



HAL
open science

Etre piéton à Salvador de Bahia et Caracas : une proximité fragilisée ?

Sandra Fiori, Rachel Thomas

► To cite this version:

Sandra Fiori, Rachel Thomas. Etre piéton à Salvador de Bahia et Caracas : une proximité fragilisée?. Géoregards, 2014, Modes de vie de proximité dans les villes contemporaines, 6, pp.83-96. hal-01241194

HAL Id: hal-01241194

<https://hal.science/hal-01241194>

Submitted on 10 Oct 2017

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.

ÊTRE PIÉTON À SALVADOR DE BAHIA ET CARACAS : UNE PROXIMITÉ FRAGILISÉE ?

SANDRA FIORI, CRESSON CNRS UMR 1563,
École nationale supérieure d'architecture de Lyon
sandra.fiori@lyon.archi.fr

RACHEL THOMAS, CRESSON CNRS UMR 1563,
École nationale supérieure d'architecture de Grenoble
rachel.thomas@grenoble.archi.fr

RÉSUMÉ

Cet article s'intéresse à l'usage piéton de la ville à partir de l'expérience d'espaces publics latino-américains qui, conflictuels, segmentés socialement, travaillés par un arrière-plan sécuritaire et soumis à de forts enjeux de réaménagement, fragilisent le partage de la rue. C'est en rendant compte des formes d'expression sensibles par lesquelles le corps en marche y engage des manières d'être ensemble que le thème de la proximité est alors ici abordé.

Mots clés : ambiance, Amérique latine, espace public, marche, partage.

Comment l'usage de la marche contribue-t-il à créer ou à maintenir une expérience commune de la ville ? Cette question trouve ici ses fondements à l'articulation entre les travaux de la sociologie urbaine consacrés à l'espace public et ceux développés par notre équipe dans le champ des ambiances architecturales et urbaines.

Depuis Goffman, la microsociologie des interactions s'est attachée à décrire les situations, les procédures et les codes implicites par lesquels les citoyens se livrent, dans l'espace public, à une « activité concertée » (JOSEPH, 1998, 18). Elle montre en particulier comment la gestion de la coprésence entre piétons anonymes, tout en engageant des règles de conduite, procède d'un ajustement permanent aux situations : l'anticipation des trajectoires, l'adaptation de l'allure du pas, les variations de posture et de gestes, ou encore la distribution de l'attention visuelle, sont autant d'éléments qui permettent aux passants de se rendre présents les uns aux autres et de négocier mutuellement leurs interactions. En ce sens, la marche, loin d'être une activité strictement fonctionnelle, est appréhendée comme un « acte social » qui participe des manières d'apparaître en public.

Les recherches consacrées à la marche en ville du point de vue des ambiances remobilisent la théorie interactionniste et son approche située, dans la perspective d'une « micro-écologie des activités sociales » de la vie ordinaire (THIBAUD, 2002). Ces recherches sont ainsi davantage centrées sur les interactions entre conduites citadines, espace construit et perception ordinaire. Elles s'intéressent aux processus par lesquels, *in situ*, le passant interagit avec les ambiances d'un lieu et montrent comment le piéton tire parti de ces ressources pour moduler son rapport à l'environnement, en actualisant des manières de marcher plurielles (THOMAS, 2010). Dans cette perspective, la marche est envisagée comme une « pratique sensible » qui met le piéton « en prise » avec l'environnement (THIBAUD, THOMAS *et al*, 2007).

Le présent article se situe dans le prolongement de ces travaux. C'est en référence à la microsociologie et à son échelle de description que nous nous focalisons sur l'espace public comme lieu privilégié où la proximité est mise au travail. Notre objet porte toutefois moins sur la description des « rites d'interaction » entre passants (GOFFMAN, 1974) que sur une analyse des façons d'éprouver la ville à pied. À ce titre, contrairement à nos précédentes recherches, la dimension sensible de la marche est ici moins appréhendée au travers de la notion de mouvement qu'à partir du corps, dans ce qu'il engage des manières d'être ensemble.

AU SUD, À PIED : UNE PROXIMITÉ SOUS CONTRAINTES

Ce changement de focale est aussi pour nous directement lié à l'investissement de nouveaux terrains. Alors que les recherches relatives aux ambiances architecturales ont été essentiellement développées à partir d'espaces publics européens, les analyses que nous présentons sont issues de travaux de terrain menés à Salvador de Bahia (Brésil) et à Caracas (Venezuela)¹.

