



Postdata

ISSN: 1151-209X

ISSN: 1851-9601

Grupo Interuniversitario Postdata

Signorelli, Gisela
Alteridad y usos del espacio público: la Calle Recreativa en Rosario (2010-2017)
Postdata, vol. 24, núm. 2, 2019, pp. 326-341
Grupo Interuniversitario Postdata

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=52272691004>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

UAEH redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso
abierto

Alteridad y usos del espacio público: la Calle Recreativa en Rosario (2010-2017)

por Gisela Signorelli ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Dra. en Ciencia Política. Docente Facultad de Ciencia Política y RR.II. UNR. Investigadora CIUNR. E-mail: gisela.signorelli@fcpolit.unr.edu.ar

Resumen

Sin que depositemos expectativas inacabadas en el espacio público queremos valorizarlo como un campo de disputa interesante en el hacer de la ciudad y, en consecuencia, como productor y producto de las relaciones sociales que en él se desarrollan. El formato de ciclovías recreativas es, en ese sentido, innovador en tanto reconversión del espacio público al abrirse temporalmente las calles a los ciudadanos de manera gratuita mientras se las cierra para el tránsito a motor. Sin caer en una visión romántica de este tipo de circuitos, se trata de espacios públicos percibidos como seguros aún cuando no lo sean en la cotidianeidad de la ciudad. A la luz del caso rosarino: ¿Qué factores contribuyen a reducir la incertidumbre y el peligro y, por tanto, el miedo en el espacio público? ¿Quiénes se encuentran y para qué en la CR en la ciudad de Rosario?

Palabras clave: espacio público, miedo, alteridad, convivencia, calle recreativa

Abstract

Without placing unfinished expectations in the public space we want to value it as a field of interesting dispute in the making of the city and, as a consequence, as a producer and product of the social relations that develop in it. The format of recreational cycle lanes is, in this sense, innovative in the conversion of public space by temporarily opening the streets for free to citizens while closing them for motor traffic. Without falling into a romantic vision of this type of circuits, these are public spaces perceived as safe even if they are not in the daily life of the city. In light of the case of Rosario: What factors contribute to reducing uncertainty and danger and, therefore, fear in the public space? Who are they and what for in the CR in the city of Rosario? Who and what for meet at CR in the city of Rosario? Is the different occupation of this public space, coupled with certain mechanisms of state containment of the same, sufficient to reduce the sense of insecurity?

Key words: public space, fear, otherness, coexistence, “calle recreativa” (recreative street)

I. Introducción

En nuestro artículo “De la opacidad ciudadana al espacio público como creación colectiva: recorriendo la Calle Recreativa en la ciudad de Rosario (2010-2015)”¹, nos

¹ Este trabajo es la continuación del artículo “De la opacidad ciudadana al espacio público como creación colectiva: recorriendo la Calle Recreativa en la ciudad de Rosario (2010-2015)” (2016), publicado en la revista *Direito da Cidade*, Vol. 8, N° 4,

preguntábamos por las capacidades de la Calle Recreativa (en adelante CR) para contribuir a la integración y la convivencia, mostrando como a partir de dicha política había una apropiación diferente del espacio público al de la cotidianeidad rosarina. En dicha ocasión señalábamos, que el circuito replica las mismas exclusiones y fragmentaciones sociales y territoriales de la ciudad. Como consecuencia, sostenemos que en la CR sus usuarios reducen el temor a transitar y convivir en el espacio público, dada la no presencia de los percibidos como “un otro amenazante”². En palabras de Segura (2009: 68): “estas relaciones en el espacio público exceden la relación entre extraños, entre anónimos. Superan la experiencia de la pluralidad, poniéndose en juego mecanismos de alteridad / identidad”.

Por tanto, la existencia de similares códigos morales de convivencia entre quienes transitan el circuito de la CR, sumado a reglas institucionales claras que promueven la confianza, disminuyen, en apariencia, lo que Míguez e Isla (2010: 30) denominan *fragmentación social subjetiva*: es decir, “la pérdida del sistema básico de creencias en el que se sustentan los sentidos de pertenencia comunitaria y las pautas básicas de sociabilidad y confianza”.

Concluíamos entonces también, que si bien en la CR existe un “convivir en el espacio público alternativo del pasar habitual”, un “estar ahí” diferente de un simple pasar en un sentido de apropiación, la misma muestra algunas dificultades de integración dada la homogeneidad de los sectores sociales que la visitan. Y, por tanto, se configura como un *micro-territorio* “en donde se crea la ilusión de reducir la heterogeneidad para reducir la violencia/miedo, mientras que lo que se reduce es la vida urbana misma” (Lindón 2008: 13).

En tal sentido, Gorelik (2008), nos invita a pensar el espacio público por fuera de las habituales tendencias a su idealización, porque en ocasiones —veremos si la CR es una de ellas— estos fragmentos que funcionan como espacio público, lejos de servir como antídoto a la exclusión, sólo atraen a los mismos sectores sociales y, por tanto, a los mismos capitales que garantizan la continua transformación de la ciudad, en un sentido contrario al que esas idealizaciones hacen referencia.

Por esos motivos, Roldán y Godoy (2016: 9), definen la CR como “un espacio de colaboración intensa entre la administración y las empresas, una alianza estratégica en que se configura el corazón del mercado inmobiliario, pero también de un ámbito de traducción fuerte de esa sinergia a los términos de un proceso de inclusión y participación social”. Es decir, un espacio donde se privilegia lo estético por sobre la funcionalidad de la recreación.

Es de nuestro interés en este artículo avanzar en el estudio de quiénes transitan la CR y en las sensaciones que les produce su pasaje por allí. Para esto, trabajaremos en el análisis de los resultados obtenidos en 200 encuestas realizadas a participantes del circuito durante tres domingos (en diciembre 2016). Como fuentes secundarias, por su parte, se observan notas periodísticas de diarios locales e información pública de la Municipalidad de Rosario y del Facebook de la CR. Aunque de manera menos rigurosa,

² “Al igual que con los espacios y los tiempos, se construyen ‘otros’ calificados como peligrosos, y este reconocimiento influye en los modos de sociabilidad en el espacio urbano, cuando el temor y la sospecha se establecen como constante de las relaciones en la ciudad (...) Se delimita así al otro temido en la figura del *pobre* y, específicamente, del *joven marginal* asociado casi como sinónimo al delito y los vicios. El reconocimiento en el espacio público de personas que coincidan con tal estereotipo lleva inmediatamente al despliegue de prácticas de distanciamiento y evitación...” (Segura 2009:68). Avanzaremos sobre ello en el próximo apartado.

hemos realizado, además, observación participante del circuito durante reiterados domingos del primer trimestre del año 2017.

