

Transporte, capital temporal y género*

<https://doi.org/10.18046/recs.iEspecial.3236>

Commuting, Temporal Capital, and Gender

Juan M. Amaya-Castro**

Universidad de los Andes (Bogotá, Colombia)

Daniela Palacio-Rodríguez***

Universidad de los Andes (Bogotá, Colombia)

.....

* Este artículo es producto del proyecto de investigación sobre geografía legal de la Universidad de Los Andes, dirigido por el doctor Juan M. Amaya-Castro. Los recursos para realizar el trabajo de campo del cual es producto el presente texto fueron obtenidos del Fondo de Apoyo para Profesores Asistentes (FAPA) de la Universidad de Los Andes. Artículo de investigación recibido el 06.11.2018 y aceptado el 12.03.2019.

** Doctorando (Universidad de Leiden, Países Bajos), PhD en Derecho (Universidad Libre de Ámsterdam). Profesor asistente de la Facultad de Derecho de la Universidad de Los Andes. Correo electrónico: jm.amaya@uniandes.edu.co. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4686-3595>

*** Investigadora asociada. Abogada y antropóloga de la Universidad de Los Andes. Correo electrónico: d.palacio20@uniandes.edu.co. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8420-2624>

Cómo citar/How to cite

Amaya-Castro, Juan M.; Palacio-Rodríguez, Daniela (2019). Transporte, capital temporal y género. *Revista CS*, núm. especial, 49-78. <https://doi.org/10.18046/recs.iEspecial.3236>

Resumen

Abstract

Este texto analiza cómo un grupo de mujeres trabajadoras de la ciudad de Bogotá configura unas dinámicas espacio-temporales particulares, mediante su experiencia del transporte público. La construcción de estas dinámicas se fundamenta en la concepción del tiempo como un valor, como una inversión importante que moldea el resto de los aspectos de la vida de estas mujeres. El tiempo, entonces, se asigna alrededor de dos centros de gravedad: el trabajo y el transporte. Estos configuran nodos en el día a día de las mujeres, que son esenciales para la organización de sus vidas cotidianas. Sin embargo, el transporte es fundamental debido a su indeterminación; no es un contexto espacio-temporal de trabajo, a pesar de ser necesario para este, pero tampoco es “tiempo libre”. Esta indeterminación conduce a la pregunta por el papel del derecho laboral en estas dinámicas: si no es tiempo laboral, ni tiempo libre... ¿de quién es ese tiempo?

PALABRAS CLAVE:

mujeres, trabajo, transporte, capital temporal, espacio-tiempo

.....

This text analyzes the ways in which a group of female workers in the city of Bogotá configure a set of specific spatio-temporal dynamics, giving their experience of public transportation. The basis for these dynamics lies on the conception of time as a value, as an essential investment that shapes the rest of the aspects related to the lives of these women. Time, then, revolves around two centers of gravity: work – in its various forms – and transportation. These centers of gravity are nodes in the organization of their daily lives. However, commuting undertakes this role because of its own indeterminacy. It is neither a spatio-temporal context that is part of work, even if it is necessary for this purpose, nor it is ‘leisure-time’. This indeterminacy leads us to the question of what role does labor law play in these dynamics; if it is not working time, nor leisure-time, then... whose time is it?

KEYWORDS:

Women, Work, Commuting, Temporal Capital, Space-time

Espacio-tiempo y trabajo: el surgimiento de nuevas formas de control

La cuestión del tiempo ha sido una preocupación para la teoría social, desde la publicación de los escritos de Marx en el siglo XIX. El surgimiento de mecanismos de medición estandarizada del tiempo –como los calendarios y relojes– está intrínsecamente relacionado con el cambio social generado por los procesos de industrialización capitalista que iniciaron en el siglo XVIII. El proceso de comodificación del tiempo en la producción (en masa) de una mercancía –que implica entenderlo como una cuestión medible y cuantificable de forma estandarizada– resulta fundamental para el sistema de producción capitalista. Esto, porque bajo el modelo de producción industrial ya no es el trabajo en sí mismo, sino el tiempo de trabajo lo que es intercambiado en una relación laboral. De esta forma: “el trabajo es intercambiado por dinero de una forma mediada y el tiempo es aquel medio por el que el trabajo se traduce en un valor abstracto de intercambio” (Adam, 1990: 111). Así, el tiempo se convierte en un mecanismo fundamental de control de la vida social industrializada, que se extiende más allá del control del tiempo de trabajo hacia las temporalidades de la vida cotidiana de las personas (Adam, 1990: 112).

Tanto la comodificación del tiempo como el control del mismo mediante los instrumentos de estandarización, son un producto y una condición propia de las sociedades industriales modernas (Adam, 1990: 110). Esta situación histórica tiene diversos efectos, entre ellos, el entendimiento del tiempo como algo fraccionable en unidades que generan una multiplicidad de separaciones propias de la vida social. Lo anterior se da, ya que el tiempo dividido en unidades es entendido como un recurso que puede ser asignado, manejado, distribuido e intercambiado alrededor de diferentes aspectos de la vida. Como establece Adam (1990),

lo que surge como significativo aquí es la necesidad de reconocer el tiempo industrial como un recurso con un uso y un valor de intercambio. Así, forma parte integral de las sociedades donde las interacciones sociales y los intercambios se han independizado de su contexto y contenido, donde la estructuración del tiempo está basada en unidades estandarizadas e invariables. El tiempo en dichas sociedades se ha tornado estratificado y se ha separado entre la familia, el trabajo, el ocio, la producción, el tiempo de mercado, entre otros (117).

La estratificación del tiempo y su transformación en un medio medible, intercambiable y presuntamente neutral, dieron pie a un proceso de gestión científica y racionalización sobre la vida pública y productiva. Muestra de esto es la normalización de un discurso que equipara tiempo y dinero, el uso extendido de horarios y el

surgimiento de nuevos hábitos en torno al trabajo, en los cuales la disciplina sobre el tiempo es fundamental. Según E. P. Thompson (1967), “la atención al tiempo en el trabajo depende en gran medida de la necesidad que existe de sincronizar el trabajo” (70). Todo lo anteriormente descrito puede aglutinarse en el concepto y la práctica del taylorismo como estrategia científica del control del tiempo en las sociedades industriales:

El manejo del tiempo en la industria –conocido como Taylorismo– sirve como ilustración. Ejemplifica la actitud monetizada que se tiene hacia el tiempo como algo que debe ser usado y asignado con una precisión científica. Cada segundo del tiempo de los trabajadores debe ser usado a su máximo potencial (Adam, 1990: 113).

Las bases de control social propuestas por el taylorismo se asentaron, aún más, con la institucionalización del fordismo como estrategia primigenia del modelo de producción capitalista de inicios del siglo XX. Con el fordismo como estrategia fundamental de producción, se instaura un régimen de acumulación que requiere de continua innovación en torno a la producción de bienes (Graham, 1991: 40), pero que mantiene, e incluso fortalece, la rígida separación entre el tiempo dedicado al trabajo y el tiempo dedicado a otras actividades. A pesar de los cambios que se dieron en los modelos de producción, el control estricto del tiempo es común tanto al taylorismo como al fordismo, pues es el elemento que permite un manejo científico y sincronizado de toda la producción. Se ve, entonces, que el tiempo, su control y su consecuente estratificación resultan ser elementos de control fundamentales para mantener los sistemas económicos capitalistas, al hacer parte de las estrategias constantes de renovación de este sistema económico.

Si bien la preocupación principal sobre el control del tiempo gira en torno al trabajo y la producción, la vida cotidiana de las personas también se ve directamente impactada por estas formas de control. La universalización –al menos para la sociedad occidental– de relojes, calendarios y horarios que definen los procesos de producción y de consumo, así como la naturalización de la división entre trabajo/ocio¹, impactan incluso a aquellos sujetos que no se encuentran dentro de los sistemas de producción, pues se ven atados a los mismos para tener acceso a cualquiera de los productos propios de esta cadena. Entonces, incluso las poblaciones fuera del proceso de producción –como los niños o los pensionados– se ven sujetos a las formas de organización temporal para poder llevar acabo sus tareas cotidianas

.....

1. Entendiendo ocio como el tiempo que no está destinado al trabajo y que incluye, en sí mismo, aquel tiempo destinado a la familia, el hogar, las relaciones de pareja, la diversión, entre otros. Todo aquello a lo que se destina el “tiempo libre”.

(Adam, 1990). Así, el tiempo se convierte en un mecanismo fundamental de control de la vida social industrializada, que se extiende más allá del control del tiempo de trabajo hacia la vida cotidiana de las personas.

