00 y 5:00) , cuando ya no hay transporte público y menos gente camina por la calle, muestran cómo la velocidad de la caminata no varía en función de si se es un hombre que camina solo u una mujer que camina sola, ya que los dos lo hacen de manera apresurada cuando se identifica un factor de inseguridad, por ejemplo: un hombre en estado de ebriedad

---

<sup>28</sup> Durante el día, en una acera predominan los peatones con una caminata rápida (funcional) que se dirigen hacia la Plaza de la República y en la acera opuesta los que se dirigen en sentido contrario hacia el canal Saint-Martin.

Hernández González, E., Guérin, F. (2016) , « La experiencia de la caminata urbana durante la noche », in *Alteridades*, n.26(52), 14 pp. 35-50

que pedía dinero de forma insistente<sup>29</sup>. Lo que cambia es la postura del cuerpo, una mujer adoptará una postura de firmeza, en los casos que observamos<sup>30</sup>, y un hombre una postura desenvuelta al caminar pero con un paso firme<sup>31</sup>. Durante las observaciones nos percatamos de que las mujeres solas son abordadas frecuentemente por los hombres. Sin embargo, las mujeres no parecen expresar ira sino fatiga a causa de la frecuencia de dichas sollicitaciones y frente a la posibilidad de un agresión (aunque se ha comprobado que el numero de agresiones no es más importante durante la noche). Sin embargo cuando dichas interacciones se tornan molestas o insistentes, las mujeres ponen en práctica una serie de tácticas, por ejemplo: aceleran el caminar, utilizar el móvil para parecer ocupadas y así evitar una interacción o aún adoptar una manera específica de responder : sonreír, mostrar que se ha entendido el mensaje y continuar caminando de forma rápida.

### c) La apreciación nocturna en la RFT

La apreciación nocturna de la RFT es mayoritariamente positiva, sobre todo para los estudiantes que frecuentan la calle de forma cotidiana ya que viven cerca del barrio. Lo conocen gracias a una frecuentación cotidiana y la imagen popular de la calle concuerda con su origen social. El proyecto de renovación de la Plaza de la República y el canal Saint-Martin parecen esenciales en el aumento de la frecuentación de la RFT, que une varios puntos de animación nocturna. Lo mismo ocurre con los *seniors* activos, otra categoría menos representativa que la de los estudiantes pero que frecuentan regularmente la RFT como lugar de convivialidad. Sin duda la animación del barrio se encuentra en el origen de esta frecuentación.

La calle está animada gracias a que una diversidad de comercios permanecen abiertos hasta las nueve de la noche: tiendas de ropa, papelerías, venta de periódicos...; entre las nueve y la media noche, lo que identificamos como un periodo de intensificación del tiempo nocturno, los establecimientos comerciales que continúan abiertos son sobre todo hoteles, teatros y restaurantes de comida rápida. La RFT es una calle festiva que permanece animada hasta las seis de la mañana gracias a los bares, discotecas y sin duda también gracias al comercio informal de rosas o de estupefacientes, que se realiza de forma discreta en la zona. Con respecto a los establecimientos comerciales presentes en la RFT, se trata mayoritariamente

---

<sup>29</sup> Ello no quiere decir que una mujer sola no sea acosada cuando pasea o camina de noche por nuestra zona de estudio. Sin embargo, en el presente estudio no abordaremos (no abordamos) las desigualdades en términos de la practica nocturna bajo una perspectiva de género.

<sup>30</sup> Se contabilizó un seguimiento, en el que una mujer adoptaba la postura desenvuelta de un hombre con paso firme, y con una capucha en la cabeza. Efectivamente, la identificación del género (masculino-femenino) no fue inmediata.

