



Diapasón

Cultura terminal: Etnoepistemología de los espacios ciudadanos

Edgar Balaguera

Universidad Pedagógica Experimental
Libertador
Maracay-Venezuela

Resumen

El presente texto procura hacer sucintamente algunas incursiones intelectivas por las figuras ciudadanas de las llamadas terminales, bien sean aéreas, terrestres o portuarias, a condición expresa de interpelar tanto las traducciones como los alcances y valoraciones culturales y epistemológicas que ellos hoy van alcanzando. Se hizo uso de una perspectiva metodológica transdisciplinar, en la cual se favorece la etnoepistemología. El estudio se realizó en la ciudad de Maracay, durante el segundo semestre del año 2012. Su ejercicio permitió tanto obtener una mayor comprensión del carácter extensivo y problemático que exponen dichos lugares, como de las exigencias planteadas al nuevo pensamiento social.

Palabras clave

Terminal, cultura, modernidad.



Terminal culture: Ethnoepistemology of the city spaces

Abstract

The present text succinctly tries to do some intellectual incursions throughout the city figures of the so-called terminals, being those by air, earth or sea, with the established intention of addressing the translations, scopes and cultural and epistemological valuations that these are reaching nowadays. The transdisciplinary methodological perspective was used, in which the ethnoepistemology is favored. The study was undertaken in Maracay city during the second semester of 2012. This allowed a better comprehension of the extensive and problematic character exhibit by the above mentioned places, even by the new social thought requirements.

Keywords

Terminal, culture, modernity.

Cultura terminal: Etnoepistemología... Edgar Balaguera

*A decir verdad, ya uno no está seguro
si la conocida terminal es el lugar de llegada
del viaje de una persona, valija o encomienda;
o apenas buena morada para aquel que de pronto
quiere hacerse vagabundo.*

E. BALAGUERA

Por muy modesta y tranquila que nos pueda resultar la ciudad, acotemos que ésta no existe sino es a condición de poseer unas ciertas y determinadas potencias, de darle lugar a la presencia y excitación de unos singulares andamiajes, los cuales pronto resultan mucho más que frías estructuras de soporte físico para devenir en verdaderos acampados de sentidos, cuerpos y espíritus harto plurales, muy heterogéneos.

Hasta ahora, la historia y las experiencias de ciudades conocidas, ya estén adscritas a viejos o contemporáneos calendarios, se nos han estado presentando como toda una suerte de enseñadas, valles y montañas contentivas de unas peculiares y casi obligatorias simbologías, con lugares bastante comunes entre sí, tales como plazas, mercados, teatros, anfiteatros, iglesias, escuelas, hospitales, calles, avenidas, recintos políticos y terminales. Sin este tipo de referentes vitales e históricos, las ciudades lucen hasta ahora francamente impensables.

En este acápite queremos mostrar interés cognoscitivo, aun cuando sea de talante muy sucinto, por una de estas históricas figuras ciudadinas, tal cual son los llamados y conocidos terminales. Bien sean del tipo portuarios, terrestres o aéreos, pues la cantidad de asuntos que ellos represan y representan, así como en virtud de las singulares contribuciones funcionales y culturales que cotidianamente viven aportando a las vidas urbanas. Es por lo que éstos se nos traducen en perfectas motivaciones intelectivas, cual perfectas excusas, para ensayar algunas rutas que aseguen nuevas-otras-comprensiones.

De entrada, uno se (re)pregunta por el nombre de esta peculiar figura ciudadina pues, en efecto, en los terminales pareciera



acabar la ruta, cumplirse la trayectoria de quien antes había emprendido un viaje o destinado un envío. En tal sentido, la palabra terminal luce en apariencia bien colocada, pero, a decir verdad, ¿ellos (la terminal) no traducen también el lugar de inicio de quienes pretenden tomar camino a gusto u obligado a otra u otras geografías y culturas? ¿No son acaso las terminales una suerte de microgeografías sociales, económicas, recreativas y de sentido bastante benignas para un tipo de personas con pretensiones muy distintas al inicio o culminación de algún viaje del tipo que en ellos se acostumbra?

