



Registro de observación en la Nueva Terminal de Ómnibus de Córdoba

Lourdes Luna

Macarena Diaz Martin

La distinción entre espacios comunes y públicos planteada por David Harvey (2013) en “Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana” nos ha llevado a esbozar como tema de este análisis la posibilidad de pensar la construcción de la Nueva Terminal de Ómnibus como un espacio público, es decir, como parte de aquellos bienes que han sido siempre objeto del poder estatal y de la administración pública. A su vez, Harvey (2013) propone otra categoría, la de bienes comunes, como aquellos bienes que requieren de una apropiación y acción política por parte de los ciudadanos y que se definen siempre en relaciones sociales que son inestables porque dependen de las luchas sociales, motivo por el cual el autor prefiere hablar de “prácticas de comunalización”. Este segundo concepto nos lleva a preguntarnos por la terminal y las personas que la habitan como personas que están en flujos de movimientos continuos y por las posibilidades urbanas que allí se disputan -las distintas posibilidades de habitar la ciudad que posibilita o impide la terminal como lugar que conecta personas y espacios-.

Por otra parte, consideramos pertinente asumir la perspectiva relacional de Bourdieu (1999), quien en *La miseria del mundo* nos remite a estar en constante vigilancia epistemológica respecto a los pensamientos sustancialistas de los lugares. Siguiendo este eje, consideramos que la terminal no se define ni se explica por sí misma, sino en los vínculos que se establecen en su (re)creación continua, donde se articulan diferentes lugares. Desde una revisión de las observaciones de campo, un factor que resulta frecuente es la convivencia y el encuentro en la terminal de una heterogeneidad de personas, las cuales a simple vista pueden pensarse como pertenecientes a distintos grupos y con trayectorias también específicas y diversas. Este primer acercamiento a la terminal como un espacio que lejos de aparecer unificado es diverso, lo inferimos a partir de un comentario que nos hizo un vendedor en uno de los muchos negocios que allí funcionan: “La terminal Nueva no es como la vieja porque en la primera la gente se mueve para trabajar, y hay horarios pico a la mañana

bien temprano, al mediodía y a la tarde”. A partir de estas observaciones preliminares y los autores mencionados surgen nuestros primeros interrogantes: ¿cómo son y qué producen las conexiones que habilitan los diversos transportes de la terminal, considerada como un espacio público que conecta diferentes lugares y distancias? ¿Qué otros espacios conviven en lo que se define como la Terminal de Córdoba? ¿Cómo experimentan las personas el flujo continuo de movimientos que se produce en la terminal y las relaciones que los conectan?

A partir de nuestras observaciones de campo, también percibimos otra dimensión presente en la terminal, aquella de los acontecimientos cotidianos de la vida de las personas que por ella transitan (los “microacontecimientos” en términos de Mayol, 2010). Esto se infiere a raíz de nuestra propia presencia en el campo, explicitada en una de nuestras observaciones cuando una de nosotras menciona que transcurre diariamente por la terminal ya que es el modo que tiene de ir desde la facultad a su casa (situada en una localidad diferente a la de Córdoba). Aquí pensamos que los medios de transporte acortan distancias, y la terminal aparece como un espacio familiar que une lugares. El trazado urbano aparece así como parte las prácticas que hacen las personas por apropiarse de los espacios acorde a sus obligaciones, necesidades y, en algunos casos como este, deseos (el de poder estudiar), en el marco de un proyecto estatal de construcción de espacios públicos (Harvey, 2013). El rol del estado en la construcción de los mapas no es ingenuo, ya que todo espacio es objeto de lucha y el estado, tanto desde su presencia como desde su ausencia interfiere en este proceso (Wacquant, 2001)

