

EL TIEMPO DE LA CIUDAD: CICLOTOPOS, CRONOTOPOS, CRONEMAS Y CRONORAMAS. UNA HIPÓTESIS OVETENSE

TOMÁS CORTIZO ÁLVAREZ
Universidad de Oviedo

Quizá sea al visitar a la familia que vive en otro barrio o al pasar una noche en un hotel; o al realizar un recorrido a diferente hora de la habitual o por un itinerario distinto; o al madrugar para ir de viaje. Quizá este salirse de la rutina sea la ocasión para descubrir unos ritmos y unos ciclos diferentes a los habituales, además de sentir el agobio de la densidad o extasiarse ante el cromatismo de los escaparates y lo abigarrado de las gentes como un moderno *flâneur*; o disfrutar de la placidez de un barrio. Desde hace dos décadas el *tiempo* es un asunto político en Italia, con importancia cada vez más pareja al espacio en la gestión del territorio y en la organización del trabajo en la vida cotidiana. Cada actividad, cada grupo de personas, cada lugar tiene un ritmo y un ciclo de uso que le son propios y cuando coinciden pueden crear situaciones insostenibles para las personas, para las familias, para la sociedad y para el territorio.

Las primeras preocupaciones partieron de las mujeres, porque son ellas quienes con mayor frecuencia se ven obligadas a conciliar el *tiempo de vida y el tiempo de trabajo*. Por eso, la presencia de la mujer ha sido determinante en el desarrollo de las políticas del tiempo, tanto en lo que respecta a los horarios de los servicios públicos (escuelas, administración), como en la regulación de la jornada por razón de maternidad. Porque la mujer todavía desempeña un papel decisivo en las relaciones familiares.

Así, conciliar el *tiempo de vida* con el *tiempo de trabajo* ha pasado a ser ya un elemento consustancial a la calidad territorial y a la calidad de la vida cotidiana en general. Y, en breve plazo, será uno de los parámetros a considerar en la planificación urbana, así como en la legislación laboral, social y económica (jornadas, horarios, descansos, permisos por maternidad o paternidad, coordinación de servicios). La política del tiempo, la gestión política del tiempo ya abarca algunos aspectos sociales y económicos en varios países. Aunque quizá sea en Italia donde presenta la singularidad de que ya forma parte de la legislación urbanística, de manera que los documentos de planeamiento deben incluir un *plano del tiempo* (Bonfiglioli y Zedda, 1999).

Las cuestiones del tiempo han llegado a la Geografía gracias a los estudios de Hägestrand y, según Díaz (1992), se definen por lo individual, sea una actividad o una trayectoria, aunque sin perder de vista el contexto, “el entorno definido en términos espacio-temporales del que forman parte lugares, redes de transporte, otros indivi-

duos y también las reglas, organización y horarios que limitan o posibilitan la realización diaria de actividades”. Y sigue: “los estudios del tiempo se llevan a cabo al máximo nivel de desagregación, el individual... un objetivo fundamental de esta perspectiva es reconocer la relación entre la actividad individual y la organización de las sociedades...”.

Las trayectorias individuales se interpretan gráficamente como prismas de tiempo que se proyectan en el plano. Por lo que he llegado a entender, los individuos pasan por los lugares. Sin embargo, el conocimiento aportado por estos trabajos se ha utilizado en Suecia para planificar políticas regionales, realizar planeamiento urbano y localización de servicios, como indica A. Pred (1977) y, según éste autor la *Time-Geography*, la Geografía del Tiempo ha de tener interesantes aplicaciones en otros campos.

En la bibliografía española la cuestión del tiempo ha sido tratada siguiendo los postulados de la escuela de Hägerstrand dedicando especial atención a dos temas ya mencionados: los horarios y las trayectorias individuales.

A lo sumo, ayuda a plantearse algunas preguntas de sentido común: ¿por qué coincide mi horario de trabajo con el de los bancos o de la administración pública? ¿por qué cuando no hay clase en un colegio algunas de sus instalaciones no se dedican a otra actividad? ¿por qué una madre se las ve y se las desea para atender a los niños, hacer la compra, resolver asuntos y tener tiempo libre? ¿por qué han de abrir todas las oficinas a la misma hora?.

