

# La experiencia de la caminata urbana durante la noche\*

EDNA HERNÁNDEZ GONZÁLEZ\*\*  
FLORIAN GUÉRIN\*\*\*

## Abstract

THE EXPERIENCE OF URBAN WALKS AT NIGHT. *This work is about urban walks at nighttime. The assumption is made that urban walks are different depending on the pace of the city during nighttime, shifting from just commuting to wandering. Other types of walks arise from the relation with the city and other people, which cover from public spaces lived anonymously to the ones experienced with familiarity. The exploratory study of a Parisian commercial street allows the demonstration of this hypothesis.*

**Key words:** temporalities, nighttime, urban pace, public spaces

## Resumen

*Este trabajo se interesa en la caminata urbana nocturna. Se parte de la hipótesis de que la caminata urbana se realiza de manera diferente según los ritmos de la ciudad durante la noche, cambiando del desplazamiento a la deambulacion, por lo que surgen otras modalidades de la relación con la ciudad y con los otros, modalidades que van de un espacio público vivido de forma anónima a uno experimentado con familiaridad. El estudio exploratorio de una calle comercial parisina permite demostrar dicha hipótesis.*

**Palabras clave:** temporalidades, tiempo nocturno, ritmos urbanos, espacio público

## Introducción

En el contexto francés, la caminata urbana se ha estudiado y se tiene presente al planificar la ciudad desde un punto de vista sectorial relacionado con la gestión y concepción del sistema de transporte motorizado, que incluye la administración de flujos vehiculares y peatonales, la planificación de los tiempos en los cruces peatonales, el sistema de decisiones de los viandantes en el momento de cruzar una calle, entre otros aspectos (Fruin, 1971; Canu y Cochoy, 2012; Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux –IFSTTAR–, Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement –Cerema–). Dicho enfoque genera informaciones incompletas y deja de lado tanto el aspecto sensible de la caminata urbana como las interacciones sociales que se dan cuando se recorre la ciudad a pie.

En la actualidad, en Francia están vigentes diversas iniciativas e intervenciones urbanas, como el aumento de las áreas peatonales, la reducción de la velocidad en las zonas urbanas (a 30 km/h), o las llamadas *zone de rencontre*, en las cuales se pretende que cohabiten 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

\* Artículo recibido el 22/01/16 y aceptado el 05/04/16.

\*\* Institut de Géographie, Facultad de Ciencias y Técnicas, Universidad de Bretagne Occidentale. 6 avenida Le Gorgeu, 29238 Brest, Cedex 3 <Edna.Hernandez@univ-brest.fr>.

\*\*\* Estudiante de doctorado en Sociología Urbana, Université Paris-Est, Lab'Urba (ED 528-VTT)-Bât Bienvenue. 14/20 boulevard Newton-Cité Descartes, 77447, Marne-la-Vallée Cedex 2 <guerinfo@gmail.com>.

incluso en las vías de circulación reservadas a los automóviles; en cuanto a los vehículos motorizados, no pueden superar los 20 km/h. Otro ejemplo del actual interés que suscita la caminata urbana son los planes peatonales<sup>1</sup> o las propuestas del tipo de las *marches exploratoires*<sup>2</sup> realizadas en París con el objetivo de construir el dispositivo Paris piéton, sin olvidar los proyectos de renovación urbana de las siete plazas parisinas de mayor envergadura,<sup>3</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 muestran algunos estudios (Deleuil, 1994; Fiori, Leroux y Narboni, 2009; Gwiazdzinski, 2005), la percepción y la configuración de los usos y prácticas del espacio urbano son distintas de las que ocurren durante el día. En primer lugar, por la iluminación de la ciudad (alumbrado público e iluminación artística), ya que colocar luz en ciertos espacios –en detrimento de otros– favorece 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 24 horas). Estos últimos son espacios que concentran una importante actividad nocturna, donde la cohabitación entre los usuarios que se divierten y quienes desean dormir se torna difícil.

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 acoplamiento del régimen utilitario (caminata de desplazamiento) con el régimen lúdico (caminata de deambulación). Así, se configuran otras modalidades de la relación con la ciudad y con los otros,

generando 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>4</sup> permite profundizar en dicha hipótesis. Para ello, se utilizan diferentes técnicas de investigación como la observación directa, las encuestas flash y el seguimiento de personas; la intención es aprehender la caminata urbana durante la noche en cuanto experiencia sensible.

### El estudio de la caminata urbana desde 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 *et al.*, 2015), pero también a la emergencia de nuevas formas de coexistencia en los espacios públicos (Masboungi y Bourdin, 2004), la iniciativa de desacelerar los ritmos urbanos (*slow city*), la teoría de la ciudad de proximidad<sup>5</sup> o también la ciudad de los 10 000 pasos a la que hace mención Sonia Lavadinho (experta en movilidad pedestre de Lausana, Suiza),<sup>6</sup> basándose en las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud orientadas a mejorar la salud de los habitantes de las urbes y a luchar contra la obesidad, entre otros aspectos.

No obstante, las investigaciones sobre la caminata urbana continúan siendo fragmentadas y poco difundidas. Sobre todo aquellas que la abordan como una acción sensible, una interacción con el contorno urbano, con el encuentro del otro y lo desconocido. Una dificultad al dar a la caminata urbana el carácter de objeto de estudio es su aparente banalidad, pues es una acción que se realiza de forma cotidiana sin, forzosamente, tomar conciencia de ella. Y, como cualquier

---

<sup>1</sup> Por ejemplo, la ciudad de Estrasburgo, en Francia, puso en marcha su Plan piéton en el 2012 <<http://www.strasbourg.eu/developpement-rayonnement/transports-et-infrastructures/exemplarite-strasbourg/strasbourg-ville-en-marche>> [25 de febrero de 2016].

<sup>2</sup> Las *marches exploratoires* son caminatas urbanas concebidas por un amplio número de actores institucionales (arquitectos, urbanistas, diseñadores, gestores urbanos...) y usuarios, con la finalidad de elaborar una política que promueva la práctica de la caminata urbana <[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>3</sup> <<http://www.paris.fr/services-et-infos-pratiques/urbanisme-et-architecture/projets-urbains-et-architecturaux/reinventons-nos-places-2540>> [30 de junio de 2016].

<sup>4</sup> El presente artículo da cuenta de los primeros resultados de una investigación colectiva llevada a cabo por el Grupo Transversal Mobilités Urbaines Pédestres (MUP) del Labex Futurs Urbains de la Université Paris-Est y con la participación de los estudiantes del taller de licenciatura en Urbanismo del Instituto Francés de Urbanismo, promoción 2013-2014.