El impacto en la vida cotidiana no solo surge de la comodificación y el control del tiempo, también de la construcción del espacio en un elemento divisible, presuntamente apolítico e intercambiable. Es decir, los procesos de industrialización capitalista también generan un proceso de comodificación cuyo objeto es el espacio. Al igual que el tiempo, el espacio y su producción como construcción social están intrínsecamente vinculados con el modelo de producción capitalista. Así lo reconoce Lefebvre (1991), que entiende como irrefutable “la idea de que el capital y el capitalismo ‘influyen’ en las cuestiones prácticas relacionadas con el espacio, desde la construcción de edificios hasta la distribución de inversiones y división del trabajo en todo el mundo” (10). Sin embargo, y contrario al tiempo, los espacios no dependen directamente de un modo de producción particular, sino del capitalismo como hegemonía (Lefebvre, 1991: 10-11), que naturaliza las divisiones entre ocio y trabajo anteriormente descritas. El espacio, entonces, también resulta ser un elemento vital para el esparcimiento de las relaciones sociales capitalistas, pues estas no solo implican unos nuevos regímenes de organización del tiempo, sino también de organización espacial (Harvey, 1990: 419).

El control sobre ambas capas permite la consolidación de un orden social totalizante en el que el tiempo y el espacio son neutralizados. Así, se entiende que el espacio y el tiempo no son elementos escindibles, por el contrario, son elementos que se presuponen el uno al otro (Giddens, 1987: 144). La interdependencia entre ambos conceptos permite establecer la existencia de un continuo espacio-temporal propio de las sociedades capitalistas, que es fundamental en la construcción de las realidades sociales y que –gracias a su dependencia de las estructuras de producción– también resulta ser constantemente construido socialmente. Lo anterior muestra cómo ni el tiempo ni el espacio son elementos apolíticos o brindados *a priori*. Por el contrario, deben entenderse como una construcción social que, a la vez, opera como un mecanismo de producción de estructuras de control y poder, y que resultan altamente dependientes de los modos de producción constitutivos del sistema capitalista (Lefebvre, 2014: 289). Es en el continuo espacio-tiempo donde la vida cotidiana se ve incrustada y constantemente construida (Giddens, 1987: 144). Así lo entiende Giddens (1987), que establece que:

todas las sociedades, incluso las más pequeñas, pueden ser analizadas a partir de las zonas espacio-temporales en las que los individuos trazan los patrones recurrentes de sus vidas cotidianas y que son estructuradas por el mismo acto de trazar esos pa-

trones. La introducción de formas cuantificadas de medición temporal siempre tiene implicaciones directas sobre la organización espacial (...) la coordinación espacio no puede lograrse sin la coordinación temporal (151).

La muestra por excelencia de esta zonificación espacio-temporal propia de la modernidad es, nuevamente, la separación que existe entre el ocio y el espacio de trabajo. Según Giddens (1987), esta separación no solo es una cuestión de asignación de actividades –y por lo tanto de tiempos– a un lugar particular de acción; es la creación de unos parámetros que permiten ciertas posibilidades para el trazo de los patrones propios de la vida cotidiana (151). Es entonces a partir de diferenciaciones como la del ocio y el trabajo que se construye la vida cotidiana, entendiendo este último concepto como la organización de las actividades sociales y su estructuración mediante la repetición diaria de las mismas (Giddens, 1987: 145).

A pesar de la naturalización del binario trabajo/ocio, empiezan a surgir nuevas formas del capitalismo que ponen sobre la mesa diferentes maneras de organización del espacio-tiempo. Fenómenos como la globalización de los mercados financieros y de las cadenas de producción, así como la incorporación de la fuerza femenina a los procesos industriales, dieron pie a un nuevo modelo productivo conocido como posfordismo, que cuestionaría la tajante división entre trabajo/ocio. A través del paradigma de la especialización flexible, el posfordismo presentaría nuevos mecanismos de trabajo que no se asocian con la producción lineal de sus antecesores, pero en los cuales el tiempo continúa siendo un recurso fundamental, a pesar de su organización flexible (Graham, 1991; Odih, 2003). La flexibilización propia del posfordismo implica, entonces, una reconsideración de la división del tiempo de trabajo y el tiempo destinado a otras actividades, permitiendo que, prácticamente, cualquier momento fuese un tiempo potencialmente productivo. Así, la preocupación por el tiempo de trabajo se transforma

no a partir del contraste en trabajo y ocio, sino entre el tiempo en el que el trabajo produce valor de intercambio y cuando no, entre el tiempo de trabajo como mercancía y el tiempo libre en el que la fuerza de trabajo no es commodificada (...). Nuestra preocupación principal por el “tiempo” es como límite entre lo invertido en el trabajo, donde el trabajo es vendido como una mercancía, y el tiempo libre fuera de ese contrato (Tuckman, 2005: 49-50).

El cambio en la concepción del tiempo se visibiliza en las preocupaciones económicas que empiezan a surgir a partir de los años sesenta. Muestra de esto es el trabajo de Gary Becker (1965), que evidencia una naciente preocupación por el tiempo que no es dedicado al trabajo y su posible productividad. El creciente interés por el

tiempo, en sus formas no laborales, difumina la división histórica entre el tiempo de trabajo –y su comodificación– y otras formas de uso del tiempo. Como Becker (1965) establece, esa separación se da debido al interés por el control del tiempo de trabajo que tenían los empleadores. La flexibilización de las formas de trabajo difumina y expande ese interés por el control del tiempo, redistribuyéndolo del empleador hacia el empleado mediante la incorporación de los mecanismos de control temporal. Esto implica la generación de unas nuevas tecnologías del ser que ordenan no solo las prácticas cotidianas espacio-temporales de los sujetos, sino también las lógicas de ordenamiento y gestión de la vida.

Esta difuminación de las líneas que separan el tiempo de trabajo y el tiempo dedicado a otras actividades –tal y como fue establecido anteriormente– tiene una serie de impactos en los modos de organización de la vida cotidiana de los sujetos. Lo anterior, no solo mediante la incorporación de los mecanismos de control temporal y del movimiento hacia la autogestión del tiempo, también mediante la incorporación de estas lógicas hacia las prácticas constitutivas y constituyentes de lo espacial. Bajo este contexto, entonces, son las prácticas espaciales las que secretan el espacio de una sociedad particular, lo promueven y lo presuponen dentro de una interacción dialéctica de producción y apropiación lenta del posfordismo (Lefebvre, 2014: 291). Así, las prácticas sociales también encarnan una asociación entre la percepción del espacio, la realidad cotidiana y una realidad urbana que es incorporada a través de las experiencias vitales de los sujetos (Lefebvre, 2014: 291; Massey, 1994).

El presente texto busca analizar las formas en las que un grupo de mujeres trabajadoras de la ciudad de Bogotá configuran unas dinámicas espacio-temporales particulares a partir de su experiencia del transporte público. La construcción de estas dinámicas se fundamenta en la concepción del tiempo como un valor, como una inversión importante que moldea el resto de los aspectos de la vida de estas mujeres. El tiempo como valor, entonces, se asigna en torno a dos centros de gravedad fundamentales: el trabajo y el transporte. El trabajo se configura como un centro de gravedad, debido a la creciente dilución de la frontera entre tiempo de trabajo y tiempo libre, que en el caso de las mujeres va acompañado del tiempo asignado al trabajo de cuidado. Por su parte, el transporte se configura como un centro de gravedad debido a la indeterminación temporal que el mismo representa; no es un contexto espacio-temporal asignado al trabajo, pero tampoco es “tiempo libre” o dedicado al trabajo de cuidado. De la pregunta por la asignación de este tiempo dedicado al transporte público –que resulta tan vital en la vida de las mujeres– surge la pregunta por el papel del derecho laboral en estas dinámicas: si el tiempo es lo que es intercambiado en las relaciones laborales, ¿cómo se debería entender el tiempo que las mujeres usan para movilizarse a sus trabajos? Si no es tiempo laboral

ni tampoco tiempo libre... ¿de quién es ese tiempo que moldea la cotidianidad de las mujeres que hicieron parte de nuestro estudio?, ¿qué tiene por decir el derecho laboral ante estas cuestiones?

Metodología

Esta investigación fue realizada en el marco del proyecto “La ciudad de las mujeres”, cuyo fin es entender las formas en las que los contextos urbanos colombianos, el derecho y el género se interrelacionan para constituirse mutuamente, construyendo identidades y distribuyendo recursos. Con el fin de identificar las dinámicas espacio-temporales configuradas a partir de la experiencia del transporte público de un grupo de mujeres, se implementó una metodología cualitativa, cuyo instrumento principal fueron las entrevistas a profundidad de carácter grupal.