Las personas siguen pasando por los lugares pero, paradójicamente, el planteamiento geográfico de la cuestión no ha dado el *giro del territorio*: ¿qué ocurre cuando son muchas personas las que se desplazan o realizan actividades al mismo tiempo? ¿qué ocurre cuando se realizan sobre la misma zona actividades incompatibles?. En fin, ¿qué ocurre en un lugar al paso de las horas?. Y, lo que constituye la consecuencia aplicada, ¿cómo se gestiona un territorio definido por el tiempo de uso?.

Conceptos nuevos, palabras nuevas

Estas notas tienen el sesgo de las lecturas que realiza una persona y de las conferencias y seminarios a los que asiste, y corren el riesgo de ser incompletas y, en consecuencia, injustas. La concepción del territorio en función del tiempo supone recurrir a conceptos nuevos en el ámbito de las palabras, del gráfico y de la política.

Acerca de la importancia del *tiempo de vida* en sus diferentes manifestaciones se puede consultar el texto de Boulin y Mückenberger (1999) en la dirección de la www citada. Y para la presentación del *plano del tiempo* y de otros conceptos son de gran utilidad las referencias bibliográficas italianas, donde el tiempo de vida y el tiempo de la ciudad ha adquirido una consistencia normativa equiparable a la de una infraestructura. En pocas palabras, el comportamiento de las personas sobre el plano a lo largo

del tiempo crea una categoría nueva, *el cronotopo*, que ha de estar presente en la *gestión del espacio*.

El texto del *Documento Director* de Pesaro, inspirado en Bonfiglioli (1999), profesora del Politécnico de Milán y pionera en los estudios y propuestas sobre el tiempo, dice que “desde el punto de vista de las políticas temporales, la ciudad es una ciudad de cronotopos: lugar físico animado por ritmos originados por la presencia y ausencia de los ciudadanos y de los habitantes temporales”.

Salvo casos concretos como el ciclo agrícola o los turnos de las grandes empresas, el tiempo ha permanecido en segundo plano en beneficio del espacio, del territorio, de la extensión; y de las relaciones políticas y sociales, expresadas respectivamente en los partidos políticos y los sindicatos. Esta preocupación nueva por el tiempo es otra de las transformaciones económicas y sociales posteriores al fordismo. El horario de la fábrica y de la oficina pública, como el planeamiento urbano y la ordenación del territorio se complementan con la vida de familia y el ocio. Es una visión postmoderna de la sociedad en la que producción, reproducción y distracción son equiparables. En justa correspondencia con la preocupación por el paisaje de lo cotidiano, como alternativa por la preocupación por lo sublime y lo excepcional.

“La concepción de las políticas temporales consiste en observar, interpretar y describir con voluntad de proyecto la ciudad como sistema de cronotopos. Esto plantea el problema de construir el enlace entre tiempos individuales, colectivos y urbanos para redactar políticas de calidad de vida. El principio es el de la conciliación de tres grandes temas: los aspectos horarios de la movilidad, los espacios públicos y los servicios de interés público” (Bonfiglioli, 1999, 18).

En general, se define el *cronotopo* como el lugar que tiene un uso temporal característico. Como tal es un concepto que pertenece al ámbito de la descripción de la realidad. Su rasgo novedoso es unir la *duración* del uso en el tiempo con la *extensión* que ocupa en el espacio. Esto supone un giro importante en la concepción del espacio, de manera que el análisis del territorio también debe incluir el tiempo. Hasta ahora, el tiempo en su sucesión de ritmos y ciclos y coincidencia de personas sólo formaba parte de la experiencia y la observación cotidiana, incluso para la Geografía.

Una de las tareas esenciales en la explotación del concepto de cronotopo es la identificación de los diferentes modos de uso temporal del espacio. Tal como señala Zedda (1999): “los cronotopos han sido individualizados a través de la mezcla de las tipologías del régimen horario predominante, de los habitantes presentes o residentes temporalmente, de las actividades allí localizadas y de los tipos de movilidad de entrada y de salida. El tipo de uso del espacio se representa en el *plano cronotópico*”. El mapa resultante tiene al menos 17 usos temporales diferentes, cronotopos.

Otros nombres

La experiencia de la escuela italiana ha identificado las líneas maestras del concepto: horario, tiempo del espacio, ritmo, ciclo y plano del tiempo como instrumento de gestión. Ahora bien, desde el punto de vista metodológico tiene interés plantearse si merece la pena indagar sobre los nombres que pueden recibir los diferentes cronotopos. La escuela italiana utiliza solamente el término genérico de cronotopo, sin nombrar los distintos tipos que es posible identificar.