<sup>31</sup> Para consultar los resultados de los diferentes métodos utilizados: Jérôme Monnet, Edna Hernández González (coord.), « La place de la marche dans le fonctionnement de la rue du Faubourg du Temple à Paris: Du piéton à l'usager, vers le citoyen? », Rapport de recherche de l'étude commande pour la ville de Paris au Groupe "Mobilités Urbaines Pédestres" du Labex Futurs Urbains, (2015). Versión en línea prevista para el otoño de 2016 en la página web del grupo de investigación transversal "Mobilités Urbaines Pedestres" del Labex Futurs Urbains. URL: <http://www.futurs-urbains.fr/fr/mobilites-urbaines-pedestres-/document-55.html>

Hernández González, E., Guérin, F. (2016) , « La experiencia de la caminata urbana durante la noche », in *Alteridades*, n.26(52), 14 pp. 35-50

de comercios textiles de origen asiático y restaurantes de comida rápida, que han remplazado los comercios de proximidad y artesanales como la venta de quesos y los restaurantes tradicionales. Es por ello que los vecinos de la zona tienen una opinión negativa de tales establecimientos comerciales.

Con respecto a la percepción de la RFT, la mayoría de los encuestados califican la calle como animada pero desagradable conforme la noche avanza, sobre todo a causa de la acumulación de basura. La apreciación negativa de los usuarios nocturnos proviene sobre todo de los jóvenes activos (ejecutivos, empleados de oficinas) que frecuentan la calle de manera semanal por un motivo profesional, y que sienten no tener otra opción que la de pasar por allí, aunque no les gusta. En lo que respecta a los habitantes que frecuentan y recorren la calle a pie, parecen satisfechos. Sin embargo, a los transeúntes regulares de clase y edad media les gustaría mejorar la convivencia entre los usuarios motorizados y los peatones así como la limpieza del lugar, sobre todo tarde por la noche.

También se observaron las interacciones conflictivas en los cruces peatonales, debido a una mala sincronización de los semáforos. Conforme avanza la noche, el respeto de las reglas de circulación es menor (ligado a las representaciones sociales de la noche como espacio de libertad y de transgresión de las reglas sociales). De igual forma, los usuarios prestan menos atención cuando se trata de dejar paso libre en las aceras, la “fluidez” de la circulación peatonal no parece ser una prioridad en la temporalidad nocturna de la RFT, como lo es durante el día. Como se constató en los seguimientos de personas, la velocidad de los usuarios disminuye y los momentos de lentitud e incluso de inmovilidad se instalan. En ciertos casos, dichos momentos de inmovilidad dan lugar un uso diferente del mobiliario urbano, como por ejemplo la improvisación de “salones urbanos” efímeros, como es el caso cuando ciertos jóvenes se instalan en las barreras de metal colocadas al borde las aceras, o el uso de los contenedores de basura para colocar la cerveza, para decidir la continuación de la juerga nocturna o para comer un sándwich antes de continuar. Sin duda, se identificó que los usuarios dan usos diferentes al mobiliario y al espacio urbano nocturno diferente de aquellos para lo que fueron pensados (de Certeau, 1990).

## **VI. Caminar durante la noche: otro enfoque de la alteridad y de la relación con la ciudad**

La RFT puede ser observada como un laboratorio de los ritmos de la ciudad de París, por sus intensos flujos peatonales articulados en momentos de paseo y una circulación peatonal intensa, que contribuye a la animación del barrio y a la dinámica de la metrópolis parisina. Sin embargo, se constata que la diversidad de temporalidades y de usuarios que frecuentan la RFT no fueron tomados en cuenta al momento de realizar los trabajos de renovación. Pero sobre todo, se percibe el desafío que representa la puesta en marcha de zonas de tránsito mixtas o zonas de encuentro, donde todos los usuarios y formas de movilidad deben cohabitar de manera pacífica en el mismo espacio.

Las temporalidades que se identificaron son relativas a los diversos ritmos urbanos y la práctica del espacio urbano a pie. Puede identificarse una caminata funcional: el trayecto para ir al trabajo o el regreso a casa que se realiza bajo un régimen de anonimato máximo, evitando tocar a los otros usuarios que esperan o que circulan, consultando el móvil, etc. Y hay otra caminata menos apresurada, que se realiza por un motivo festivo o de deambulación nocturna

Hernández González, E., Guérin, F. (2016) , « La experiencia de la caminata urbana durante la noche », in *Alteridades*, n.26(52), 14 pp. 35-50

sin objetivo fijo, donde se adopta una postura de visibilidad: interacciones ruidosas, un caminar despreocupado por lo general en grupo. También se constata (gracias a los vídeos) que la caminata urbana en grupo prima frente a la caminata individual o en pareja. El efecto de estar en grupo en un ambiente festivo, el estado de ebriedad y la percepción de la noche como tiempo de libertad, contribuyen a una apertura hacia el otro, hacia su entorno, y a una postura reservada con respecto al otro y su entorno cuando se camina solo.

