



LAS CICLOVÍAS EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. TENSIONES ENTRE LOS USOS PREVISTOS E IMPREVISTOS DEL ESPACIO URBANO (2009-2018)

The bike lanes in the city of Buenos Aires. Tensions between planned and unplanned uses of urban space (2009–2018)

Juliana Marcus

Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires /
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas

URL: <http://gecu.com.ar> ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8525-3124>

E-mail: julimarcus@gmail.com

Trabalho enviado em 21 de março de 2025 e aceito em 28 de abril de 2025



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.



Rev. Dir. Cid., Rio de Janeiro, Vol. 17, N.01., 2025, p. 118-130

Juliana Marcus

DOI: [10.12957/rdc.2025.90685](https://doi.org/10.12957/rdc.2025.90685) | ISSN 2317-7721

RESUMEN

Este artículo analiza las distancias, los conflictos y las tensiones que aparecen entre los espacios públicos planificados “en el papel”, los espacios públicos “realmente existentes” y los usos concretos de esos espacios a partir del estudio de la política pública de ciclovías implementada en la Ciudad de Buenos Aires desde 2009 como parte de las dinámicas de producción del espacio. La hipótesis de trabajo es que este tipo de políticas inciden tanto en la configuración, reestructuración y transformación del espacio urbano de uso público como en la imposición de nuevas reglas del juego urbano que son internalizadas por peatones, ciclistas y automovilistas, y que intentan normalizar y regular el uso del espacio público. ¿Cuáles son las transformaciones urbanas que generan las ciclovías y de qué modo impactan en los usos de la calle? ¿Qué tipo de conflictos aparecen entre los espacios urbanos planificados para la circulación de bicicletas y los usos e itinerarios urbanos de los usuarios de la ciudad? ¿Es posible considerar este tipo de políticas como parte de una política de movilidad urbana sostenible en el marco de una planificación estructural del transporte y, con ello, de la ciudad? El trabajo de campo fue realizado entre 2010 y 2018 en el marco de un proyecto de investigación financiado por la Universidad de Buenos Aires y consistió en el análisis de entrevistas a residentes de la ciudad que habitan en barrios donde se implementaron las ciclovías, y observaciones en esos barrios.

Palabras clave: Ciclovías, Espacio público, Ciudad de Buenos Aires, Práctica espacial, Transformación urbana

ABSTRACT

This article examines the gaps, conflicts, and tensions that arise between public spaces planned “on paper”, public spaces “as they actually exist”, and the concrete uses of those spaces. It does so through the study of the bike lane public policy implemented in the City of Buenos Aires since 2009 as part of the dynamics of space production. The working hypothesis is that such policies influence the configuration, restructuring, and transformation of urban public spaces, while also imposing new urban rules that are internalized by pedestrians, cyclists, and drivers. These rules aim to normalize and regulate the use of public space. What urban transformations do bike lanes generate, and how do they impact street use? What kinds of conflicts emerge between urban spaces planned for bicycle circulation and the uses and itineraries of city inhabitants? Is it possible to view this type of policy as part of a sustainable urban mobility strategy within a framework of structural transportation planning—and, by extension, city planning? The fieldwork was conducted between 2010 and 2018 as part of a research project funded by the University of Buenos Aires. It involved analyzing interviews with city residents living in neighborhoods where bike lanes were implemented and conducting observations in those neighborhoods.

Keywords: Bike lanes, Public space, City of Buenos Aires, Spatial practice, Urban transformation

1. INTRODUCCIÓN

En las últimas tres décadas, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) ha sufrido un acelerado proceso de transformación socioespacial y reconfiguración urbana, al igual que otras metrópolis del



mundo, en un contexto internacional de expansión del “urbanismo neoliberal” (Theodore, Peck y Brenner, 2009) que les exige a las ciudades que funcionen como empresas orientadas hacia el rendimiento y la generación de ganancias, al tiempo que las convierte en una de las formas privilegiadas de absorción del capital excedente (Marcús, 2017).

En este marco, las políticas públicas de planificación urbana destinadas a la reestructuración del espacio público en la ciudad capital llevadas a cabo desde 2007 por la gestión del partido político Propuesta Republicana (Pro), impactan en la producción y la definición de nuevos usos de ese espacio. Con la implementación del Plan Movilidad Sustentable (Plan Prioridad Peatón, Red de Ciclovías y Bicisendas, Red de Metrobus, entre otros) y de los procesos de renovación urbanística del Área Central de la ciudad (Plan Microcentro, Plan Integral San Telmo, Plan Eje Cívico, Plan Tribunales, Plan Paseo del Bajo, entre otros) se genera un nuevo orden urbano (Duhau y Giglia, 2008) donde algunos usos de la ciudad se configuran y reglamentan como más legítimos que otros y se despliegan mecanismos de control sobre los usos permitidos y prohibidos de ese espacio urbano.