Avec chacune entre 3 et 4 millions d'habitants, ces deux villes sont le reflet de l'évolution récente des métropoles latino-américaines qui ont connu, depuis le milieu du xx^e siècle, une croissance urbaine accélérée et encore aujourd'hui mal maîtrisée. En témoigne le contraste entre l'héritage urbanistique moderne des grandes infrastructures routières, tours, quartiers d'affaires, *shopping malls* et le développement de vastes périphéries et quartiers populaires auto-construits. Tandis que les premiers bénéficient de l'air conditionné, de scénographies lumineuses et paysagères, de dispositifs de surveillance et de maintien de la propreté, ces quartiers croissent dans la désaffection des services publics et dans la précarité. Cet essor urbain a pour revers le développement de la violence et du narcotrafic, une aggravation des disparités sociales et un affaiblissement des liens entre riches et pauvres, dont les quartiers sécurisés ne sont qu'une des figures. Les pratiques de marche et les apparences corporelles données à observer dans la rue reflètent elles-mêmes ces disparités sociales. Alors que les citoyens les plus aisés fréquentent peu la ville à pied, les habitants des *favelas* ou des *barrios*, travaillant bien souvent loin de leur

¹ Ces travaux ont été réalisés dans le cadre d'une recherche sur « les énigmes sensibles des mobilités urbaines contemporaines » (2010-2014). Direction: Rachel Thomas. Collaborations: Laboratorio urbano (UFBA Brésil) et Instituto de estudios regionales y urbanos (Universidad Bolívar Venezuela). Financement: ANR Espace et Territoire (ANR10 ESVS 013 01).

quartier, sont contraints à une mobilité importante en termes de distance parcourue et de temps passé à se déplacer. Si le bus est traditionnellement utilisé pour franchir les distances les plus longues, la mauvaise desserte de ces quartiers populaires escarpés nécessite un recours fréquent à la marche². Vendeurs ambulants et «habitants de la rue» constituent des figures marquantes de l'ambiance de ces espaces publics. Sous un climat et dans des espaces particulièrement éprouvants, les plus démunis, contraints de pratiquer l'errance et de vivre à même la rue de jour comme de nuit, modifient la gestion des proximités physiques et sensibles. Les vendeurs de rue sont quant à eux très nombreux aux abords des stations de métro, des grandes places ou axes commerçants; investissant carrefours, trottoirs et chaussées, leur présence souvent dense en des lieux de passage stratégique affecte la marche. Régulièrement dénoncé par les médias, «l'envahissement» des espaces publics est devenu un problème public que les autorités peinent à contrôler, dans une ambivalence entre tolérance et réglementations restrictives ou aménagements, la plupart du temps sans grand effet.

Les espaces publics sur lesquels nous avons enquêté s'inscrivent précisément dans ce contexte latino-américain de forte segmentation sociale où la marche constitue une pratique dévalorisée qui concerne pourtant une majorité de citoyens. Désinvestie par ceux qui en ont les moyens, la rue tend alors à devenir le lieu d'usages presque exclusivement populaires et d'activités informelles qui cristallisent l'attention des politiques en matière de gestion de l'espace public. En outre, le climat de tension sociale et/ou d'insécurité qui affecte la marche et rend aussi difficiles les conditions d'enquête met directement l'expérience du chercheur à l'épreuve.

Or si nos terrains sollicitent directement les arrière-plans sociaux qui viennent d'être évoqués, les piétons s'y côtoient en même temps dans une relative proximité des corps. Que nous dit alors cette apparente proximité sur les modalités concrètes de partage de l'espace? Dans quelle mesure la dimension conflictuelle ne s'y mêle-t-elle pas à un «sentiment d'être-ensemble»? En quoi la description à l'échelle du corps permet-elle d'interroger les politiques urbaines sur leur capacité à maintenir l'horizon de l'espace public comme bien commun, appropriable par tous?