Las entrevistas fueron realizadas a tres mujeres que ocupan cargos administrativos en una firma de ingenieros localizada en el noroccidente de Bogotá. Estas mujeres tienen entre 27 y 28 años, dos de ellas tienen hijos, y comparten una característica fundamental: viven en extremos opuestos a su lugar de trabajo. Así, el énfasis de las entrevistas está en las prácticas cotidianas de dichas mujeres y no directamente en el sujeto que es “su actor o vehículo” (De Certeau, 2007: XLI). También se realizó un estudio documental de la normatividad y los principales debates vigentes en torno a la relación entre derecho laboral, mujeres y transporte. Si bien la población que conforma el caso de estudio es relativamente homogénea, hay una dimensión común que dirige el análisis aquí presentado: estas mujeres comparten la experiencia de atravesar la ciudad de forma cotidiana.

Atravesar la ciudad: epistemología logística, desorden y distopía

Como fue mencionado anteriormente, la experiencia de atravesar la ciudad es común a las tres mujeres que fueron entrevistadas durante el desarrollo de esta investigación, ya que el lugar de trabajo que comparten dista ampliamente de sus lugares de residencia. Esto implica tener que tomar uno o varios medios de transporte al día, con el fin de llegar a tiempo a su lugar de trabajo. Este aparte busca analizar los diversos momentos que componen la travesía mediante la cual se atraviesa la ciudad, y la descripción que las mujeres hacen de ellos, a partir del estudio de las entrevistas realizadas durante la investigación.

El contenido de las entrevistas puede dividirse en tres partes: la primera, relacionada con lo que se denominará la epistemología logística, con la cual las mujeres organizan tanto sus días como la ciudad; la segunda, en la que, a partir de un enfoque en los elementos de desorden e inseguridad en el transporte público, se desborda la acumulación de anécdotas en torno a un verdadero caos del transporte; y una tercera parte, en la que las entrevistadas retoman el análisis logístico y le añaden una mirada estratégica a la ciudad. Estos tres segmentos son fragmentados por dos momentos clave: un torrente de quejas que domina una buena parte de la entrevista y del imaginario –que es muy reconocible como colectivo, no solamente sobre el Transmilenio, sino sobre la ciudad y el país en general–, y una nueva pregunta con la cual la entrevistadora reenfoca la atención en aspectos concretos del transporte público, que da paso a reanudar el relato y análisis logístico.

Tanto en la primera como en la tercera parte hay una geografía que cubre la ciudad, como una temporalidad que es la de un día organizado. En otras palabras, hay un espacio-tiempo coherente. Aunque la travesía que implica la ciudad y el transporte público que ofrece son un desafío, son un desafío abordable. En la segunda parte, en la cual hay casi que un frenesí de caos y violencia –tanto física como simbólica– la geografía es distópica. Es un lugar de negatividad sin arreglo, de la imposibilidad de un control. No parece haber un principio o un fin, o una cronología, sino un antiespacio-tiempo que puede ser resumido bajo una idea expresada por una de las mujeres entrevistadas: “ninguna persona está a salvo en este sistema”.

El régimen militar de la organización de la vida

Desde el inicio, las entrevistadas impusieron un marco geográfico que estableció cómo todas comparten una misma tarea fundamental en la organización de sus días. El lugar de trabajo y los lugares de vivienda que enunciaron las mujeres entrevistadas están íntimamente atados a una de las prácticas propias de su cotidianidad: el uso del transporte público para movilizarse de un punto a otro de la ciudad. Las entrevistadas son mujeres trabajadoras –dos de nivel profesional y una de nivel técnico– que ocupan cargos administrativos en una firma de ingenieros en el noroccidente de la ciudad. Sus edades oscilan entre los 27 y 28 años, y dos de ellas tienen hijos pequeños a su cargo. Si bien el grupo de mujeres es relativamente homogéneo, el elemento fundamental es que todas comparte una experiencia vital que es fundamental para sus vidas cotidianas: estas mujeres deben ocupar una gran parte de su tiempo en atravesar la ciudad.

DP: Bueno, pues la idea es que primero se presenten y luego yo les voy a dar unas afirmaciones, y empezamos a hablar a partir de esas afirmaciones. ¿Listo? Entonces pues, si quieres empieza tú.

M1: Bueno, mi nombre es M1 (...). Ehh... soy pasante del SENA en archivos.

M2: Mi nombre es M2, soy asistente administrativa y operativa.

M3: Mi nombre es M3, soy coordinadora de archivo, tengo 27 años y atravieso la ciudad todos los días en transporte público.

DP: Perfecto. M1 y M2, ¿me pueden ayudar con sus edades? Y todas con los lugares en donde viven.

M1: Ehh, yo vivo... Bueno, tengo 27 años, vivo en Bosa Porvenir e igual, me atravieso toda la ciudad.

M2: Tengo 28 años y vivo en Molinos, también atravieso toda la ciudad (risas).

M3: Yo vivo en la localidad quinta de Usme. También todos los días tengo que atravesar la ciudad.

Sin embargo, esta práctica no solamente es común en la experiencia de las mujeres entrevistadas; el uso del transporte público para desplazarse desde y hacia el trabajo es enunciado como una práctica cotidiana que constituye una carga que debe ser asumida involuntariamente, pero que resulta definitiva para el resto de los aspectos de su vida. La descripción del uso del transporte público como algo de “todos los días”, reiterado por todas las entrevistadas y unido al tono de cansancio, es una de las particularidades propias de la descripción de la movilidad de las personas en Bogotá y, usualmente, el pie de página gris ante la descripción de una vivencia de la ciudad por lo demás satisfactoria. Esto va acompañado de una conciencia estoica en la que se reconoce que el uso del transporte es una cuestión cotidiana y casi inescapable, que, además, implica el uso de muchas horas de la vida de las personas que habitan la ciudad.

DP: Listo, la primera afirmación es “Uso constantemente el transporte público en Bogotá”.

M3: Todos los días.

DP: Todos los días...

M2: Todos los días.

M1: Sí...

La cotidianidad del transporte y de su carga representa un problema clave en la configuración de las epistemologías logística de las mujeres que entrevistamos. Entendemos por “epistemologías logísticas” el lenguaje y la lógica de gestión por medio de la cual las entrevistadas organizan sus días; es el conjunto de mecanismos discursivos que describen una organización de procesos de planificación. Esta planificación puede ser temporal, como lo es una agenda o un cronograma, y también puede ser espacial, como la forma de hablar sobre que una ciudad es “desorganizada”. La epistemología logística es expresión de una preocupación con la organización, de los espacios, del tiempo o, también, de ciertos procesos de interacción social.

Por ejemplo, hablando sobre una fiesta, uno puede enfocarse en la puntualidad con la que llegaron y se fueron las personas, sobre si había suficientes alimentos y bebidas de buena calidad, sobre qué tan fácil era conseguir comida, sobre qué tan cómodo era llegar al lugar, parquear el carro, dejar el abrigo, etc. Esta epistemología de la organización se distingue de otros tipos de epistemología por varios aspectos. Se distingue de la epistemología social, que pondría énfasis en aspectos demográficos y de instituciones sociales, y de una epistemología cultural, que situaría las prácticas en una cartografía cultural (tipo de música, de vestimenta, de comportamiento, etc.). También se distingue de una epistemología “política”, enfocada en las relaciones de poder y cómo se aprovecharon durante la fiesta. Estas son ilustraciones que demuestran que las diversas formas de pensamiento epistemológico no son excluyentes, sino que coexisten de forma fluida y muchas veces son mutuamente constitutivas. Hablar sobre una práctica cultural puede tener una connotación política, social y también logística. Sin embargo, como se explicará más adelante, un análisis epistemológico permite reconocer la forma como los sujetos se sitúan ante su condición y su entorno espacio-temporal.

Una primera muestra de la epistemología logística presente en la vida de las entrevistadas es la organización espacio-temporal sumamente rigurosa que hacen de sus días. Esta forma de organización del espacio-tiempo produce una narrativa en la cual el rigor –que es un elemento fundamental– evoca la disciplina de un régimen militar:

M1: Yo me levanto, organizo mis hijos, me llevo mi chiquita –la niña que es la del colegio– entonces la llevo al colegio... Como a las 6:10 a. m., más o menos, estoy en el colegio, y si no alcanzo a coger el alimentador a las 6:15 a. m., entonces me toca cogerlo hasta las 6:40 a. m. Y de ahí a veces cogemos, como el niño también está en el jardín, entonces nos toca coger ese bicitaxi hasta el jardín. Lo dejamos ahí. Ya después cojo otra vez el alimentador, subo en alimentador, tengo que llegar faltando un cuarto para las 7:00 (6:45 a. m.) al portal y si no igual, estoy llegando a las 9:00 a. m., 9:10 a. m. acá.

