

Capítulo VII. .Tiempo, territorio y transporte¹

Pilar Vega Pindado

Geógrafa urbanista, especializada en transporte

1. Introducción

Este capítulo muestra cómo el modelo territorial ha transformado la distribución del tiempo social y la forma en que se percibe el propio tiempo. Para comprender esta idea es fundamental explicar algunos conceptos previos.

El tiempo se consume, no se produce. Es un recurso no renovable. Nada ni nadie devuelve el tiempo consumido. En las sociedades actuales establecidas en las regiones metropolitanas el tiempo es un bien escaso. Por esta razón, es necesario poner precio al tiempo, los ciudadanos se ven obligados a trabajar durante periodos más prolongados para conseguir un "tiempo adicional".

La organización de las actividades productivas, del territorio y del transporte se basa en dos factores que permiten el supuesto "ahorro de tiempo": la aceleración y la velocidad². Sin embargo, la energía necesaria para conseguir esa velocidad que acorta los espacios y los tiempos genera insostenibilidad ambiental y desigualdad social.

¹ Este escrito corresponde al Capítulo VII del libro "Gestión del tiempo y evolución de los usos del tiempo", editado por Vision Net. ISBN:84-9821-589-2 y ISBN-13-978-84-9821-589-2.

Deposito Legal: M.12129-2007.

² Ivan Illich. "Energía y equidad". Editorial Joaquín Motriz/ Planeta. 1ª edición 1974.

2. Evolución histórica del concepto tiempo con relación al entorno

La libertad para organizar el propio tiempo encuentra un precursor en el filósofo Plantón³ que afirmaba que *“una persona libre tiene tiempo en abundancia, su tiempo le pertenece, cuando habla lo hace de forma pausada, cuando falta el tiempo se produce la esclavitud del encarcelamiento”*.

Durante el medioevo se habla del tiempo aludiendo a formas poco exactas y expresiones poco concisas: estación de la trilla, la época en la que se escardaba, la temporada de la recogida o de la siembra. No existía la necesidad de medir de forma exacta el tiempo. El mundo rural no vivía según un tiempo laboral, estaba salpicado de numerosas e irregulares pausas, se charlaba con los vecinos o amigos mientras se realizaban las labores agrícolas. El labrador era el que determinaba el ritmo, no el reloj. Los agricultores medievales estaban acostumbrados al trabajo orientado a conseguir una finalidad, y eran el sol y la meteorología los que establecían los límites y los ritmos.

En esta época únicamente en los monasterios la actividad se vinculaba al reloj, donde se repetían las reglas todos los días a la misma hora. Se puede afirmar que el ritmo monacal fue el antecedente de la ética protestante. Pero será el protestantismo el que saque el reloj del monasterio y lo lleve a la vida cotidiana, dando luz al concepto de trabajador moderno y a las nociones de lugar y horario de trabajo relacionados con una nueva identidad productivista.

El trabajo industrial estaba orientado y definido por el tiempo que era necesario para realizar cada tarea. Con la industrialización aparece una nueva forma de ordenar el territorio que tiene por objeto conseguir una mayor eficacia y será en la segunda revolución industrial cuando se desarrolle este modelo plenamente.

³ Peca Imanen “La ética del hacker y el espíritu de la información”. Editorial Destino

La Declaración del Primer Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) celebrado en Le Sarraz en el año 1928 define ya, el embrión teórico de la ciudad funcional, estableciendo una sola función, para un solo espacio y para un solo tiempo. Este modelo territorial encaja a la perfección con la eficacia que requería el nuevo espacio productivo.

Unos años más tarde, en el IVº Congreso Internacional de Arquitectura Moderna de 1933, se continúa con estos planteamientos, dando como resultado la conocida *Carta de Atenas* que señala claramente una clasificación de las actividades de la ciudad en cuatro funciones básicas: habitar, trabajar, recrearse y circular, lo que obliga a una estricta zonificación funcional del espacio y a una distribución segmentada en la distribución de los tiempos.

A partir de entonces se configura un modelo urbano de separación estricta entre áreas residenciales, comerciales y productivas, y de redes jerarquizadas de transportes, que pasará a determinar la configuración territorial y urbana durante las primeras décadas del siglo XX en la mayor parte de las ciudades anglosajonas del norte y centro de Europa, Estados Unidos y Japón. Posteriormente, a partir de la década de los sesenta también se incorporarán estos criterios en las áreas urbanas de la cuenca mediterránea, donde esta zonificación ha contribuido en un buen número de ciudades a destruir un rico patrimonio arquitectónico y urbanístico.