Por otra parte, consideramos pertinente repensar la propuesta de Emilio Duhau y Angela Giglia (2008) para profundizar en este plano de análisis. Al pensar la cotidianeidad de los trazados urbanos, el concepto de experiencia nos es útil para plantear que así como las diferentes prácticas urbanas no son homogéneas, tampoco lo son las posibilidades de habitar la terminal -en tanto conocimiento y apropiación de ese espacio-. Asimismo, el concepto de experiencia nos permite pensar en la posibilidad de llevar a cabo una serie de prácticas y representaciones ancladas en prácticas cotidianas de residencia. Entonces, retomando la perspectiva relacional de Bourdieu, además de pensar el “acercamiento” en términos de rutas y posibilidades de movilidad, podemos también problematizar los destinos involucrados. Por ejemplo, aquellos de los distintos trabajadores de quie-

nes nos habló el vendedor al que hicimos referencia en el primer párrafo, quien sostenía que las personas transitaban y hacían llenar la terminal en horarios pico. Aunque no conocemos estos destinos laborales, podemos inferir que algunos de ellos deben ser diferentes a los nuestros y la forma en que habitamos nosotras mismas ese espacio como estudiantes de la universidad pública que viven en ciudades “de afuera”, de los distintos interiores que tiene la provincia de Córdoba. Entonces, desde el concepto de “experiencia” propuesto por los autores podemos decir que habitamos diferente porque nuestras residencias son diferentes, nuestra ubicación socioespacial influye en nuestra práctica urbana.

Si aceptamos que en la ciudad coexisten variados lugares, pero que están entrelazados en algún punto, en este caso a través de la terminal, nos surge como segundo grupo de interrogantes, ¿dónde establecemos los límites de la terminal? ¿en cada parada que la gente recorre? ¿qué implicancias analíticas tendría pensar la terminal relacionamente? Las observaciones analizadas no nos alcanzan para indagar en todos los destinos que toman las personas ni las rutas de los colectivos, pero creemos que se entrama una enorme complejidad detrás de estos recorridos, tal como se menciona en una de las observaciones “[...] Los demás transeúntes que circulan por ese espacio son variados. Registro diferentes edades, infiero diferentes clases sociales (a partir de vestimentas, posesiones que portan), diferentes rumbos que conducen a estas personas [...]”. Para pensar en los límites de la terminal deberíamos realizar una investigación más exhaustiva. Asimismo, un aporte que nos ayuda a seguir problematizando este tema es el de Sennett (2007), quien al considerar las ciudades abiertas como espacios al mismo tiempo densos y diversos, donde los lugares pueden adquirir funciones tanto públicas como privadas, propone el carácter incompleto como identificador de esta nueva configuración y así el valor del espacio en cuestión adquiere sustento en relación al contexto en el cual se encuentra ubicado. El valor deriva de la función mutua que se establece con otros espacios, así podemos pensar el valor de la terminal en relación con el de espacios anexos a la vez que con los locales que se encuentran en su interior. La terminal en sí misma se vuelve una forma incompleta.

En conclusión, en el primer párrafo planteamos que el tema situado en este trabajo se refería a la construcción de la terminal como espacio público o común. Quizás no pudimos elegir una u otra categoría, sino más bien optamos por un uso de estas categorías más fluido, en consonancia con la

propuesta de Harvey (2013). Como propone Licon Valencia, nos parece útil pensar cómo el carácter público de la terminal ya no puede cerrarse a un conjunto de disposiciones, sino que deviene dinámico y entendido dentro de procesos histórico contextuales.

Referencias

- Bourdieu, Pierre (1999). "La rue des Jonquilles". En *La miseria del mundo*. México: FCE.
- Duhau, Emilio y Giglia, Ángela (2008). "Prólogo: Orden, desorden y conflicto", "Introducción: Orden urbano y experiencias metropolitanas" y "vida y muerte del espacio público", en *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI Editores, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco.
- Harvey, David (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Salamanca: Akal.
- Licon Valencia, Ernesto (2007). Plazas metropolitanas y plazas barriales en la ciudad de Puebla. En Portal, María Ana (coord.) *Espacios públicos y prácticas metropolitanas*. México: CONACYT.
- Mayol, Pierre (2010). "El barrio". En De Certeau, Michel; Giard, Luce y Mayol, Pierre (eds.) *La invención de lo cotidiano 2. Habitar, cocinar*. México: Universidad Iberoamericana/ Instituto tecnológico y de estudios superiores de occidente.
- Sennett, Richard (2007). "La ciudad abierta". *Otra Parte*, 11, s/d. <https://www.revistaotraparte.com/op/pensamiento-urbano/la-ciudad-abierta/>
- Wacquant, Loïc (2001). "Elias en el gueto negro". En *Parias Urbanos. Marginalidad en la ciudad a comienzos del milenio*. Buenos Aires: Manantial.