En este artículo procuro analizar las distancias, los conflictos y las tensiones que aparecen entre los espacios planificados “en el papel”, los “espacios públicos realmente existentes”¹ (Berardo, 2022) y los usos concretos de esos espacios a partir de la ejecución de la política pública de ciclovías en la Ciudad de Buenos Aires como parte de las dinámicas de producción social de la ciudad. Específicamente centro el análisis en la incidencia de este tipo de políticas en la reconfiguración y transformación del espacio público, y en la imposición de nuevas reglas del juego urbano que intentan normalizar y regular el uso del espacio urbano que realizan los habitantes de la ciudad. Es decir, el interés radica en indagar el impacto que ha generado la construcción de sendas exclusivas para la circulación de bicicletas en la transformación del espacio urbano, y en el modo en que estas vías son percibidas, usadas y reapropiadas por residentes, viandantes y peatones. ¿Qué tipo de transformaciones urbanas generan las ciclovías? ¿De qué modo estas transformaciones impactan en los usos del espacio urbano? ¿Cuáles son los conflictos que aparecen entre los espacios urbanos planificados y concebidos para la circulación de bicicletas y los usos imprevistos e

¹ Martina Berardo (2022) propone la noción de “espacio público realmente existente” parafraseando a Theodore, Peck y Brenner (2009) a partir del concepto “neoliberalismo realmente existente”, y sostiene que el espacio público es una categoría ideológica (Delgado, 2011), al igual que el neoliberalismo, y, por lo tanto, debe analizarse su aplicación concreta en las metrópolis de forma situada. “Así, la noción de *espacio público realmente existente* apunta a iluminar los modos complejos y siempre sujetos a disputas en que los procesos de producción de *espacios de uso público* se recrean en cada metrópoli en un momento histórico determinado. Es decir, no se trata de la imposición de una forma pura de la *ideología del espacio público*, sino que se considera su inserción contextual en la medida en que dicho proceso es resultante de la interacción y tensión con marcos institucionales y prácticas regulatorias preexistentes, políticas estatales, conflictos y arreglos políticos previos, así como con las prácticas e imaginarios que forman parte del habitus socio-espacial de quienes habitan la ciudad” (p.149).

itinerarios urbanos que trazan los usuarios de la ciudad? El trabajo de campo fue realizado entre 2010 y 2018 en el marco de un proyecto de investigación financiado por la Universidad de Buenos Aires y consistió en el análisis de entrevistas a residentes de la ciudad que habitan en barrios donde se implementaron las ciclovías, y observaciones en esos barrios.

En la primera parte del artículo se exponen, por un lado, algunas consideraciones teóricas que he abordado en otros trabajos (Marcús, 2017; Marcús, 2020) en torno a la producción social del espacio a partir de la tríada espacial propuesta por Henri Lefebvre (2013) como marco general dentro del cual entiendo la tensión entre las transformaciones del espacio público, producto de las políticas de movilidad y transporte, y la práctica concreta de ese espacio. Por otro lado, se reflexiona en torno al modo en que “la calle” deviene “espacio público” desde las retóricas urbanísticas y de las administraciones de gobierno a partir de las reflexiones del antropólogo Manuel Delgado Ruiz (2011). En la segunda parte se analiza la implementación de la política pública de ciclovías teniendo en cuenta el impacto de la construcción de la red exclusiva para uso de bicicletas en los barrios de la ciudad y en la cotidianeidad de quienes viven en la misma cuadra donde se construyeron estos carriles. Por último, se presentan algunas reflexiones finales.

2. LA PRODUCCIÓN DEL ESPACIO (PÚBLICO)

De acuerdo con Henri Lefebvre (2103), el espacio es un producto social, es decir, lejos de reducirse a receptáculo capaz de contener cuerpos y objetos, el espacio urbano es el resultado de las acciones, las prácticas y las relaciones sociales en el territorio, pero a su vez es parte de ellas. El espacio, entonces, debe considerarse un producto que se consume pero que interviene en su producción. Para entender la producción social del espacio, Lefebvre propone una tríada conceptual compuesta por las *prácticas espaciales*, las *representaciones del espacio* y los *espacios de representación*. A cada una de estas dimensiones corresponde un tipo de espacio, respectivamente: el *espacio percibido*, el *espacio concebido* y el *espacio vivido*.