Pero, obsérvese que se puede sostener una idea inequívocamente geográfica en el análisis. En consecuencia, es posible dar un *giro geográfico* en el análisis de manera que todos los cronotopos pueden ser *geocronos*. Ofrecemos aquí una pequeña lista de *geocronos*:

<i>USO DURANTE DE:</i>	<i>EL ARQUITECTO DIRÍA:</i>	<i>EL GEÓGRAFO DIRÁ:</i>
Vías	<i>CRONOVÍA</i>	<i>GEOVIAJE</i>
Barrios	<i>CRONOBARRIO</i>	<i>GEOVIDA</i>
Calles	<i>CRONOCALLE</i>	<i>GEOIRDETIENDAS</i>
Tareas	<i>CRONOTAREA</i>	<i>GEOJORNADA</i>
Sitios	<i>CRONOSITIO</i>	<i>GEOVISITA</i>
Hitos	<i>CRONOHITO</i>	<i>GEOEFEMÉRIDE</i>
Tránsitos	<i>CRONOTRÁNSITO</i>	<i>GEOPASEO</i>

No es cuestión baladí esta de los nombres por cuanto los hechos han de ser comprendidos para que la realidad exista para nosotros.¹ Los nombres ayudan a identificar los modos de uso y los modos de vida y, en el mundo actual, han llegado a sustituir a la realidad. Si hubiera dispuesto de la bibliografía oportuna cuando escribí estas notas entre los aeropuertos de Ranón (Asturias) y Orly (París) hubiera hablado de *senda, estación, haz y prisma*.

Otro gráfico

Al margen de la *querrela de los nombres*, un modo de provocar curiosidad por un tema novedoso como el análisis del tiempo en el territorio, hay otra cuestión implicada en el estudio que se imbrica con la representación gráfica. Los mapas publicados recurren a la cartografía habitual con el uso del color sobre la trama urbana. El trata-

¹ Jean Baudrillard: *Pantalla total*. A pesar de lo dicho, el autor no cree que sea indispensable *geodenominar* la realidad para que pueda ser entendida y explicada. Con todo, un exceso de Geografía no viene mal en los tiempos de miseria que corren.

miento gráfico de esta información no supone ninguna novedad ni en los términos ni en las tramas utilizadas de manera que no hay correspondencia entre la meritoria innovación conceptual y la cartografía. No obstante, la sucesión en pantalla de los mapas de diferentes horas ofrece una imagen animada muy expresiva de los latidos de la ciudad a lo largo del día.

Por la complejidad de significado de cada concepto a representar, en lo que se refiere al tratamiento gráfico de esta información es fácil asociar el cronotopo y el mapa cronotópico a los coremas y al mapa modelo. Así, el mapa cronotópico es ante todo un mapa de tipo cualitativo que adquiere rasgos diferentes a lo largo del tiempo, un concepto ordenado. Digamos también que no se pueden disociar los conceptos tiempo y espacio. Un problema.

Desde el punto de vista gráfico, el cronotopo es un miembro de la familia de los coremas y puede ser denominado como *cronema*. En consecuencia, el mapa de cronotopos puede ser un *cronorama*, el modo dinámico de presentar los datos gráficamente. Como las actividades de un lugar suceden en el tiempo, si las representa un diagrama, éste es un *ciclotopo*.²

Así, por analogía con la semiología gráfica, el cronema es el conjunto formado por el concepto –cronotopo o geocrono– y el signo gráfico que lo representa. Entonces la tarea es realizar la **lista de conceptos**, lo cual forma parte del análisis y tiene una metodología al uso desarrollada por la escuela italiana, aunque debe ser aplicada a cada caso concreto. Y hacer el **diseño de los signos** que los representan, una tarea propia del tratamiento gráfico. Está muy avanzado el estudio de los geocronos, pero en estas líneas de presentación sólo se aborda un aspecto relativamente sencillo: los ciclotopos en la ciudad de Oviedo.