LA MARCHÉ URBAINE COLLECTIVE : UN PROTOCOLE D'ENQUÊTE « EN PARTAGE »

Le protocole d'enquête que nous avons mis en œuvre est expérimental : il s'appuie sur notre propre usage piéton des espaces publics investigués. Inspiré des méthodes ethnographiques, il a consisté en des marches urbaines collectives, effectuées plusieurs fois par année depuis 2011, avec des chercheurs et des étudiants (français, brésiliens et caraquistiens) issus de disciplines différentes (architecture, urbanisme, sociologie, danse). La consigne était de marcher au sein des terrains d'enquête (quartier de Porto da Barra à Salvador de Bahia et secteur de la Redoma de Petare à Caracas), de s'immerger dans leurs ambiances jusqu'à se laisser «embarquer»

² Au Brésil, le coût élevé du transport urbain accroît également ce recours à la marche.

et éprouver par elles³. Le recours à la photographie, au croquis, à l'écriture, à la prise de son ou de vue était laissé libre pour permettre des types de saisies particulières des ambiances et des degrés différenciés d'imprégnation. À Porto do Barra, certaines des marches étaient effectuées en situation de handicap visuel : dans ce cas, la privation du sens de la vue accentuait la plongée dans les ambiances ; à l'issue de chaque marche, un temps de « retour et de partage d'expérience » était organisé et enregistré, qui permettait la constitution d'un compte rendu collectif d'expériences sensibles plurielles⁴.

Cette immersion sensorielle procédait à la fois d'une socialisation minimale au terrain et d'une compréhension de sa complexité : le corps du chercheur, tel qu'« en prise » et affecté par les diverses stimulations sensorielles de l'environnement, constituait un instrument de captation et d'intelligibilité de la vie urbaine ordinaire.

Dans les deux cas, le rapport au terrain a donc reposé sur une immersion sensorielle et un engagement corporel de chacun, impliquant de « *faire corps et de prendre corps avec les ambiances urbaines* » (THOMAS, 2010). Les sensations corporelles ressenties lors des parcours ont ainsi été appréhendées comme les signes observables des rapports pluriels et ambivalents (résistance, protection, passivité, maîtrise...) du piéton aux ambiances urbaines. Notre pratique des terrains en marchant renvoie alors, plus qu'à la connaissance en soi des ambiances ou des usages des lieux, aux manières dont nous avons été nous-mêmes affectés par lui. À ce titre, le fait d'enquêter sur des terrains éloignés géographiquement, culturellement ou socialement selon les différents chercheurs de l'équipe a contribué à maintenir un degré d'étrangeté dont nous avons aussi tiré parti. Prédisposant à un changement de point de vue sur « ce qui va de soi », cette manière de faire du terrain engage des formes spécifiques de présence aux autres, une capacité à « lâcher prise » ou au contraire à se montrer plus attentif au contexte et, plus généralement, à rendre prégnants des phénomènes et des perceptions devenues routinières pour des usagers familiers.

PORTO DA BARRA : UN FRONT DE MER « MIS EN ORDRE »

À Salvador de Bahia, le quartier de Porto da Barra subit depuis peu des actions de revitalisation et de pacification, destinées à accroître son attractivité et à créer de nouveaux espaces de citoyenneté. Ainsi, sur le front de mer, la requalification du trottoir en 2008 a consisté à remplacer le sol en pavage portugais, dégradé, par un revêtement en béton. Si cette opération améliore les conditions de marche, elle a cependant suscité de nombreuses polémiques chez les citoyens, accusant les autorités publiques de vouloir gommer le passé du quartier en détruisant son patrimoine. Non loin de là, entre l'avenue et le front de mer, la police militaire stationne dans

³ Au Brésil, 6 marches urbaines collectives, d'1 heure 30, ont été réalisées entre juillet 2011 et avril 2012 ; elles ont été complétées par 23 marches réalisées en compagnie d'usagers des terrains à qui l'on demandait de nous décrire les sensations ressenties lors de leurs parcours à pied. À Caracas, en juillet 2012, 7 marches d'environ 1 heure ont été réalisées en différents moments de la semaine et de la journée ; elles ont été complétées, sous forme de visites accompagnées, par 2 autres parcours effectués avec une sociologue et deux architectes travaillant sur la gestion urbaine ou l'aménagement des lieux.

⁴ <http://apaisement.wordpress.com/>; <http://atelier5ufba.blogspot.fr>.

une guérite. Son emplacement stratégique, la permanence des policiers armés sont des signes visibles de la volonté de l'État de sécuriser le quartier. À ces mesures s'ajoutent, d'années en années, des dispositifs de salubrité publique et de protection de l'environnement. Partout, des poubelles sont installées dans le quartier et des campagnes de sensibilisation à la propreté sont orchestrées auprès des habitants et des commerçants dans le but de préserver la beauté du littoral, d'exploiter sa potentialité touristique et d'éduquer la population à la conscience publique. Pareillement, la masse des vendeurs ambulants et des enfants des rues présente à Barra subit des formes d'évictions massives. Il s'agit, pour l'État fédéral, de désengorger les rues et de trouver une solution au conflit d'usage et d'occupation du trottoir, par le contrôle et une plus grande institutionnalisation des pratiques de commerce ambulant. Or ces mesures *«peuvent être regardées comme un exemple de disconvenance au plan social, tant elles ont été unilatéralement orientées vers le tourisme et accompagnées d'importantes opérations d'expulsion de la population»* (Löw, 2012).