El problema al que ya nos enfrentamos ciertamente posee un manifiesto aire semántico, pero visto el asunto con un poco de paciencia logramos percatarnos que esa atmósfera es mucho más que mera composición gramatical, pues muestra muy en secreto las limitaciones, los reduccionismos, de un tipo de palabras sustantivas, de esas que (como "la terminal") en su afán platónico¹ de encerrarlo todo en un sólo concepto, truncan y laceran la fuerza y el esplendor de unos hechos y unas circunstancias transconceptuales, verdaderamente irreductibles a unicidad cualquiera.

La fuerza de las costumbres instaladas por doquier,² altamente gobernadas por el sentido común, por ese tipo de dispositivo que poco chance y margen nos deja para pensar, nos ha dado la convicción que los terminales convencionales son sólo asunto de entrada y salida de transportes, personas y valijas. Con tal imagen pareciera que andamos tranquilos, bien conformes, cuando imaginamos y respondemos por aquello que hace a una terminal.

¹ Recordemos que las ideas o conceptos son la base sobre la que se arma el pensamiento platónico. Ideas tan genéricas que, a decir de Borges (1974), molestaban mucho a su Irineo Funes (el memorioso), pues a éste "No sólo le costaba comprender que el símbolo genérico perro abarcara tantos individuos dispares de diversos tamaños y diversas formas. Le molestaba que el perro de las tres y catorce (visto de perfil) tuviera el mismo nombre que el perro de las tres y cuarto (visto de frente). Pág. 490.

² En parte importante, los modos y formas como las personas pronto nos volvemos cuerpos y sentidos homologados, distinguibles como arquitecturas y horizontes casi únicos, arreglados a unas, y no otras prácticas culturales, por lo tanto escasamente plurales, puede leerse en aquellas tesisuras que, sobre el *habitus*, nos legará la cabeza y la pluma del extinto profesor Bourdieu (1979).

Con tal reduccionismo no alcanzamos a encontrarle pertinencia, por ejemplo, a parejas de amantes dentro de las precitadas terminales, bien sea que estén allí por necesidad o ganas de viajar; no admitimos como parte de ésta a quienes, sin pensar en salir o llegar de viaje alguno, participan con su fuerza de trabajo y algunas tecnologías precarias, del finiquito de los viajeros y de otros actores que para nada están participando al momento del viaje.

Una cierta tradición cognitiva y de la representación social nos impide entender y comprender a las terminales como primeras o segundas residencias para un cierto tipo de personas, quienes tampoco andan como viajeros habituales. De suyo, pensar a las terminales fuera de lo que convencionalmente llamamos terminal o viaje, francamente se nos convierte casi en una tragedia, en todo un contrasentido.

Superficialmente, para aquellas personas provistas de mucha prisa, las terminales no pueden alcanzar otra comprensión y otro sentido que no sea el de percibirles meramente como áreas físicas que albergan unidades de transporte con las cuales podemos emprender y culminar destinos de ciudad a ciudad, de punto a punto; en cambio, para personas o espíritus un poco menos ligeros (y tal vez sí un poquito allegados a la curiosidad y/o a la fecundación de prácticas sociales descentradas) estos ambientes siguen conservando su función tradicional, de hospedaje para llegadas y/o embarques, pero también para percatarse que ellos son ambientes en los cuales ocurren y prosperan, con demasiada frecuencia, muchas pero muchas otras cosas más.

Quizá (nos) ocurra que la percepción mayúscula y unívoca que generalmente tenemos de tales sitios, de distinguirlos sustantivamente como estelares puntos de entrada y salida de transportes, mercaderías y personas, obedezca a esa visión paradigmática (moderna) de la cosas y la vida en general que cotidianamente cargamos en nuestras cabezas para arriba y para abajo. Tal vez sea esa educación de fuerte reducción y clara disyunción del mundo de la vida con la cual y desde temprana edad se nos ha enseñado, tanto en la escuela, en la casa o en el trabajo, la



que prive fuertemente al momento de procurar pensar —de otro modo— los contenidos que hacen a figuras ciudadinas del tipo terminal.