<sup>5</sup> La *ciudad de proximidad* es un concepto estudiado no solamente en el campo de la investigación urbana, sino aplicado por los despachos de arquitectura y urbanismo, como el del arquitecto Christian Devillers <<http://www.agencedevillers.com/archives/1011>>.

<sup>6</sup> Intervención en el marco de: "Des piétons et des villes: connaissances, enjeux, culture de la marche", 5ta edición del Congreso COPIE, París, del 11 al 13 de julio de 2016.

acto familiar y cotidiano, se torna difícil de aprehender (Thibaud, 2010). En efecto, la caminata es un acto “naturalizado”, que se olvida y se puede considerar un estado ordinario (Amphoux, 2004). Estudios recientes (Roussel, 2016) corroboran que a pesar de que un gran número de usuarios camina habitualmente (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 sentido, la idea hegemónica que existe sobre la imposibilidad de recorrer la ciudad a pie, por ejemplo, en el caso de urbes estadounidenses, comienza a cambiar a partir de acciones individuales o colectivas, conforme las cuales el individuo se aventura a explorar la ciudad a pie y desafía la forma urbana que fue pensada para una movilidad motorizada.<sup>7</sup>

Sin embargo, la caminata urbana no representa una entidad única, no existe un solo modo de caminar que sea uniforme para 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 este artículo trataremos sólo 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 forma de caminar.

Así, consideraremos que el estudio de la caminata urbana, como diversas investigaciones lo demuestran (Amphoux, 2004; Bordreuil, 2010; Thomas, 2004; Lord *et al.*, 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 sólo pasea o atraviesa el espacio urbano, sino que también se deja “atrapar” por él y, al mismo tiempo, el peatón modifica y dinamiza dicho espacio gracias a su presencia (Augé, 1985; Amphoux, 2004).

Desde nuestro punto de vista, el estudio de la caminata urbana es prolífico si se adopta un enfoque

sensible,<sup>8</sup> es decir, un enfoque en el cual las interacciones sociales que emanan de la caminata 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 viandante un cierto confort o incomodidad, e influyen en su experiencia urbana, sin olvidar que todo esto se refleja en la manera de actuar y de comportarse en dicho contexto urbano (cf. Tixier, 2007; Amphoux 2007).

### 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 actividades ilegales;<sup>9</sup> también es 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 consustancial 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, 2015: 9].

La noche es una dimensión que durante mucho tiempo ha sido ignorada en la investigación científica y en la acción urbana. Esta última se aborda tradicionalmente para reivindicar el derecho del “uso de la calle”, en particular por parte de los locales festivos, como bares o discotecas. En el caso de París, la respuesta de la municipalidad a los conflictos generados por el ruido,<sup>10</sup> ha sido, sobre todo, la adopción

<sup>7</sup> Por ejemplo Los Ángeles, véase <<http://www.metropolismag.com/Point-of-View/June-2016/4-Women-Urbanists-Reflection-Their-Relationship-to-Jane/>>. Otro caso son las caminatas colectivas de mujeres durante la noche <<http://lmsi.net/Marche-de-nuit-feministe-et-non>>.

<sup>8</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 esto se traduce en el modo de actuar y de comportarse en dicho espacio (cf. Tixier, 2007; Amphoux, 2007, Laboratorio CRESSON).

<sup>9</sup> Las actividades ilícitas, el trabajo nocturno, así como las temáticas relacionadas con la precariedad de los indigentes se analizaron en el proyecto de investigación colectiva, mas no serán mencionadas en el corpus de nuestro documento.

<sup>10</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 medidas represivas, como limitar los horarios de los bares o penalizarlos con multas cuando los clientes son muy ruidosos.

En la actualidad, la municipalidad comienza a seguir 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 con 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>11</sup> que trabaja sobre la noche urbana.

Por otra parte, la noche parisina también representa un desafío económico: 1 600 empresas permiten que la capital cuente con una importante “vida nocturna”, esto significa que 230 000 personas trabajan entre la medianoche y las cinco de la mañana. París acoge a más de 27 millones de turistas al año, lo que se traduce en 4.49 mil millones de euros de beneficios económicos. No obstante, es una urbe que está lejos de las grandes metrópolis, como Londres o Nueva York, que ofrecen una vasta diversidad de actividades las 24 horas del día. Sin duda, uno de los debates actuales se relaciona con decidir hasta qué punto se propicia o no una “colonización” de la noche por las actividades diurnas (Gwiazdzinski, 2007) borrar los límites temporales que marcan la diferencia entre el día y la noche.

También es importante destacar 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 la región parisina.<sup>12</sup>

Es por ello que aquí concebimos 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 en cuanto práctica sensible que es objetivada y realizada de forma diferente en función de las temporalidades que modifican la manera de percibir el espacio urbano y de actuar en él.

### 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 trabajos de renovación urbana de gran envergadura de la Plaza de la República. El proyecto de los arquitectos Trévelo & Viger-Kohler (TVK)<sup>13</sup> tenía como objetivo crear un espacio público que asegurara el confort de todos los usuarios. La renovación de la plaza ofrece hoy en día distintas 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” (véase foto 1).<sup>14</sup>

La RFT dejó de ser una vía secundaria de doble sentido, para convertirse en una *zona de encuentro*:<sup>15</sup> con una velocidad máxima de 20 km/h para los vehículos motorizados y una coexistencia de los diferentes tipos de movilidad (autobuses, motos, bicicletas, peatones...). Además se realizó un cambio de la señalización,<sup>16</sup> lo cual provocó conflictos e incomprensiones originados por las nuevas “indicaciones” para utilizar el espacio urbano: circular donde

---

propia de París, donde las calles son estrechas y predominan los edificios hausmannianos de entre cinco y seis pisos. Sin contar con que la prohibición de fumar en los establecimientos ha causado que más gente se aglutine fuera de ellos (decreto núm. 2006-1386 del 15 de noviembre de 2006, relativo a la ley Evin).

<sup>11</sup> La primera reunión se realizó en diciembre de 2014. El grupo de trabajo, Conseil de la nuit, se organiza en torno a cinco colegios y un Comité de dirección <<http://www.paris.fr/nuit>>.

<sup>12</sup> Una guardería abierta las 24 horas funciona en Bussy-Saint-Georges, un pueblo cerca de París, para atender la necesidad de un significativo 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 París.

<sup>13</sup> <<http://www.tvk.fr/p/fr/projets-2>> [20 de febrero de 2016].

