La noche: el gigante dormido de la planificación urbana

Andreina Seijas

A pesar de ser un espacio temporal de gran valor social y económico para las ciudades, la noche es una parte del día poco estudiada desde el punto de vista de las políticas públicas.

El miércoles 7 de septiembre fue un día sombrío para la escena nocturna londinense. **Fabric**, uno de las discotecas más emblemáticas de la ciudad y un templo para géneros como el *drum and bass*, el *house* y el *techno*, cerró sus puertas tras casi dos décadas de funcionamiento. La licencia de este establecimiento fue revocada tras la muerte de dos jóvenes a principios de este año, ambas vinculadas al consumo de estupefacientes.

Esta decisión fue recibida con pesar por parte de personas en todas partes del mundo, encabezadas por el propio alcalde de Londres, **Sadiq Khan**, quien expresó en su cuenta de Twitter que Fabric es una parte “icónica y esencial” del paisaje cultural de la ciudad. De acuerdo con el alcalde, “durante los últimos 8 años Londres ha perdido el 50% de sus discotecas nocturnas y el 40% de sus establecimientos de música en vivo”. Además de temas regulatorios, este fenómeno se asocia a procesos como la “gentrificación” que viven muchos barrios de la ciudad, y a limitaciones en la oferta de transporte nocturno.

Pero Londres no está sola en esta cruzada nocturna. Muchas ciudades en todo el mundo son testigos de acelerados procesos de urbanización y globalización que, a su vez, dan pie al surgimiento de nuevas necesidades económicas y rutinas sociales que trascienden al horario tradicional de 9 de la noche a 5 de la mañana. Esto es, particularmente, visible a partir de las industrias creativas, las cuales están estimulando el establecimiento de las ciudades 24 horas.

A simple vista, la idea de la ciudad 24 horas solo parece posible en metrópolis como Londres, Nueva York, Berlín o Tokio en las que existe una gran oferta de servicios y comercios que funcionan hasta la madrugada. Sin embargo, la ciudad nocturna es un concepto más complejo que tiene su origen en campos como la sociología y la filosofía, pero aún se encuentra ausente en el ámbito de la planificación urbana.

La gestión nocturna de ciudades

La noche es un espacio temporal complejo que —al igual que el día— requiere ser estudiado con el fin proveer opciones justas y equitativas, no solo para quienes salen, sino también para quienes trabajan; como es el caso de enfermeras, estudiantes y personal de limpieza, entre otros empleos nocturnos. Además, tiene un gran potencial social y económico que muchas veces desaprovechamos.

El primero en hacer una distinción entre “espacios diurnos” y “espacios nocturnos” fue el sociólogo y filósofo francés Henri Lefebvre, en su libro *The Production of Space*. Posteriormente, otros académicos y científicos sociales en Europa, Australia y Reino Unido comenzaron a estudiar las diferencias en el comportamiento humano de día y de noche. Los llamados “estudios nocturnos” tienen dos vertientes principales. Por un lado, están los que estudian el valor económico de la noche, es decir, cómo regular la actividad comercial nocturna a fin de generar empleos e ingresos adicionales para las ciudades, reactivar áreas urbanas tales como centros históricos y fomentar el turismo. Por el otro, están los que estudian el valor social de la noche, es decir, el papel que desempeñan los espacios nocturnos como lugar de encuentro para personas de todas las edades, géneros y subculturas.

Varias ciudades europeas han sido testigos del surgimiento de un nuevo modelo de gobierno orientado a mejorar la coordinación y regulación de las actividades que tienen lugar durante la noche. En 2003, **Ámsterdam** fue la primera en designar un “alcalde nocturno”: un intermediario entre los comercios que operan de noche, los residentes y los gobernantes de una ciudad. En otras palabras, los productores, consumidores y reguladores de su vida nocturna.