Un caso práctico: ciclotopos, cronoramas y kinocronoramas

El ciclotopo es un concepto que introduce la idea de ritmo y de ciclo en el uso de un lugar y asocia, como cronotopo que es, las ideas de duración y de extensión. Por su frecuencia puede ser horario, diario, semanal, mensual, estacional o anual. Incluso puede incorporar acontecimientos excepcionales, como *el año de...* una olimpiada o una feria. El ciclotopo es el equivalente temporal a unidades espaciales menores como

² Cronotopo y cronema son conceptos utilizado en los análisis lingüísticos; el primero también en la teoría de la relatividad. Cronorama, en cambio, tiene diversas acepciones, una de ellas alude a la sucesión de una actividad en el tiempo. Si se añade el prefijo *geo* estos términos adquieren la dimensión espacial. Pero también se le puede otorgar esta nueva acepción tal como se vienen escribiendo. Bajtín: “El cronotopo es el lugar en que los nudos de la narración se atan y se desatan. Puede decirse sin ambages que a ellos pertenece el sentido que da forma a la narración. [...] El tiempo se vuelve efectivamente palpable y visible; el cronotopo hace que los eventos narrativos se concreticen, los encarna, hace que la sangre corra por sus venas.” En *Teoría y estética de la novela* (1991).

los barrios, los hitos o los lugares donde se localiza una función concreta. Al fin y al cabo, la vida del ciudadano y de la ciudad se despliega por pequeños espacios relacionados y contiene acontecimientos que se suceden en una rutina más o menos previsible.

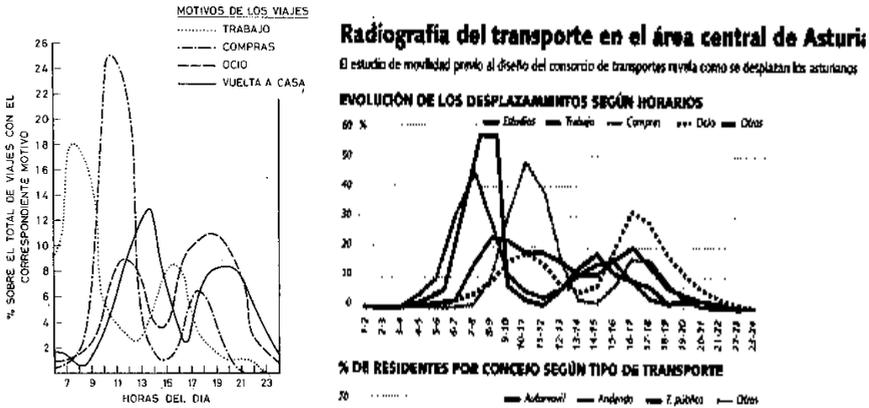


Figura 1. Ejemplos gráficos

(Fuente: J. Gutiérrez Puebla, 1989 y “La Nueva España” 9-VI-2001)

Entonces se trata de definir los diferentes modos en que se organiza el territorio durante un tiempo determinado de acuerdo con la sucesión habitual de actividades, por tanto, de acuerdo con las personas que se desplazan en él y los trabajos que se realizan allí. Unos y otros pueden ser excluyentes, como un hospital y una autopista, pero en otros pueden coincidir varios tipos de función del espacio y es una de ellas la que le confiere los rasgos característicos durante unas horas o por tiempo indefinido (ocio nocturno y residencia en los cascos antiguos, vuelos y residencia en la periferia). Así como las distintas maneras del tránsito de personas, mercancías e información. Porque la movilidad quizá sea la manifestación más llamativa de los ritmos de la ciudad: embotellamientos, tiempo perdido, saturación de las calles, aparcamiento. O el deambular de las gentes por una zona comercial.

Una aproximación como la siguiente ha sido realizada a resultados de las observaciones y la percepción del fluir de la vida diaria; de los comentarios y las noticias de prensa y del conocimiento de algunas cuestiones elementales, como los horarios de la administración pública, de los hospitales, de la escuela y de la universidad; los del pequeño comercio y de los centros comerciales; los de las grandes empresas industriales y de los talleres.

No es preciso realizar una encuesta para saber la hora en la que es imposible entrar y salir de la ciudad, la hora o el día en que las colas en las oficinas bancarias se alargan; en fin, la hora a que se despierta la ciudad o a la que es imposible descansar. Los

gráficos representan una aproximación a los cronotopos desde el punto de vista de los FLUJOS que generan las actividades, lo que se denomina ciclotopos, en Oviedo.