<sup>14</sup> <[http://republique.tvk.fr/wp-content/uploads/2013/10/TVK-REPUBLIQUE-DP\\_A3web.pdf](http://republique.tvk.fr/wp-content/uploads/2013/10/TVK-REPUBLIQUE-DP_A3web.pdf)>; <<http://www.apur.org/etude/projet-amenagement-place-republique-diagnostic-pistes-reflexion-programme-concours>> [25 de febrero de 2016].

<sup>15</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>16</sup> Diseño de pasos de cebra distintos, realizados por un diseñador urbano; señales que con un simbología diferente indican una zona de encuentro y, en especial, la eliminación de las diferencias de nivel entre la acera y el arcén, cambio de sentido de circulación de los vehículos, circulación permitida sólo para los taxis entre la Plaza de la República y la calle Yves Toudic.

**Foto 1**  
**Vista aérea de la Plaza de la República**



Fuente: <<http://www.placedelarepublique.paris.fr>>.

antes no se podía, interpretación equivocada de carteles empleados por primera vez, etcétera. Por otra parte, la intervención de la Plaza de la República fue la primera de este calado y, ante su relativo éxito, la municipalidad de París proyecta realizar trabajos de renovación urbana de la misma índole en otras siete plazas de la ciudad. 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 distintos, y la experiencia de la caminata nocturna será transformada a su vez.

Empero, 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>17</sup> En este sentido, el presente artículo pretende aportar una lectura crítica de tales intervenciones enfocándose en la caminata nocturna.

La RFT se localiza en el noroeste de París, y marca el límite entre los distritos X y XI de la ciudad. El distrito XI cuenta con 496 hab./ha, la mayor densidad residencial en la capital francesa, seguido por el distrito X con 310 hab./ha, frente a la media de 201 hab./ha en toda la ciudad. En la pirámide de edades de los habitantes de estos dos distritos predominan las personas de entre 20 y 39 años (40% del total de los habitantes del distrito X, 41% del distrito XI, frente al 36% de París);

las personas de 60 años y más son minoría (15% frente a 20% de París; el distrito XI, sólo 17%). En cuanto al porcentaje de la población que declara tener un empleo, el distrito X registra un porcentaje superior a la media parisina, 66% frente a 61%, cantidad similar a la del distrito XI. El perfil socioeconómico del distrito X muestra un número importante de empleados (26.4%, frente al 25.9% de París), sobre todo de obreros (20.9% frente al 14.5% de la ciudad). Algo similar ocurre en el distrito XI, donde la categoría socioprofesional (CSP) de “obrerros” es elevada.<sup>18</sup>

La RFT es una plataforma de movilidades, localizada en el sector de la Plaza de la República donde 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 (véanse figs. 1 y 1a).

Históricamente, este territorio ha sido festivo y cultural. El primer circo permanente de París se instaló allí entre 1782-1783. 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 généraux”, y los domingos y el día de *santo lud* el alcohol corría a mares en el barrio obrero. En 1855, la construcción del cuartel militar llevó a la destrucción de siete teatros y a la expropiación de zonas comerciales e industriales. El Palais des Glaces y Bijou Concert vieron la luz en

<sup>17</sup> Por ejemplo la calle 16 de Septiembre en el Centro Histórico de la Ciudad de México <<http://mexico.itdp.org/noticias/16-de-septiembre-en-el-centro-historico-del-df-es-ahora-una-calle-de-prioridad-peatonal/>> [25 de junio de 2016].

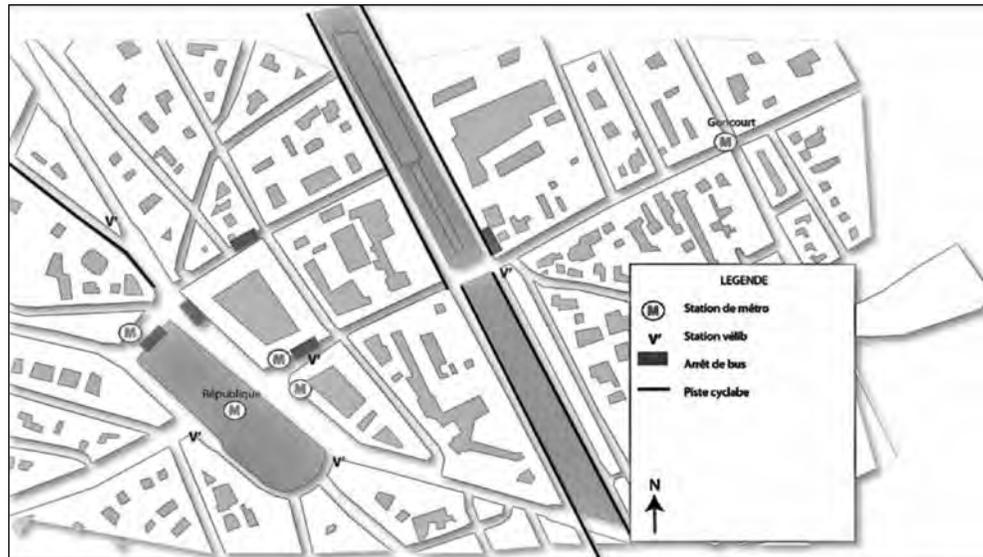
<sup>18</sup> Cf. Atelier Parisien d’Urbanisme <[http://www.apur.org/sites/default/files/documents/10e\\_arrondissement.PDF](http://www.apur.org/sites/default/files/documents/10e_arrondissement.PDF)> [24 de junio de 2016].

**Figura 1**  
**Localización de la Rue Faubourg du Temple**



Autor: Atelier-L3, Aménagement et Etudes Urbaines, IFU.

**Figura 1a**  
**Localización de la Rue Faubourg du Temple**



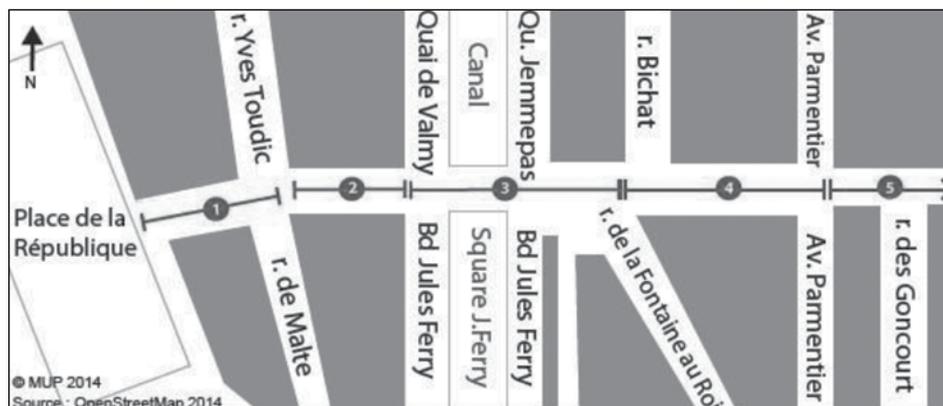
Autor: Atelier-L3, Aménagement et Etudes Urbaines, IFU.