La *práctica espacial* se relaciona con el *espacio percibido*, el más cercano a la vida cotidiana y a los usos de los lugares. En el contexto de una ciudad, la *práctica espacial* remite a lo que ocurre en las calles y en las plazas, los usos que éstas reciben por parte de habitantes e itinerantes, los diversos modos en que se apropian de los espacios y las formas en que el transeúnte recorre, circula y transita por la ciudad. Es el espacio de la experiencia material que vincula la realidad cotidiana con la realidad urbanística donde se suceden tanto la producción como la reproducción de la vida social.

La dimensión de la *representación del espacio* se corresponde con el *espacio concebido*, el espacio provisto por el Estado, los científicos, los tecnócratas, los arquitectos, los planificadores y los urbanistas.



“Es el espacio dominante en cualquier sociedad (o modo de producción)” (Lefebvre, 2013: 97), espacio de la fragmentación y la restricción, el lugar del orden y el poder. Es el espacio que prescribe y proscribe, que clasifica y regula.

Por último, los *espacios de representación* son los *espacios vividos*, los que envuelven los espacios físicos y les sobreponen sistemas simbólicos complejos que los codifican y los convierten en albergue de imágenes e imaginarios (Delgado Ruiz, 2013). En este espacio se inspiran las resistencias, deserciones y desobediencias ciudadanas y se cuestionan las reglas de la coherencia y la cohesión impuestas por las *representaciones del espacio*.

Según Lefebvre, existe una tensión y contradicción permanentes entre las tres dimensiones de la tríada espacial. Se trata de comprender el espacio urbano como un espacio disputado entre diferentes actores sociales –Estado, desarrolladores urbanos, urbanistas, planificadores, organizaciones y movimientos vecinales, usuarios e itinerantes urbanos– que pone en relieve el conflicto entre los usos del espacio señalados como legítimos y aquellos considerados ilegítimos e indebidos. El *espacio concebido*, que se pretende abstracto e instrumental, busca regular y organizar los *espacios percibido y vivido*. En otras palabras, intenta disolver lo *urbano*, es decir las prácticas espontáneas y dispersas, y las experiencias propias de los habitantes de la ciudad para transformarlo en *urbanización* guiada por la lógica del conocimiento experto y del poder (Delgado Ruiz, 2003).

Así, el *espacio concebido* hace efectiva la internalización de las estructuras del orden social entendido como *orden urbano*² (Duhau y Giglia, 2004). Hablar de orden urbano supone partir del hecho de que los usuarios transitan y circulan por la ciudad a partir de conocimientos prácticos que indican los modos válidos y aceptados de uso de los diferentes espacios y artefactos urbanos. Ese orden urbano es incorporado por los usuarios bajo la forma de *habitus* urbano a partir de sus experiencias duraderas en el espacio social y en el espacio físico. Desde una perspectiva bourdieuna, los usuarios introyectan el *sentido del juego* urbano e incorporan las lógicas que regulan en un momento determinado la dinámica del espacio urbano en forma de “mapas mentales” (Bauman, 2005) que moldean sus percepciones y apreciaciones sobre la ciudad. El espacio urbano resulta así un espacio dinámico y espontáneo, un escenario en permanente conflicto y transformación en el que acontece la vida social.

Ahora bien, resulta imposible hablar de espacio urbano o “calle” (Delgado Ruiz, 2011; Jacobs, 2011) sin tener en cuenta la noción de espacio público. De acuerdo con los planteos de Delgado Ruiz, el

² En cuanto al carácter formal del orden urbano, se refiere a un conjunto de normas que están orientadas a “la regulación de la apropiación del suelo, sus usos y la producción de la ciudad en cuanto conjunto de edificaciones, infraestructura y espacios públicos (...) y a las normas orientadas a la regulación de las prácticas urbanas u orden reglamentario urbano” (Duhau y Giglia, 2004, p. 264).

conflicto, las resistencias, las luchas y las negociaciones son características constitutivas de “la calle”, el lugar de lo impredecible y lo azaroso, un espacio en el que constantemente se disputa la (re)definición de usos en tanto legítimos e ilegítimos. Para el antropólogo catalán, el concepto de “espacio público” supone una categoría política e ideologizada a la que recurren arquitectos, urbanistas y administraciones de gobierno para definir el “deber ser” de los exteriores urbanos –las calles, plazas y parques– como escenario amable y desconflictivizado. En tal sentido, el espacio público como ideología supone el enmascaramiento y la fetichización de las relaciones sociales reales en conflicto que se establecen en el espacio urbano. En palabras de Delgado Ruiz,

El idealismo del espacio público se proyecta sobre la calle para obligarla a ser mucho más que el terreno en que se desarrolla un tipo singular de convivencia, difusa o a veces fusional³, entre extraños totales o relativos (2016, p. 29).