Se trata de un modelo territorial, profundamente conectado con el cambio en los modos de producción y con una cultura que alababa la velocidad y la aceleración, en la que Marinetti, padre del futurismo exalta la velocidad de los automóviles afirmando que *"un automóvil corriendo velozmente es más bello que la escultura de la Victoria de Samotracia"*.

La creación de los efectos alucinativos y espectaculares de la revolución industrial se ven reflejados en las exposiciones universales donde se exponen las salas de máquinas en movimiento que simulan los primeros viajes en tren.

El paso de imágenes cinéticas provocaba en las personas un distanciamiento de la realidad generando un efecto de inadaptación a la velocidad.

La aparición de los "panoramas"⁴ permitió a muchos ciudadanos de a pie hacer viajes imaginarios que jamás hubieran podido realizar. Se trataba de una especie de entrenamiento psicológico para las futuras experiencias que se avecinaban con la velocidad y aceleración de los viajes en ferrocarril. La velocidad, la percepción del paso del paisaje en menos tiempo a través de nuestros ojos, se experimentaba como algo extraordinario e incluso algunas personas llegaban a sentirse mareadas.

Con la llegada del transporte ferroviario desde las ventanas de un tren en marcha, el viajero percibía el espacio exterior de forma difuminada, en manchas de color. Esta abstracción del paisaje, sumergía al pasajero en un estado hipnótico que le desconectaba de la realidad exterior. Las 16 horas que separaban las ciudades de París y Londres, se convertían en un intervalo imaginario abstraído de las distancias geográficas. La instantaneidad del traslado imaginario del viaje moderno por la superficie del territorio, a velocidades más elevadas, genera una mayor abstracción, lo que hace que se elimine la noción de espacio y se transforme el concepto tradicional de tiempo.

3. La transformación del tiempo con la llegada de las nuevas tecnologías de la información

En la actualidad la percepción de la velocidad ha cambiado y se aprecia de forma bien distinta a cómo lo era hace un siglo. La cultura ha acostumbrado al cerebro a una forma diferente de percibir la velocidad y el paso rápido del espacio a través del ojo. Hoy día el cerebro humano está preparado para todas las nuevas percepciones visuales.

⁴ Daniel Canogar "Ciudades efímeras. Exposiciones Universales. Espectáculo y Tecnología". Editorial Imaginario (Julio Ollero Editor). Madrid, 1992

El desplazamiento veloz, el peligro, la vibración, la emoción, la palpitación, la embriagadora experiencia sensorial que lo acompaña, estimula al ser humano. Los científicos han señalado que la velocidad libera dos sustancias, adrenalina y noradrenalina, que también recorren el cuerpo durante el acto sexual. Por tanto, al ir rápido se genera una gran sensación de gozo, las personas se acostumbran a ello e incorporan la velocidad a su ser; de esta forma, la velocidad se ha convertido en algo rutinario.

Otro aspecto que modificó sustancialmente el concepto de tiempo, fue la aparición de las redes en el territorio, en especial el gas y la electricidad que permitieron la iluminación de las ciudades durante los periodos nocturnos; este nuevo contexto hizo perder protagonismo a los ritmos naturales, a partir de ese momento el sol deja de organizar el tiempo de las personas⁵. El amanecer y el ocaso perdieron su función tradicional. La extraterritorialidad de la nueva vida nocturna absorbió la vida diurna, hasta entonces corta y estacional.

La luz artificial permite que cualquier actividad pueda realizarse cuando se quiera. Los territorios, las ciudades o partes de la ciudad desarrollan su vida durante la noche. La iconografía de Las Vegas se debe al efecto de la electricidad en la iluminación de sus edificaciones y calles, uno de los principales atractivos que llevan a esa ciudad a más de 22 millones de visitantes cada año. Esta nueva realidad permite el uso de los espacios las 24 horas del día.

Con la aparición de la tecnología se abren nuevas posibilidades para ganar tiempo en un territorio ampliado. La llegada del teléfono y la radio y posteriormente la televisión hacen desaparecer las antiguas "clases de velocidad" permitiendo a una gran parte de la población tener contacto con el exterior, acortando las distancias en periodos temporales inmediatos.

⁵ Paul Virilio "Un paisaje de acontecimientos" Paidós, 1997 y G. Dupuy " El urbanismo de las redes: teorías y métodos". Barcelona. 1998.