Porto da Barra offre aux sens une profusion permanente de stimulations sensorielles, conférant au piéton une sensation d'hyperesthésie. Marcher dans ces ambiances excite, stimule, mais aussi fatigue, épuise.

Visuellement, à l'ouest, la présence de la mer focalise les regards, favorise la contemplation, le séjour ou la promenade. Quatre couleurs dominent : le bleu de la mer et du ciel, l'ocre du sable et le jaune des poubelles, le blanc d'une balustrade. À cette prégnance de la couleur s'ajoute celle des éléments naturels : l'eau, le sable, les arbres. Chacun joue sur des registres et des temporalités différents. La mer marque le quartier de son empreinte sonore, dès lors qu'à marée haute le ressac des vagues couvre les bruits de la circulation, pourtant intense en journée. À marée basse, c'est une empreinte olfactive d'iode, d'algues et de poissons en décomposition qu'elle laisse. En journée, le feuillage dense des arbres alignés face à la balustrade offre une ombre rafraîchissante. En soirée, ils causent de l'anxiété, leur ombre projetée accentuant l'impression d'insécurité.

Le rôle de la balustrade est essentiel dans l'ordonnement des proximités. Barrière physique entre la rue et la plage, elle constitue un support de pratiques sociales et un élément d'ambiance. Elle est un point d'appui des corps (s'asseoir, s'allonger, attendre contre, se basculer...) et constitue un espace de dépôt des fardeaux que l'on transporte sur le dos ou à l'épaule, des objets que l'on vend aux passants, des corps alanguis ou épuisés. Sa blancheur réfléchit la lumière. Elle est alors, à distance, un point d'attraction ou de répulsion visuel pour le piéton. Elle joue enfin un rôle central dans les modes de surveillance informelle de l'espace : support d'exposition de soi, d'observation de l'autre, elle est le lieu de guet des vendeurs de *crack* ou des prostituées en soirée.

Côté rue, l'ambiance est marquée par la prégnance des modalités olfactives, sonores et tactiles dont les modulations interviennent dans l'hospitalité même du quartier. Le piéton marche dans une ambiance mêlée d'odeurs de gaz d'échappement, de friture, de crème solaire et de sueur, qui l'enveloppe comme un parfum entêtant. Si le pas glisse sur le béton recouvrant les abords de plage, il se tord ici régulièrement sur les pavés portugais abîmés, les trous en formation, les racines des arbres. Par ailleurs, la diversité des usages de la rue et parfois leurs rapports de force rendent la marche problématique.



Barra en front de mer – Multiplicité des usages et des stimulations (THOMAS, 2011).



Barra côté rue – L'inhospitalité du trottoir (THOMAS, 2011).

À Porto da Barra, les plus aisés circulent rapidement dans des berlines climatisées. Derrière leurs vitres fumées, à l'abri de leurs portières verrouillées, ils arborent les signes extérieurs de leur appartenance sociale. Comme la grille, le mur et la vigie – omniprésents dans le quartier – la voiture remplit deux fonctions : protéger des agressions extérieures (violence, chaleur, pluie, odeurs) et se distancier de l'Autre, en particulier des plus pauvres. Traditionnellement assimilée à l'existence des *favelas*, la réalité de la pauvreté et sa visibilité dans l'espace public brésilien sont bien plus complexes. L'habitant des *favelas*, qui occupe bien souvent un emploi régulier, investit le quartier et les transports urbains aux heures de pointe, portant des sacs encombrants, tirant ou poussant de lourdes charges. Les femmes, malgré leur apparence modeste, font preuve d'une réelle coquetterie (maquillées, parfumées, cheveux lissés, vêtements amidonnés). Les hommes offrent des apparences physiques plus contrastées. Les vendeurs de chaises et de parasols, travaillant sur la plage, sont souvent vêtus d'un simple short et de tongs. Le ballet de leurs allées et venues entre la plage et ses arrières participe de l'investissement de la rue et de l'ajustement des conduites sur le trottoir. Mais des pratiques différentes s'observent. Les vendeurs de nourriture et boissons stationnent dans l'espace en déployant des dispositifs de présentation de leur marchandise. Dans leur cas, une portion importante du trottoir est rendue impropre à la marche à pied, voire privatisée. Les vendeurs de *cafezinho* ou de gaz vendent en marchant. Leur stratégie d'investissement de l'espace est de l'ordre du créneau : s'insérer dans le flux routier lorsque celui-ci décroît, adopter la bonne allure pour traverser, tout en tirant, poussant ou portant les dispositifs fabriqués pour transporter les marchandises. C'est donc ici l'ajustement réciproque des allures, des gestuelles et de l'équilibre des dispositifs qui est à observer. Les vendeurs d'objets artisanaux procèdent différemment. Si les tactiques de traversée sont identiques, les tactiques d'investissement de l'espace varient selon le type de marchandises. Colliers, hamacs ou paréos nécessitant d'être exposés, la balustrade est alors investie et des rituels partagés s'observent : d'abord le choix du meilleur emplacement (en fonction de l'ombre des arbres et du flux de piétons en promenade), puis une mise en scène des articles sur la balustrade, enfin l'accostage des acheteurs par un sourire ou une accolade.