En este trabajo me limitaré a analizar el espacio urbano intervenido y modificado a partir de la construcción de las ciclovías en la Ciudad de Buenos Aires y la tensión que se produce entre su planificación llevada a cabo por el gobierno local y los modos en que ese espacio es percibido, usado, resignificado y apropiado por los viandantes de la ciudad. La proyección e implementación de la red de ciclovías como parte de las políticas públicas de transporte y movilidad urbana concebidas por el Estado y los planificadores se inscriben en las dinámicas de producción social del espacio e inciden tanto en la configuración y transformación de “la calle” en “espacio público de calidad” como en la regulación del espacio practicado por los habitantes.

En el próximo apartado analizo de qué modo las transformaciones y reconfiguraciones urbanas que generan las políticas públicas de movilidad y transporte urbano impactan en los usos del espacio urbano, muchas veces en tensión y en contradicción con los usos previos que se le daba a ese espacio y con los nuevos usos previstos por los planificadores. Para el análisis me centro en la política de ciclovías implementada en julio de 2009 en la Ciudad de Buenos Aires con el objeto de entender de qué modo los usuarios urbanos ante la aparición imprevista de este tipo de carriles en lugares que frecuentan habitualmente, intentan disputar y alterar los usos impuestos a través de sus prácticas/tácticas desencadenando luchas simbólicas por la definición de las reglas del juego urbano.

3. LA RED DE CICLOVÍAS: TENSIONES ENTRE LOS USOS PLANIFICADOS Y LAS PRÁCTICAS ESPACIALES

³ Para el discurso urbanístico que rescata el “espacio público de calidad” su opuesto no es el espacio privado sino el espacio fusional: la propia impredecibilidad de “la calle”, de lo urbano (Delgado Ruiz, 2015).

Tal como se adelantó en la introducción de este trabajo, mi interés radica en estudiar las transformaciones del espacio urbano a partir de su redefinición en el marco del Plan Movilidad Sustentable en la Ciudad de Buenos Aires poniendo el foco en la red de ciclovías y su impacto en la práctica de ese espacio teniendo en cuenta las tensiones y contradicciones entre los usos previstos e imaginados y los usos reales y concretos. De modo que el análisis estará centrado en la distancia y las tensiones entre el diseño de esa política de movilidad urbana en el marco de la estructuración de *espacios concebidos* por el Estado y los planificadores urbanos y lo que efectivamente sucede a partir de su construcción, es decir, las modificaciones en el denominado “espacio público” y en la *práctica espacial*.

La red de ciclovías de la Ciudad de Buenos Aires comenzó a construirse en julio de 2009 y actualmente alcanza los 300km. Se trata de carriles de doble circulación exclusivos para bicicletas, resguardados del resto del tránsito vehicular por medio de un separador físico. Según el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA) “la red fue especialmente diseñada para fomentar el uso de la bicicleta y para integrar distintos puntos estratégicos de la ciudad como centros de transbordo, universidades, escuelas y hospitales permitiendo también la interconexión con otros medios de transporte”.⁴

La política de ciclovías se enmarca dentro del Plan Movilidad Sustentable del GCBA que consiste en el rediseño de “la calle” en “espacio público de calidad” para fomentar el ordenamiento, la seguridad vial y la movilidad saludable a través de entornos de interacción adecuados para dichos fines. El objetivo es incentivar la movilidad peatonal con políticas de peatonalización de ciertas zonas de la ciudad, estimular el uso de las bicicletas a partir de la construcción de una red de ciclovías y dar prioridad al transporte público mediante la construcción del metrobus.