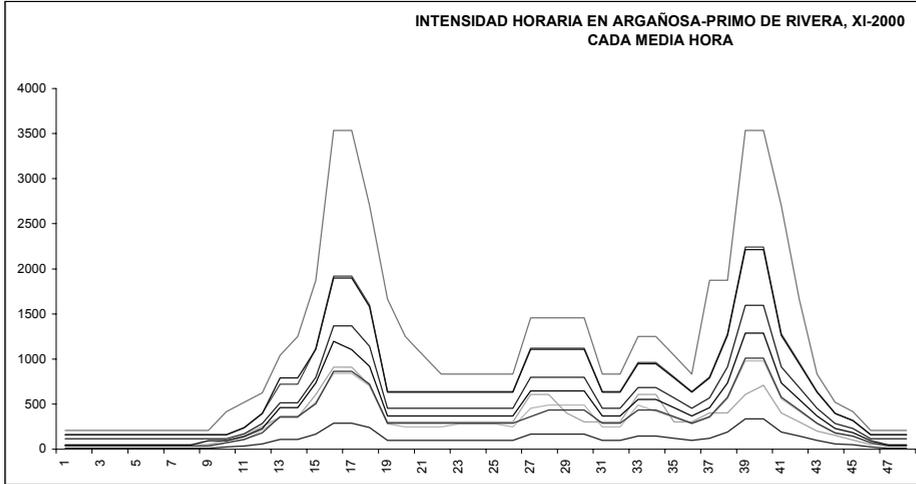


Figura 2. Ejemplo gráfico

Es fácil ponderar estos ciclos conociendo la ciudad y algunos datos elementales. Basta circular por la autopista en la franja horaria de entrada y salida del trabajo para comprobar la saturación en los dos sentidos de la marcha. Y basta tener datos básicos como el número de habitantes por barrio, de pendulares, de los aforos de tráfico, de alumnos universitarios, de camas hospitalarias, los horarios de las salas de cine o el número de bares para ponderar esos flujos *gratis et amore*, pero de un modo fidedigno en los tres componentes implicados: tiempo, espacio y número.³

Esta ponderación permite pasar de las fases de actividad de los diferentes cronotopos a la intensidad de esa actividad: la entrada y salida de la escuela supone uno de los momentos más movidos de una barriada, pero su intensidad no tiene nada que ver con la llegada de miles de estudiantes a un campus universitario. Igualmente, el movimiento de coches y autobuses en el cambio de turno de cientos de obreros de una empresa supera con creces a la entrada y salida de los obreros de los talleres de un barrio. En cualquier caso, una característica esencial de los viajes en la ciudad y en la región urbana es su **compensación** de conjunto en los dos ámbitos implicados: tantos llegan, tantos salen y viceversa en un barrio durante las horas del día, de modo que se compensan los desplazamientos. Un ejemplo: los estudiantes llegan masivamente por

³ Los cálculos de tráfico se han realizado para 72 puntos de vía urbana (enlaces próximos, cruces, rotondas, tramos de calle) y para 26 áreas de la ciudad (barrios y barriadas). La apertura de vías y la entrega de viviendas en nuevos barrios después de noviembre de 2000 hace preciso incluir los nuevos tramos y modificar la ponderación de otros.

la mañana, a mediodía regresa una parte, cuando llegan otros. Pero, a la noche el campus está vacío porque se han ido todos. Y así los demás usuarios.

Conclusión

La gestión de la ciudad actual ha dejado de quedar reducida a la gestión del espacio a través del planeamiento. Por decirlo con muy pocas palabras: la inversión en la gestión del tiempo es una firme alternativa a la inversión en infraestructuras. Si la ciudad pulsante ve colapsarse sus arterias, la nueva visión de la política territorial no trata de abrir más vías, al contrario, aspira a escalonar los ritmos y los ciclos. Al menos, se concede tanta importancia a lo uno como a lo otro.

En Italia, y pronto en Francia, es objeto de regulación a través de la coordinación de la movilidad de las personas y de los horarios de trabajo⁴. El ritmo y el ciclo de actividad en la ciudad actual ha dejado de ser tributario de la organización de la producción. Aunque sólo sea porque la vida familiar y el ocio han conquistado parcelas importantes a la economía de producción. Por eso, dar importancia a la vida cotidiana supone rescatar el tiempo de vida de las garras del tiempo de trabajo.