Chez les habitants des rues, adultes ou enfants, la marche n'est pas choisie. Elle est subie. L'habitant de la rue, reconnaissable à sa maigreur, son teint tanné, sa saleté, est celui ou celle qui vit, travaille parfois, mange et dort dans la rue. Mais la plupart errent, à la recherche de nourriture, de vêtements, d'objets divers qui, une fois revendus, offriront de quoi manger, boire ou consommer de la drogue.

LA REDOMA DE PETARE : UN « ESPACE-CARREFOUR » SATURÉ

À Caracas, le secteur de la Redoma de Petare, située au pied d'une des plus vastes zones auto-construites d'Amérique latine, doit son nom au rond-point autour duquel se développe un secteur d'intense activité urbaine. Initialement conçue pour distribuer le trafic routier à l'est de la capitale, elle est aussi desservie par une station de métro, plusieurs dizaines de lignes et arrêts de bus, minibus, taxis ou mototaxis, formels et informels. Point de passage obligé vers le reste de la ville pour les plus de 600 000 habitants des *barríos* escarpés de Petare, la Redoma est fréquentée chaque jour par des dizaines de milliers de citoyens. Offrant en cela un « commerce



Redoma de Petare – Un lieu de transport devenu immense marché (Fiori, 2012).

de correspondance» (MONNET *et al.*, 2007) propre aux transports, elle forme aussi une centralité commerçante depuis les années 1980.

Le long des avenues se déploient plusieurs grands marchés couverts, des centaines de boutiques en tous genres (boulangeries, pharmacies, quincailleries, magasins de vêtements, d'articles religieux...) et entre 1 500 et 3 000 vendeurs de rue (*buhoneros*) y sont installés, tirant profit de la proximité des commerces formels et de la densité des flux. Toutes les formes de vente de rue sont là représentées : stands semi-permanents composés d'une table et d'un parasol ou d'un auvent de fortune, cuisines-comptoir de rue, « produits d'opportunité » vendus en marchant (café le matin, parapluies lors des averses...), vente à la sauvette proposant, dans un chariot ou à même le sol, des fruits, des CD piratés, des articles de mercerie... La situation de la Redoma de Petare se rapproche en cela d'espaces-carrefours où pratiques de mobilité et activité de commerce s'avèrent tellement indissociables qu'ils finissent par « devenir de véritables centres commerçants en soi » (MONNET *et al.*, 2007). L'encombrement permanent de l'espace par les *buhoneros*, la présence de nombreux arrêts de transports improvisés, l'intensité du trafic motorisé et la densité des flux piétons y cristallisent alors d'importants problèmes : congestion de la circulation et manque d'accessibilité, difficultés de gestion des déchets et mauvaises conditions d'hygiène, insécurité viaire ou associée aux vols, précarité des conditions d'exercice de beaucoup de commerçants... Ces problèmes révèlent les apories d'un espace urbain conçu pour répondre aux besoins de mobilité mais qui ne cesse d'être mise en échec dans sa vocation. À tel point que sa représentation la plus courante pour les Caraquéniens est d'être « le lieu où se matérialise la théorie du Chaos »⁵.

⁵ In « Recuperar la redoma de Petare pasa por alejar las terminales », quotidien *El Universal*, 19 octobre 2009.