Este nivel de detalle demuestra una gran escasez de tiempo y una necesidad de incluir muchas actividades en un espacio restringido. En esta situación, el rol del transporte es vital, ya que no conectar bien los diversos medios para movilizarse trastoca todo el orden del día. Así, el transporte funciona como una especie de centro de gravedad que se impone, y alrededor del cual hay que organizar el resto del día, desde el momento en el que cada sujeto abre los ojos. Esto es algo evidentemente difícil, que incluye la tarea titánica de “atravesar toda la ciudad”, de sentir que se pierden muchas horas de la vida. Cada día implica un reto de gestión minuciosa del tiempo y el espacio que implica pensar en la gestión de la cotidianidad como un todo.

Así, la epistemología logística aplicada a la cotidianidad implica una minuciosa gestión de los tiempos y las geografías que estas mujeres experimentan. Son ellas quienes construyen sus geografías desde la realidad de tener que gastar tanto tiempo para cruzar tanto espacio todos los días. Además, desde esa gestión –esa organización de lo cotidiano– ellas construyen sus geografías teniendo en cuenta todos los factores relevantes para esta tarea: precios, seguridad, etc. Estas elecciones de gestión constituyen sus prácticas urbanas, lo que muestra que la epistemología logística no solo construye formas particulares de vivir la realidad, sino también sujetos políticos que la habitan. Es decir, la epistemología logística crea a un sujeto político que, si bien depende del rigor del ordenamiento del espacio-tiempo, asume una perspectiva estratégica a partir de la cual considera que puede cogobernar, copolitizar, coplanificar su vida cotidiana y –como se explicará más adelante– la misma ciudad.

Esta perspectiva estratégica se define por implicar un ejercicio de cálculo a partir de un lugar circunscrito como algo propio y que funciona como base para administrar las relaciones a partir de la identificación de una exterioridad de metas, como el orden, o de amenazas, como su ausencia (De Certeau, 2007: 42). El continuo espacio-tiempo en esta perspectiva no es simplemente algo ante lo cual uno se rinde y se adapta inconscientemente. Es, más bien, algo que uno puede juzgar y sobre lo cual uno puede proponer formas alternas de organización y gestión.

M3: Entonces es mucho tiempo de mi vida que pierdo en los trayectos. Y, pues, principalmente, por el tema de la frecuencia de las rutas, que no las envían, pues, a buenas horas, sino que toca esperar lapsos de tiempo grandes para que envíen rutas. Y continuando con que hay mucha demanda de usuarios y poca oferta de transporte.

Este fragmento evidencia un vínculo entre una situación personal incrustada en un proyecto de vida que se carga estoicamente y que es difícil (uno pierde tiempo de la vida), y una perspectiva macro de la ciudad y de su economía política. Esta confluencia entre las experiencias personales y los aspectos analíticos macro de planeación

y ejecución de la ciudad hacen parte de la cotidianidad de las mujeres entrevistadas (De Certeau, 2007: 108). A pesar de la aparente pasividad que parece implicar utilizar el transporte público –el constante esperar a los buses, el sufrir los trancones, etc.–, hay una mirada, un *gaze* logístico que ve ineficiencias y que se imagina mejoramientos, y que, además, lo hace a una escala de ciudad, a una escala que va más allá de la organización de la propia experiencia y de la propia cotidianidad (Lefebvre, 1971).

De esta manera, la epistemología logística no es, simplemente, una epistemología racional, desligada del sufrimiento de los desafíos cotidianos, sino que es parte del sentimiento de control e incluso de pertenencia cívica. Esta dimensión casi existencial se evidencia en la falta de orden, en un ejemplo hegeliano de cómo los fenómenos y los conceptos están presentes en su propia ausencia.

M3: Es que no hay orden. O sea, yo sí pienso que si hubiese cultura ciudadana todo sería mejor. Si todos hicieran fila, si todo fuera organizado, si de verdad estiman bien los tiempos para las trayectorias del alimentador, todo sería mejor. Pero eso es un desorden terrible.

En esta cita se juntan varios discursos que se complementan mutuamente: el orden y su ausencia, la cultura ciudadana y la organización. Aquí no hay, simplemente, una repetición de sinónimos. Más bien, se evidencia una riqueza analítica que logra fusionar elementos radicalmente distintos. Entendemos aquí por “organización” un sistema o un diseño para alcanzar ciertos objetivos, lo cual la distingue de cultura ciudadana, que es más bien un *ethos* moral internalizado. Finalmente, el “orden” parte de una fenomenología de lo ideal concretizado, de una armonía. Sin embargo, la confluencia de estos factores se desborda al narrar la experiencia del transporte, que es necesaria para el cumplimiento del trabajo.

La distopía del transporte: “Ninguna persona está a salvo en este sistema”

La falta de orden juega un papel protagónico en la entrevista y en la descripción que las mujeres hacen de su experiencia en el transporte. Surge como diagnóstico de la falta de calidad del servicio de transporte, de la razón de su ineficiencia, de su insuficiencia ante la cantidad abrumadora de usuarios. Surge, además, acompañado de anécdotas que evidencian la magnitud del caos y donde, ocasionalmente irrumpe la violencia, literalmente, como colmo del desorden.

DP: Listo, la otra afirmación a partir de la cual vamos a discutir es: “Mi experiencia en Transmilenio es satisfactoria” (...).

M3: No es satisfactorio porque el pasaje es muy caro, porque no hay frecuencia en las rutas, porque hay muchos colados... Yo pienso –y he visto, he contado– de diez personas que abordan el sistema, pagaran unas cinco o menos. Entonces el sistema está lleno de mucha gente que no paga su pasaje, entonces todos estamos incómodos por esa gente que está robándonos. Porque de todas maneras cuando se paga un servicio pues se espera obtener algo bueno y yo creo que ningún bogotano está conforme con el sistema. Y, pues, adicionalmente, esas rutas se demoran mucho, también se suben muchos habitantes de calle, hay mucha inseguridad. Porque en Transmilenio se presentan situaciones de acoso sexual, terrible, de robo, de riñas de gente que se pelea por una silla... Entonces son muchas las cosas que llevan a que no sea satisfactorio utilizar ese transporte (...).

Entonces es demasiada la gente. Y nunca hay orden. Entonces los de los lados se van metiendo como en V, se van metiendo, y los que de pronto hacemos la fila nos vamos quedando atrás, nos vamos quedando atrás y nos toca empujar o algo así. Ehh... A la entrada del bus lo atropellan a uno, (...) lo halan, a mí me han pellizcado, una vez casi me dejan sin brazo...

La lista de situaciones caóticas y peligrosas va creciendo, y la geografía de la narrativa se va centrando en el interior de las estaciones y de los buses. Aquí se pierde la ciudad, y el sistema de transporte público deja de ser sistema, se convierte en un lugar que, espacialmente, podría estar en cualquier parte, y donde tampoco existe una hora o etapa del día. Esto no es solamente un lugar desorganizado, es un lugar hobbesiano de todos contra todos, una distopía que contiene en sí todo lo inabordable de la ciudad (Macleod; Ward, 2002). Aquí puede pasar cualquier cosa. Es una intemperie, un antilugar. Está tan ausente el orden que ni el patriarcado está presente: ante la pregunta sobre si “es más seguro para los hombres montar en transporte público”, las entrevistadas rechazaron vehementemente que exista una jerarquía de poder –un orden– que obedeciera a cualquier estructura de género.

M3: No me parece. Yo creo que ninguna persona está a salvo en ese sistema.

DP: ¿Por qué?

M3: Por lo que dije anteriormente. Tonces hay riñas, entonces, por ejemplo, hay (una) señora que tienen niños ya grandes, 6-7 años, y los alzan para que les tengan que ceder la silla. Cosas así. Y pues hay que entender que hay gente que viene cansada también del trabajo, y que seguramente a los niños que suben no les pagan el pasaje. Y entonces ahí ya empieza a haber dificultades con la gente. Y pues el otro tema son las situaciones de atraco, los robos. Lo único en lo que creo que no están tan en peligro los hombres es en el tema de acoso sexual. Sí se presenta, porque yo he escuchado de casos, pero pues mayoritariamente es a las mujeres a las que, a diario, pues, les suceden cosas.

M1: Opino totalmente lo mismo.

DP: ¿Las mismas razones...?

M1: Sí.

M2: Pues es que no es para nada seguro.

M1: Es que imagínate que es una hormiguita. Y que todo el resto de hormiguitas le pasan por encima, obviamente esa hormiga no va a estar a salvo. Pasa lo mismo en el Transmilenio. Nosotros parecemos sardinas metidas en una lata.

M3: Incluso hay hombres a los que las mujeres les pegan.

M1: ¡Sííí!

M3: Hay señoras de 45 años para arriba que para eso sí se consideran de tercera edad. Y yo he visto que cogen a los hombres con el bolso y les pegan, o les rasguñan la cara o les pegan con las sombrillas para coger las sillas.

M2: O se van a subir y eso tiran las maletas.