Los habitantes de la ciudad postmoderna ya no se mueven acompasados únicamente por el sonido de la campana de la iglesia o del reloj municipal, de la sirena de la fábrica o el *pito* de la mina. Los mil pulsos vitales de los ciudadanos de hoy, medidos en mil relojes y expresados en una maraña de miles de caminos componen una ciudad cuyos grandes latidos envuelven al individuo. Y cada viajero, solitario en multitud, se cree al margen de la suma de ritmos acompasados. Esta pauta individual construye un tiempo pulsante tan dilatado y colectivo que, por unos instantes lo llena todo, el tiempo y el espacio y la vida.

⁴ Legge 8 marzo 2000, n. 53: Disposizioni per il sostegno della maternità e della paternità, per il diritto alla cura e alla formazione e per il coordinamento dei tempi delle città.

Su capítulo VII está dedicado al *Tempi della città* à y, entre otras disposiciones, manda que los ayuntamientos coordinen los horarios de comercio, de los servicios públicos y de las administraciones periféricas de la administración pública... Las regiones deben incentivar... la redacción del plano territorial de los horarios...”

En España se publicó la Ley de Conciliación de la Vida Familiar y Laboral, 39/1999 de 5 de Noviembre.

Bibliografía

- AMENDOLA, G. (1997): *La ciudad postmoderna. Magia y miedo de la metrópolis contemporánea*. Madrid, Celeste Ediciones.
- BONFIGLIOLI, S. y ZEDDA, R. (Ed.) (1999): “Comune di Pesaro. Il Piano dei tempi e degli orari della città di Pesaro”. En *Urbanistica Quaderni*, suplemento al nº 110.
- BONFIGLIOLI, S. y ZEDDA, R. (1999): *Piano dei tempi e degli orari della città di Cremona. La fase di sperimentazione*. Ufficio tempi, Comune di Cremona y Politecnico de Milano, Dipartimento di Scienze del Territorio.
- BOSQUE, J., FERNÁNDEZ, F., BOSQUE, J. Y PÉREZ, E. (1991): *Atlas social de la ciudad de Granada*. Granada, Caja General de Ahorros de Granada.
- BOULIN, J. y MÜCKENBERGER, U.: (1999) “Temps de la ville et qualité de vie”. En *BEST. Études Européennes sur le Temps*. Nº 1, www.eurofound.ie/publications.
- CARLSTEIN, T., PARKES, D. y THRIFT, N. (Ed.) (1978): *Timing space and spacing time*. Edward Arnold Publishers, London.
- DÍAZ MUÑOZ, M. A. (1992): “Espacio y tiempo en la actividad cotidiana de la población”. En *Prácticas de Geografía de la Percepción y de la actividad cotidiana*. Barcelona, Oikos-tau, págs. 15-43.
- “Documento direttore del Piano dei tempi e degli orari della città di Pesaro”. En *Urbanistica Quaderni*, suplemento al nº 110. 1999.
- GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (1981): “Fundamentos teóricos y metodológicos de los análisis sobre el comportamiento espacial de la población en su realización diaria de actividades”. En *Geographica*, XXIII, págs. 5-21
- GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (1989): “La movilidad diaria de la población en las áreas urbanas españolas”. En *Análisis del desarrollo de la población española en el periodo 1970-1986*. Madrid, Síntesis.
- I tempi nella città e la qualità della vita*. Fondazione europea per il miglioramento della condizioni di vita e di lavoro. 8 fols. www.eurofound.ie
- JANELLE, D. G. (1986) “Space-time diaries and travel characteristics for different levels of respondent aggregation”. En *Actas de la Reunión del Grupo de Trabajo de Geografía del Transporte*, Valladolid, Junta de Castilla y León-Universidad de León.
- MERLIN, P. (1984): *La planification des transports urbains*, Paris, Masson.
- PRED, A. (1977): “The choreography of existence: comments on Hägerstrand time-geography and its usefulness”. *Economic Geography*, , 207-221.
- Progetto tempi e orari della città*. Comune de Cremona, <http://www.rccr.cremona.it>
- ZEDDA, R. (1999): “La carta dei cronotopi urbani”. En *Urbanistica Quaderni*, nº 110, págs. 32-36.