Una vez que se nos dijo³ un sin fin de veces que el mundo natural, social y cultural se arreglaba en su composición y atributos con perfiles bien definidos, que la vida junto a todos sus elementos devenían en especies, fenómenos y objetos totalmente familiarizados, por ello susceptibles de ser observados, clasificados, seriados y catalogados de modos y formas distintas, hubo de esperarse que nuestros sentidos y cogniciones quisieran hacer corresponder el signifiante con el significado, que juntáramos palabras con cosas⁴ del modo más natural posible, sin abrigar sospecha alguna respecto a posibles permutaciones, hibridaciones, mezclas, discontinuidades, rupturas, distancias, etcétera, entre tales componentes y atributos.

Recordemos (para nuestro caso) solamente algunas de las máximas discursivas que nuestras longevas maestras (y maestros) tanto nos recordaban (y siguen recordando) hora a hora, clase a clase, día a día, año a año, y por cuya repetición (nuestra) bastante que se nos felicitaba y halagaba: “el mundo está determinado”; “las cosas son o no son”; “una persona o cosa es sólo una persona o cosa, sino no, no es”, etcétera. Bajo esta enseñanza se comprendería que una terminal es únicamente una estación para realizar viajes en transportes, y nada más.

Cuando las cogniciones e inteligibilidades han querido girar esos modos de lectura tan determinantes y deterministas a favor de perspectivas comprensivas mucho más abiertas y plura-

³ A partir del momento en que los espacios familiares y de socialidad profunda fueron evacuados para generar el sentido fuerte de la vida, la escuela se arrojó la única y valedera tributación de enseñar y transmitir lo que es y no es válido o verdadero, en consecuencia, el común de las cosmovisiones que cotidianamente llevamos a casi todos lados en nuestros respectivos morrales cognitivos, lo hemos heredado y gravado en dichos recintos. En nuestros comunes modos de pensar somos disyuntivos, reduccionistas y dicotómicos gracias a esa meticulosa labor que en nuestras cabezas ha logrado esculpir, cual obra de arte, la escuela modernamente estatuida.

⁴ El extinto y querido profesor Foucault (1985) dedicó un trabajo muy especial destinado a deconstruir pormenorizadamente la falacia de correspondencia entre signo y significado. De él aprendimos que las cosas no tienen representación en las palabras.

les, dichos intentos no logran generar mayores avanzadas, pues la misma lógica del sentido reductor y dicotómico hasta ahora imperante por tantos lados y costados, vuelve, cual infernal fantasma, a hacerse presente, tal es el caso de uno de los últimos textos más circulados y leídos de Augé (1993), para quien dichos lugares están imposibilitados de producir identidad mínima, en virtud del estado de celeridad y prisa que allí dejan ver sus transeúntes, hecho por el cual los mismos adquieren apenas el rango de *no lugares*, esto es, de espacios de anonimato.

De cuando la terminal es más que una terminal

En seguida, presentamos unas vagas estampas de la vida cruda y cocida que regularmente va aconteciendo en las terminales, buscando hurgar y extraer de ellas elementos que nos den a pensar.

Isobet y Rafael acordaron una semana atrás encontrarse por tercera vez en un lugar de la ciudad que fuera equidistante para ambos, habida cuenta de lo extremo en que éstos tenían establecidas sus respectivas residencias. Originalmente el punto acordado en común fue la terminal principal de la ciudad de Maracay (Venezuela). De hecho, en tal ambiente ya habían logrado efectuar más de un encuentro.

Ellos, juntos o por separado, no pensaban realizar algún viaje lejos de la precitada urbe, más que eso, la terminal se constituía solamente para esa ocasión en la física propicia y oportuna que les ofrecía la urbe posibilitando el punto de contacto que necesitaban para luego iniciar un fuerte divagueo por tan benigna ciudad-jardín.