Este paradigma urbanístico basado en la ciudad sustentable tiene en las intervenciones del urbanista danés Jan Gehl su expresión más acabada. Sus trabajos sobre el rediseño de la ciudad de Copenhague hicieron de ésta uno de los entornos más favorables para ciclistas y peatones convirtiéndola en un ícono mundial en cuestiones de movilidad sustentable y planificación urbana. Su modelo urbanístico tendiente a desarrollar y promover “ciudades para la gente” (Gehl, 2014) a partir de la “humanización del espacio urbano” (Gehl, 2006) ha sido elegido por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires⁵ para alcanzar

⁴ Fuente: <http://www.buenosaires.gob.ar/ecobici/pedalea-la-ciudad>

⁵ De hecho, el GCBA auspició en 2016 una clase magistral dictada en la Ciudad de Buenos Aires por el *Gehl Architects* titulada “Ciudades para la gente: herramientas para el cambio”. Además, contrató al estudio de arquitectura para tareas de consultoría sobre la planificación estratégica para urbanizar la zona portuaria de Retiro y una calle comercial en la Villa 31, iniciativa que generó polémica en la Sociedad Central de Arquitectos que manifestó su disconformidad al argumentar que “el diseño de un plan estratégico de una ciudad le corresponde hacerlo al Estado. Para ello debería armar un equipo especializado (...) Es un agravio para los profesionales que ningún estudio de arquitectura local participe de esta iniciativa”. Fuente: “Adjudican un megaplan para la Ciudad a un estudio danés y estalló la polémica” (Perfil, 23/04/2017).

los objetivos de planificación urbanística orientados a concretar una Ciudad de Buenos Aires sustentable en la que se priorice sobre todo la circulación peatonal y de bicicletas para el encuentro de las personas en el espacio público en detrimento de los espacios para la circulación de automóviles.⁶ Este urbanismo que podemos denominar contemporáneo es crítico de los lineamientos de la corriente moderna o funcionalista que postulaba la definición de un orden social a partir de la separación de un conjunto de actividades en el espacio –habitar, trabajar, circular y recrearse– a través de la planificación a gran escala y la prioridad al transporte motorizado (Vazquez, 2021). En este sentido, el planeamiento estratégico hacia ciudades “para la gente” es antinómico de la modernidad brutal encarnada en el urbanista Robert Moses⁷ para quien el progreso de las ciudades se orientaba hacia la construcción de autopistas, puentes y el triunfo del automóvil como centro de todas las propuestas. Sin embargo, dentro de las propias *representaciones del espacio* del GCBA coexisten tensiones en la medida que concurren los proyectos de peatonalización de áreas centrales y de construcción de ciclovías que apelan a las ideas de “ciudad amigable” en tanto lugar de experimentación vivencial y que traen una inercia posmodernista e incluso anti-moderna, con otros proyectos de impronta modernista basados en la creación de *facilidades*⁸ para la inversión de capitales orientada a la construcción de grandes emprendimientos urbanos como las *torres-country* o los barrios cerrados por fuera de la ciudad (Marcús, 2017).

Según el GCBA, las ciclovías “son construidas estratégicamente en calles secundarias procurando evitar aquellas de alto tránsito vehicular”⁹, aunque a partir de las observaciones realizadas entre 2010 y 2018 por el barrio de Balvanera¹⁰, barrio en el que vivo desde hace 17 años, pude constatar que no es así:

⁶ Junto con el desarrollo de la red de ciclovías, el GCBA ha implementado el Programa Prioridad Peatón que consistió en la peatonalización de ciertas áreas de la ciudad como el Microcentro porteño, Tribunales, un sector del barrio de San Telmo, Retiro y Once (Vazquez, 2021).

⁷ En la década del ‘40, la estrategia de modernización de Robert Moses en la planificación urbana del área metropolitana de Nueva York estuvo centrada en darle prioridad al automóvil y en la construcción de vías rápidas para su circulación. Las obras monumentales para agilizar la movilidad y los flujos vehiculares fueron su principal objetivo y no consideró el problema que generaron en la identidad de la ciudad en su totalidad. En palabras de Marshall Berman (1989, p. 323), “este nuevo orden integró a toda la nación en un flujo unificado cuya alma fue el automóvil. Este orden concebía las ciudades principalmente como obstáculos al tráfico (...) Moses fue lo suficientemente honesto como para llamar al hacha de carnicero por su nombre real, como para reconocer la violencia y la devastación que había en el corazón de sus obras”.

⁸ Las *facilidades* vinculadas a las exenciones impositivas a inversores privados, la venta de terrenos fiscales a muy bajo precio o las excepciones al código de edificación urbana, pueden ser entendidas como desregulaciones o regulaciones laxas del Estado al mercado del suelo urbano. Estas acciones se vuelven funcionales a los intereses corporativos, financieros e inmobiliarios y se muestran incapaces de poner límites a la producción y valorización selectiva de la ciudad (Marcús, 2017).