Desde 2014, el *Nachtburgemeester* —alcalde nocturno— de Ámsterdam preside una pequeña ONG que recibe fondos tanto de la ciudad como de entes privados para ejecutar iniciativas que

ayuden a mejorar la convivencia nocturna en la ciudad. Esta posición es escogida para periodos de dos años a partir de una combinación de votos: una votación pública en línea, una votación pública organizada durante un festival musical en la ciudad y un jurado de expertos locales.

Al igual que Ámsterdam, ciudades como **Paris, Toulouse y Zúrich** se han sumado a esta tendencia a fin de atender los problemas clásicos de la escena nocturna: el abuso de alcohol y estupefacientes, las riñas y la violencia callejera y el ruido. Pero más allá de eso, estos alcaldes y gerentes nocturnos se están convirtiendo en un aliado fundamental para las industrias creativas y en los defensores de la tradición musical que existe en muchas de estas ciudades. En este sentido —y ahora con más relevancia tras lo sucedido con Fabric— **Londres** está por designar a un "**Night Czar**" ("Zar de la Noche"), un encargado de proteger la cultura de la ciudad al tiempo que diversifica y promueve su economía nocturna.

La noche en América Latina

Mientras en Europa se habla de la noche como oportunidad, en América Latina existe una especie de rechazo hacia este espacio temporal. La región está dominada por una percepción negativa de la vida nocturna, asociada a problemas tales como la inseguridad y el ruido.

De acuerdo con *Voces Emergentes* —una publicación del Banco Interamericano de Desarrollo que compila 30 encuestas de opinión pública sobre la calidad de vida en las ciudades de América Latina— la **inseguridad** es la principal preocupación de los ciudadanos en la región, y solo el 18% de los encuestados afirma que se siente seguro al caminar de noche por su ciudad. Por su parte, los ruidos molestos están dentro de los diez principales problemas que afectan a la vida urbana. Sin embargo, el tipo de ruido que los ciudadanos consideran más molestos es aquel que proviene del tránsito o la circulación —que afecta al 44% de los encuestados— mientras que el ruido causado por el funcionamiento de bares y discotecas tiene un impacto considerablemente menor (16,2%).

Ante esta situación, la inseguridad y el ruido requieren un manejo eficiente a fin de no afectar de forma determinante a la percepción sobre la vida nocturna en la ciudad. Lamentablemente, son pocos los alcaldes de la región que han visto más allá de la necesidad de reducir las "externalidades" de la vida nocturna, y han comprendido la importancia de potenciar sus beneficios. Como resultado, los latinoamericanos encontramos toda clase de limitaciones cuando se hace de noche en nuestras ciudades.

La principal limitación es la ausencia de **transporte nocturno**. En casi todas las ciudades, las rutas de autobús reducen su frecuencia después de las 10:00 de la noche y finalizan su jornada a medianoche. Ante esta limitación, las aplicaciones del automóvil compartido tales como Uber e EasyTaxi se han convertido en un aliado fundamental para los noctámbulos, particularmente para las mujeres, quienes ahora se animan a salir por su cuenta.

Un modelo exitoso de transporte nocturno, y quizá uno de los más antiguos de Europa, es la red de autobuses nocturnos de **Madrid**. Los llamados *búhos* debutaron en la capital española en otoño de 1974. De acuerdo con Marta Serrano Balbuena, directora de Comunicación y Consultoría de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT), la principal motivación de este servicio es brindar una opción justa y confiable a aquellos que trabajan hasta tarde, e incluso a aquellos que entran a trabajar antes de que comience a funcionar el sistema de metro de la ciudad. Hoy, 42 años más tarde, 27 líneas nocturnas operan entre las 12:00 y las 6:00 de la mañana, movilizando a casi 6 millones de viajeros noctámbulos cada año.