La CR es seleccionada como caso de estudio por sus características distintivas como espacio público per se (por cierto poco abordado en estudios sobre espacio público), pero también, por dar lugar a la compresión, aunque sea parcial, de un fenómeno mucho más complejo y que lo excede en la ciudad, como es la convivencia ciudadana en el espacio público, la sensación de inseguridad y las fragmentaciones urbanas y sociales. En este marco, desarrollaremos esta investigación en tres apartados. En primer lugar, una discusión sobre las mismas nociones teóricas que la CR tensiona: la de espacio público y las relacionadas al miedo y la inseguridad urbana. Luego, situaremos al lector a partir de una descripción del circuito de CR así como de sus finalidades y significaciones. Por último, avanzaremos en dotar de sentido la relación entre sus usuarios y las sensaciones percibidas en dicho espacio, conscientes de que los lugares pueden ser vividos individualmente pero son socialmente producidos.

II. Miedo, otredad y espacio público en la ciudad

El miedo es una emoción provocada por la sensación de un peligro inminente o por la incertidumbre ante lo que puede suceder y, si bien se experimenta de forma individual puede concernir a lo colectivo (en un sentido de realidad compartida) y, por tanto, a lo político (Boucheron y Robin 2016, Lindón 2008, Bauman 2007, Kessler 2009, entre otros). Rossana Reguillo (1998: 5) lo explica con contundencia: “el miedo es una experiencia individualmente experimentada, socialmente construida y culturalmente compartida”.

En ese sentido podemos ver que el miedo se encuentra asociado a los niveles de confianza tanto en nuestras capacidades para resolver la situación que lo genera como en los factores externos. De allí que cuando pensamos el miedo en el espacio público o, más específicamente en el temor al delito o sensación de inseguridad, lo vinculemos con la confianza en las agencias estatales encargadas de resguardar nuestra seguridad (Miguez e Isla 2010, Kessler 2009).

Afirma Kessler (2009) que el sentimiento de inseguridad se va construyendo y modificando mediante interacciones y negociaciones interpersonales. En su fundamento aparece el miedo al otro, lo que el autor denomina “alteridad amenazante” (2009: 61), es decir, un criterio legítimo de estratificación basado en impedir que el percibido como “otro” se acerque, en una especie de sospecha preventiva, que supera los límites de la *incertidumbre democrática* (Lefort) que nuestras sociedades actuales pueden tolerar. En relación a ese “otro” es que surge el miedo como “una angustia más profunda, mezcla de inseguridad, desprotección, incertidumbre (...)” (Segura 2009: 74). Bauman (2007) llama a este tipo de comportamiento temor de segundo grado o *miedo derivativo* y lo cree un sentimiento derivado del sedimento de una experiencia pasada de peligro o bien como un miedo reciclado social y culturalmente y, por tanto, como un fotograma de la mente ante la sensación de ser susceptibles al peligro.

Las tasas de violencia y sensación de inseguridad³ han subido en casi todas las grandes ciudades de América Latina y, en este escenario, el espacio público es la arena por excelencia en donde lo anterior se vuelve manifiesto.

³ “...el sentimiento de inseguridad es un hecho social diferenciado del crimen, con su dinámica y consecuencias sociales específicas” (Kessler 2011: 84). Según datos de

Del análisis se desprende que el miedo no es una propiedad de ciertos grupos, así como tampoco es un sentimiento constante y permanente. Por el contrario, es claramente situacional/contextual y, por ende, temporal y discontinuo. Sin embargo, los relatos trabajan en la dirección opuesta, reterritorializando el miedo y el peligro, circunscribiéndolos, restableciendo una ecología urbana con lugares buenos y malos, seguros e inseguros, transitables e intransitables (Segura 2009: 69).

A su vez, se produce un corrimiento de la esfera pública a la privada en un movimiento complejo que desplaza el hacer en la ciudad, que construye muros, que excluye, siendo una de la multiplicidad de causas que acrecientan la violencia urbana o, cuanto menos, diluye vínculos o los crea a partir del temor y la desconfianza.

De este modo, “el espacio público pierde gradualmente su función convivencial, integradora, expresiva de las aspiraciones de la ciudadanía y del ejercicio o reivindicación de sus derechos” (Borja 2013: 242) que tuviera en sus orígenes románticos (Gorelik 2009), y se convierte en un lugar de movimiento, en “un pasar” de manera fugaz ya sea por necesidad de circular o de consumir.

El espacio público fetichizado es una trampa mortal para la verdadera integración urbana más allá de su utilidad en relación a la imagen de marca que se quiera dar de la ciudad: “El espacio público es hoy invocado por un amplísimo arco político relacionado con la gestión contemporánea de las ciudades, la accesibilidad y el derecho a la ciudad y la producción de ciudadanía en el debate urbano global” (Roldan Pascual y Vera 2016: 22). Sin embargo, la lógica privatista y excluyente ha ganado más terreno que los deseos poco acabados de sus virtudes cívicas y de integración social.

Aún en este contexto poco alentador, al ser el espacio público una construcción social y relacional más que un lugar en sí mismo, no deja de ser una arena disputada por las prácticas sociales que en ella se desarrollan. Al igual que el miedo, las ciudades y, por tanto, los espacios, pueden ser vividos individualmente pero son socialmente producidos. En términos de Lefebvre las prácticas espaciales que se corresponden con el *espacio percibido* —el de desarrollo de la vida cotidiana— son las que segregan el espacio que practican y hacen de él espacio social (Delgado 2013). Frente a dicha *espacio percibido*, el autor coloca conceptualmente el *espacio concebido*, al que denomina *representación del espacio* que pugna por ser *espacio percibido* y está vinculado a las relaciones de poder y de producción (Delgado 2013).

Por tanto, el espacio público es un campo de disputa interesante en el hacer de la ciudad y, de esta manera, la creación de espacio público y su reconversión no dejan de ser decisiones de políticas con impactos concretos en la vida de los ciudadanos. Así como el miedo a transitar dichos espacios se convierte en un obturador de la convivencia.

El formato de ciclovías recreativas es, en ese sentido, innovador en tanto reconversión del espacio público al abrirse temporalmente las calles a los ciudadanos de manera gratuita mientras se las cierra para el tránsito a motor. Aunque se realizan en general un sólo día fijo a la semana por períodos de tiempo breves (media de seis horas) el cambio en la rutina de circulación habitual hace que sea percibido por un importante número de habitantes de la ciudad: la Ciclovía Recreativa ofrece la oportunidad de tener una visión

Latinobarómetro (2012) en 11 países de la región (entre ellos Argentina), los ciudadanos afirman que su principal problema es la delincuencia/seguridad pública. Allí nuestro país se posiciona por encima de la media en la percepción sobre el grado de violencia (en un sentido amplio).

y experiencia diferentes de la ciudad, de recorrer espacios de importancia cultural y arquitectónica, y de transitar con seguridad en espacios tradicionalmente exclusivos de los vehículos (OPS 2009).