Les ambiances de la mobilité à la Redoma de Petare possèdent un caractère foncièrement éprouvant. Elles s’y expriment à travers l’intensité, la profusion et le débordement liés à l’hyperdensité des flux, la multitude des activités et micro-événements qui s’y déroulent simultanément. Le lieu se dessine comme une figure du « trop », où on ne sait régulièrement plus où donner de la tête, immergés dans un mouvement permanent « *de gens, de boutiques, de vendeurs et de véhicules qui se mélangent au son des klaxons, de la musique colombienne, des cris des vendeurs et des conversations* »⁶.

Cette hyperesthésie s’incarne en particulier au travers d’une circulation omniprésente à tous les sens, par son intensité sonore, les odeurs d’échappement et la poussière qu’elle dégage. Envahissante et agressive, elle se décrit tour à tour sous les images du tumulte, du rugissement, de la jungle. Évocations de la confusion, du désordre voire de l’univers du sauvage donc, où les klaxons apparaissent comme un mode de communication, où les piétons ne sont pas respectés, et où en permanence s’évitent de peu accidents ou collisions.

Dans ce contexte, la marche se fait éprouvante, contrainte par l’encombrement des trottoirs qui réduit le cheminement à des passages très étroits entre les étals, les chariots de vente ambulante et impose parfois de marcher sur la chaussée, au risque de la circulation. Cette adaptation permanente aux variations de l’espace est aussi liée à la densité de piétons qui entretient une grande proximité des corps, un coude à coude, et qui par moments prend la forme d’une foule si compacte qu’elle empêche d’avancer ou de voir au-devant. Se faire piéton de la Redoma c’est enjambrer, contourner, se faufiler, piétiner, accélérer et ainsi entretenir une relation à l’environnement largement conditionnée par le rythme du pas et ses ajustements. De même, traverser la rue représente un moment sous pression qui nécessite une forme de vigilance paradoxale : accélérer, ralentir, courir et faire attention aux véhicules qui débouchent de manière impromptue, sans visibilité. Y marcher ne serait-ce qu’une heure demande des efforts, de faire face à l’accablement lié à la chaleur, et rares sont les séquences « en creux » où l’espace se dégage, où les sens sont au repos.

De manière générale, parcourir la Redoma à pied peut être vécu comme une « plongée » dans une série de micro-situations que le passant perçoit de manière très fugitive : chargements et déchargements de marchandises, chiens couchés au milieu du chemin, conversations entre balayeurs d’une ruelle, femmes croisées encombrées de lourds sacs au bras, vendeurs ambulants assis désœuvrés à leur étal, files d’attente patientes au départ des bus... À ce titre, l’arrivée par le métro, avec son expérience relativement codifiée du transport, donne par contraste le sentiment étourdissant de pénétrer dans un monde en soi, sentiment lié au peu de perspectives offertes au regard, à l’immersion dans la foule, au dédale des marchés, au cheminement serré entre les parasols, au mélange des odeurs et des sons... Le lieu offre en cela plus qu’une atmosphère – dont le sens courant évoque la légèreté et l’évanescence –, il se présente comme un véritable climat, structurellement présent.

⁶ Extrait de récit de terrain, juillet 2012.



Redoma de Petare – Marcher au risque de la circulation (FIORI, 2012).

LES REGISTRES SENSIBLES DE LA PROXIMITÉ : ÉTATS DE CORPS, LABILITÉ, PARTAGE

Nous mettant nous-mêmes à l'épreuve, les contextes brésilien et vénézuélien ont donc favorisé un déplacement du rapport et du regard sur la proximité fortement marqué, dans notre expérience de terrain, par des situations concrètes de mise en tension des corps en marche. Précisément, c'est en affectant nos «*états de corps*» (GUISGAND, 2004) – c'est-à-dire nos manières singulières d'éprouver, d'être et de bouger ensemble – que cette immersion nous a permis d'aborder la proximité en termes sensibles.

Ainsi, si l'hyperesthésie apparaît comme une forme de perception commune aux deux terrains, à Porto da Barra, les récits de marche effectués à la nuit tombante expriment un stress, une nervosité, «*une tension permanente partagée*» : la mise en ordre graduelle du front de mer participe, selon les temporalités du lieu et ses modes d'investissement, d'un état d'harmonie, de mobilisation ou de vigilance inquiète chez le piéton. Les retours de marche à la Redoma de Petare témoignent, quant à eux, de scènes d'attention mutuelle ou de trouble plus formalisées. Ils décrivent l'impression par endroits d'être surveillé, le sentiment de malaise plus diffus d'être soumis à des regards masculins, ou encore la prise de conscience de sa propre vulnérabilité.