M3: O lo que M1 dice, pellizcan a la gente, que la han mordido. O sea, es terrible.

Entramos, entonces, en una distopía en donde ya nada tiene sentido, en donde hasta “hay hombres a los que las mujeres les pegan”. Al lado de la referencia a las hormigas y las sardinas surge la imagen de los cuadros de El Bosco, en los cuales pasan los cuerpos en masa por los intestinos de animales imposibles, en un sinsentido y sinfín, donde la gente se muerde y se acosa, por sillas, por sexo.² Se vuelve casi inconcebible que las entrevistadas usen este medio de transporte todos los días. Y, aunque es obvio que lo que cuentan no necesariamente representa la experiencia de cada vez que montan en Transmilenio, sino sus frecuentes excesos, es también notable que aquí hay un desbordamiento de un discurso de antiorden, de una narrativa de antiespacio-tiempo, que se impone sobre la epistemología logística y sobre cualquier otro tipo de análisis.

Este desbordamiento discursivo es familiar para cualquier persona en Colombia, pero lo significativo está en su relación con la epistemología que desplaza, en su geografía distópica en medio de una ciudad que se atraviesa, día tras día, puntualmente y de forma relativamente organizada. Sin embargo, este desbordamiento no es permanente. Hay un momento curioso, en el cual se presenta una transición abrupta entre la descripción de violencia y desorden –como experiencia propia del estar en el transporte–, por un lado, y el cronograma logístico, por el otro.

.....
2. Ver, particularmente, el cuadro *Cristo en el limbo*, de Jheronimus Bosch, El Bosco.

M1: Hoy que estaba con la mano, pues así (inmovilizada) que me duele un poco, hoy una señora así toda basta me cogió y me mandó contra la puerta y, preciso (onomatopeya de golpe), la mano allá contra la ventana del bus. Bueno, ahí pude medio entrar. Y bueno, cuando llego ahí a la 75 cojo el C30, ese también va bastante lleno, y dura uno hasta 20 minutos ahí esperándolo. O el 7, que ese es más demorado, uno puede durar ahí hasta 40 minutos que ¡jum!, mejor dicho. Y ahí ya me bajo en el centro comercial.

Lo que impacta de este fragmento es que evidencia la coexistencia tan próxima entre la normalidad y la cotidianidad; el desorden y la violencia; la racionalidad logística de una organización que no es solamente la de las entrevistadas. Es una racionalidad que involucra e impacta a la ciudad, y a una economía global que exige un desplazamiento diario y organizado de cientos de millones de personas, como parte fundamental de llegar desde y hacia el trabajo.

El retorno de la logística y la perspectiva estratégica

Como fue mencionado, el desbordamiento anteriormente descrito no es permanente. Sin embargo, se requiere de una pregunta concreta para frenar el desborde discursivo de la antilogística, y para abrir un nuevo capítulo de análisis logístico. El retorno de la logística es curioso, pues hace referencia a un gran momento de transición que vivió la movilidad de Bogotá, en el cual se sustituyó una dinámica donde buses pequeños competían entre sí en rutas concurridas y sin paraderos establecidos –conocida como la “guerra del centavo”–, por algo denominado, explícitamente, como Sistema Integrado de Transporte Público (SITP). El eje central del SITP lo conforman los buses Transmilenio, pero, en general, están conectados entre sí, y existe una tarifa única para montar, con la posibilidad de hacer trasbordos sin pagar nuevamente. Coexiste aún el SITP con un buen segmento de los buses antiguos.

La entrevistadora hace referencia a esa dimensión, instando a las entrevistadas a hablar del panorama entero del transporte público en Bogotá, más allá del Transmilenio: “Hablemos de los buses, y del SITP, hablemos de los dos juntos”.

M3: Bueno, yo pienso que eran mejores los buses, porque en los buses todos pagábamos nuestros pasajes. En cambio, ahora la gente tiene la mentalidad de que porque eso es... Ni siquiera sé quién les ha dicho que eso es público, porque eso es de concesionarios privadas, y se cola todo el mundo. Entonces ahora va más lleno.

DP: ¿Cómo lo hacen? ¿Cómo pasa eso?

M3: ¿En SITP? Hay gente que marca dos personas (con) un solo pasaje, tres personas (con) un solo pasaje. Hay personas que se pasan por debajo. Pasa la mamá la tarjeta

y marca un solo pasaje, y pasan 4 o 5 niños, y la señora pasa un solo pasaje con el esposo. Entonces ahí ya acceden al sistema cuatro o cinco personas con un solo pasaje. En cambio, en los otros no era así. Allá sí, si ya uno tomaba el bus toca pagar normal, porque el busetero, el conductor sí baja al que no haya pagado. Se llena demasiado de ese tipo de personas. Me gustaban más los buses de antes.

M1: Y pasaban con mayor frecuencia, no eran tan largas las rutas...

M2: Las rutas eran mejor, sí.

M3: ¿Y sabes qué es lo otro? Podían desviar. A veces los SITP sucede, como acá en Bogotá todo colapsa con un simple choque, los SITP no pueden desviar sino hasta que se soliciten muchas autorizaciones. (En) cambio los buses tradicionales ellos sí podían...

M2: ¡Coger sus rutas!

M3: Sí, además les metieron el cuento de que el SITP era para eliminar la guerra del centavo y es mentira. Porque a esos señores les pagan es por tiempo, igual ellos tienen que correr demasiado. Entonces tampoco representan menos riesgos frente a los accidentes de tránsito.

Aunque de entrada resuena el tono negativo que marca el desbordamiento del antiorden, en el fragmento anterior también se evidencia una gran sofisticación analítica. Vuelve la epistemología logística, pero acompañada de una explicación del porqué de muchos de los problemas que vive el SITP. Aquí se encuentra un análisis económico que explica, de forma muy convincente y bastante original, el fenómeno de los colados y los beneficios de la flexibilidad de antaño. Impacta en esta reflexión que ya no hablan directamente de sus propias experiencias o de lo que les conviene directamente a ellas en sus rutinas cotidianas. Más bien, ofrecen una perspectiva estratégica que le podría servir al mismo alcalde y que invita aun a reflexionar sobre ese desafío para quien diseñe políticas públicas.

En este diagnóstico está presente la posibilidad de una solución, de un mejoramiento, aun si ellas no lo proponen y así no sea evidente. Esto contrasta, enormemente, con el contexto distópico que no tenía remedio, donde el comportamiento de la gente no tenía explicación, donde no había diagnóstico que fuera más allá de la falta de cultura ciudadana y la constatación de que hay un desorden. La perspectiva, aquí, ofrece una mirada estratégica que es coherente y que está involucrada con el ordenamiento y el funcionar de un segmento de la sociedad. Esta es la perspectiva gobernante que requiere de un imaginario político activo y una geografía abstracta, pero de lugar. Ya no es un antiorden ni un antiespacio-tiempo, sino un orden imperfecto pero mejorable, un orden propio.

¿De quién es el tiempo?: una pregunta por el derecho laboral, el *commuting* y el trabajo

La construcción de este orden propio que se da a partir de la mirada estratégica que ofrece la epistemología logística está atravesada por el hecho de que las personas que la construyen son mujeres (Dorsch, 2013). La epistemología logística, a partir de la cual este grupo de mujeres ordena sus vidas, gira en torno a una dinámica en la cual se transita entre el trabajo y el hogar, donde el espacio-tiempo liminal del transporte oscila entre el espacio-tiempo del trabajo remunerado, el espacio-tiempo del hogar o el espacio-tiempo asociado con el ‘tiempo libre’. Sin embargo, el posfordismo –mediante la feminización del trabajo y la promesa de la liberación femenina– diluye las fronteras entre la dicotomía trabajo/hogar, pero mantiene las estructuras patriarcales de la división sexual del trabajo.

Así, las mujeres se integran a una fuerza de trabajo, mientras mantienen a su cargo la mayor parte del trabajo de cuidado (England, 2005). Se genera, entonces, otra forma de organización del continuo espacio-tiempo, en el que el “tiempo libre” cada vez se encuentra menos presente para las mujeres, y en el cual la organización se da en torno al espacio-tiempo del trabajo y al espacio-tiempo del trabajo de cuidado en el hogar. Las narrativas de las mujeres entrevistadas muestran este cambio a través de dos puntos: el espectro del género en su discurso y la construcción del trabajo como paréntesis.

El espectro del género

A pesar de que las mujeres entrevistadas fueron muy enfáticas en que, en el contexto que nosotros llamamos distópico, no hay una diferencia significativa donde opere el género como distribuidor de poder, su experiencia como mujeres se manifiesta a lo largo de la entrevista. Específicamente, se manifiesta en la organización de sus vidas cotidianas, donde las mujeres hacen malabares para poder dar cumplimiento a las tareas del hogar y a sus obligaciones laborales. Es esta necesidad de organizar las tareas propias de la esfera profesional y personal en un corto tiempo lo que fundamenta el rigor militar de la organización en el día a día de estas mujeres, evidenciado anteriormente.