⁹ Fuente: <http://www.buenosaires.gob.ar/ecobici/pedalea-la-ciudad>

¹⁰ Balvanera es un barrio de la zona centro de la Ciudad de Buenos Aires con alta densidad poblacional, y pertenece a la Comuna 3 junto con el barrio de San Cristóbal.

muchas de las ciclovías se encuentran en calles por las cuales circulan líneas de ómnibus y camiones lo que produce atascos frecuentes en el tránsito vehicular.

En mis cotidianos recorridos barriales comencé a realizar breves entrevistas a encargados de edificios y residentes en Balvanera que viven en departamentos ubicados en las calles donde fueron implementadas las ciclovías. En sus relatos manifestaron no haber sido consultados por ningún funcionario del GCBA sobre la instalación de ese tipo de sendas en *“la puerta de su casa”*, como si esa porción de la calle les perteneciera y la administración pública debiera “pedir permiso” para implementar una política de movilidad urbana. La mayoría se enteró de su construcción porque *“de la noche a la mañana aparecieron obreros instalando esos separadores tipo palitos y pintando las líneas amarillas”*, tal como contaba Susana, una de las entrevistadas. A partir de las narraciones de las y los entrevistados es posible entender que la calle en la que está construida su vivienda es percibida en tanto propiedad privada. En este sentido, el espacio doméstico de su casa se extiende y se expande hacia el espacio público exterior que lo consideran un espacio propio, un espacio que “les pertenece”.

En cuanto a los cambios percibidos en el barrio, coincidieron en resaltar el caos vehicular desde la aparición de las ciclovías. La construcción de estas sendas redujo a un solo carril la circulación de los automóviles y colectivos lo que profundizó aún más el continuo embotellamiento del tránsito en la zona, una de las más pobladas de la ciudad. Uno de los encargados de edificio entrevistados se quejaba ante esta situación: *“la bisisenda [ciclovía] les quita un carril a los autos, cuando lo que hace falta son más carriles para que el tránsito vaya más rápido”*, argumento que podríamos considerar modernista contra un Estado local que planifica y reorganiza el espacio público para desalentar la circulación vehicular. Otro inconveniente que de a poco fue alterando la cotidianeidad de las personas entrevistadas y la del barrio fue el incremento del ruido causado por las insistentes bocinas de automóviles particulares, taxis y ómnibus producto de estos atascos en el tránsito.

Pero lo que llamó particularmente mi atención y la de la mayoría de las y los entrevistados cuando aparecieron las ciclovías en el barrio, fue la ausencia de bicicletas transitando por las sendas que habían sido especialmente diseñadas para su circulación: *“encima que desde que están esas bisisendas [ciclovías] el tránsito se traba todo el tiempo, jal principio no pasaba ninguna [bicicleta]!”*, comentaba con cierto fastidio Alejandro que vive desde hace 10 años en un edificio ubicado en el cruce de las calles Rincón y Carlos Calvo. De las observaciones realizadas y de los discursos de las personas entrevistadas sobre su propia práctica espacial se desprende que esos carriles vacíos de bicicletas comenzaron a llenarse de otros

usos posibles, espontáneos y (re)creativos asociados a diversos modos de experimentar¹¹ el espacio como pasear al perro, practicar *footing* o andar en *rollers* o *skaters*. También, durante los primeros meses de 2010, año en el que se construyeron las ciclovías en el barrio de Balvanera, era habitual que fueran usadas para el desplazamiento de los carros de los denominados “cartoneros”, estacionar autos particulares, camiones de reparto de mercadería, taxis y ambulancias, circular en moto o ubicar los contenedores de basura.

Las prácticas espaciales observadas pueden ser consideradas *tácticas* (De Certeau, 2000) que ponen en tensión el uso previsto de esta senda diseñada para la circulación exclusiva de bicicletas. Para De Certeau existe la posibilidad de que el espacio estructurado por el poder, es decir, el lugar de la *estrategia*, sea alterado a través de las prácticas cotidianas de los practicantes ordinarios de la ciudad, desplegando *tácticas* en un terreno ajeno, es decir, la “calle” devenida “espacio público” reconfigurado y organizado. En los desvíos, en las *mil maneras de hacer*, el habitante de la ciudad imprime nuevos sentidos. Mediante astucias furtivas los usuarios del espacio tienen la capacidad de abrir un espacio original y de creación. De modo que pareciera que un espacio público planificado, o *concebido* por urbanistas y técnicos del gobierno, no previera el impacto que produce esa planificación en la transformación barrial en tanto paisaje urbano y en tanto uso y apropiación de ese espacio. De hecho, el esquema producido “sobre el papel” planifica ciertos usos, en este caso la circulación de bicicletas, sin contemplar los usos imprevistos y espontáneos. Así, el espacio público diseñado se piensa como un texto que vehiculiza un único discurso simplificando la complejidad y la multiplicidad del espacio urbano real, es decir, la calle.