Las Nuevas Tecnologías de la Información, sobre todo Internet, disponen el cuerpo humano en el espacio global en tiempo instantáneo, despreciándose las dimensiones limitadoras del propio cuerpo. El espacio real es percibido como un obstáculo, un límite que se resuelve con la aceleración de la velocidad que ahora sirve para ver, concebir, aprender la realidad y no sólo para desplazarse

En este nuevo escenario, el encuentro, el saludo de los interlocutores es difícil o no tiene lugar, al no existir periodos suficientes de percepción. Se producen exiliados del espacio real, del contacto con los semejantes. Si los interlocutores, se comunican por técnicas interactivas en tiempo real, es la velocidad de las ondas lo que facilita el encuentro; sin tener en cuenta los intervalos de espacio y tiempo.

El ciberespacio permite la profundidad del tiempo real que se impone sobre la profundidad del espacio real de los territorios. Se trata de un sustituto del desplazamiento físico convertido en inútil, con la instantaneidad de los intercambios y las telecomunicaciones. La satisfacción de una cita a distancia, de una reunión sin reunión, el placer sin riesgo de contaminación a través del teléfono o del Internet erótico. Esta atracción por lo lejano hace que se pierda interés por nuestros semejantes en beneficio de seres desconocidos y distantes que permanecen en un lugar apartado, pero próximo en tiempo real.

Entonces ¿qué esperaremos, cuando ya no sea necesario esperar para llegar?. Allí donde el tiempo real, de las transmisiones instantáneas prima sobre el espacio real de un territorio efectivamente recorrido, donde la imagen se superpone sobre las cosas y los seres presentes, ya no existe un lugar para los "días de fiesta" de un calendario que reposaba sobre la diferencia entre el día y la noche. Ahora el "día electrónico" de las telecomunicaciones no tiene periodos de festejo o de pausa.

Las megalópolis no se definen como una realidad física o un volumen de población determinado; se trata de una convergencia temporal que une a los

actores y telespectadores de las regiones más alejadas o cercanas, de las naciones y territorios más dispares donde un acontecimiento se produce.

Esta nueva realidad territorial dificulta la gestión y administración de los espacios; ante las fronteras del imaginario individual que dibuja sus propios límites se hace difícil tejer canales que permitan configurar una red social que identifique a los ciudadanos con sus territorios.

La llegada de las Nuevas Tecnologías de la Información generó gran expectativa sobre las posibilidades de gestión de la demanda de transporte, evitando viajes y reduciendo el tiempo global destinado al desplazamiento. Sin embargo, los resultados han sido bien diferentes.

Por un lado, la llegada de las conexiones a Internet coincide con los procesos de deslocalización productiva de los espacios centrales, ahora ubicados en lejanos lugares sin dotaciones suficientes, ni conexiones al transporte público. Esta situación ha empeorado las condiciones de los empleados en el acceso al trabajo y ha trasladado los cada vez más alejados viajes hacia el insostenible vehículo privado.

Por otro lado, el correo electrónico y las videoconferencias han colaborado a facilitar los contactos entre los profesionales, pero esto no ha evitado el contacto directo y el cierre de contratos con un afectivo apretón de manos.

Las tecnologías, diseñadas para un funcionamiento disperso parecen colaborar más que nunca a la concentración de la actividad productiva, eso sí deslocalizada en un territorio cada vez más distante. La planificación urbanística ha dado respuesta a estos procesos de concentración temática de las empleos : la Ciudad de las Telecomunicaciones, la Ciudad de la Justicia o la Ciudad Financiera. En el ahorro de viajes y de tiempo de transporte el tan deseado teletrabajo queda como una opción testimonial muy lejos de ser una alternativa para la mayoría.

4. El tiempo empleado en desplazarnos por el territorio hipoteca nuestras vidas

El territorio es el soporte a través del cual empleamos nuestro tiempo para estar en los diferentes lugares, para acceder a los espacios satisfaciendo nuestras necesidades y deseos.

La calidad del tiempo y del territorio depende del modelo social y productivo en el que estamos inmersos. En la actualidad nuestro territorio y nuestro paisaje se deteriora de forma acelerada, pierde calidad como consecuencia de los procesos que fuerzan el tiempo para salvar las distancias, a cambio de velocidad y aceleración. Para que esto sea posible es necesario un consumo energético cada vez mayor y un alto grado de contaminación que se reproduce de forma paralela.

Como resultado del tejido imparable de desplazamientos individuales en el territorio se han materializado una serie de impactos ambientales y sociales que están hipotecando nuestra calidad de vida, nuestro entorno y nuestro tiempo.

En los últimos 50 años se ha producido una ampliación de la proporción de tiempo individual destinado al desplazamiento dentro del conjunto del tiempo social.

El modelo territorial, productivo y cultural ha obligado a incrementar el parque automovilístico para poder realizar los desplazamientos cotidianos. El vehículo privado ha posibilitado vivir cada vez mas lejos, a cambio de un mayor consumo de tiempo. Esta nueva y cotidiana relación con el territorio induce a la generación de una imparable demanda en la construcción de nuevas infraestructuras de transporte.