A partir de encontrarse en la terminal, tenían en agenda desplazarse por varios cardinales de su querida Maracay, lo cual incluía, entre otras cosas, diligenciar algunos asuntos privados mutuos; generar una visita a un par de viejos amigos; una ida al restaurante, otra al cine y, si les quedaba algo de tiempo, procurar una sumergida, aunque fuera breve, a cualquier otro lugar de divertimento nocturno, tal vez a un casino, a echar una jugada de póker en vivo, tal cual era una de las predilecciones joviales de nuestro amigo Rafael.



Otras veces, nuestros dilectos invitados tomaban a la terminal como zona para degustar unos cuantos cafés y entablar largas charlas sobre asuntos múltiples, pues justamente en su interior existía una panadería que con sus acogedoras sillas y mesitas facilitaba la amena tertulia, a precios muy módicos.

La pasión por la terminal era tal para Isobet y Rafael que, incluso, recuerdan ambos cómo en su época de estudiantes liceístas acudían a tan histórico lugar ciudadano, especialmente a unas áreas de muy baja afluencia de personas y vehículos, en función de estudiar para los exámenes que tendrían en sus colegios a los días siguientes.

En el diálogo que pude mantener con ambos, a propósito de sus amores por la terminal de Maracay, pudieron confesarme que éste, más de una vez, les favoreció incluso como micro territorio donde pudieron confesarse sus primeros amoríos. Otras veces, llegaban allí para esperar amigos y hasta tramar una que otra estrategia política que al nuevo día debían emprender, debido a sus tempranas y apasionadas militancias políticas con la izquierda revolucionaria del país.

La pluralidad de asuntos, cosas y performances antes indicados e informados por Isobet y Rafael, a propósito de sus andanzas y usos de la terminal de Maracay, nos dejan mucha tela que cortar, nos entregan toda una gruesa y sabrosa bitácora de experiencias *in situ*, donde la idea misma, originaria, de la terminal, se nos vuelve sino exhausta, al menos concepto totalmente borroso, suficientemente nublado.

Es que si decimos y pensamos que la terminal es lugar único, exclusivo, para iniciar o finalizar un viaje en transportes vehiculares determinados (taxis, autobuses, aviones, barcos, etcétera), las tantas cosas y acciones desarrolladas allí y/o desde allí por nuestros especiales amigos, quedarían como testimonios falsos o tal vez como cosas que realmente realizaron, pero que no son propias ni lícitas para cumplir en este tipo de lugares.

Ahora bien, si lo realizado dentro y a partir de la terminal por Rafael e Isobet hubieran sido cosas inéditas de ambos, por tanto hechos que escapan del mundo de la cotidianidad urbana, suer-

te de travesuras apenas ensayadas por los dos, el caso de tomar nos la molestia de re-pensar al terminal, tanto en su genealogía lingüística como en su lógica cultural, nos constituiría ciertamente una suerte de ociosidad; en cambio, si admitiéramos y reconociéramos en las figuras, nombres, narraciones y confesiones hechas (gratuitamente) por nuestros dos amigos, las tramas de vida de toda una infinita cantidad de personas generadas en tales ambientes,⁵ con edades variadas y con pertenencias socio-culturales múltiples, sobremanera aledañas al campo de lo popular (del pueblo), entonces el detenimiento, las observaciones, los registros y las reflexiones que estamos procurando soltar en este espéculo cobrarían demasiado lugar, se volverían totalmente pertinentes.

En las interrogaciones directas y formales, hasta en las conversaciones más sueltas, amistosas y posibles que cotidianamente efectuamos con la gente ordinaria, ya nos es demasiado común y frecuente escuchar de parte de éste o aquel *pana*, vecino, vecina o recién llegado testimonios similares al de Rafael e Isobet, incluso, de tenor mucho más variado y con puntuaciones morales más que radicales.

Quizás a la terminal le esté ocurriendo mucho de aquello que similarmente le viene sucediendo a otras tantas figuras tradicionales de la urbe, tales como bodegas, abastos, farmacias, centros de estudio, carnicerías, panaderías, talleres mecánicos, espacio público, entre otros; ello es, la asistencia a su más clara desfundamentación, la más viva reconfiguración semiótica, semántica y funcional de formas, figuras y contenidos pensados y vividos en las costumbres y tradiciones (así como en ciertos y determinados pensamientos y maneras de pensar), aunque aparenten ser inexpugnables, cuerpos sólidos y casi eternos.