La pretensión del *espacio concebido* es, entonces, dotar de coherencia ese espacio real pero desde su proyección. Desde esta lógica hay un intento permanente por normalizar y disciplinar el uso del espacio urbano, por regular lo imprevisible y lo azaroso, por ordenar “la calle” para convertirla en “espacio público de calidad”. Es el espacio público “concebido y reconocido como propiedad privada de un poder político centralizado (...) que se ha autoarrogado la función de fiscalizarlo e imponerle sus sentidos” (Delgado Ruiz, 2004: 12). Sin embargo, difícilmente los *espacios de representación* y las *prácticas espaciales* se sometan plenamente a las reglas de coherencia que se pretenden imponer desde la *representación de los espacios* ya que, tal como manifiesta Lefebvre (2013), es imposible inmovilizar completamente lo urbano. Se trata de una distancia y contradicción permanentes entre el espacio urbano diseñado y el “espacio público realmente existente” (Berardo, 2022) donde acontecen innumerables y heterogéneas acciones sociales.

¹¹ Tal como proponen Duhau y Giglia (2008), la experiencia urbana de los sujetos se refiere tanto a las prácticas como a las representaciones que hacen posible significar y vivir los diversos espacios de la ciudad.

En este sentido, tanto la planificación y regulación como las distintas formas de habitar¹² y experimentar el espacio, intervienen en la producción de la ciudad (Marcús, 2017).

Meses después de la implementación de las ciclovías en el barrio de Balvanera, los usos tácticos de esas sendas, sobre todo los lúdicos como pasear al perro o practicar *footing*, comenzaron a convivir con la incipiente circulación de bicicletas. De a poco algunos usos alternativos, como la circulación de motos, los automóviles estacionados y la irrupción de los contenedores de basura, se volvieron condenables por los ciclistas que consolidaron su presencia en la escena vial por considerarlos peligrosos y causantes de accidentes al entorpecer la circulación de bicicletas. Paulatinamente el nuevo orden espacial fue interiorizado tanto por los transeúntes y los residentes del barrio como por los ciclistas que comenzaron a desplazarse por esos carriles justamente pensados desde la planificación para la circulación de bicicletas: *“de a poco me fui acostumbrando a mirar para los dos lados al cruzar la calle de mi casa para ver si viene alguna bicicleta”*, asegura Julieta que vive en un edificio ubicado en la esquina de Carlos Calvo y Virrey Cevallos; *“ya sé que está mal, pero siempre espero abajo [entre el cordón de la vereda y la calle] para cruzar, y desde hace un tiempo tengo que tener cuidado porque justo por mi casa pasa la bisisenda [ciclovía]. Más de una vez me insultó algún que otro ciclista”*, cuenta Rodolfo que reconoce que desde la aparición de las ciclovías intenta modificar una práctica habitual que se vuelve peligrosa tanto para él como para los usuarios de bicicletas.

4. PALABRAS FINALES

En este trabajo procuré acercar una reflexión sobre las distancias y los conflictos que aparecen entre los espacios públicos planificados y concebidos “en el papel”, los espacios “realmente existentes” y los usos concretos de esos espacios. Para ello analicé la implementación de la política pública de la red de ciclovías en la Ciudad de Buenos Aires como parte de las dinámicas de producción del espacio y su incidencia en algunas zonas del barrio de Balvanera en particular. Mi interés se basó en el análisis del impacto que ha generado la construcción de sendas exclusivas para la circulación de bicicletas en la transformación de algunas zonas de la ciudad y en los usos del espacio urbano que realizan habitantes, itinerantes y usuarios en general. Para el análisis recuperé las observaciones realizadas entre 2010 y 2018 como habitante del barrio y realicé entrevistas a residentes para captar sus percepciones en torno al antes y el después de la construcción de las ciclovías en Balvanera.

¹² De acuerdo con Duhau y Giglia, habitar supone “el proceso de significación, uso y apropiación del entorno que se realiza en el tiempo, y que por lo tanto nunca puede considerarse como ‘acabado’ ya que se está haciendo continuamente” (2008, p. 22).