Pero la factura no solo la pagan los individuos, el conjunto de la sociedad y las administraciones públicas que dedican un esfuerzo presupuestario inmenso. Se construyen infraestructuras de transporte de gran capacidad y velocidad, fundamentalmente viarias con el objetivo de "ahorrar tiempo" a la ciudadanía.

Como resultado se ha provocado un fuerte impacto ambiental y territorial, destruyendo el paisaje; se ha incrementado el número de kilómetros recorridos y la cantidad de energía consumida para satisfacer estos desplazamientos a través de la fabricación de los vehículos e infraestructuras necesarias. Lo que a su vez ha aumentado el volumen de residuos y contaminantes derivados del funcionamiento que el modelo demanda.

Además, salvar tiempo en el territorio a través de la velocidad ha generado numerosos accidentes de tráfico tanto en los desplazamientos in itinere o in labore, como en los viajes de ocio y esparcimiento, o en aquellos otros que se realizan para ir a la escuela o comprar diariamente.

Esta demanda indefinida de aceleración y transporte ha incrementado significativamente la proporción del presupuesto familiar destinada al desplazamiento necesario para salvar las conexiones cotidianas, constituyendo una de las partidas imprescindibles e incuestionables a la hora de distribuir el gasto, por encima de necesidades relacionadas con la salud o con la formación de los miembros de una familia.

Finalmente, la necesidad de llegar "cuanto antes", genera estrés, cansancio, nerviosismo, angustia, etc... especialmente en los desplazamientos por motivo de trabajo, lo que a su vez aumenta la posibilidad de ocasionar nuevos accidentes.

Todo parece confirmar la idea ya señalada que la energía necesaria para conseguir esa velocidad que acorta los espacios y los tiempos, genera insostenibilidad ambiental y desigualdad social.

5. La contradicción de ahorrar tiempo, pero derrocharlo de forma continua

Conforme la tecnología nos va ofreciendo instrumentos y herramientas para ahorrar tiempo, se generan nuevas tareas que ocupan nuestras vidas de forma innecesaria. El modelo territorial suburbial colabora de forma directa a esta extendida contradicción cada vez más difícil de resolver.

Las personas pasan gran parte de la vida, invirtiendo en tiempo de trabajo, para pagar objetos y/o servicios exigidos por el modelo territorial, productivo y cultural⁶. Desde la adquisición de la vivienda al completo equipamiento del hogar o los servicios de cuidados personales. Los electrodomésticos, diseñados para ahorrar tiempo en las tareas "domesticas" no siempre consiguen "liberar" a la gente.

Sin estar en contra de las herramientas tecnológicas, hay que afirmar que en muchas ocasiones se convierten en un instrumento que ayuda a amplificar y extender las tareas del hogar. El modelo, basado en las pautas marcadas por la publicidad, busca umbrales de limpieza que rozan un exceso de higiene y para lo que se hace necesario utilizar productos altamente contaminantes que logren el "blanco nuclear". El espacio temporal ahorrado con estos inventos permite poder realizar nuevas tareas.

Un ejemplo se encuentra en la maquina de lavar ropa, su llegada ahorró esfuerzo a las personas que realizaban (y realizan) esta tarea, las mujeres. Sin embargo, la psicóloga y feminista norteamericana Betty Friedan⁷, afirma como las mujeres han caído en el autoengaño con la conquista de la sociedad de consumo. Señala que en el hogar suburbial, gracias a los electrodomésticos, las

⁶ Pilar Vega "Planes de movilidad para empresas". ISTAS- Ministerio de Medio Ambiente. 2005.

⁷ Betty Friedan. "La mística de la feminidad". Editorial Jucar, 1974.

amas de casa aumentaban las tareas domésticas, extendiéndolas a lo largo de todo el día.

En el caso de la colada, las abuelas de las mujeres de los años cincuenta lavaban cada dos semanas, y planchaban esa ropa cada 15 días; sin embargo, la llegada de la lavadora, ahorra tiempo y esfuerzo y permite a las nuevas gestoras del hogar lavar todas las semanas o varias veces en una misma semana, lo que obliga a organizar sesiones de planchados más frecuentes, incrementando significativamente las horas empleadas en esas funciones.

La misma contradicción se produce con la organización de la alimentación del núcleo familiar. Los productos enlatados o precocinados se muestran en los anuncios televisivos como algo lleno de ventajas, entre las que destaca el ahorro de tiempo; sin embargo, además de empeorar la calidad de la nutrición, obliga a los integrantes del hogar a trabajar más horas para pagar este tipo de servicios.