Sin caer en una visión romántica de este tipo de circuitos, tal cual señala la OPS, se trata de espacios percibidos como seguros aun cuando no lo sean en la cotidianeidad de la ciudad. ¿Qué factores contribuyen a reducir la incertidumbre y el peligro y, por tanto, el miedo? ¿Quiénes se encuentran y para qué en la CR? ¿La ocupación diferente del espacio público sumado a ciertos mecanismos de contención estatal del mismo son suficientes para reducir la sensación de inseguridad?

III. El espacio concebido en la ciudad de Rosario: Calle Recreativa (2010-2017)

Desde el domingo 24 de octubre de 2010 se implementa en Rosario la llamada Calle Recreativa, única en su estilo en Argentina. Como iniciativa del Programa *Rosario se Mueve*, bajo la órbita de la Subsecretaría de Recreación y Deportes, dependiente de la Secretaría de Promoción Social de la Municipalidad de Rosario.

Su puesta en marcha incluyó una amplia campaña de difusión. Sin embargo, en sus primeras semanas de funcionamiento no estuvo exenta de tensiones y disidencias aunque con el correr de las ediciones la ciudadanía se fue apropiando del circuito y los comerciantes empezaron a acompañar también la iniciativa.

El encuentro se realiza cada domingo de 8:30 a 12:30 hs. (reduciéndose la jornada que en sus inicios era de 8 a 13 hs. en marzo de 2013) período en el cual se prohíbe el tránsito vehicular (ver Imagen 1). Si bien la restricción del tráfico es total para las calles señaladas, quienes viven sobre esas arterias pueden usar los automóviles —a paso de hombre— en caso de necesidad, y tomar la primera de las calles transversales ya que estos cruces no se cortan. Lo mismo rige para las estaciones de servicio, clínicas y comercios con estacionamiento propio.

De acuerdo a cifras oficiales circulan en promedio unas 30 mil personas por domingo (que surgen de contar cuántas personas pasan cada hora por 13 puntos fijos del circuito)⁴ acumulándose entre 2010 y 2015, 7,5 millones de visitas. Actualmente la Calle Recreativa se extiende a lo largo de 28 km que unen puntos de esos tres distritos de la ciudad (Centro, Norte y Sur), no casualmente los de mejores indicadores socio-económicos como puede verse en la Tabla 1.

Otro dato importante, es que en las trazas de avenidas donde se elige un carril (por ejemplo, la calle San Martín) el que se corta para el movimiento vehicular es el de habitual dirección Sur-Norte y aún en las avenidas donde se utiliza la doble traza, en general, el recorrido natural de las personas también se replica sur-norte. Si bien es innegable que la costanera del Paraná convoca, la direccionalidad también implica una diagramación que sigue desmereciendo ciertas zonas de la ciudad sobre otras.

Dentro de su construcción de este *espacio concebido* la Municipalidad de Rosario inscribe entre sus beneficios⁵: la recreación gratuita y el aprovechamiento del tiempo libre (deporte y recreación, arte y cultura, desarrollo social); la recuperación de las calles para el encuentro ciudadano; la promoción de la convivencia ciudadana con

⁴ Recuperado de <http://www.rosarionoticias.gob.ar/page/noticias/id/77600/title/Se-registr>.

⁵ Recuperado de http://www.rosario.gov.ar/sitio/deporte/calle_recreativa1.jsp

valores democráticos; la adquisición de hábitos de vida saludables; la prevención de las enfermedades crónicas; la disminución de la congestión vehicular y la promoción de medios alternativos de transporte; la disminución de la contaminación ambiental y los niveles de ruido.

Probablemente existen otras motivaciones tácitas asociadas al desarrollo turístico de la ciudad dado que el circuito resalta las zonas más destacadas de la misma (ver Imagen 2).

En otras palabras, configura un producto aprovechable para cualquier consumidor del mundo, sin necesidad de mediaciones ni traducciones. Hace de la ciudad una mercancía consumible en tanto experiencia universalizable y apta para todo aquel que quiera y pueda permitirse pagarla (...) mientras se incrementa exponencialmente los valores del metro cuadrado del suelo en las zonas más renovadas de Rosario (Roldán y Godoy 2016: 18)

A lo largo del circuito se establecen postas con diferentes actividades: artísticas, culturales, deportivas, de concientización, sociales, etc. Aparecen también, en el marco de una exitosa articulación público-privada, numerosos puestos que ofrecen servicios a los usuarios de la CR, la mayoría de estos gratuitos: jugos, frutas, arreglos de bicicletas, agua, etc. Algunas de estas y otras actividades como maratones, son auspiciadas por empresas privadas de renombre que han encontrado en el circuito un interesante espacio de publicidad.

El gobierno municipal también aprovecha el espacio distendido para mostrar a los ciudadanos otras políticas estatales.

IV. El espacio vivido: la mirada de los usuarios de la CR

Marco Polo describe un puente piedra por piedra.

¿Pero cuál es la piedra que sostiene el puente? —pregunta Kublai Kan.

—El puente no está sostenido por ésta o aquella piedra — responde Marco —si no por la línea del arco que ellas forman.

Kublai permanece silencio reflexionando. Después añade:

—¿Por qué me hablas de las piedras? Es sólo el arco lo que importa.

Polo responde: —sin piedras no hay arco.

Ítalo Calvino, *Las ciudades invisibles*

Más allá de las intencionalidades con que el gobierno local implementa la CR, de las características que le imprime en su diseño y de las bases que dan fundamento a las ciclovías recreativas en América Latina, las piedras esenciales del circuito son sus usuarios. Por cierto, muy probablemente de no haber tenido la apropiación que hoy tiene por parte de la ciudadanía rosarina, la CR ya no existiría como política pública⁶. Nos interesaba entonces, conocer qué características tienen las personas que se acercan

⁶ En una entrevista realizada al director de la CR en el año 2015, el mismo comentaba las dificultades que tuvieron para sostener el circuito y que, la articulación público-privada (que ayuda a mantener el trazado y comprar materiales como conos, carteles y bicis, etc.) y la fuerte demanda ciudadana ayudaron a que la política continuara y tomara impulso.

con frecuencia al circuito, sus motivaciones y percepciones. Realizamos 200 encuestas a usuarios que, por lo menos una vez al mes, se acercan a la CR.