Más allá de la pretensión por reglamentar y regular el uso de “la calle” a partir del diseño “en el papel” del espacio público con el objeto de reconvertirlo en “espacio público de calidad”, el espacio urbano percibido, practicado y experimentado por los usuarios se presenta como un espacio dinámico, en movimiento y en constante transformación (Marcús, 2020). Como argumenta Delgado Ruiz (2004, p. 12), el espacio urbano es “puro acaecer y sólo existe en tanto es usado, que es lo mismo que decir atravesado, puesto que en realidad sólo podría ser definido como eso: una mera manera de pasar por él”. De todos modos, los usuarios de la ciudad no cuentan con libertad absoluta para moverse en el “espacio público” ya que existen normas, reglas del juego urbano interiorizadas y naturalizadas. En este sentido, existe un orden espacial que subyace a las prácticas de movilidad espacial. En definitiva, como argumenta el antropólogo Pablo Wright (2010), se trata de actores que aprenden a actuar en el escenario social en el que permanentemente se disputa la redefinición de los usos de la ciudad en tanto permitidos o indebidos.

5. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Bauman, Z. (2005). *Modernidad Líquida*. Fondo de Cultura Económica.
- Berardo, M. (2022). *La producción de los exteriores urbanos en la ciudad de Buenos Aires: objetos urbanos, narrativas legitimadoras y estrategias de control en el marco de la política de humanización del espacio público (2007-2019)*. (Tesis de maestría). Universidad Nacional General Sarmiento.
- Berman, M. (1989). *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. Siglo XXI.
- De Certeau, M. (2000). *La invención de lo cotidiano. Artes de hacer*. ITESO.
- Delgado Ruiz, M. (2003). La no-ciudad como ciudad absoluta. *Sileno*, (13) 123-131.
- _____. (2004). De la ciudad concebida a la ciudad practicada. *Archipiélago. Cuadernos de crítica de la cultura*, (64) 7-12.
- _____. (2011). *El espacio público como ideología*. Catarata.
- _____. (2013). El espacio público como representación. Espacio urbano y espacio social en Henri Lefebvre. *Conferencia en Oporto, Portugal*.
- _____. (2015). La redención de las multitudes: rescate y restauración del sujeto en los movimientos sociales de última generación. En *Intersticios. Revista Sociológica de Pensamiento Crítico*. 9 (2) 101-129.
- Duhau, E. y Giglia, A. (2004). Conflictos por el espacio y orden urbano. *Estudios demográficos y Urbanos*, (56) 257-288.
- _____. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. Siglo XXI.



- Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano: la vida entre los edificios*. Editorial Reverté.
- _____ (2014). *Ciudades para la gente*. Ediciones Infinito.
- Jacob, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Capitán Swing.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing.
- Marcús, J. (2017). Introducción. La ciudad en disputa, en Marcús, J. (coord.) *Ciudad viva. Disputas por la producción sociocultural del espacio urbano en la Ciudad de Buenos Aires* (pp. 17-32). Editorial Teseo.
- Marcús, J. (2020). El "deber ser" de la calle: una reflexión sobre la regulación y el control del espacio público en la Ciudad de Buenos Aires. *Revista Argentina de Sociología*, 16 (26), 163-183.
- Theodore, N.; Peck, J. y Brenner, N. (2009). Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados. *Revista Temas Sociales*, (66) 1-11.
- Vazquez, D. (2021). *La humanización del espacio: el proceso de recualificación excluyente de espacios urbanos públicos centrales e históricos en la ciudad de Buenos Aires en tres gestiones PRO (2007-2019)*. (Tesis de maestría). Universidad Nacional General Sarmiento.
- Wright, P. (2010). Imaginarios, símbolos y coreografías viales: una perspectiva antropológica, // *Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial*, octubre, Buenos Aires.

Sobre os autores:

Juliana Marcus

Doctora en Ciencias Sociales por la Universidad de Buenos Aires (UBA) y Licenciada en Sociología (UBA). Investigadora Independiente del CONICET con sede en el Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales (UBA) y miembro del Observatori d'Antropologia del Conflictu Urbà, Barcelona, España. Desde 2012 es directora del Grupo de Estudios Culturales y Urbanos (GECU) en el IIGG-UBA. Dirige el Proyecto de Investigación UBACyT, financiado por la Secretaría de Ciencia y Técnica de la UBA, sobre la producción del espacio post-pandémico y su incidencia en las prácticas y sentires urbanos. Se desempeña como Profesora Adjunta en la Carrera de Sociología de la Facultad de Ciencias Sociales de la UBA en el Seminario de Investigación "Vida urbana y producción del espacio". Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires / Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas
 Lattes: <http://gecu.com.ar> ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8525-3124>
 E-mail: julimarcus@gmail.com