Aunque la división entre el trabajo y lo asociado con el tiempo libre sigue siendo preponderante, la disolución de las fronteras se hace notoria cuando se analizan las experiencias de las mujeres trabajadoras. La feminización del trabajo y la ampliación de la fuerza laboral son características propias del posfordismo y el neoliberalismo –entendido como el proceso mediante el cual hay un cambio profundo en la gubernamentalidad hacia la internalización de una estética basada en el conductismo

económico y sociológico (Foucault, 2007)-, y han catalizado un proceso de reorganización de las cualidades espacio-temporales de la cotidianidad (Kwan, 2000). Esto, a partir del proceso de flexibilización que le es propio a este modelo de producción, donde la persona ya no es un trabajador, sino un emprendedor que invierte y produce capital humano a partir de sus condiciones materiales de existencia (Graham, 1991).

Sin embargo, la integración del género complica esta narrativa linear de la transición hacia el posfordismo y el neoliberalismo. Durante la segunda ola feminista se desarrolló una crítica del trabajo doméstico que buscó calificar esas actividades como laborales, abogando por una reconceptualización del trabajo y por la remuneración justa de las mismas (Duffy, 2005; England, 2005). Además, promovieron una perspectiva en la cual la invisibilización de este tipo de tareas se veía como una explotación en la que el patriarcado y el capitalismo funcionaban en conjunto. Esta crítica sigue vigente. Aunque el feminismo ha procurado la participación masiva de mujeres en el mercado laboral, incluso en profesiones tradicionalmente masculinas, no ha cambiado la calificación central del trabajo de cuidado, del hogar y de los dependientes e, incluso, del miembro masculino de la familia, como una actividad que sucede en el “tiempo libre” (Pahl, 1980). Y si bien ciertas mujeres pueden contratar a otras personas para que hagan ese trabajo de manera remunerada, la interseccionalidad de género y clase limita esta opción y refuerza el problema, ya que las mujeres que hacen trabajo de cuidado y limpieza llegan a su casa a hacerlo nuevamente, sin recibir remuneración alguna.

En las entrevistas se reproduce la distinción clásica entre trabajo y “casa”. Sin embargo, también se ilustra cómo en la casa hay mucha actividad que requiere de un alto grado de aplicación de una epistemología logística propia para poderla articular con su actividad económica como empleadas. Entre estos dos continuos espacio-temporales de trabajo se encuentra el transporte, que para las mujeres implica el movimiento entre dos lugares de trabajo. En este momento, sale a relucir cómo los diversos grados de trabajo de cuidado que las mujeres deben realizar son fundamentales para la organización de sus días, incluso en aquellos en los que el trabajo de oficina ya no se encuentra presente (Johnston-Anumonwo, 1992; McQuaid; Chen, 2012). Así, momentos asociados con el tiempo libre –por ejemplo, los fines de semana– son destinados a diversas formas de trabajo de cuidado: para las mujeres que son madres, en torno a sus hijos; y para las que no, alrededor de la construcción de su vida social. Entonces, las visitas a los padres, las citas con los amigos y otras formas de entretenimiento son interrupciones ocasionales al régimen cotidiano de trabajo de cuidado-transporte-trabajo de oficina y viceversa, que deben ser aprovechados al máximo a causa de su escasez.

DP: Listo, ¿cómo usan ese transporte público? ¿Para ir a dónde? ¿Para hacer qué?

M1: De aquí [Niza] a mi casa y de mi casa acá (M2 y M3 asienten).

DP: ¿Igual?

M3: Igual

M1: También a citas médicas con mi hijo...

M2: Sí, pues, trabajo...

M3: Yo sí lo utilizo, pues, para transportarme al trabajo, transportarme a sitios como...

M2: A citas con los amigos...

M3: Sí. A cine, al centro comercial... Si hay clases también a la universidad... Para las citas médicas, entretenimiento...

M2: ¡Pa todo!

M3: Para todo...

DP: Es decir que usan el transporte público también en fines de semana...

M3: También...

M2: ¡Uy no! ¡Yo no (risas)!

DP: ¿Tú no? ¿Por qué?

M2: Los fines de semana no.

DP: ¿Cómo te movilizas los fines de semana?

M2: No. No salgo de mi casa (risas), me la paso con mi hijo. Y cuando salgo, ahí con mi bebé, sí cojo siempre taxi.

DP: Con tu hijo siempre coges taxi...

M2: Sí

DP: Desde que estés con tu hijo no te subes a un bus, a un Transmilenio...

M2: Nada

DP: Nada... ¿Tú sí?

M1: Sí, yo sí lo utilizo. Para... pues, todos los días, hasta los fines de semana porque yo tengo que ir de mi casa a veces hasta la casa de mi mamá, y voy con los niños o algo así.

Se podría ver esta organización de actividades según la óptica neoliberal de Gary Becker (1964), según la cual todas estas actividades son inversiones en el incremento de capital humano-educación y experiencia. Sin embargo, sigue siendo notable que ciertas inversiones, de tiempo y esfuerzo, como la responsabilidad por los hijos, recaen sobre los hombros de las mujeres, incluso excluyendo otras actividades,

como las que implican salir de la casa (Scraton; Watson, 1998). La óptica neoliberal de Becker y otros no es algo exótico, más bien, ofrece el trasfondo conceptual para la transformación, no solo de cómo se concibe el trabajo y de la necesidad de una protección laboral en el derecho, sino también de cómo se organiza el tiempo, el “balance” entre las diferentes actividades. Lo interesante es que el espectro del género sigue muy presente en esta fenomenal transformación de nuestras vidas y de nuestras cotidianidades, haciendo que la carga que representa el transporte sea más gravosa para las mujeres, a causa de su constitución como paréntesis entre los contextos laborales (Roberts; Hodgson; Dolan, 2009).

El transporte entre casa y trabajo como paréntesis: ¿de quién es ese tiempo?

El tiempo de transporte entre la casa y el trabajo se impone al ritmo cotidiano como un extra, algo fundamental, pero excesivo, sobre todo en el contexto del Transmilenio en Bogotá. El ambiente de congestión y su carácter de antilugar –que no deja descansar, reflexionar o trabajar– se vuelve un martirio que hay que soportar. No es ni el descanso que podría ofrecer el hogar ni el ejercicio de un caminar ni la productividad profesional del trabajo (Stutzer; Frey, 2008). Es un paréntesis en el día, un centro de gravedad logística en el cronograma y, en ese sentido, es un espacio-tiempo lleno de significado y contenido, pero un espacio-tiempo que se impone y que cualquiera, gratamente, sacrificaría. El transporte se carga aún más de significado al recordar que, tal y como lo establecen Marx (2009) y Adam (1990), es el tiempo y no el trabajo en sí mismo lo que se intercambia en las relaciones laborales. El paréntesis que constituye el transporte diario y su importancia en la definición de la vida cotidiana de las personas pone de presente un espacio sobre el cual el derecho laboral debe reflexionar. La pregunta ideológica, y jurídica, se vuelve entonces: ¿de quién es el tiempo de transporte y cómo se asigna?

Como se ha visto, el transporte entre la casa y el trabajo es un centro de gravedad en la organización –minuciosa, detallada y precisa– del tiempo y, en general, de la cotidianidad. Los franceses hablan de *dodo-metro-boulot* (dormir-metro-trabajo) y en inglés existe una palabra muy específica para denominar este viaje entre el hogar y el trabajo: *commute* o, en verbo, *to commute*. Como lo sabemos los ciudadanos de nuestra era, el tiempo que toma el *commute* incide fuertemente en decisiones importantes sobre dónde vivir y dónde trabajar. En 1965, el economista Gary Becker, en su artículo “A Theory of the Allocation of Time”, lo reconoció como uno de los aspectos del no-trabajo que tenía gran importancia económica y, hoy en día, el Banco Mundial, en su tarea generalizada de impulsar el desarrollo económico, lo identifica

como algo que es importante reducir, si un país quiere incrementar su productividad agregada. El Estado tiene que invertir en el transporte masivo, como es el caso de la construcción del metro de Bogotá, en la que participa el Banco Mundial (Bento; Cropper; Mushfiq; Vinha, 2003). Si se reconoce la importancia del valor económico del *commute*, entonces, ¿quién debería cargar ese gasto?