El nuevo modelo suburbial ha obligado a modificar las pautas tradicionales de la compra; antes se adquirían productos diariamente, y la cercanía de las tiendas permitía una mayor flexibilidad y adaptación a las necesidades que marcaba el consumo del hogar, ahora se ha convertido en una actividad planificada, en la que es difícil poder volver a por algo que se nos olvida.

Hoy día se realizan compras semanales, con un listado predeterminado de productos que pretenden abastecer a los hogares durante periodos de una o dos semanas. Esta nueva manera de avituallar los hogares obliga a emplear un tiempo segregado (entre dos o tres horas semanales) para efectuar la compra además del tiempo necesario en trasladarse al centro comercial. Hay que añadir otro tiempo adicional destinado a organizar los productos comprados una vez llegan al hogar: congelar, ordenar o precocinar los alimentos. Todas y cada una de estas tareas exigen más tiempo, es decir, más trabajo.

La simple presencia en el hogar de una persona como referente o tutela de menores, encargada del mantenimiento y la limpieza de la vivienda también exige tiempo. Cuando las mujeres se incorpora al mercado laboral, el tiempo de trabajo de estas, se dirige fundamentalmente a pagar a otras mujeres su tiempo para que desarrollen las tareas domésticas, incluidas las del cuidado a los hijos, o a otras personas dependientes.

Pero sin duda la proporción de tiempo social mayor que actualmente dedican las personas que residen en áreas suburbanas es el destinado a ir a los destinos obligados, recurrentes y cotidianos, como acceder al centro de estudio y sobre todo al lugar de trabajo⁸ que se detallará en el siguiente apartado.

6. El tiempo de transporte es tiempo de trabajo

El tiempo destinado al transporte hasta los centros de trabajo es un tiempo perdido que se detrae del tiempo de descanso y de las horas de sueño de los trabajadores. Además, al tener que realizar la tarea de conducir un automóvil no es posible relajarse, leer un libro, descansar o comunicarse con otros compañeros o amigos durante los trayectos.

Esta es la realidad laboral de una buena parte de los trabajadores, que superan diariamente los horarios contratados y de convenio. De hecho 17,21% de los trabajadores emplea más de una hora en ir y volver del trabajo, tiempo de transporte que hay que añadir al tiempo de trabajo.

Los atascos y los problemas derivados de los mismos pueden provocar falta de puntualidad a lo largo de la vida laboral de un trabajador, pudiendo acumular muchas horas de trabajo perdidas en el desplazamiento in itinere, que en la mayoría de las ocasiones deben recuperarse prolongando su horario de trabajo, al

⁸ Pilar Vega. "El transporte al trabajo. Pautas de movilidad sostenible a los polígonos industriales y empresariales". ISTAS y Ministerio de Medio Ambiente. 2005.

no contemplarse por lo general que el tiempo de transporte es también tiempo de trabajo.

La mayoría de los trabajadores emplean entre media hora y una hora en cada uno de los viajes de ida y vuelta entre el domicilio y el centro de trabajo, independientemente del medio de transporte que utilicen. Pero cada vez son mas frecuentes periodos de transporte que sobrepasan una hora en cada uno de los viajes, especialmente en las áreas metropolitanas, pero también en zonas rural-urbanas en donde el vehículo privado amplía el radio de cobertura en distancias por encima de los 100 kilómetros.

El automóvil es el transporte más utilizado hasta el umbral temporal comprendido entre 45 minutos y una hora; a partir de estos tiempos de viaje, los trabajadores eligen modos de desplazamiento más seguros y baratos como el transporte público, alcanzando al 51,74% de los viajes. En todos los casos, son los asalariados los que tienen que destinar más tiempo de trabajo para pagar los costes derivados de estos viajes.

7. El prisma temporal de las familias suburbanas

La plasmación del modelo territorial en la vida cotidiana de las familias es ya una realidad que colabora a emplear un mayor porcentaje del tiempo social al transporte. El sistema de transporte que canaliza las conexiones territoriales a escala regional o suprarregional ha permitido que las personas residan cada vez mas lejos de la ciudad central. Este modelo genera importantes impactos ambientales y sociales. Las familias dedican cada vez mas tiempo a desarrollar relaciones de comunicación cotidianas a larga distancia y en tiempos prolongados; aún así, este reciente fenómeno está asumido de forma normalizada tanto por el conjunto de la sociedad y las administraciones públicas como en el seno de la vida privada.

Tradicionalmente el prisma temporal de las familias nucleares se basaba en el mismo número de desplazamientos, pero a lugares más cercanos, y en su mayor parte realizados a pie o en transporte público. Las nuevas familias que residen en las lejanas urbanizaciones buscando un hipotético tiempo libre en un entorno de alta calidad ambiental, emplean diariamente muchas más horas en desplazarse a los mismos lugares que en los esquemas tradicionales.