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 se representan entre ocho y diez espectáculos 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 este estudio, la RFT fue dividida en cuatro segmentos (véase figura 2). Los trabajos de renovación

de la Plaza de la República se extendieron hasta el cruce de las calles Yves Toudic y 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 de 2013. En este segmento se encuentran edificios institucionales y algunos comercios como Go Sport, CMG Sports Club y Habitat. El segmento siguiente (2), que forma también parte de nuestro terreno de estudio, que va hasta el canal Saint Martin. En esta zona se localizan comercios

**Figura 2**  
**Zona de estudio del proyecto de investigación de la RFT**



Autor: Groupe MUP, 26 de noviembre de 2014.

sumamente variados: carnicerías, panaderías, papelerías, tiendas de telas y ropa, locales de comida rápida y dos cafés (bares) que funcionan las 24 horas de manera informal.<sup>19</sup> Como veremos más adelante, estos últimos son uno de los principales motores de la animación nocturna de la calle. A partir del canal Saint Martin y hasta la calle Bichat (segmento 3) y de ésta hasta el metro Goncourt (segmento 4), la fisonomía de la calle cambia, ya que esta zona es la frontera entre la RFT y Belleville, otro barrio sumamente popular y cosmopolita, con una intensa afluencia turística y la influencia del barrio chino, que se observa por la gran presencia de restaurantes de comida asiática y comercios de ropa de manufactura china.

### Aspectos metodológicos

En estos segmentos se realizó el trabajo de campo, durante el cual se utilizaron diferentes técnicas de investigación con el objetivo de estudiar la caminata urbana desde diversas perspectivas.

La metodología empleada recupera técnicas de 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. Es una metodología cualitativa y cuantitativa, inspirada en las investigaciones pioneras del laboratorio de investigación del Centre de Recherche sur l'Espace Sonore et l'environnement urbain (CRESSON),<sup>20</sup> en particular en el enfoque sensible de la experiencia del caminar en la ciudad. Partiendo del principio de que el caminar se define por su diversidad o, todavía más, por sus diversidades, la caminata se vuelve "no una caminata única y genérica, sino caminatas, plurales y específicas" (Thibaud, 2010: 30). En consecuencia, en el estudio de la caminata nocturna echamos mano de encuestas flash, seguimiento de personas, observación directa y recorridos a pie que fueron filmados utilizando una cámara GoPro.

### Las encuestas flash

Con el objetivo de reunir información básica sobre los usuarios, sus usos y la apreciación de la calle,<sup>21</sup> se hicieron encuestas flash, así denominadas porque se trataba de un minicuestionario de diez preguntas breves (siete preguntas cerradas y tres abiertas), el cuestionario debía durar entre 10 y 15 minutos.<sup>22</sup> Las 91 encuestas nocturnas se verificaron un día entre semana (martes) y un día el fin de semana (sábado).

<sup>19</sup> Los horarios de cierre de los bares y comercios recreativos están reglamentados. Dichos comercios deben cerrar a las 2:00 a. m., sin embargo en el caso de los dos bares de la RFT, de manera "informal" se permite que los clientes permanezcan en las instalaciones con las cortinas entreabiertas. Otra estrategia, sin un control de la policía, es argumentar que a partir de las 6:00 el comercio es un restaurante y no un bar.

<sup>20</sup> Laboratorio de investigación CRESSON de la Escuela de Arquitectura de Grenoble <<http://www.cresson.archi.fr>>.

<sup>21</sup> De conformidad con el protocolo del proyecto del grupo MUP, se aplicaron encuestas flash el martes 11 de febrero de 2014 de las 7:00 a las 19:00 horas, así como el martes 25 de febrero de 2014 y el sábado 1º de marzo, también de 2014, de las 7 de la tarde a las 7 de la mañana. Se realizaron 216 en total, 91 de ellas durante la noche.

<sup>22</sup> Se llevaron a cabo encuestas exploratorias con el objetivo de probar la coherencia y la pertinencia del cuestionario, el cual fue modificado enseguida.

Es importante notar que conforme la noche avanzaba el número de personas disminuía (sobre todo el martes) y que la alcoholización de las mismas era mayor, lo que dificultaba la aplicación de los cuestionarios; además, no debe olvidarse que lo que se analizan son datos declarativos. De esta forma, la muestra es limitada, no necesariamente representativa, y los porcentajes son calculados teniendo como base el número de encuestados.<sup>23</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, pudimos identificar los principales motivos por los cuales los usuarios recorren la RFT, dependiendo de la hora del día: regreso a casa, diversión y reuniones con amigos.

No obstante, esta técnica de investigación no proporciona información sobre los itinerarios, las decisiones que la gente toma cuando circula a pie (elección del camino, lado de la acera que se escoge, atajos recorridos o creados), ni el interés del peatón respecto al contexto urbano cuando se detiene a observar algo o camina de forma menos apresurada. Por tal razón se optó por explorar otra técnica de investigación, como se explica a continuación.

### *Seguimientos de personas*

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 trayectos de los usuarios. La técnica consiste en seguir con discreción el recorrido de los usuarios de la RFT, ya sea una persona sola o un grupo

que se desplazan a pie, tomando nota de las acciones realizadas, para después transcribir el trayecto del transeúnte. En total se realizaron 29 seguimientos nocturnos, los viandantes fueron seleccionados de forma aleatoria simple.<sup>24</sup>

Emplear esta técnica de investigación presentó dos dificultades mayores. La primera tuvo que ver con el hecho de que algunos encuestadores tenían poca formación y no estaban familiarizados con dicha técnica,<sup>25</sup> lo que no permitió explotar al máximo los seguimientos realizados. Otra dificultad fue seguir a un peatón cuando hay pocos usuarios en el espacio público, sobre todo durante la noche, sin llamar la atención, puesto que es necesario estar cerca para no perderlo de vista y anotar los movimientos corporales.