⁵ En lo personal y dentro de la universidad donde laboro, he tenido la ocasión de animar conversaciones con mis estudiantes sobre el asunto de la terminal y prácticamente todos me han revelado que son múltiples y variados los asuntos y actos que éstos han llegado y llegan a realizar dentro del mismo. Si mi amigo lector dudara de lo hasta aquí dicho por mí, tómese la pequeña molestia de preguntarse y preguntarle a unos cuantos de sus amigos y vecinos cosas como, por ejemplo: ¿qué has hecho tú en la terminal? Por favor, aventure y verá.



Más allá de Isobet y Rafael

Reiteremos que amén de epicentro urbano para ir y finalizar viajes, las terminales también se nos revelan como todos unos puntuales micro territorios; por ejemplo, para la puja de mercaderías convencionales (y no tan convencionales), esto es, tan peculiares lugares urbanos se nos vuelven insistentemente en áreas que facilitan los armados (y decorados) de *stand* y establecimientos que promueven la colocación, mostración y venta de objetos, los cuales perfectamente suelen ir desde relojes, celulares, materiales escolares, *fritangas* y *chucherías*, sombreros, pan, licores, zapatos, hasta utensilios de cocina. Ferial de casi todo que tampoco está destinado exclusivamente para el típico consumo y disfrute de los tradicionales viajeros y personas afines.

En medio de sus limitaciones, las terminales perfectamente pueden ser vistas (y pensadas) como distinguidas zonas comerciales, a las cuales acuden infinidad de ciudadanos, bien sea aquellos que van o vienen de viaje o, como en tantos casos, personas de la misma ciudad que al llegar hasta allí, para nada tienen en mente generar traslados personales a otras ciudades o pueblos.

Y este dato no nos puede resultar de bajo valor o estimación, pues estos hangares suelen ser hasta milagrosos para situaciones bien puntuales, tal como pudo hacérmelo saber mi colega Rodolfo Ochoa, al confesarme: "... mire Edgar, gracias a la terminal pude una vez, un domingo como a las nueve de la noche, conseguir un par de bombillos y unos metros de cable que no lograba encontrar a esa hora por ningún otro lado. Gracias a la terminal pudimos esa noche hacer una sabrosa parrilla en casa, junto a unos especiales invitados"⁶

Como en muchos otros casos del descentramiento urbano, institucionalmente no se tienen mayores estudios, cifras ni estadísticas pormenorizadas de los flujos de sentidos, dinero o mer-

⁶ Este hecho casuístico nos sirve incluso para observar (y pensar) a determinados terminales como suerte de pequeños mercados, como todas una excelsas quincallas ciudadinas.

cancías que circulan y se apuestan en los terminales, tampoco las hay del número de personas y familias que viven de las economías que cotidianamente se cumplen en tales predios,⁷ lo que sí es cierto es que son bien considerables los puestos de trabajo, fijos y a destajo (la tercerización), de circulación de gustos y afectos y sentidos otros que en ellos vamos observando cotidianamente, a mucho granel.

Desde la perspectiva cultural, las terminales nos devienen con alta frecuencia en toda una suerte de inquietos campamentos para el estacionamiento, aunque sea breve, ya no sólo de buses y autobuses, sino también de cuerpos y subjetividades multifacéticas. Por ellos, cual pasarelas, desfilan con mucha intensidad personas con rostros, colores, sabores, olores y parafernalias bien disímiles. Incluso, la misma actividad comercial a que ellos dan lugar, es más que suficiente para observar como este o aquel personaje se las arregla con unas jergas y códigos lingüísticos o con unas tecnologías muy *sui generis* (especialmente las llamadas *carruchas*) para acometer sus estelares propósitos.