Internacionalmente, este ha sido un tema de álgido debate. En este caso, el contexto de la Unión Europea es particularmente relevante, ya que ha sido uno de los principales escenarios de producción normativa en torno al *commuting* y sus cargas. Muestra de esto es la Directiva 2003/88/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo, expedida el 4 de noviembre de 2003. Con el fin de establecer disposiciones mínimas en torno a la seguridad y salud de los trabajadores de la Unión Europea, la Directiva presenta, en su Artículo 2, una definición amplia del tiempo de trabajo: “todo período durante el cual el trabajador permanezca en el trabajo, a disposición del empresario y en ejercicio de su actividad o de sus funciones, de conformidad con las legislaciones y/o prácticas nacionales”. El *commuting* se integró a los debates sobre la organización del tiempo de trabajo que propone la directriz a partir de la sentencia C-266/14, Federación de Servicios Privados del Sindicato de Comisiones Obreras (Corte Europea de Justicia, 2015), emitida por el Tribunal de Justicia (Sala Tercera) de la Corte Europea de Justicia, el 10 de septiembre de 2015.

Esta decisión de la Corte Europea de Justicia estudió el caso de unos trabajadores que debían prestar servicios en centros de clientes, a los cuales –tras el cierre de la oficina que funcionaba como centro de operaciones– no se les reconocía el tiempo de transporte como parte del tiempo de trabajo. De acuerdo con la Corte, antes del cierre de las oficinas, el empleador consideraba tiempo de trabajo aquellos desplazamientos que se daban entre “las oficinas provinciales y los centros del primer y del último cliente diarios, pero no su tiempo de desplazamiento desde su domicilio a las oficinas provinciales al comienzo y al final de la jornada” (Corte Europea de Justicia, 2015).

Sin embargo, es fundamental entender que, en este caso, el cierre de las oficinas afectó profundamente la organización del continuo espacio-temporal que hacían los trabajadores, pues su destino de trabajo –el centro de cliente en el cual se realiza la prestación del servicio– es movable y desconocido hasta pocas horas antes de tener que realizarlo. Además, es fundamental entender que este desplazamiento –que tras el cambio en las condiciones laborales se convierte en un traslado domicilio-centro del cliente– es un elemento fundamental para la efectiva ejecución de las prestaciones técnicas propias del contrato. Así, según la Corte Europea de Justicia:

No tener en cuenta estos desplazamientos conduciría a que un empresario como Tyco pudiera reivindicar que sólo estuviera comprendido en el concepto de “tiempo de trabajo”, en el sentido del artículo 2, punto 1, de la Directiva 2003/88, el tiempo destinado al ejercicio de la actividad de instalación y de mantenimiento de sistemas de seguridad, lo que tendría como efecto la desnaturalización de este concepto y el menoscabo del objetivo de protección de la seguridad y de la salud de estos trabajadores.

En estas circunstancias, debe considerarse que los trabajadores que se encuentran en una situación como la controvertida en el litigio principal están en ejercicio de su actividad o de sus funciones durante el tiempo de desplazamiento domicilio-clientes. (Corte Europea de Justicia, 2015).

La norma surgida de este caso –que el tiempo de transporte entre domicilio-cliente debe ser reconocido como tiempo de trabajo cuando no existan oficinas centrales de operación y el transporte sea fundamental para la ejecución del servicio– fue estudiada por la Corte Suprema de Justicia francesa en el caso *M. Z. vs. Colly Services*, de 2018. Esta decisión presenta el caso de un trabajador que, como en la decisión de la Corte Europea de Justicia, debe asignar grandes cantidades de tiempo al transporte entre su domicilio y las locaciones del primer y último clientes. Sin embargo, este trabajador se diferencia de aquellos afectados en el caso *C-266/14*, pues los tiempos de transporte le eran remunerados de acuerdo con la normatividad laboral francesa, que permite la compensación de este tiempo, ya sea en dinero o en tiempo. Al no brindarse las condiciones establecidas en la decisión de la Corte Europea de Justicia que fueron mencionadas anteriormente, de la mano con una ausencia de sistemas de compensación a los transportes en el derecho laboral español, la Corte Suprema de Francia consideró inaplicable la regla establecida en el caso anterior y entendió que el trabajador era remunerado de acuerdo con las disposiciones de ley.

Estas preocupaciones por el gasto de transporte en el que incurre el trabajador también se hacen visibles en la figura del auxilio de transporte propia del ordenamiento jurídico colombiano. Esta figura nace con la Ley 15 de 1959, por medio de la cual se decreta el auxilio patronal de transporte. De acuerdo con el Artículo 2, el pago del transporte es una obligación a cargo de los patronos, que está destinada a los trabajadores que ganen menos de una cantidad determinada de dinero –qué hoy en día es de 2 smmlm vigentes–, como concepto de salario. Además de tener una geografía particular que define la aplicación o no de esta obligación –lo que no será objeto de este estudio– el auxilio de transporte y su vigencia actual da cuenta de una preocupación por entender el transporte como un gasto para el empleado. Si bien la figura del auxilio de transporte no opera ni se funda bajo las mismas lógicas

que motivan las decisiones europeas anteriormente mencionadas, ya que concibe el transporte como un gasto monetario y no de tiempo, también da cuenta de una preocupación temprana por este momento del día.

Históricamente, el impulso progresivo del desarrollo del derecho laboral ha sido el fortalecimiento de la protección jurídica del trabajador, en parte mediante el reconocimiento del valor económico de su contribución a los procesos de producción. Igualmente, el impulso feminista-laboral se ha enfocado en lo mismo: el reconocimiento del valor económico del trabajo en el hogar y, en general, del trabajo de cuidado. Esos impulsos, más los ejemplos normativos internacionales y nacionales que se han citado, indican que el camino por delante es la progresiva integración del tiempo de transporte en los gastos del empleador. El hecho de que a una de las entrevistadas su empleador le permita llegar una hora tarde indica que, en principio, los empleadores entienden el valor, para la productividad de su negocio, de este tiempo.

Sin embargo, hay una corriente opuesta, y que se basa, además, en el mismo reconocimiento del valor económico del *commute*. Esta corriente, muy posfordista y neoliberal en el sentido mencionado, ve al trabajador como emprendedor, y su trabajo como un servicio que ofrece como empresa. En esta dimensión del trabajo flexible y de las plataformas estilo Uber o Rappi, surge también el llamado “contrato de cero horas”, que obliga al trabajador a estar siempre disponible, por si lo llaman a trabajar, sin que ese tiempo de disponibilidad incluya beneficios como salud o vacaciones (Office for National Statistics [ONS], 2014). Aunque esta modalidad ha generado polémica, es sintomática de la flexibilización de las relaciones laborales y su reemplazo por relaciones contratistas, en el sentido que, si el tiempo del trabajador es una inversión de capital temporal, entonces es al trabajador a quien le pertenece ese tiempo y no al que le “compra sus servicios”, o sea, el empleador.

Los casos mencionados previamente dan cuenta de la dinámica de asignación del tiempo de transporte y su relación con el derecho. Esta asignación implica, de una u otra forma, un alivio a las diversas cargas involucradas en el transporte desde y hacia el trabajo. Sin embargo, se ve también que esta asignación ignora las sutilezas de las cargas propias del transporte y su afectación en torno al género y a la condición socioeconómica, lo que perpetúa la experiencia del transporte como un paréntesis. Esto se expone, principalmente, en la propuesta del auxilio de transporte colombiano.

En este caso de estudio, las mujeres –al ser profesionales que ganan más de 2 smmlm vigentes– no son beneficiarias de dicho auxilio, por lo cual el transporte como gasto no es asumido por el empleador. Sin embargo, mantienen las condiciones materiales de existencia que permitirían que, desde otra forma de entender y medir el gasto, el tiempo de transporte fuese asumido como un tiempo de trabajo, brindándole

una forma distinta de reconocimiento al gasto que esto implica, extrayéndolas del paréntesis normativo que actualmente habitan. Son parte de una población que experimenta el transporte diario como una carga –temporal, física, económica y espacial– a la cual el derecho no brinda la posibilidad de alivio, pero sí una distribución de recursos vital para la organización de la vida. El derecho laboral y su reflexión sobre el *commuting* como un espacio-tiempo fundamental en la distribución de recursos es vital, no solo porque este fenómeno opera como un centro de gravedad logístico, sino porque genera la pregunta sobre quién es el propietario de ese tiempo.

Concluyendo: el *commuting* entre capital temporal invertido y tiempo perdido

Las mujeres con las que trabajamos en esta investigación ofrecen un relato complejo del *commuting*. Es algo que parece inevitable, a causa del gran tamaño de la ciudad, de las múltiples razones por las cuales se vive en un barrio en particular o de las razones por las cuales se ocupa un trabajo particular, pero que se asume a partir de unas determinadas estrategias y logísticas que construyen la vida cotidiana. Las entrevistas ofrecen voces empoderadas y en cierto control de sus destinos. Muestran un estoicismo frente al caos, lo cual, en sí, es una especie de control. Pero, más allá de las representaciones mismas de la experiencia de los viajes en Transmilenio, está la huella temporal y de esfuerzos logísticos que deja. Esos esfuerzos logísticos, esa epistemología analítica y empoderada, ofrecen un contrapunto poderoso frente a los discursos distópicos de lo que es viajar por Transmilenio. Surge la pregunta de si vale la pena, pero surge también el sentimiento de que las entrevistadas lo tienen bajo control.