Conviene poner un ejemplo de un núcleo familiar actual residente en el suburbio de la sierra madrileña a unos 50 kilómetros de la ciudad central de Madrid. Esta familia desarrolla diariamente una serie de relaciones que condicionan el uso del espacio y del tiempo; una forma de vida que les convierte en núcleos generadores de insostenibilidad desde el punto de vista ambiental, inseguros en su forma de desplazamiento al estar expuestos continuamente al riesgo de accidente y despilfarradores al estar expuestos a pérdidas de tiempo personal que deberían ser irrenunciables.

| Prisma temporal de algunas actividades en una familia suburbial | | | |
|--|---|---|---|
| Motivo | Destino | Distancia en Km (Ida y vuelta) | Tiempo de viaje (Ida y vuelta) |
| Trabajo (mujer) | Suroeste metropolitano madrileño | 140 km | 2horas |
| Trabajo (marido) | Centro de Madrid | 100 km | 2 horas |
| Estudio (hijo universitario) | Ciudad Universitaria Madrid | 100 km | 2 horas |
| Estudios (hijos pequeños) | Colegio especializado Las Rozas | 74 km/cada hijo | 1hora 12 minutos /cada hijo |
| Compra semanal Gran superficie | Collado Villalba | 30 km | 1 h hora |
| Compras de mobiliario y otros | San Sebastián de los Reyes-Ikea-Plaza Norte | 104 km | 1 hora 32 minutos |
| Trabajo demandado de servicio doméstico | Sureste metropolitano | 156 km | 2 hora 26 minutos |
| Trabajos de jardinería y mantenimiento | Municipio cercano | 30 km | 30 minutos |

El cumplimiento de estos destinos y distancias en la sociedad suburbial es difícil y ocasiona que el tiempo se convierta en un recurso escaso. Además de las diferencias ya señaladas entre el tiempo empleado en la ciudad compacta y urbanización dispersa, hay que señalar que también existen diferencias en el uso del tiempo de cada miembro de la familia. Antes únicamente salía del entorno de la vivienda el cabeza de familia para trabajar hasta los polígonos industriales o la alejada empresa. En la vivienda suburbial actual todos los miembros tienen que desarrollar distancias importantes de forma cotidiana para satisfacer aspectos fundamentales de su vida como ir al colegio, a trabajar o a la compra.

La familia analizada recorre a lo largo del territorio de la Comunidad de Madrid unos 2.240 kilómetros semanales en los desplazamientos por motivo de estudio o trabajo, lo que le supone una inversión de tiempo al menos de 42 horas en desplazamiento, es decir casi dos días de su tiempo social.

Teniendo en cuenta que existen aproximadamente 280 días laborales, se calcula que esta familia emplea al año 11.760 horas en los desplazamientos recurrentes, dividido por los cinco miembros de la familia hace que les corresponda unas 2.352 horas anuales para transportar a cada miembro de la familia (98 días completos). Cifra muy superior a la que señalaba a principios de los años 1970 el filósofo Ivan Illich⁹ a un trabajador medio (1.600 horas / año), donde además se incluían las horas de trabajo destinadas a pagar el coste de este transporte (compra, pago de impuestos y carburante, seguros, etc).

8. Cuanta mas velocidad, menos equidad.

Otra de las consecuencias generadas en las relaciones entre el tiempo y el territorio es la falta de equidad universal para todos los ciudadanos. Salvar el amplio territorio en poco tiempo esta en función del poder adquisitivo que te permita disponer de la tecnología más rápida. La velocidad reduce la igualdad entre los seres humanos, entre las mujeres y los hombres, entre los emigrantes y los de aquí, entre los niños y los adultos, entre los discapacitados y los que no lo son.

Los medios de transporte más veloces son siempre los más caros; el automóvil es el vehículo que permite en el suburbio traspasar las fronteras del territorio. Pero es también un claro reflejo de la diferenciación de genero en los desplazamientos cotidianos; de esta forma de los 23 millones de conductores españoles, el 37% son mujeres y el 63% hombres¹⁰. Además entre las mujeres conductoras no todas tienen vehículo en propiedad o lo utilizan de forma

⁹ Ivan Illich. Energía y Equidad. Editorial Joaquín Motriz / Planeta. 2005

¹⁰ Pilar Vega. "Las mujeres, de peatonas a conductoras". Boletín periódico sobre el peatón en la ciudad . A Pie. Nº 4. Invierno 2003.

cotidiana y esto a pesar de que el modelo cada vez obliga más a depender del automóvil para realizar las tareas diarias y típicamente femeninas como la compra o llevar los niños al colegio.