Aunque en el perfil de los encuestados son mayoritariamente mujeres y la observación participante en gran medida lo confirma, no podemos afirmar que esta sea la tendencia permanente de los usuarios del circuito. Lo mismo podemos decir de las edades con un promedio de 30 años (55,3% entre 26 y 40 años; 20,6% entre 41 y 60). Respecto a con quién asisten al circuito habitualmente: solos un 40%, con amigos o familiares adultos 37,7%; con niños 17,6%; con su mascota 8%.

El origen barrial se presenta dispar aunque todos, sin excepción, pertenecen a los tres distritos que el circuito recorre en su trazo (Centro, Norte y Sur) aunque con fuerte preeminencia del barrio “Centro” (34%).

Caminar (32,7%) y andar en bicicleta (31,2%), por su parte, parecen ser las actividades más elegidas. Coincidentemente con el origen barrial, el segmento del circuito más utilizado es el que atraviesa desde Bv. Oroño desde 27 de Febrero al Río (59,6%); seguido por Av. La costanera hacia Av. Francia (34,2%); luego Av. La Costanera hacia el Monumento Nacional a la Bandera (27,2%), por último Zona Sur San Martín entre Bv. Seguí y 27 de Febrero; 27 de Febrero a Oroño (11,6%). Más de la mitad de los encuestados afirma utilizar ese recorrido del circuito por comodidad y cercanía.

En ese contexto, el 51,3% de los encuestados afirma que les gustaría que el circuito fuera extendido hacia otros sectores de la ciudad (siendo Av. Pellegrini y Barrio la Florida los más mencionados) y el 58,8% que debería extenderse a los domingos por la tarde.

De lo dicho hasta acá se desprende que hay una importante aceptación y apropiación de la CR por parte de sus usuarios frecuentes. Para ellos dicha política es sinónimo de: libertad, disfrute esparcimiento, espacio público, tranquilidad, aire libre etc. entre los vocablos más mencionados.

Como puede verse en la Imagen 3. aparecen también, con frecuencia en la descripción de la CR palabras como: seguridad, espacio seguro, tranquilidad. Consultados más específicamente sobre la sensación de seguridad a lo largo del circuito con contundencia el 92% responde que se siente seguro en relación a las posibilidades de ser víctimas de un delito. Percibiéndose inclusive por el 78% de ellos como más seguro que otros espacios públicos de la ciudad. Por cierto, sólo un tercio de los encuestados considera apropiado aumentar la presencia policial en la zona.

En el imaginario social de los usuarios de la CR, y como parte de su propia práctica semanal, aparecen conceptos tales como recreación, esparcimiento, encuentro, convivencia, actividades físicas y cuidado de la salud, con mucha frecuencia. Aunque en menor número de menciones, se refleja la idea de disfrute del aire libre y la exclusión de cualquier vehículo a motor como característica diferencial de la propuesta. Es por ello que es calificado como un espacio diferente, abierto e igualitario donde el temor a la alteridad no parece tener presencia.

Con el fin de reconfirmar y ampliar la mirada sobre el circuito, se les pregunta por los peligros a los que cree pueden estar sometidos en la CR: allí sólo el 4,5% mencionan el robo como una posibilidad. Aparecen como contracara una referencia a cuestiones referidas a la convivencia en el circuito: choque con otros usuarios (41,1%); choque con automóviles (15,7); no respecto a las normas de convivencia (24,4%); peleas con otros usuarios (1,5%).

Aun así esas percepciones del orden de la convivencia y el respeto entre usuarios también son bajas si consideramos que más de un 70% evalúa como muy buena o excelente la convivencia en la CR.

Por cierto, en relación a este último punto, y retomando el dato de que el 40% manifiesta asistir sin compañía a la CR y nuestro supuesto de bajos índices de interacción en el circuito, el 37,6% expresa que no toma contacto con otras personas en su recorrido: porque no tiene interés o porque considera que el escenario no es propicio para ello. Mientras que el 48% sostiene que sí lo hace en ocasiones.

V. Conclusiones

Ahora bien, hoy parece que el espacio es político (...) El espacio se ha creado, se ha modelado sobre las base de elementos históricos y naturales, pero políticamente. El espacio es político e ideológico (...). Hay una ideología del espacio. ¿Por qué? Porque ese espacio que parece homogéneo (...) es un producto social (Lefebvre 1973: 187)

Desde fines de siglo pasado, cuando el consumismo se convirtió en un disciplinador social y en un atributo informal de ciudadanía, se visualizan efectos en los modos de percibir nuestras interacciones con los otros. “En ese aspecto, las modas, el ocio, el turismo, los servicios de recreación, etc. empezaron a erigirse como experiencias culturales capaces de dar significado a los vínculos entre personas y producir estilos de vida y sociabilidades” (Di Paolo 2010: 2).

Otro factor de afectación social ligado al anterior, es la generación de barreras materiales y simbólicas para demarcar círculos de contacto que a su vez imprimen estigmas sobre ciertos territorios o sujetos. Como hemos visto, esta demarcación tiene como escenario clave al espacio público por ser el lugar de encuentro con la alteridad. Dicho encuentro se ve permeado por el aumento del sentimiento de victimización, es decir, por la sensación de estar expuestos a un peligro y/o delito. El miedo y la desconfianza debilitan las relaciones sociales e, inclusive, las destruyen.

De allí se desprende la importancia de la ocupación del espacio público en un sentido de “estar ahí” (Lindón 2008), de disfrutar y elegir permanecer en convivencia con otros. El formato de ciclovías recreativas, señalamos, posee aristas innovadoras de apropiación del espacio de la ciudad: no sólo por el componente saludable, de utilización de las arterias habitualmente ocupadas por vehículos a motor, sino también, porque se vuelve transversal a la ciudad y posee un potencial de integración socio-territorial.

Sin embargo, en la CR de Rosario, aunque el espacio público parece recuperar su función convivencial (Borja 2013) tiene características de lo que Lindón (2008) denomina un micro-territorio en el cual las rugosidades del entramado socio-urbano se difuminan. Eso se reafirma con la elección de las calles que integran el circuito por parte del Ejecutivo Municipal y su direccionalidad: en ningún caso se traza sobre territorios ya estigmatizados de la ciudad (por la pobreza, la violencia y el delito) y se circunscriben a los tres distritos con mejores indicadores socio-económicos de Rosario, lo que reafirma las desigualdades y las injusticias socio-espaciales en la ciudad.