### *Observaciones directas*

Éstas se efectuaron en nueve puntos de observación de las 19:00 a las 7:00 horas, un día laboral (martes) y uno del fin de semana (sábado). Cada observación duró 30 minutos, y una serie de videos efectuados con una cámara GoPro completó las observaciones. La filmación con la cámara fue utilizada como un método experimental. En dichos videos se filmó un mismo recorrido de aproximadamente 25 minutos cada hora durante los dos días completos (martes y sábado) (foto 2).

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

### *Temporalidades nocturnas de peatones en función de su actividad*

Como mencionamos, la RFT es una calle sumamente animada y frecuentada. Sin embargo, la noche urbana no corresponde a una sola temporalidad. Autores como (Gwiazdzinski (2005) y Heurgon (2005) establecen tres temporalidades nocturnas: el fin del

---

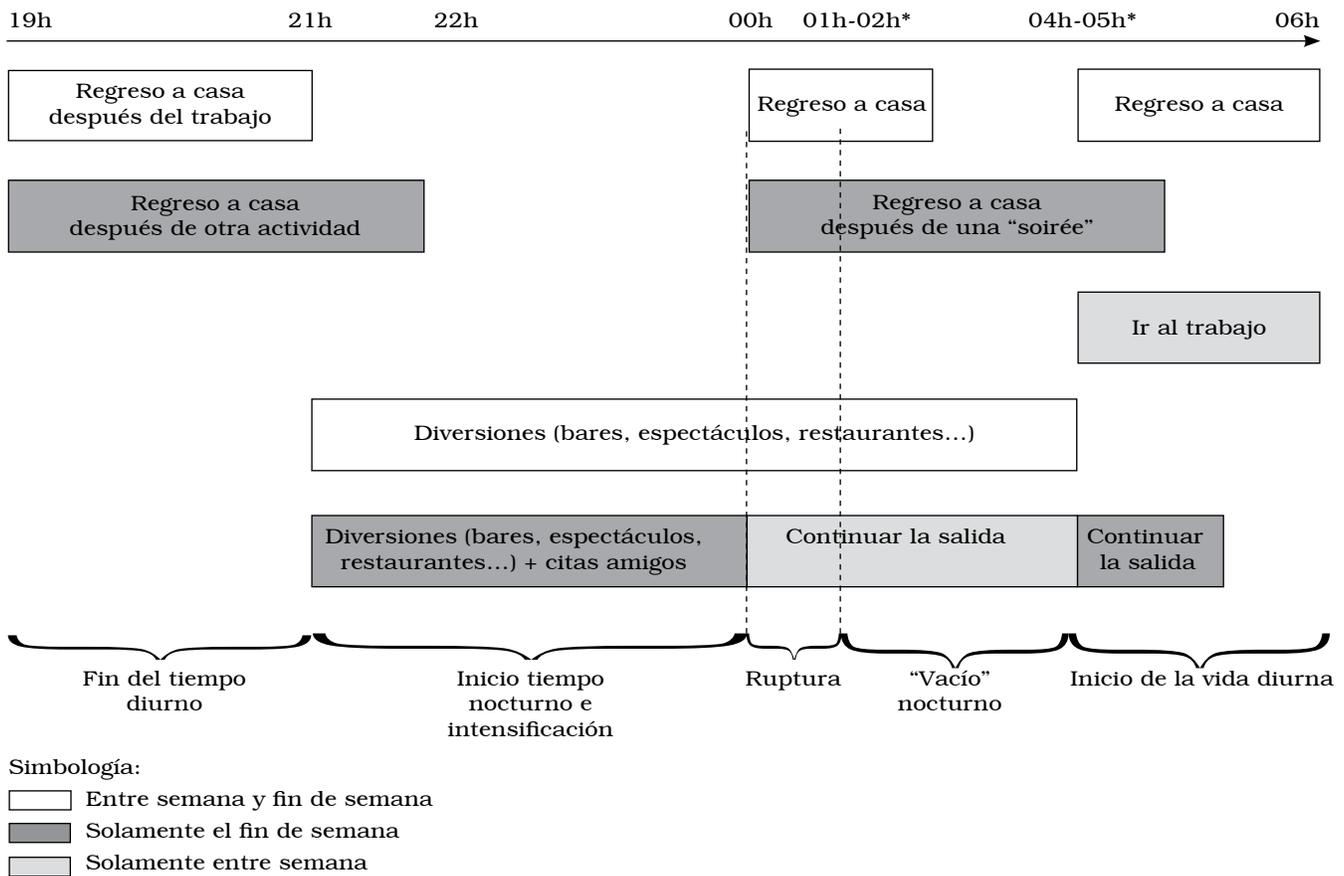
<sup>23</sup> De las personas que respondieron en la noche, 44 eran de sexo masculino y 47 de sexo femenino. De ese total, 35 tenían entre 11 y 25 años, 37 entre 26 y 35 años, nueve entre 36 y 45 años y 10 eran mayores de 45 años. Además, 22 encuestados pertenecían a la CSP+, aquella con mayor poder de compra, situada por encima del promedio, es decir, eran ejecutivos, jefes de empresa o profesionales de mayor actividad intelectual, esto es, personas relacionadas con la enseñanza y la cultura; 17 se ocupaban en el área de servicios, 12 eran empleados y 19 estudiantes.

<sup>24</sup> Se trata de una muestra limitada y no representativa de 30 mujeres y 23 hombres; 16 personas tenían entre 15 y 25 años, 27 entre 26 y 35 años, cuatro entre 36 y 45 años y una más de 45 años. La edad fue calculada a partir de una apreciación subjetiva de los encuestadores, basada en la vestimenta, la postura corporal, el lenguaje o, en ciertos casos, en la manera de hablar.

<sup>25</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.



**Figura 3**  
**Las temporalidades de la Rue Faubourg du Temple**



\* La variabilidad es más importante en este intervalo de tiempo y depende de las temporalidades: día laborable o fin de semana, temporada, etcétera.

El motivo “cita con amigos” es más representativo el fin de semana antes de medianoche, igual que la “vuelta al domicilio” después de esa hora.

Gracias a las encuestas flash, se identificaron notables diferencias entre la temporalidad diurna y nocturna, pues al preguntar sobre la decisión de pasar o frecuentar la RFT al volver a casa después de la jornada de trabajo, la mayoría mencionó la importante presencia de gente en la calle, la animación, el hecho de tener más tiempo para mezclarse o formar parte de ese ambiente festivo 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 *affordances* propuestas a los usuarios de la calle influyen la elección de transitar por dicho espacio. Además, conforme avanza la noche, los desechos y la basura se acumulan en la calle debido al gran número de negocios de comida rápida.