Par ailleurs, ce mode d'approche des terrains rend compréhensible la labilité à l'œuvre dans les processus de proximité et de partage. En effet, à Barra comme à Petare, l'hyperesthésie renvoie aussi aux variations souvent très rapides avec

lesquelles les ambiances se reconfigurent. La trace fugace laissée par le parfum d'une passante, l'odeur soudaine d'un étal de nourriture, les corps frôlés le temps de traverser une foule, le coup d'œil sollicitant d'un vendeur ou le klaxon d'un bus signalant son départ constituent autant d'exemples de perceptions qui, pour labiles qu'elles soient, jouent un rôle à la fois cognitif et émotionnel dans l'expérience ordinaire de l'espace public. Engageant la dimension temporelle de cet ordinaire, la labilité mise en jeu montre plus largement comment ces espaces-temps de la marche se structurent à partir des épreuves d'accommodement aux circonstances et pointe le travail de réélaboration permanente que nécessite le partage de la rue. De ce point de vue, l'espace public n'est pas compris ici « *comme un lieu public géré par une collectivité. Il pourra être vécu comme un moment partagé en commun faisant que ceux qui font partie de la ville peuvent la redéfinir comme projet commun ou (re) considérer leur présence en relation avec celle des autres* » (GROUT, 2012, 53).

Enfin, le travail mené à Salvador de Bahia et à Caracas questionne les « *modes possibles d'habitation du monde sensible* » (RANCIÈRE, 2000). Sa perspective est ainsi celle d'une critique sensible de l'urbain (THOMAS, 2012). Nous montrons comment, en privilégiant « *un mode mineur de la connaissance* » (LAPLANTINE, 2003), une approche de la proximité par le sensible et à l'échelle du corps en marche interroge la manière dont s'instaure une communauté, une attention à l'autre et à l'espace public comme bien commun. De tels questionnements nous paraissent d'autant plus importants qu'ils sont à mettre en regard de politiques de régulation des espaces publics qui, précisément, bouleversent ces modalités de partage.

Sur un plan général, la situation de Redoma de Petare témoigne d'une mobilité entravée par l'inefficacité et un manque de coordination de l'action publique en matière de transports (dans un contexte vénézuélien de déstructuration institutionnelle et de conflits politiques entre acteurs de la gestion urbaine). Appropriée, disputée et décrite comme un espace où s'ignorent les règles de civilité, elle met aussi plus particulièrement en débat les projets qui, sous le terme de *recuperación*, tentent ici comme dans d'autres villes d'Amérique Latine⁷, de maîtriser la prolifération du commerce informel sur le domaine public. Considéré comme une cause d'insécurité, d'insalubrité, de congestion et d'entrave à la mobilité (FONSECA *et al.*, 2012) plutôt qu'appréhendé d'un point de vue économique et social (GAUVAIN, 2008), celui-ci représente pourtant une source de revenus pour de nombreuses familles (d'origine rurale, étrangère...)⁸. La question de la vente ambulante y exprime ainsi, entre appropriations excessives et facteur d'intégration sociale – même précaire –, les tensions qui mettent à l'épreuve la capacité de la rue à maintenir l'horizon de l'accessibilité, de « *l'hospitalité universelle* » et du « *droit de regard* » au principe de l'espace public (JOSEPH, 1993, 212).

Au Brésil, les politiques se font aujourd'hui beaucoup plus volontaristes. En effet, à l'aune de l'organisation de grands événements sportifs mondiaux (Copa en 2014, JO en 2016), le pays étend sa politique de pacification des *favelas* à l'espace public. Ses principaux mots d'ordre sont : le nettoyage des quartiers, la reconquête des

⁷ Voir, à propos de Bogotà : TIXIER *et al.*, 2012.

⁸ On compterait ainsi, pour l'aire métropolitaine de Caracas, entre 50 000 et 100 000 vendeurs de rue (GAUVAIN, 2008).

territoires, la préservation des beaux quartiers et la restauration de l'ordre public. Dans un tel contexte, la pacification des espaces publics urbains relève d'une mise en ordre de la ville, justifiée pour des raisons sécuritaires, de marketing urbain et de paix sociale. Or, en poliçant l'espace public, c'est-à-dire en le réglementant autant qu'en le tempérant, en accroissant le contrôle des corps en marche, ces processus de pacification tendent peut-être moins à favoriser le lien social, à résorber les conflits, qu'à les déplacer et à nier ces « *petits liens* » (LAPLANTINE, 2003) pourtant au fondement de la proximité.