Tal vez por esa característica de micro-territorio es que a lo largo del circuito, el miedo al otro y a sufrir algún tipo de delito disminuyen, declarando un 78% de los encuestados, que perciben esos mismos espacios los domingos por la mañana como más seguros que en la cotidianeidad rosarina. Se comprueba además la tesis de Miguez e Isla (2010) de que a mayores niveles de sociabilidad barrial, los niveles de victimización son menores.

A su vez la CR, confirma a nuestro entender, que el miedo no es un atributo perentorio de ciertos grupos o espacios sino que, más bien, tiene un carácter transicional y mutable de acuerdo a cómo es percibido y vivenciado individual y socialmente. De tal modo que, el diseño de las políticas públicas (el espacio concebido en términos de Lefebvre), tiene (o no) desde su origen un potencial democratizador al promover (o no) la inclusión en esa construcción social del espacio entendido en un sentido relacional y político.

Por otra parte, y respondiendo a otra de las preguntas que dieron origen a esta investigación, comprobamos que el establecimiento de normas claras de circulación y de convivencia así como la presencia de personal municipal permanente, en fin, “la institucionalización de la calle” en una retroalimentación con las prácticas sociales⁷, contribuyen a la disminución de la sensación de inseguridad que entre 2014-2016 alcanzó el 81% promedio (Bongiovanni 2016)⁸ en la ciudad de Rosario y que en la CR es de apenas el 4,5%.

A su vez, la confianza en las entidades estatales que regulan el circuito (en el cual no hay presencia de fuerzas policiales) también colabora en la disminución del temor a sufrir algún hecho delictivo. En la observación participante se destaca que las personas realizan sus actividades de un modo muy distendido. Ese disfrute que aparece en la propia adjetivación de la CR por parte de sus usuarios, es reafirmado en la tendencia a la aprobación de la extensión del circuito en horarios vespertinos durante el mismo día domingo así como en relación a algunas otras trazas de la ciudad (como Av. Pellegrini que ya está incorporada los fines de semana largos), aunque las menciones espaciales siempre refieren al Distrito Centro y Norte. En ese sentido, destacamos nuevamente la relevancia del diseño de la política por parte de las autoridades municipales para no acrecentar fragmentaciones urbanas ya existentes en la ciudad en el trazado del circuito así como en los servicios que se ofrecen a lo largo del mismo⁹.

Como señala Carrión (2016), en algún momento el espacio público fue el articulador de la ciudad, mientras hoy es un espacio residual y subalterno al privado (doméstico y mercado). En ese campo, la CR es un dispositivo interesante, señalado por sus propios participantes, como lugar de convivencia y encuentro. Un lugar donde la práctica del espacio puede ayudar a redefinir los límites de lo público en un sentido más inclusivo. Sin embargo, cuando las fuerzas sociales operan libremente, son propensas a reforzar las tendencias preexistentes, que no es sino un marco de profunda desigualdad y estigmatización de espacios y grupos sociales.

El potencial democratizador de las ciclovías recreativas depende, entonces, de no reproducir las mismas barreras materiales y simbólicas existentes en nuestras ciudades latinoamericanas. La CR en fin, como todo espacio público en la ciudad, posee un componente ideológico y, por tanto, político y no neutral del espacio. Como tal es una muestra de las contradicciones y tensiones socio-urbanas pre-existentes. Describir el *lugar practicado* (Michel de Certeau) en la CR, es pensar las prácticas sociales como

⁷ Ver al respecto Acuña (2013).

⁸ Un dato interesante que resalta el estudio es que el Distrito Norte (62,9%) y Noroeste (66%) son los de niveles más altos de victimización seguidos por el Sur (62%). Lo que contrasta con el 38,9% de victimización del Distrito Centro y el 32,4% del Sudoeste. En cualquier caso son altamente superiores a los registrados en el circuito de la CR que atraviesa el distrito Centro, Norte y Sur.

⁹ Como señaláramos en Signorelli (2016), el privado utiliza el espacio con fines comerciales y de publicidad y, por tanto, despliega sus estrategias comunicacionales para realizarlo en el o los lugares donde cree más ventajoso y rentable su participación en el circuito. El Estado debe ser un compensador de esas inequidades del mercado.

productoras de dicho espacio público. Y éste a su vez, como contenedor de una heterogeneidad social no siempre reconocida en su acceso desigual. Como señala Segura (2013), no se trata de una posición dicotómica entre estar o no estar en el espacio público sino de los modos de estar, transitar y vivir la ciudad. En ese marco, el miedo y la inseguridad son poderosos reguladores de los usos del espacio público (Segura 2013, Kessler 2009), y la CR, ha quedado demostrado, no es ajena a dicha lógica. Es decir, la CR es un lugar de encuentro ciudadano como las visiones más románticas y reificadoras del espacio público han sostenido. Sin embargo, está concebida para invisibilizar las diferencias socio-territoriales de la ciudad de Rosario. Las formas de practicar el lugar, sus tiempos, sus límites físicos y sus dinámicas tienden a desplazar aún más a los ya desplazados de la ciudad, creando una sensación de seguridad y convivencia en la homogeneidad. En tal sentido, la invitación es a repensar el circuito de la CR en Rosario para que no atraiga solamente a los mismos sectores sociales y económico/financieros que garantizan la continua transformación de la ciudad en un sentido desintegrador y de privatización del espacio público. Por el momento, aunque con potencial democratizador, la CR es un ejemplo más de la turistificación de la ciudad y lo que Paula Vera (2015) llama imaginario urbano saludable pero que segrega y convierte en extranjeros a ciertos habitantes de la ciudad y establece fronteras entre sus propios territorios.



Imagen 1. CR en Rosario. Fuente: Facebook CR.

Tabla 1. Características Distritos Ciudad de Rosario

Distrito/ Variable	Centro	Norte	Noroeste	Oeste	Sudoeste	Sur
Población 2010	243.650	137.883	170.765	135.481	114.276	146.257
Superficie	20,66 km2 11,5%	34,88 km 19,5%	43,82 km2 24,5	40,42 km2 22,6%	20,13 km2 11,2%	18,78 km2 10,51%

Densidad poblacional (2010)	11.793,33 hab/km2	3.953,08 hab/km2	3.896,96 hab/km2	3.351,83 hab/km2	5.676,90 hab/km2	7.787,91 hab/km2
Asentamientos irregulares	Más de 2000 hab.	Más de 10 mil hab.	Más de 30 mil hab.	Más de 35 mil hab.	Más de 30 mil hab.	Más de 20 mil hab.
NBI (2001)	3,43	9,06	14,29	21,06	15,81	11,66

Fuente: Elaboración propia en base a datos oficiales MR.