Los cálculos efectuados para la familia del suburbio de la sierra madrileña han sido realizados pensando en la utilización del automóvil privado para los miembros que se desplazan a Madrid; sin embargo, los tiempos de viaje del servicio doméstico de una mujer extranjera se asigna al transporte público que prolonga el tiempo de viaje significativamente.

Habría que añadir el tiempo necesario que hay que transformar en valor monetario y que recae en el conjunto de la sociedad para que se permita el funcionamiento de la movilidad que genera el modelo territorial y de transporte: gestión de tribunales por conflictos de tráfico, sistema sanitario y de rehabilitación de accidentados, emisiones contaminantes o las inversiones en la construcción y mantenimiento de infraestructuras. Partidas presupuestarias que elevan significativamente la cifra global de tiempo en horas de trabajo y dinero dedicado a retroalimentar el nuevo modo de desplazarse por el territorio.

7. El estrés de tiempo: programación de la vida cotidiana en el territorio suburbial¹¹

El nuevo modelo suburbial parece difundir la conquista del ocio, y sin embargo, la escasez de tiempo ha eliminado el esparcimiento de la vida diaria. Cuando hay ocio, es un ocio programado, estresante, que no permite hacer nada por mera afición o por simple relajación: ir a la montaña, practicar el yoga, o asistir a clases de relajación deben ser acciones provechosas.

Lo único que queda es "tiempo de ocio optimizado". En una vida perfeccionada, el tiempo libre asume los modelos del tiempo de trabajo. El tiempo de ocio se programa y planea de una forma tan ajustada como el tiempo de trabajo: llevar

¹¹ Peca Imanen "La ética del hacker y el espíritu de la información". Editorial Destino.2002.

al niño a hacer deporte (17:30 a 17:45 horas), ir al gimnasio (17:45 a 18:30 horas), asistir a la sesión terapia, recoger al niño del estudio o conversar con el cónyuge se programan como si de un calendario de trabajo se tratara.

El día se divide en función del modelo empresarial, en segmentos temporales claramente definidos, y esa división queda reforzada por la programación televisiva. El tiempo que se pasa en casa, a menudo se vive de un modo similar a como se vive el tiempo en el trabajo; apresuradamente, de una cita a otra para realizarlo todo en su justo tiempo. En el mundo actual "estar ocupados" se ha convertido en un símbolo de estatus.

En las casas se han empezado a aplicar los métodos empresariales para optimizar el tiempo; el hogar, al igual que el territorio ha sido taylorizado y automatizado con la finalidad de que las tareas domésticas sean más simples y realizables de manera rápida. De esta forma, se ha producido una descualificación de las madres y padres dentro del hogar: la comida precocinada se prepara en el microondas, sustituyendo a las recetas personales, las familias no crean sus formas de distracción sino que gestionan el mando de la televisión, se introduce en la vivienda el trabajo en red a través de la llegada de la "comida a domicilio" o haciendo uso de servicios de guarderías para atender niños o ancianos, por horas, días o semanas.

Al carecer de tiempo, se elige entre ser madre o padre, o comprar la versión de maternidad / paternidad que se oferta en el mercado. La madre, al confiar en una serie de productos y servicios que ofrece el mercado, y sin abandonar el papel tradicional que ha venido desempeñando a lo largo de los siglos, pasa a ser cada vez más, gestora de recursos, de bienes y servicios, supervisora y coordinadora de las piezas procedentes del exterior de la vida familiar

En el proceso de atención de los hijos se eliminan las partes "innecesarias"; no se pasea de forma "ineficiente" con los niños, sino que se intenta pasar con los crios "un tiempo de calidad". La calidad de ese tiempo busca resultados

concretos como preparar una competición deportiva o ir al parque de atracciones. En el tiempo de calidad, los periodos de inactividad se minimizan o eliminan. Un padre o madre que haya interiorizado la cultura de la velocidad, puede llegar a creer que los niños también lo viven mejor que si el adulto dispusiera de tiempo ilimitado. La atención prestada al tiempo que se pasa con los hijos encierra la idea de que programar intensos periodos de actividad en común, puede compensar la falta general de tiempo, de modo que una relación no sufra pérdida alguna de calidad.

En cuanto a los horarios laborables, son pocos los que pueden escapar en la economía de la información de jornadas regulares y estrictas, a pesar de que las nuevas tecnologías ayudan a "comprimir el tiempo" y a la vez hacerlo más flexible.