Con todo, se registra una cierta tolerancia, lo que no es igual durante el día.

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

Las trayectorias definidas con base en las informaciones recogidas en las encuestas flash están principalmente relacionadas con los motivos diversión y regreso a casa, ya que la Plaza de la República es una plataforma de movilidad hacia el centro de París. Otra trayectoria son las orillas del canal Saint Martin, donde una de las actividades primordiales es el paseo y la deambulacion nocturna.

Los encuestados dicen que el origen o el último lugar frecuentado antes de llegar a la RFT fue el metro en la Plaza de la República, en especial entre las siete y las once de la noche. Se trata casi siempre de estudian-

**Cuadro 1**  
**Las temporalidades nocturnas de la RFT y los diferentes tipos de movilidad**

	Días laborales	Fin de semana
<i>Fin del tiempo diurno</i> (19:00-21:00)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Flujo importante de automóviles y dificultades en el cruce de peatones.</li> <li>- Usuarios que llegan en bicicleta (Vélib') a la RFT, los automovilistas ignoran las prohibiciones de circulación entre la Plaza de la República y el Canal.</li> <li>- Taxis y vehículos particulares con una circulación "normal".</li> </ul>	
	- Estacionamiento relativamente importante.	- Estacionamiento muy importante. - Algunos ciclistas dejan la RFT.
<i>Inicio del tiempo nocturno</i> (21:00-2:00)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Estación de Vélib' llena desde las 11 p. m.: <i>menos ciclistas</i> en la RFT y más en la Plaza de la República.</li> <li>- Los taxis son prioritarios en lugares de estacionamiento reservados.</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poco flujo de automóviles.</li> <li>- Poco estacionamiento (excepto en la calle de Goncourt).</li> <li>- Más ciclistas a partir de las 11 p. m. y una utilización de Vélib' para distancias más largas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un flujo de automóviles importante; menos automovilistas hacia la media noche.</li> <li>- Una fuerte presencia de autos estacionados.</li> <li>- <i>Infracciones</i> a partir de la media noche.</li> <li>- Ciclistas ignoran la señalización, hay más usuarios que llegan en bicicletas del sistema Vélib' y con sus propias bicicletas, que estacionan de manera informal, los lugares destinados a este fin están ocupados por motos.</li> <li>- Los taxis se estacionan y circulan cerca de los establecimientos de diversión.</li> </ul>
<i>Vacío nocturno</i> (2:00-5:00)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hay menos flujo vehicular, lo que resta son sobre todo taxis.</li> <li>- Los usuarios de los bares y tabernas regresan a su casa en Vélib'.</li> <li>- <i>Poca gente, pocos taxis</i> que buscan clientes.</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Muchos lugares de estacionamiento libres.</li> <li>- <i>Ciclistas</i> a alta velocidad o a pie con sus bicicletas.</li> <li>- <i>Menos taxis</i> que antes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Un estacionamiento importante</i>; hacia las 4 a. m., la noche en automóvil se termina.</li> <li>- <i>Más ciclistas</i>, muchos van a la Plaza de la República hacia Goncourt, hacia las 4 a. m., circulan en sentido contrario.</li> <li>- Numerosos <i>taxistas</i> hacia las 4 a. m.</li> </ul>
<i>Inicio de la vida diurna</i> (5:00-6:00)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inicio hacia las 5 a. m. con los primeros <i>camiones y camionetas</i>.</li> <li>- <i>Varias bicicletas Vélib'</i> pasan (el metro aún permanece cerrado), las estaciones Vélib' están casi vacías hacia las 4 a. m.</li> <li>- <i>Los taxis se mezclan con los otros vehículos</i> a partir de las cinco de la mañana.</li> </ul>	

tes, ejecutivos o empleados y de mujeres, y los flujos unidireccionales de peatones diurnos se disipan.<sup>26</sup>

El segundo origen o el último lugar frecuentado es algún bar, en particular entre las once de la noche y las siete de la mañana, cuando se vuelve al domicilio solo o acompañado. Los encuestados eran ante todo estudiantes, jóvenes activos y, en su mayoría, 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.

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

<sup>26</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, en sentido contrario, quienes van hacia el canal Saint-Martin.

En este sentido, la información reunida son datos descriptivos y narrativos, lo que nos permitió establecer las estrategias de ciertos peatones, por ejemplo; la alternancia entre una caminata rápida-lenta entre la acera y la carretera es mucho más común durante el inicio del periodo nocturno (entre las 19:00 y las 21:00 horas). Es en este lapso cuando los trabajadores que regresan a casa y transitan por la RFT (una caminata funcional) entran en conflicto con quienes 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 que durante el día o la noche deben sortear: 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 se vieron 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, etcétera. De igual forma, ciertos seguimientos, una vez avanzada la noche (entre 2:00 y 5:00 a. m.), cuando ya no hay transporte público y menos gente deambula por la calle, revelan cómo la velocidad de la caminata no varía en función de si se es un hombre o una mujer que caminan solos, ya que los dos lo hacen con apresuramiento si identifica un factor de inseguridad, por ejemplo: un hombre en estado de ebriedad que pedía dinero de forma insistente.<sup>27</sup> Lo que cambia es la postura del cuerpo, una mujer adoptará una posición de firmeza, en los casos que vimos,<sup>28</sup> y un hombre una postura desenvuelta al transitar, pero con un paso firme.<sup>29</sup> Durante las observaciones nos percatamos de que las mujeres solas son abordadas frecuentemente por los hombres. No obstante, las mujeres no parecen expresar ira sino fatiga a causa

de la frecuencia de dichas solicitaciones y frente a la posibilidad de una agresión (aunque se ha comprobado que el número de agresiones no es más importante durante la noche). Con todo, cuando dichas interacciones se tornan molestas o insistentes, las mujeres ponen en práctica una serie de tácticas, por ejemplo: aceleran el paso, utilizan el móvil para parecer ocupadas y así evitar una interacción o incluso adoptar un modo específico de responder: sonreír, mostrar que se ha entendido el mensaje y continuar caminando con rapidez.

### *La apreciación nocturna en la RFT*

La apreciación nocturna de la RFT es en su mayoría positiva, en especial para los estudiantes que pasan por esa calle de forma cotidiana, ya que viven cerca del barrio. Lo conocen gracias a una frecuentación habitual 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 con regularidad van a la RFT como lugar de convivialidad. Sin duda, la animación del barrio está en el origen de esta frecuentación.