De manera general, las temporalidades nocturnas de la RFT son más evidentes tanto al comienzo como al final de la noche : una importante intensidad al final del tiempo diurno y una ciudad que se despierta paulatinamente a partir de las 5:00. Ello parece corresponder a una sincronización de las actividades diurnas gracias a los diferentes servicios que contribuyen a la frecuentación del espacio urbano. Sin duda, los “motores de temporalidades” (Soumagne, 2015) son los horarios de transporte colectivo y los horarios de los comercios. El caminar durante la noche es también una elección cuando la oferta de transporte público se termina y los bares comienzan a cerrar. Tomar o no el último metro para continuar la fiesta determinará si el retorno a casa será a pie (si se vive cerca) o si se tendrá que caminar para encontrar un autobús de noche, en el caso de la ciudad de París. Efectivamente, el fin del servicio del transporte colectivo metro y el cierre de un gran número de comercios parece marcar el momento de la desincronización de los usos y las actividades de la RFT.

En este sentido, una organización informal del espacio se configura, los espacios donde circulan los peatones son aleatorios (aceras y vías de circulación utilizadas de igual forma), los peatones se conceden momentos de pausa; sin preocuparse del paso de los otros si se esta en grupo o en los recovecos y los portones de los edificios si se esta solo o en pareja. Como menciona Bordreuil (2010), caminar en grupo implica una lógica diferente a la caminata en solitario.

Otro aspecto será la configuración de diversos «ambientes» sonoros durante la noche. Por ejemplo, la disminución del número de individuos presentes en la calle entre dos y cinco de la mañana, así como la arquitectura de la RFT, contribuyen a configurar un ambiente sonoro particular con ruidos como el sonido de los tacones sobre los adoquines, una bolsa de plástico en el suelo o el murmullo de las conversaciones de los transeúntes. En la zona del canal Saint Martin no solo el ambiente sonoro es completamente diferente por el ruido del agua y de los árboles, sino también el ambiente térmico distinto al que se puede sentir en la Plaza de la República o en la RFT<sup>32</sup>.

De igual forma, el presente estudio exploratorio-descriptivo nos permitió corroborar que la caminata urbana durante la noche se realiza de manera diferente a la del día. Esta última es guiada, en cierta medida por los espacios iluminados: monumentos históricos e iluminaciones artísticas que crean un ambiente atractivo y favorece el sentimiento de seguridad y el tránsito por dicho espacio. En el caso de la RFT una de las principales razones de los encuestados, en cuanto a la pregunta de frecuentación de la calle, fue la buena iluminación. Otro de los aspectos citados fue el ambiente festivo. Efectivamente, el entretenimiento y el ambiente urbano cobran una mayor importancia durante la noche.

---

<sup>32</sup> Cf. Informe individual del proyecto de investigación del grupo «Mobilités Urbaines Pedestres», sobre la temática «Ambientes Térmicos» realizado por Carolina Vasilikou.

### **A manera de conclusión**

Sin duda, la experiencia de la caminata urbana durante la noche merece ser explorada e incluida en los estudios urbanos. La urbanidad nocturna no es solamente una ciudad que funciona las 24 horas del día, donde el interés principal es crear una ciudad atractiva para los turistas. Sino también un espacio-tiempo donde una práctica cotidiana del espacio existe, donde los peatones que deambulan, circulan y/o pasan configuran nuevos usos y prácticas del espacio, específicos del tiempo nocturno y en función del contexto urbano.

Interesarse en un caso particular, como lo es una calle parisina, nos ha permitido identificar pistas de reflexión sobre la manera de concebir el sistema de movilidad nocturno en el cual debe integrarse la oferta de una caminata utilitaria y una caminata más pausada, relacionada con las actividades de ocio. También se debe continuar el debate sobre el interés y la pertinencia de continuar con la “colonización” de la vida nocturna por las actividades diurnas hasta llegar a una ciudad que funcione las 24 horas del día. O por el contrario reflexionar sobre una “dosificación” de las actividades y servicios nocturnos en función de las temporalidades y de los ritmos urbanos propios a cada ciudad.