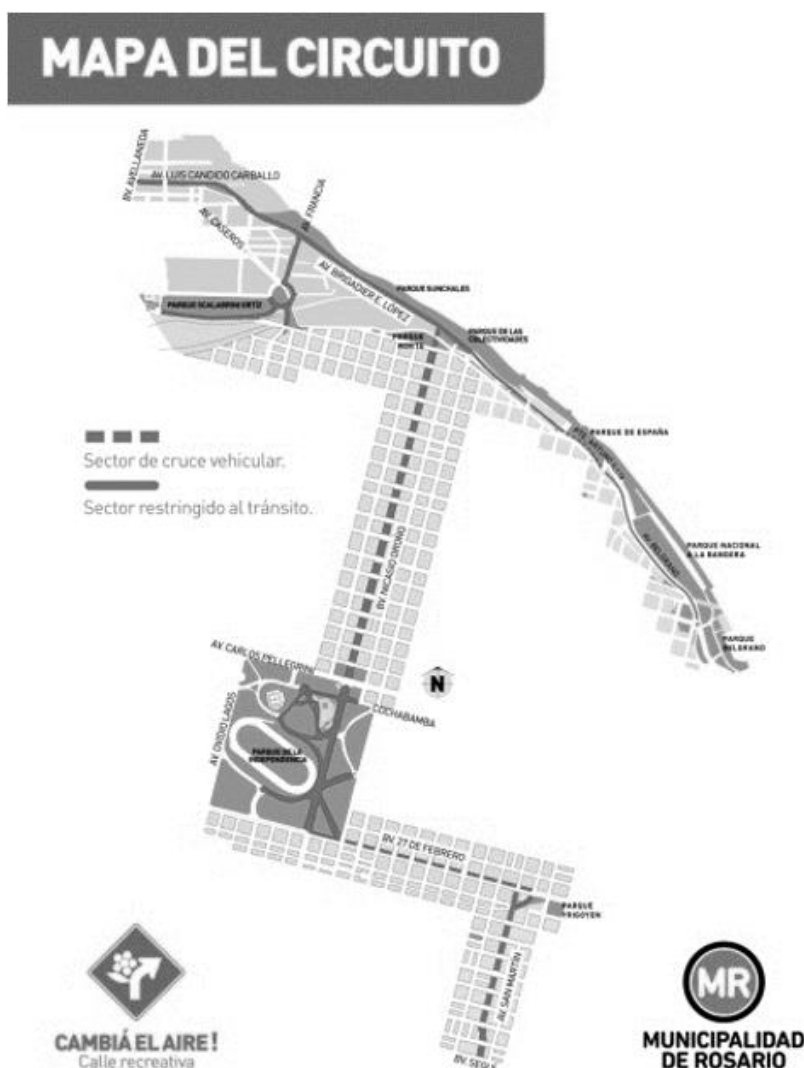


Imagen 2. Mapa actual del Circuito Calle Recreativa Rosario. Fuente: MR.

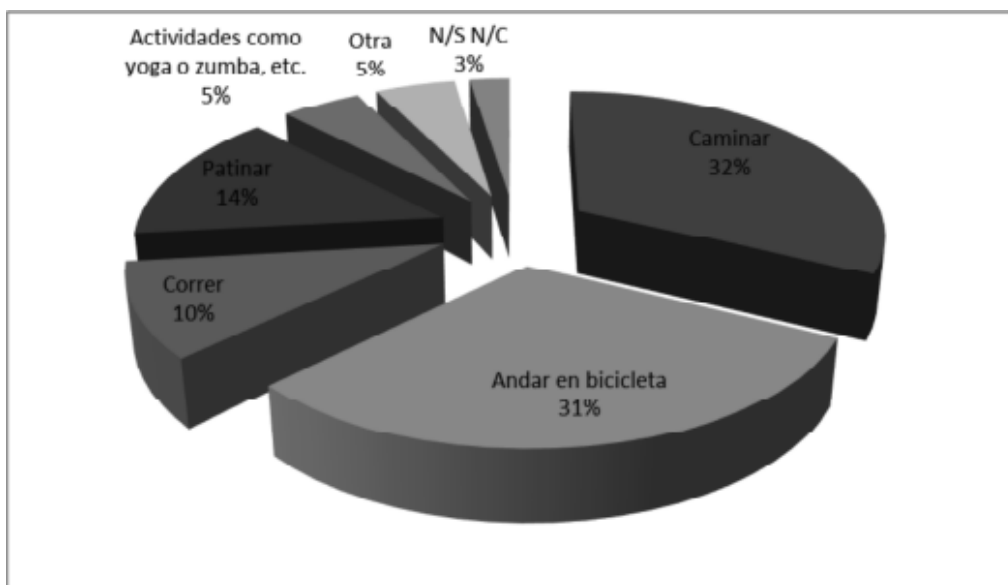


Gráfico 1 ¿Qué actividad realiza con más frecuencia en la CR? Fuente: Elaboración propia.



Gráfico 2 ¿Por qué frecuenta ese tramo del circuito? Fuente: Elaboración propia.



Imagen 3 ¿Qué diría que le ofrece la Calle Recreativa como espacio público en la ciudad? Fuente: Elaboración propia en base a datos disponibles en <https://www.databasic.io/es/wordcounter/>.

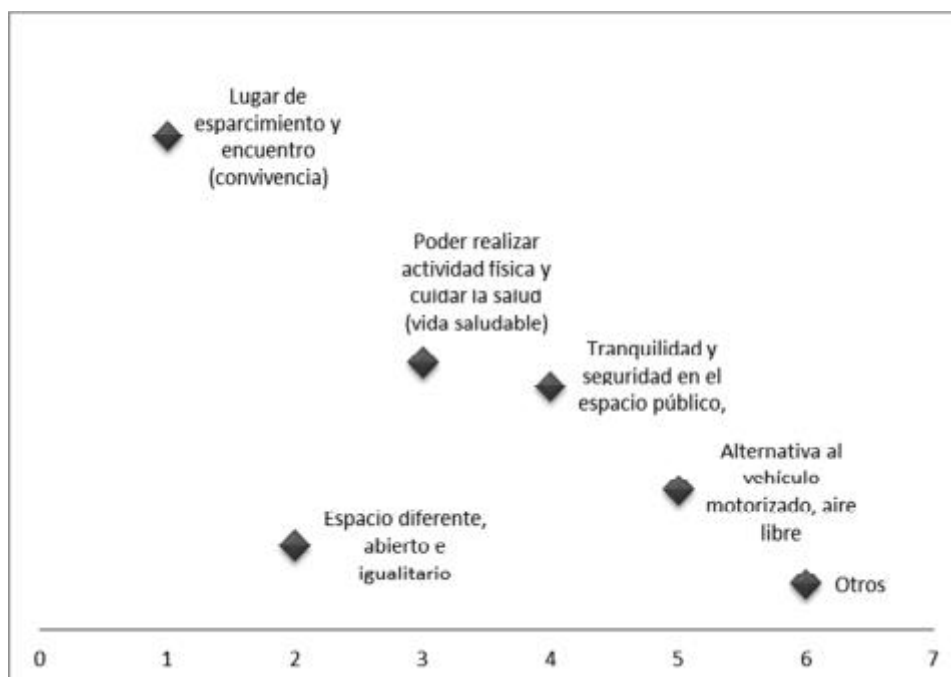


Imagen 4 ¿Qué es para vos la CR? Fuente: Elaboración propia en base a cantidad de menciones.