Existe, entonces, una paradoja en la esencia del *commuting* que se reproduce más allá de la pregunta general sobre si se reconoce como una carga. Este reconocimiento se da en ordenamientos jurídicos de diversa escala; desde los proyectos de organismos internacionales, la directiva de la Unión Europea y su discusión en altas cortes, hasta las disposiciones de derecho laboral colombiano de mediados del siglo XX. Estas disposiciones dan cuenta de la concepción del *commuting* como bien agregado que no puede estar únicamente a cargo del trabajador. Y bien, más allá de las preguntas técnicas sobre cómo se cuantifica el valor del *commuting*, si por tiempo o por gasto, hay que reconocer que existe una paradoja fundamental y ontológica.

Por un lado, no parece tener ningún valor el tiempo vivido en los buses, más allá de las observaciones sobre la ciudad y la dimensión cívica que se anula cuando se impone la distopía del caos y desorden. Entonces, parece que el *commuting* lo gasta a uno, que cada minuto es un minuto perdido, y que la idea de “atravesar la ciudad” es

una expresión de “atravesar el día”. El vacío es un vacío espacio-tiempo, literalmente. Por otro lado, está ahí la epistemología logística, el cálculo minucioso que involucra a las entrevistadas, que las convierte en sujetos políticos que en su perspectiva abarcan a la ciudad entera y que, además, lo hacen como parte de un proyecto de vida y de desarrollo profesional. La narrativa emprendedora es igualmente poderosa y esta inversión, calculada y enfocada en un fin, muestra un sacrificio, pero uno que vale la pena e induce respeto y hasta admiración.

En esa paradoja se mueve la pregunta sobre “de quién” son esos momentos o, más bien, de quién deben ser. La respuesta, a veces, se inclina hacia una narrativa económica, que busca la cuantificación, para hacer visible el monto de la inversión, el gasto individual y agregado. Otras veces, el transcurrir –el desperdiciar– de minutos y horas lo sienten las entrevistadas, y todos nosotros, en un estado suspendido entre la vida profesional y la vida del “ocio”. Es como si la vida entera fuese un paréntesis.

Ante estas esferas, ambas económicas, el derecho laboral juega un papel preponderante como un mecanismo paliativo, que pretende poder asignar el gasto al que más lo merece, pero sin perjudicar las dinámicas del modelo de producción al cual responde (Collins, 1984; Krygier, 2007; Marx, 2009; Rappard, 1913; Vincent, 1993). En esta economía política, el derecho adjudica el valor de la cotidianidad y ofrece un campo de acción, legislación y litigio. Sin embargo, otras veces la pregunta deja de hacerse, y se impone la sensación de que así es la vida, más allá del control de nadie, más allá de cualquier justicia, en el ámbito de la resignación, de que hay temporalidades que se perdieron, y que no son de nadie.

Referencias

- Adam, Barbara (1990). Industrial Time and Power. En *Time and Social Theory* (pp. 104-126). Cambridge: Polity Press. <https://doi.org/Method-701>
- Becker, Gary (1964). *Human capital*. New York: Columbia University Press.
- Becker, Gary (1965). A Theory of the Allocation of Time. *The Economic Journal*, 75(299), 493-517. <https://doi.org/10.2307/2228949>
- Bento, Antonio; Cropper, Maureen; Mushfiq, Ahmed; Vinha, Katja (2003). *The Impact of Urban Spatial Structure on Travel Demand in the United States*. Washington, DC: The World Bank Development Research Group Infrastructure and Environment.
- Collins, Hugh (1984). Ideology and Law. *Marxism and Law*, 1, 35-75.

- Corte Europea de Justicia (2015). Sentencia de 10 de septiembre de 2015, Federación de Servicios Privados del Sindicato Comisiones Obreras, C-266/14, EU:C:2015:578.
- De Certeau, Michel (2007). *La invención de lo cotidiano*. México: Universidad Iberoamericana.
- Dorsch, Sebastian (2013). Space/Time Practices and the Production of Space and Time. An Introduction. *Historical Social Research*, 38(3), 7-21.
- Duffy, Mignon (2005). Reproducing Labor Inequalities: Challenges for Feminists Conceptualizing Care at the Intersections of Gender, Race, and Class. *Gender & Society*, 19(1), 66-82. <https://doi.org/10.1177/0891243204269499>
- England, Paula (2005). Emerging Theories of Care Work. *Annual Review of Sociology*, 31(1), 381-399. <https://doi.org/10.1146/annurev.soc.31.041304.122317>
- Foucault, Michel (2007). *El nacimiento de la biopolítica: Curso en el College de France (1978-1979)*. Buenos Aires: FCE. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Giddens, Anthony (1987). Time and social organization. En *Social Theory and Modern Sociology* (pp. 140-165). Stanford: Stanford University Press.
- Graham, Julie (1991). Fordism/post-fordism, marxism/post-marxism: The second cultural divide? *Rethinking Marxism*, 4(1), 39-58. <https://doi.org/10.1080/08935699108657952>
- Johnston-Anumonwo, Ibipo (1992). The influence of household type on gender differences in work trip distance. *Professional Geographer*, 44(2), 161-169. <https://doi.org/10.1111/j.0033-0124.1992.00161.x>
- Krygier, Martin (2007). Law and the State. *UNSW Law Research Paper*, 2007-22. <https://doi.org/10.2139/ssrn.980160>
- Kwan, Mei-Po (2000). Gender differences in space-time constraints. *Area*, 32(2), 145-156. <https://doi.org/10.1111/j.1475-4762.2000.tb00125.x>
- Lefebvre, Henri (1971). *Everyday Life in the Modern World*. New York: Harper Torchbooks.
- Lefebvre, Henri (1991). Plan of the Present Work. En *The Production of Space* (pp. 1-67). Cambridge: Blackwell Publishing.
- Lefebvre, Henri (2014). The Production of Space. En *The People, Place and Space Reader* (pp. 289-293), editado por Cindi Katz; Setha Low; Susan Saegert. New York: Routledge.
- Macleod, Gordon; Ward, Kevin (2002). Spaces of Utopia and Dystopia: Landscaping the Contemporary City. *Geografiska Annaler*, 84(3), 153-170.
- Marx, Karl (2009). *El Capital: Crítica de la economía política*. México: Siglo XXI.
- Massey, Doreen (1994). *Space, Place, and Gender*. Saint Paul, MN: University of Minnesota Press.

- McQuaid, Ronald; Chen, Tao (2012). Commuting times - The role of gender, children and part-time work. *Research in Transportation Economics*, 34(1), 66-73. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2011.12.001>
- Odih, Pamela (2003). Gender, Work and Organization in the Time/Space Economy of “just-in-Time” Labour. *Time and Society*, 12(2-3), 293-314. <https://doi.org/10.1177/0961463X030122008>
- Office for National Statistics (abril, 2014). *Analysis of Employee Contracts that do not Guarantee a Minimum Number of Hours*. Recuperado de <https://britishdestinations.files.wordpress.com/2014/04/2014-ons-non-guaranteed-hour-contracts-survey-report.pdf>
- Pahl, Raymond (1980). Employment, Work and the Domestic Division of Labour. *International Journal of Urban & Regional Research*, 4(1), 1-20.
- Rappard, William (1913). Karl Marx and Labor Legislation. *Quarterly Journal of Economics*, 27(3), 530-536.
- Roberts, Jennifer; Hodgson, Robert; Dolan, Paul (2009). It’s driving her mad: Gender differences in the effects of commuting on psychological well-being. *Sheffield Economic Research Paper Series*, 2009009.
- Scraton, Sheila; Watson, Beccy (1998). Gendered cities: Women and public leisure space in the ‘postmodern city’. *Leisure Studies*, 17(2), 123-137. <https://doi.org/10.1080/026143698375196>
- Stutzer, Alois; Frey, Bruno (2008). Stress that doesn’t pay: The commuting paradox. *Scandinavian Journal of Economics*, 110(2), 339-366. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9442.2008.00542.x>
- Thompson, Edward (1967). Time, Work-discipline, and Industrial Capitalism. *Past & Present*, 38, 56-97.
- Tuckman, Alan (2005). Employment Struggles and the Commodification of Time: Marx and the Analysis of Working Time Flexibility. *Philosophy of Management*, 5(11), 47-56.
- Vincent, Andrew (1993). Marx and Law. *Journal of Law and Society*, 20(4), 371-397. <https://doi.org/10.2307/1410207>