Más allá o más acá de estaciones para producir o recepcionar viajes de personas, mercaderías y encomiendas, las terminales se van convirtiendo para bastantes humanos, sin distinción de edad, sexo o condición social, en toda una suerte de primeras o segundas residencias; por ello, una observación tranquila a las tantas faenas y trasegamientos que allí ocurren, nos revela fotografías bastante nítidas de grandes cantidades de niños, jóvenes y población con edad más avanzada, intentando resignificar y resemantizar⁸ fuertemente a dichas microgeografías.

En las terminales no todos andan con mucha prisa. Ciertamente encontramos a la mayoría de sus obligados visitantes y

⁷ Los espacios citadinos se nos convirtiendo en magníficas oportunidades para (también) hacernos cargo de la ciudad. Las Ciencias Sociales que vienen, parafraseando la apuesta del querido profesor Lanz (1998) parecieran encontrar en las microfísicas ciudadinas excelentes momentos para su necesitada recreación y oxigenación.

⁸ Una lectura más fría de los terminales nos va a informar de cómo los mismos son todos unos microterritorios de mucha inestabilidad, miedo y peligro, en consecuencia no es nada casual saber de los hondos temores que viven abrigando sus tantos usuarios cuando se ven obligados a estar allí, especialmente en horas nocturnas.



transeúntes operando con deseos de inmediatez, a tomar o bajar céleremente de transportes que les lleven con prontitud a las tantas residencias que les esperan, pero también en tales nichos nos logramos percatar de otros tantos vecinos y vecinas que se instalan allí con menor prisa, lo cual abre verdaderas posibilidades para que en tales detenimientos se inicie el *larvado* y la *gentrifugación* de nuevas experiencias de socialidad, del cruce y encuentro de voluntades, gustos y deseos con las cuales silente-mente se van izando otras nuevas identidades. ¿Identidades fugaces, contingentes?, tal vez sí, pero con una potencia tal de la cual para nada conocemos su devenir.

Si la producción de identidad está mínimamente reglada y exigida de un cierto detenimiento de la vida y marcha de las personas en espacios determinados, parada circunstancial (pero parada al fin) que abre lugar para el posterior anudamiento, el encuentro o cruce de unas y otras experiencias, emociones y sentidos entre unas y otras, entre unos y otros, de lo cual, casi que inmediatamente, empiezan a cultivarse nuevas amistades, amóríos, trabajos, solidaridades, mancomunidades, etcétera.

En efecto, hemos de agregar que, etnoepistemológicamente, en los terminales se han venido cumpliendo —en gran medida— este tipo de requerimientos, por lo cual obra con meritorio lugar pensar a dichas estaciones en un doble bucle: tanto como espacios de anonimato como microfísicas para el cultivo de nuevas vidas en francas relaciones.

Como colofón de este ligero itinerario digamos que “a decir verdad, ya uno no está seguro si la conocida terminal es lugar de llegada del viaje de una persona, valija o encomienda, o apenas buena morada para aquel que de pronto se quiere hacer vagabundo”.

Referencias bibliográficas

- Augé, M. (1993). *Los no lugares. Espacios del anonimato*. España: Editorial Gedisa.
- Foucault, M. (1985). *Las palabras y las cosas*. España: Editorial Planeta Agostini.
- Borges, J. L. (1974). *Obras completas*. Argentina: Emecé editores. Bs. As.
- Lanz, R. (1998). La sociología que viene. Pensar después de la posmodernidad. En: *Pueblo, época y desarrollo. La sociología de América Latina*. Venezuela: Editorial Nueva Sociedad.
- Bourdieu, P. (1979). *La distinción*. Madrid: Editorial Taurus.

Recepción: Julio del 2012

Aceptación: Septiembre del 2012

• José Edgar Balaguera

Correo electrónico: edbalaguera@gmail.com

Venezolano. Antropólogo/sociólogo. Magister en ciencias políticas. Docente/investigador de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador. Maracay-Venezuela. Coordinador del Centro de Investigaciones Contemporáneas (CINCO-UPEL). Director de la línea de investigación: estudios urbanos latinoamericanos.



Sandra Uribe Alvarado.