Para ello, sería pertinente interesarse en la ética y la gobernanza nocturna por medio de un urbanismo de los modos de vida (Bourdin, Masboungi, 2004), donde un «maître d’usage» o un «gestor urbano», pueda negociar, dialogar con los múltiples usuarios nocturnos de la calle, con el objetivo de adoptar medidas y acciones *ad hoc* en función de los usos y las temporalidades nocturnas, como por ejemplo la instalación temporal de «chill-out» los fines de semana, cuando la frecuentación de la calle se torna intensa y sumamente ruidosa; el uso de patios interiores existentes en los edificios que albergan teatros o discotecas para instalar las filas de espera que invaden las aceras; el cambio de horarios de la recolección de basura para evitar que los contenedores de basura sobre las aceras sean obstáculos para el paso de peatones, sobre todo cuando se trata de un peatón con un carrito de bebé o con valijas. El objetivo sería introducir una gestión urbana eficaz y participativa.

De esta forma, podríamos afirmar que la caminata urbana, por una parte, es una cuestión de escalas que debe observarse como una forma de movilidad complementaria al sistema de movilidad existente, el cual ofrece una adherencia mínima y “permite cambiar de destino o inventar nuevos destinos casi a cada paso” (Amar, 1993). Y por otra parte es una cuestión de temporalidades, los usuarios no caminan todo el tiempo ni a todas horas, sin embargo en función de los ritmos urbanos habrá más o menos gente que camine y recorra la ciudad.

Hernández González, E., Guérin, F. (2016) , « La experiencia de la caminata urbana durante la noche », in *Alteridades*, n.26(52), 14 pp. 35-50

## **Bibliografía**

AUGE, M. (1985), *La traversée du Luxembourg*, Paris: Hachette

AMPHOUX, P. (2004), «Marcher en ville. Le Renouveau urbain en marche», *Les Annales de la recherche urbaine*, Paris, décembre 2004, n° 97, pp. 137-140

AMPHOUX, P. (2013), *Les approches sensibles du territoire*, DEA Ambiances architecturales et urbaines

ARBORIO, AM, FOURNIER, P. (1999), *L'enquête et ses méthodes: l'observation directe*, Paris: Nathan université

BRUNETEAUX, P., LANZARINI, C. (1998), «Les entretiens informels», in *Sociétés contemporaines*, vol. 30, n°1, pp. 157-180

BOURDIN, A. MASBOUNGI, A., (2004), *Un urbanisme de modes de vie*, Paris:Le Moniteur

BORDREUIL, S. (2010) «Dans la compagnie des passants», in Thomas, R. (dir.), *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*, Paris: Les archives contemporaines

BUSQUET, G. « L'espace politique chez Henri Lefebvre : l'idéologie et l'utopie », justice spatiale | spatial justice, n° 5 déc. 2012-déc. 2013, dec. 2012-dec. 2013. URL : <http://www.jssj.org>

CANU, R., COCHOY, F. (2012), «Places et déplacements: une archéologie statistique de la logistique piétonne (Toulouse, XXe-XXIe siècles)». *Revue Flux*, avril-juin, No. 88, p. 19-33

CAUQUELIN, A. (1977), *La ville la nuit*, Paris: PUF

DE CERTAU, M. (1990), *L'invention du quotidien, I: arts de faire*, Paris: Folio

DELEUIL, J.M., (1994), *Lyon la nuit, lieux, pratiques et images*. Lyon: Presses Universitaires de Lyon.