La calle es muy dinámica 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 debido a los bares, discotecas y sin duda también al comercio informal de rosas o de estupefacientes, que se realiza de forma discreta en la zona. La mayor cantidad de establecimientos comerciales en la RFT son comercios textiles de origen asiático y restaurantes de comida rápida, que han remplazado a las tiendas

---

<sup>27</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, aquí no abordaremos las desigualdades en términos de la práctica nocturna bajo una perspectiva de género.

<sup>28</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. En efecto, la identificación del género (masculino-femenino) no fue inmediata.

<sup>29</sup> Para consultar los resultados de los diferentes métodos utilizados véase: Jérôme Monnet y Edna Hernández González (coords.), "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" del Labex Futurs Urbains (2015). Se prevé tener una versión en línea para el otoño de 2016 en la página web del grupo de investigación transversal "Mobilités Urbaines Pedestres" del Labex Futurs Urbains: <<http://www.futurs-urbains.fr/fr/mobilites-urbaines-pedestres-/document-55.html>>.

de proximidad y artesanales (como las dedicadas a venta de quesos y los restaurantes tradicionales). Es por ello que los vecinos de la zona tienen una opinión negativa de tales establecimientos comerciales.

Por lo que se refiere a la percepción de la RFT, casi todos los encuestados califican la calle como animada pero desagradable conforme la noche avanza, en particular por 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 guste. Por su parte, los habitantes que frecuentan y recorren la calle a pie parecen satisfechos, mas 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, en especial a altas horas de la noche.

También se observaron 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 sí lo es durante el día; de hecho, en los seguimientos de personas se constató que 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 a un uso diferente del mobiliario urbano; por ejemplo la improvisación de “salones urbanos” efímeros, como ocurre cuando algunos jóvenes se quedan en las barreras de metal al borde las aceras, o el uso de los contenedores de basura para poner su cerveza, decidir si continúan la juerga o para comer un sándwich antes de seguir adelante. Sin duda, se identificó que la gente da usos al mobiliario y al espacio urbano nocturno distintos de aquellos para los que fueron pensados (De Certeau, 1990).

### **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 copiosa circulación peatonal, que contribuye a la animación del barrio y a la dinámica de la metrópolis parisina, pese a que se constató que la diversidad de temporalidades y de usuarios que frecuentan la RFT no fue tomada en cuenta al realizar los trabajos de renovación. Pero, sobre todo, se percibió 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 identificadas son relativas a los diversos ritmos urbanos y a la práctica del espacio urbano a pie. Puede reconocerse 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, etcétera. Y hay otra caminata menos apresurada, que se lleva a cabo por un motivo festivo o de deambulación nocturna sin objetivo fijo, en la cual se adopta una postura de visibilidad: interacciones ruidosas, un caminar despreocupado, por lo general en grupo. También se corrobora (gracias a los videos) que la caminata urbana en grupo prima frente a la caminata individual o en pareja. 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, mientras que cuando se camina solo se adopta una postura reservada con respecto al otro y su entorno.

En términos generales, 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 a. m. 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 de los comercios. 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 manera), los peatones se conceden momentos de pausa, sin preocuparse por el paso de los otros, si se está en grupo, o en los recovecos y los portones de los edificios, si se está solo o en pareja. Como menciona Bordreuil (2010), caminar en grupo implica una lógica diferente a la caminata en solitario.

Un aspecto adicional 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 sólo el ambiente sonoro es por completo diferente, por el ruido del agua y de los árboles, sino también por el ambiente térmico distinto al que se puede sentir en la Plaza de la República o en la RFT.<sup>30</sup>

De igual forma, el presente estudio exploratorio-descriptivo nos permitió corroborar que la caminata urbana durante la noche se realiza de manera diferente de la del día. Esta última es guiada, hasta cierto grado, por los espacios iluminados: monumentos históricos e iluminaciones artísticas que crean un ambiente atractivo y favorece el sentimiento de segu-

ridad 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 aspectos citado fue el ambiente festivo. Es un hecho que el entretenimiento y el ambiente urbano cobran una mayor importancia durante la noche.

### 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 sólo una ciudad que funciona las 24 horas del día, donde la intención principal es crear una urbe atractiva para los turistas, sino también un espacio-tiempo donde existe una práctica cotidiana del espacio, donde los peatones que deambulan, circulan o pasan, configuran nuevos usos y prácticas espaciales, específicos del tiempo nocturno y en función del contexto urbano.

Ocuparnos de 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 tanto de caminatas utilitarias como de caminatas más pausadas, relacionadas con el ocio. Además,



---

<sup>30</sup> Cf. Informe individual del proyecto de investigación del grupo “Mobilités Urbaines Pedestres”, sobre la temática “Ambientes Térmicos” realizado por Carolina Vasilikou.

debe mantenerse el debate sobre el interés y la pertinencia de continuar “colonizando” la vida nocturna por parte de las actividades diurnas, hasta llegar a una ciudad que funcione las 24 horas. 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 adecuado aproximarse a la ética y a la gobernanza nocturna por medio de un urbanismo de los modos de vida (Masboungi y Bourdin, 2004), en el que 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 nutrida y sumamente ruidosa; el empleo 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 sobre las aceras obstaculicen el paso de peatones, sobre todo cuando se trata de un peatón con un carrito de bebé o con maletas. El objetivo sería introducir una gestión urbana eficaz y participativa.

Así, 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, 2016). Y, por la otra, es un asunto 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 se desplace a pie y recorra la ciudad.