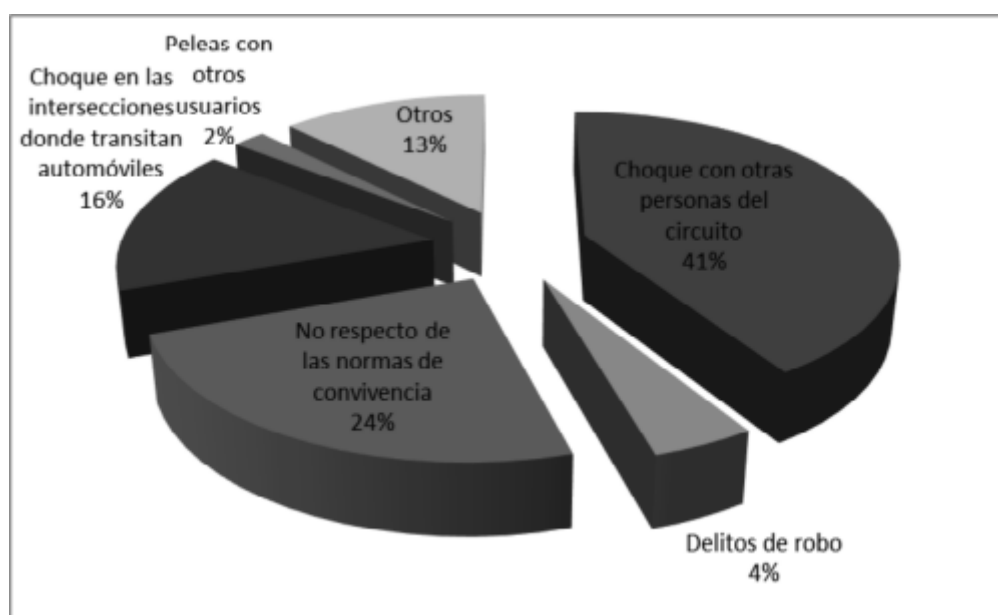


Gráfico 3 ¿Qué peligros cree que son los más frecuentes en la CR? Fuente: Elaboración propia.

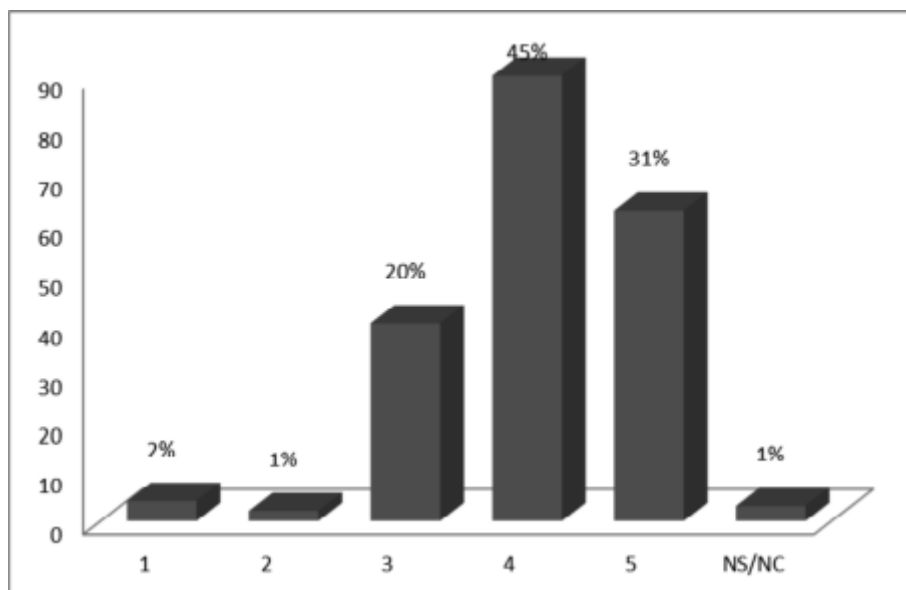


Gráfico 4 ¿Cómo cree que es la convivencia en la CR siendo 1 mala y 5 excelente?
Fuente: Elaboración propia.

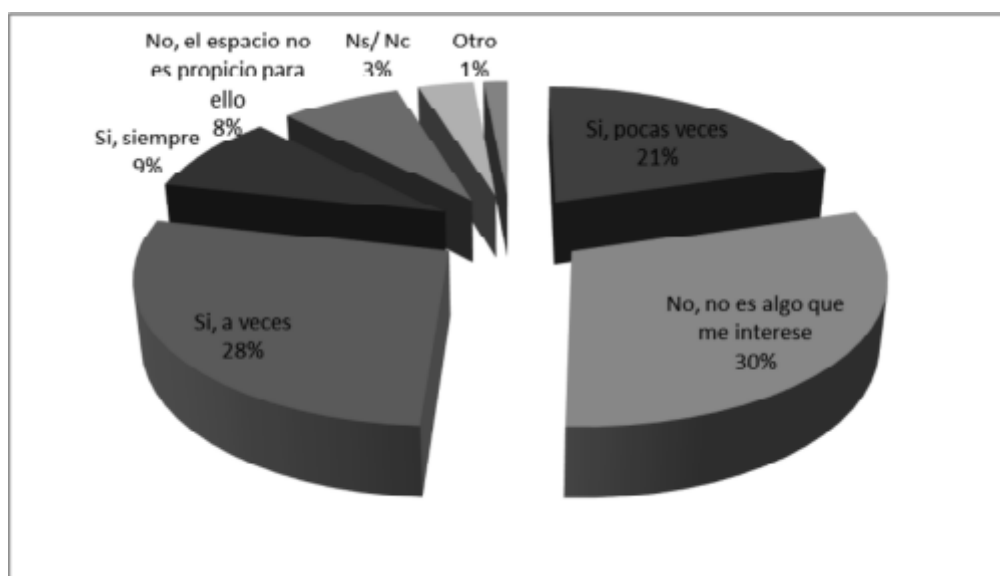


Gráfico 5 ¿Interactúa con otras personas en el marco del circuito? (que no sea con las que va) Fuente: Elaboración propia.