Otra limitación es la falta de datos sobre el comportamiento urbano nocturno. Por ejemplo, ¿cuántas personas trabajan de noche?, ¿cuáles son sus salarios y condiciones de empleo?, ¿qué ingresos representa la economía nocturna para las ciudades? Sin estos datos, resulta muy difícil diseñar políticas públicas que ayuden a mejorar la nocturnidad, tal y como lo hace Reino Unido, donde se estima que la economía nocturna genera alrededor de 1,3 millones de empleos. El auge de este sector ha llevado a Londres a ampliar el funcionamiento de dos de

sus líneas de metro las 24 horas, beneficiando a unas 100 mil personas cada fin de semana.

La tercera limitación se refiere al carácter restrictivo de las políticas nocturnas en la región. Históricamente, América Latina ha optado por reducir los horarios comerciales y la venta y consumo de alcohol a fin de controlar lo que pasa durante la noche. Este fue el objetivo de la **Ley Zanahoria** —el cierre obligatorio de los establecimientos de venta de bebidas alcohólicas a la 1:00 de la mañana— promulgada por el exalcalde de Bogotá, Antanas Mockus, a fin de reducir los índices de violencia y accidentalidad en la ciudad en los 90. La medida tuvo gran éxito en la capital y otras ciudades colombianas, y fue replicada en Asunción, Paraguay, a través de la ordenanza 114/03 del año 2003, conocida popularmente como el **Edicto Riera**.

Si bien los toques de queda pueden ser eficientes para *poner orden* en la escena nocturna, también pueden tener efectos muy negativos, tales como el cierre permanente de establecimientos nocturnos o el surgimiento de centros clandestinos. Además, si estas medidas no van acompañadas de campañas de cultura ciudadana —uno de los factores de éxito de la Ley Zanahoria de Bogotá— corren el riesgo de estigmatizar el consumo de alcohol y la vida nocturna en general sin lograr un cambio real de comportamiento. La alternativa al toque de queda se encuentra al otro extremo del espectro regulatorio: las licencias 24 horas promovidas por el alcalde nocturno de Ámsterdam, las cuales buscan crear un marco regulatorio eficiente pero flexible que permita ampliar la vida nocturna al tiempo que se mejora la calidad de vida en la ciudad.

Sea cual sea la preferencia del alcalde de turno —o de su contraparte vespertina— América Latina necesita más espacios para discutir los costes y beneficios de este tipo de regulaciones, y más voluntad política para implementarlas. La primera en la región en asumir este reto fue **Cali** (Colombia), ciudad que ya cuenta con un "**Gerente de la Noche**" a cargo de definir una estrategia nocturna con gran foco en el deporte, en vista de que el 52% de los caleños expresó interés de realizar actividades como correr, montar en bicicleta o ir al gimnasio durante la noche, según la encuesta de *Cultura Ciudadana Cali 2016 – Análisis Cali 24 horas*.

Hacia una red de ciudades nocturnas

Julio de 2016 sentó un precedente en América Latina: convocados por el alcalde Maurice Armitage, un grupo de invitados internacionales viajamos a Cali para participar en el **Foro Cali 24 Horas**, un evento para compartir experiencias positivas de gestión urbana nocturna que contó con la participación del *Nachtburgemeester* de Ámsterdam y un representante de la firma Sound Diplomacy experta en gestión musical de ciudades. Adicionalmente, participaron representantes de dos iniciativas latinoamericanas que están ayudando a revitalizar áreas urbanas durante la noche, como es el caso Chepecletas en San José (Costa Rica) y AMCHA, la

Asociación para la Movida del Centro Histórico en Asunción (Paraguay).

El Foro Cali 24 Horas ayudó a despertar un interés regional por la nocturnidad. Además, fue el primer paso para crear una red de buenas prácticas que permita que más ciudades puedan sacar provecho de las ventajas sociales y económicas que ofrece la noche. Ya Cali tomó la delantera. La pregunta es, ¿cuál será la próxima ciudad en sumarse a esta tendencia?

Fecha de creación
21 septiembre, 2016