FRUIN, J. (1971), *Pedestrian planning and design*, (chapter 8). New York : Metropolitan Association of Urban Designers and Environmental Planners

FIORI S., LEROUX M., NARBONI R., (2009), «La conception d'ambiances nocturnes, de l'enquête sociologique au projet», in Deleuil J.M., (dir.), *Eclairer la ville autrement - Innovations et expérimentations en éclairage public*, Lausanne : PPUR, p. 124-141

GALINIER, J., MONOD BECQUELIN, A. (2015), «La nuit se lève », Séminaire Anthropologie de la nuit, Nanterre : Université Paris-Ouest Nanterre, Maison Archéologie & Ethnologie, 18 décembre

Hernández González, E., Guérin, F. (2016) , « La experiencia de la caminata urbana durante la noche », in *Alteridades*, n.26(52), 14 pp. 35-50

GROSJEAN, M., THIBAUD, JP. (2001), *L'espace urbain en méthodes*, Marseille: éd. Parenthèses, ch. 4-5

GWIAZDZINSKI, L. (2005), *La nuit, dernière frontière de la ville*, Paris: Aube

GWIAZDZINSKI, L.(2007), *Nuits d'Europe. Pour des villes accessibles et hospitalières*, Belfort, Belfort: Université de Technologie de Belfort-Montbéliard

HAICAULT, M. (2003) «Temps sociaux et temporalités urbaines dans la politique de la ville», *Revue Interventions économiques* [En ligne], 31 | 2003, mis en ligne le 01 juin 2003, consulté le 25 février 2016. URL : <http://interventionseconomiques.revues.org/916>

HEURGON, E. (2005), «Préserver la nuit pour réinventer le jour, essai de prospective nyctalogique», in C. Espinasse, L. Gwiazdzinski, E. Heurgon, *La nuit en question(s)*, Paris éd. de l'Aube

HUGHES, E. C. (1996), *Le regard sociologique*, Paris: Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, textes rassemblés et présentés par JM Chapoulie

LORD, S., RAVALET, E., KLEIN, O., et THOMAS, R. (2015), «Marche et environnements urbains contrastés : perspectives internationales et interdisciplinaires», *Environnement Urbain / Urban Environment* [En ligne], Volume 9, mis en ligne le 19 octobre 2015, consulté le 05 février 2016. URL : <http://eue.revues.org/644>

LYNCH, K. (1969), *L'image de la cité*, Paris: Dunod (trad.Marie-Françoise Vénard et Jean-Louis Vénard)

MAUSS, M. (1968), «Les techniques du corps», in *Sociologie et anthropologie*. Paris : PUF, pp. 365-386

MAISONS, J., (2009), «*Vincent Kaufmann, (2008)*, Les paradoxes de la mobilité, bouger, s'enraciner». *Méditerranée*, n°113, décembre, pp. 154-155

ROUSSEL, J., (2016), « Le confort de la marche dans l'espace public parisien : représentations, pratiques, enjeux », thèse de doctorat en Urbanisme et Aménagement de l'espace, dir. J. Monnet, UPEM, Université Paris-Est, 2016, 01 juillet.

SOUMAGNE, J. (coord), (2015), *Le temps de la ville*, Rennes: PUR

PERETZ, H. (2004), *Les méthodes en sociologie : l'observation*, Paris: La Découverte

PETONNET, C. (1982), «L'observation flottante. L'exemple d'un cimetière parisien», in *L'Homme*, vol. 22, n°4, pp. 37-47

THIBAUD, J.P., (2004), *Ambiances en débats* sous la dir. de Amphoux, P., Thibaud, J.P., et Chelkoff, G., Grenoble: A la Croisée

Hernández González, E., Guérin, F. (2016) , « La experiencia de la caminata urbana durante la noche », in *Alteridades*, n.26(52), 14 pp. 35-50

THIBAUD, J.P., (2010) «Des modes d'existence de la marche urbaine», in Thomas, R. (dir.), *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*, Paris : Les archives contemporaines

THOMAS, R., (2004), «Quand le pas fait corps et sens avec l'espace : aspects sensibles et expressifs de la marche en ville», *Cybergeo : Revue européenne de géographie / European journal of geography*, UMR 8504 Géographie-cités, 12 p.

TIXIER, N., « L'usage des ambiances », *Culture et recherche*, n° 113, automne 2007, pp. 10-11

ORFEUIL, J.P., (2010), «Mobilité». L'abc de l'urbanisme, *Créteil: Institut d'Urbanisme de Paris, Université Paris-Est Créteil*, pp. 107-110