Bibliografía

- Acuña, Carlos (2013) *¿Cuánto importan las instituciones? Gobierno, Estado y actores en la política argentina*, Buenos Aires, Siglo XXI.
- Baumann, Zygmunt (2007) *Miedo líquido: la sociedad contemporánea y sus temores*, Buenos Aires, Paidós.
- Bongiovanni, Alejandro y otros (2016) *Encuesta anual de victimización del delito en Rosario*, Fundación Libertad y Centro de investigaciones sociales y económicas, Rosario.
- Borja, Jordi (2013) *Revolución urbana y derechos ciudadanos*, Buenos Aires, Café de las ciudades.
- Boucheron, Patrick y Corey Robin (2016) *El miedo. Historia y usos políticos de una emoción*, Buenos Aires, Capital Intelectual.

Carrión, Fernando (2007) "Espacio público: punto de partida para la alteridad", en Segovi, Olga, *Espacios públicos y construcción social. Hacia un ejercicio de ciudadanía*, Santiago de Chile, Sur.

_____ (2014) *La ciudad y su gobierno en América Latina*, Documento de trabajo 20/2014, Instituto Iberoamericano, Universidad de Salamanca.

_____ (2016) "El espacio público es una relación, no un espacio", en Ramírez Kuri, Patricia, *La reinención del Espacio Público en la ciudad fragmentada*, México, UNAM.

Delgado, Manuel (2013) *El Espacio Público como representación. Espacio urbano y espacio social en Henri Lefebvre*, Oporto, disponible en www.oasrn.org.

_____ (s/f) "El Espacio Público como ideología", disponible en www.fepsu.es.

Di Paolo, Esteban (2010) "La producción imaginal de lo social", VI Jornadas de Sociología de la UNLP, Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, La Plata.

Di Virgilio, Mercedes y Mariana Perelman (coords.) (2014) *Ciudades latinoamericanas. Desigualdad, segregación y tolerancia*, CLACSO, Capital Argentina.

_____ y María Carla Rodríguez (2015) "Ciudad de Buenos Aires: políticas urbanas neoliberales, transformaciones socio-territoriales y hábitat popular", en *Revista de Direito da Cidade*, Vol. 6, N° 2.

Foucault, Michel (1984) *Des espaces autres. Dits et écrits*, disponible en castellano en http://148.206.107.15/biblioteca_digital.

Godoy, Sebastián (2015) "Espacios públicos practicados: entre el abandono y la recualificación. Rosario 1990s-tempranos 2000", en *Revista Estudios Sociales contemporáneos*, N° 13.

Gorelik, Adrián (2008) "El romance del espacio público", en *Revista Alteridades*, Vol. 18, N° 36.

Kessler, Gabriel (2009) *El sentimiento de inseguridad. Sociología del temor al delito*, Buenos Aires, Siglo XXI.

_____ (2011) "La extensión del sentimiento de inseguridad en América Latina: relatos, acciones y políticas en el caso argentino", en *Revista de Sociología Política*, Vol. 19, N° 19, Curitiba.

Latinobarometro (2012) "La seguridad ciudadana el problema principal de América Latina", Banco de datos en línea, disponible en: www.latinobarometro.org/documentos.

Lindon, Alicia (2006) "La casa bunker y la deconstrucción de la ciudad", en *Revista Liminar, Estudios sociales y humanísticos*, Año 4, Vol. IV, N° 2, Chiapas.

_____ (2008) "Violencia/miedo, espacialidades y ciudad", en *Revista Casa del tempo*, Vol. I, Época IV, N° 4, Universidad Autónoma Metropolitana, México.

Míguez, Daniel e Alejandro Isla (2010) *Entre la inseguridad y el temor. Instantáneas de la sociedad actual*, Buenos Aires, Paidós.

Organización Panamericana De La Salud (2009) "Manual para implementar y promocionar la Ciclovía Recreativa", Colombia, disponible en <http://cicloviarecreativa.uniandes.edu.co/>.

Reguillo, Rossana (1998) "Imaginarios globales, miedos locales. La construcción social del miedo en la ciudad", Ponencia presentada en el IV Encuentro de la Asociación Latinoamericana de Investigadores de la Comunicación, ALAIC, Universidad Católica de Pernambuco, Recife.

_____ (2008) "Sociabilidad, inseguridad y miedos. Una trilogía para pensar la ciudad contemporánea", en *Revista Alteridades*, Vol. 18. N° 36, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, México.

Roldán, Diego y Sebastián Godoy (2016) “Los usos de la Calle Recreativa de Rosario. Espacio público, cuerpos, movilidad y culturas”, IX Jornadas de Sociología UNLP, Ensenada, Argentina.

_____ y Joaquín Perrén (2015) “La producción de las desigualdades urbanas. Neoliberalismo, segregación y espacio público”, en *Revista Estudios Sociales Contemporáneos*, N° 13, Mendoza, Argentina.

_____, Cecilia Pascual y Paula Vera (2015) “El espacio público urbano como concepto y materialidad. Propuestas, intervenciones y debates en Rosario”, *Estudios sociales contemporáneos*, N° 13, Mendoza.

Segovia, Olga y Guillermo Dascal (2000) *Espacio público, participación y ciudadanía*, Santiago de Chile, Ediciones Sur.

Segura, Ramiro (2009) “Paisajes del miedo en la ciudad. Miedo y ciudadanía en el espacio urbano de la ciudad de La Plata”, en *Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura y Sociedad*, Vol. 8 N° 8, Universidad Nacional del Nordeste, Chaco.

_____ (2013) “Lo público como lugar practicado. Regulaciones sociales, temporalidades colectivas y apropiación diferencial de la ciudad”, en Fernández, M. y M. D. López (eds.) *Lo público en el umbral. Los espacios y los tiempos, los territorios y los medios*, La Plata, EPC.

Signorelli, Gisela (2016) “De la opacidad ciudadana al espacio público como creación colectiva: recorriendo la Calle Recreativa en la ciudad de Rosario (2010-2015)”, en *Revista Direito da Cidade*, Vol. 8, N° 4, Río de Janeiro.

Vera, Paula (2015) “Ciudad saludable, ciudad turística. Espacialización de imaginarios y prácticas urbanas (Rosario, Argentina)”, en *ROTUR. Revista de ocio y turismo*, N° 10.