Si bien las nuevas herramientas como Internet y la telefonía móvil permiten trabajar donde y cuando se quiera, se continua sin conseguir una organización equilibrada del tiempo de trabajo. Todo lo contrario la flexibilidad ofertada por la tecnología conduce a fortalecer la organización de la vida en función del trabajo.

A pesar de la tecnología el tiempo de trabajo continua centrándose en jornadas tradicionales de 8 horas, aunque con intromisiones en el tiempo de ocio (8 horas de trabajo, 30 minutos de televisión, 30 minutos de revisión del correo electrónico, 30 minutos de salida con los hijos, etc...). Ahora las actividades se mezclan con llamadas al móvil, sobre todo relacionadas con el trabajo.

En otros tiempos, alguien pertenecía a la elite cuando no tenia que ir de un lado a otro, trabajando sin parar. Actualmente, la elite está formada por gente en perpetuo movimiento que se ocupa a todas horas de asuntos urgentes a través de sus teléfonos móviles y pendientes de un plazo a punto de expirar. Este estrés tecnológico no ha llevado a las personas a un grado de mayor

satisfacción y felicidad, todo lo contrario, parece que la infelicidad se extiende cada vez más en la sociedad suburbial carente de tiempo para disfrutar.

8. La reconstrucción del tiempo y del territorio.

Este panorama territorial, social y cultural devorado por la aceleración, la velocidad y las prisas cada vez hace más difícil tener tiempo, por lo que se hace cada vez más urgente crear "un espacio para la lentitud"¹².

Existen algunas iniciativas como el "Movimiento Slow" que aun se encuentra en fase de formación, y que ha comenzado a tener a sus primeros seguidores en diferentes países del mundo. Tiene su sede en la ciudad de Bra en el Piamonte italiano. Han redactado el "Manifiesto Armas contra el culto a la velocidad " y luchan por el derecho a establecer sus propios tiempos.

Esta iniciativa no trata de convertirse en un movimiento radical que quiera derrocar los modos de producción capitalistas. El planteamiento consiste en pensar en formas de humanizar las actuales formas productivas y sociales. El "movimiento slow" está teniendo gran difusión en el ámbito internacional debido a que conocidos artistas e intelectuales están apoyando las propuestas y poniendo en practica algunas de las sugerencias que promulga como la comida lenta, el trafico calmado o el trabajo sin estrés.

En relación a la ordenación urbanística proponen la "Slow Cities", una vuelta a la ciudad compacta, mediterránea que invita a sus ciudadanos a ir lentos.

Sin creer que esta es la solución a los graves problemas actuales con relación a la gestión del tiempo, está claro que la lentitud permitiría reconquistar los espacios de reflexión y tranquilidad ausentes en la sociedad suburbial actual. En definitiva intentan ampliar los espacios y encontrar el tiempo para vivir.

¹² "Elogio de la lentitud: un movimiento mundial desafía el culto a la velocidad". Carl Honoré. Editorial Rba. 2005.

9. Bibliografía (documentación consultada)

- "El tiempo más allá del reloj", apartado incluido en el documento "Verde que te quiero violeta". Ana Bosch, Cristina Carrasco y Elena Grau. 2003 (inédito).
- Daniel Canogar "Ciudades efímeras. Exposiciones Universales. Espectáculo y Tecnología". Editorial Imaginario (Julio Ollero Editor). Madrid, 1992.
- Le Corbusier. "Los principios del Urbanismo". Editorial Ariel. 1ª edición 1975.
- Gabriel Dupuy " El urbanismo de las redes: teorías y métodos". Oikos-Tau. Barcelona. 1998.
- Betty Friedan- "La mística de la feminidad". Editorial Jucar, 1974.
- Carl Honoré "Elogio de la lentitud: un movimiento mundial desafía el culto a la velocidad".. Editorial Rba. 2005.
- Peca Imanen "La ética del hacker y el espíritu de la información". Editorial Destino. 2002.
- Ivan Illich. "Energía y equidad". Editorial Joaquín Motriz/Planeta. 1ª edición 1974.
- Pilar Vega. "Las mujeres, de peatonas a conductoras". Boletín periódico sobre el peatón en la ciudad . A Pie. Nº 4. Invierno 2003.
- Pilar Vega. "El transporte al trabajo. Pautas de movilidad sostenible a los polígonos industriales y empresariales". ISTAS y Ministerio de Medio Ambiente. 2005.
- Pilar Vega "Planes de movilidad para empresas". ISTAS- Ministerio de Medio Ambiente. 2005.
- Paul Virilio. "El ciber mundo, la política de lo peor". Editorial Cátedra, 1997
- Paul Virilo "Un paisaje de acontecimientos". Paidós. Buenos Aires 1997.