BIBLIOGRAPHIE

- FONSECA VELANDIA Catalina, QUINTERO ZAMORA Carolina et RUIZ MORATO Sarita, 2012: «La expansión de los buhoneros», *Zero*, n° 28, Universidad Externado De Colombia, 112-117.
- GAUVAIN Mathilde, 2008: «Les territoires de l'informel. Étude du commerce de rue à Caracas», *Cahiers des Amériques latines*, n° 53, 101-116. [En ligne]: <http://cal.revues.org/1720>.
- GOFFMAN Erving, 1974: *Les Rites d'interaction*, Paris: Minuit.
- GUISGAND Philippe, 2004: «Pollock et les états de corps du peintre», *DEMéter*, Université de Lille 3, juin. [En ligne]: www.univ-lille3.fr/revues/demeter/corps/guisgand.pdf.
- GROUT Catherine, 2012: *L'horizon du sujet. De l'expérience au partage de l'espace*, Bruxelles: La Lettre Volée.
- JOSEPH Isaac, 1998: *La ville sans qualités*, Paris: Éditions de l'Aube.
- JOSEPH Isaac, 1993: «L'espace public comme lieu de l'action», *Les annales de la recherche urbaine*, n° 57-58, 211-217.
- LAPLANTINE François, 2003: *De tout petits liens*, Paris: Les Mille et Une Nuits.
- LÖW Martina, 2012: «Être-noir (Blackness): une pratique collective à Salvador de Bahia. Faire de la sociologie urbaine après le "cultural turn"», *Articulo – Journal of Urban Research* [On line], n° 8, <http://articulo.revues.org/2039>.
- MONNET Jérôme, GIGLIA Angela et CAPRON Guenola, 2007: «Ambulantage et services à la mobilité: les carrefours commerciaux à Mexico», *Cybergeo: European Journal of Geography* [En ligne], <http://cybergeo.revues.org.gate3.inist.fr/5574>.
- RANCIÈRE Jacques, 2000: *Le partage du sensible. Esthétique et politique*, Paris: La Fabrique.
- THIBAUD Jean-Paul (resp. scientifique), THOMAS Rachel, LEROUX Martine et BONNET Aurore, 2007: *Les compositions de la marche en ville*, Grenoble: Cresson, 2007.
- TIXIER Nicolas, CIFUENTES Camilio et FIORI Sandra *et al.*, 2012: «The recuperation of public space: a closer look at Bogotá, Colombia», in KAUFMAN Ned (ed.), *Pressures and Distortions, city dwellers as builders and critics: four views*, New York: Rafael Viñoly Architects PC, 339-433.
- THOMAS Rachel (dir.), 2010: *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*. Paris: Éditions des Archives contemporaines.
- THOMAS Rachel, 2012: «Les perspectives critiques de la notion d'ambiance», in THIBAUD Jean-Paul et SIRET Daniel (éds), *Ambiances in action/ Ambiance en acte(s). Proceedings of the 2nd International Congress on Ambiances / Actes du 2nd Congrès International sur les Ambiances*, Nantes: Réseau international Ambiances, 45-50.

**BEING A PEDESTRIAN IN SALVADOR DE BAHIA AND CARACAS :
WEAKENED CLOSENESS ?**

This article focuses on the pedestrian use of the city, experiencing some Latin American public spaces. Being both contentious, socially segmented, processed by an insecurity background and subjected to important planning stakes, these offer cases where sharing the street is weakened. Developing a phenomenological field approach, the subject of closeness is discussed by showing how public ways of co-existence are processed by sensitive expressions of walking bodies.

Keywords : *ambiance, latin America, public space, walk, share.*

**FUSSGÄNGER IN SALVADOR DE BAHIA UND CARACAS :
EINE VERLETZLICHE NÄHE?**

In Lateinamerika zeigt die Erfahrung, dass sich die Fußgänger im öffentlich urbanen Umfeld mit konfliktgeladenen und sozial segmentierten Herausforderungen auseinandersetzen müssen. Im Hintergrund stehen Sicherheitsbedenken und die stark herausfordernden Neugestaltungen, die die gemeinsame Nutzung der Straße schwächen. Die Thematik der Nähe wird hier durch die empfindlichen Ausdrucksformen des sich durch die Stadt bewegenden Fußgängers in verschiedenen Erscheinungen des Zusammenseins angesprochen.

Stichworte : *urbanes Umfeld, Fußgänger, Lateinamerika, öffentlicher Raum, Unterteilen.*