## Fuentes

- AMAR, GEORGES  
2016 *Homo mobilis, une civilisation du mouvement*, FYP Editions, París.
- AMPHOUX, PASCAL  
2004 “Marcher en ville. Le Renouveau urbain en marche”, en *Les Annales de la recherche urbaine*, núm. 97, diciembre, pp. 137-140.
- AMPHOUX, PASCAL  
2007 “Les approches sensibles du territoire. Vision rétrospective et panorama de méthodes”, en Henry Torgue, *Méthodologie de l'enquête: sociologique et psycho-sociologique*, Centre de Recherche sur l'Espace Sonore et l'environnement urbain, Grenoble, pp. 60-82.
- ARBORIO, ANNE-MARIE Y PIERRE FOURNIER  
1999 *L'enquête et ses méthodes: l'observation directe*, Nathan université, París.
- AUGÉ, MARC  
1985 *La traversée du Luxembourg*, Hachette, París.
- BORDREUIL, SAMUEL  
2010 “Dans la compagnie des passants”, en Rachel Thomas (dir.), *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*, Éditions des archives contemporaines, París, pp. 99-114.
- BRUNETEAUX, PATRICK Y CORINNE LANZARINI  
1998 “Les entretiens informels”, en *Sociétés Contemporaines*, vol. 30, núm. 1, pp. 157-180.
- BUSQUET, GRÉGOR Y  
2012-2013 “L'espace politique chez Henri Lefebvre: l'idéologie et l'utopie”, en *Justice spatiale / Spatial Justice*, núm. 5 <<http://www.jssj.org/article/les-pace-politique-chez-henri-lefebvre-lideologie-et-lutopie/>> [25 de julio de 2016].
- CANU, ROLAND Y FRANCK COCHOY  
2012 “Places et déplacements: une archéologie statistique de la logistiquie piétonne (Toulouse, XXe-XXIe siècles)”, en *Flux*, núm. 88, abril-junio, pp. 19-33.
- CAUQUELIN, ANNE  
1977 *La ville la nuit*, Presses Universitaires de France, París.
- CERTEAU, MICHEL DE  
1990 *L'invention du quotidien, I: Arts de faire*, Folio, París.
- DELEUIL, JEAN-MICHEL  
1994 *Lyon la nuit, lieux, pratiques et images*, Presses Universitaires de Lyon, Lyon.
- FIORI, SANDRA, MARTINE LEROUX Y ROGER NARBONI  
2009 “La conception d'ambiances nocturnes, de l'enquête sociologique au projet”, en Jean-Michel Deleuil (dir.), *Eclairer la ville autrement-Innovations et expérimentations en éclairage public*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausana, pp. 124-141.
- FRUIN, JOHN  
1971 *Pedestrian Planning and Design*, Metropolitan Association of Urban Designers and Environmental Planners, Nueva York.
- GROSJEAN, MICHÈLE Y JEAN-PAUL THIBAUD  
2001 *L'espace urbain en méthodes*, Éditions Parenthèses, Marsella.
- GWIAZDZINSKI, LUC  
2005 *La nuit, dernière frontière de la ville*, Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues.
- GWIAZDZINSKI, LUC  
2006 “Traversées nocturnes”, en Maud Le Floc'h, *Mission repérage. Un élu un artiste*, L'Entretemps, Montpellier, pp. 241-242.
- GWIAZDZINSKI, LUC  
2007 *Nuits d'Europe. Pour des villes accessibles et hospitalières*, Université de Technologie de Belfort-Montbéliard, Belfort.
- HAICAULT, MONIQUE  
2003 “Temps sociaux et temporalités urbaines dans la politique de la ville”, en *Revue Interventions économiques*, núm. 31 <<http://interventionseconomiques.revues.org/916>> [25 de febrero de 2016].
- HEURGON, EDITH  
2005 “Préserver la nuit pour réinventer le jour, essai de prospective nyctalogique”, en Catherine Espinasse, Luc Gwiazdzinski y Edith Heurgon (dirs.), *La nuit en question(s)*, Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues, pp. 51-63.

- HUGHES, EVERETT C.  
1996 *Le regard sociologique*, recopilación de textos y presentación de Jean-Michel Chapoulie, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, París.
- LORD, SÉBASTIEN, EMMANUEL RAVALET,  
OLIVIER KLEIN Y RACHEL THOMAS  
2015 "Marche et environnements urbains contrastés: perspectives internationales et interdisciplinaires", en *Environnement Urbain / Urban Environment*, vol. 9 <<http://eue.revues.org/644>> [5 de febrero de 2016].
- LYNCH, KEVIN  
1969 *L'image de la cité*, trad. de Marie-Françoise Vénard y Jean-Louis Vénard, Dunod, París.
- MAISONS, JULIETTE  
2009 "Vincent Kaufmann, (2008), *Les paradoxes de la mobilité, bouger, s'enraciner*", en *Méditerranée*, núm. 113, diciembre, pp. 154-155.
- MALLET, SANDRA  
2010 "Exposer les espaces référents d'une politique urbaine: le cas des mises en lumière à Bordeaux", en *Lieux communs*, núm. 13, septième <[http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/81/43/74/PDF/Mallet-Lieux\\_communs.pdf](http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/81/43/74/PDF/Mallet-Lieux_communs.pdf)> [25 de julio de 2016].
- MASBOUNGI, ARIELLA Y ALAIN BOURDIN  
2004 *Un urbanisme des modes de vie*, Le Moniteur, París.
- MAUSS, MARCEL  
1968 "Les techniques du corps", en *Sociologie et anthropologie*, Presses Universitaires de France, París, pp. 365-386.
- MONOD BECQUELIN, AUREORE Y JACQUES GALINIER  
2015 "Le nyctémère et nous", participación en el Coloquio-taller La nuit se lève, 18 de diciembre, París.
- ORFEUIL, JEAN-PIERRE  
2010 "Mobilité", en *L'abc de l'urbanisme*, Institut d'Urbanisme de Paris-Université Paris-Est Créteil, Créteil, pp. 107-110.
- PERETZ, HENRY  
2004 *Les méthodes en sociologie: l'observation*, La Découverte, París.
- PÉTONNET, COLETTE  
1982 "L'observation flottante. L'exemple d'un cimetière parisien", en *L'Homme*, vol. 22, núm. 4, pp. 37-47.
- ROUSSEL, JULIE  
2016 "Le confort de la marche dans l'espace public parisien: représentations, pratiques, enjeux", tesis de doctorado en Urbanisme et Aménagement de l'espace, Université Paris-Est Marne-La-Vallée, julio.
- SOUMAGNE, JEAN (COORD.)  
2015 *Le temps de la ville*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes.
- THIBAUD, JEAN-PAUL  
2004 *Ambiances en débats*, dir. de Pascal Amphoux, Jean-Paul Thibaud y Grégoire Chelkoff, A la Croisée, Grenoble.
- THIBAUD, JEAN-PAUL  
2010 "Des modes d'existence de la marche urbaine", en Rachel Thomas (dir.), *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*, Éditions des archives contemporaines, París, pp. 29-46.
- THOMAS, RACHEL  
2004 "Quand le pas fait corps et sens avec l'espace: aspects sensibles et expressifs de la marche en ville", en *Cybergeo: Revue européenne de géographie / European Journal of Geography*, Dossiers, documento 261, doi: 10.4000/cybergeo.4304 [25 de julio de 2016].
- TIXIER, NICOLAS  
2007 "L'usage des ambiances", en *Culture et recherche*, núm. 113, otoño, pp. 10-11.