



Terminal de transporte de Apartadó:

entre interacciones sociales e intercambios
monetarios

Lina Marcela Monsalve - linamon0819@gmail.com

Resumen

Este artículo pretende visualizar las formas comerciales que se presentan dentro y alrededor de la terminal de transporte de Apartadó, cómo estas se configuran a partir de las dinámicas e interacciones que allí se viven, debido a que es un sitio de confluencia de un sin número de viajeros, no solo de la región de Urabá sino de otros departamentos de Colombia. El propósito de este escrito es identificar cómo se configura el comercio de la terminal y bajo qué elementos está estructurado, ya que es un lugar de paso obligado, donde su recurrencia es meramente para la satisfacción de una necesidad, además de analizar cómo la conformación del comercio existente se estableció en base a

Abstract

This article tries to visualize the commercial forms that están inside and out of the terminal of Apartadó transport, they are formed by the dynamic and interactions that there are lived, due to this is a site of confluence of one without the number of travelers, not only of the region of Urabá, but of other departments of Colombia. The intention of this writing is to identify as the trade of terminal is formed and under what elements it is structured, since it is a place of obliged

unas necesidades específicas de los usuarios del transporte público.

De igual manera se pudo analizar con las entrevistas y la observación realizada que este espacio se presta para la conformación de relaciones de empatía y hermandad en medio de un ambiente que para muchos es caótico, incómodo y congestionado, pero que a la vez representa la fuente de ingresos económicos para aquellas personas que encuentran en este sitio una fuente de trabajo.

Palabras claves: Terminal de Transporte, comercio informal, comercio formal, interacciones, pasajeros, relaciones.

step, simply to satisfy a need, then to analyze how the conformation of the existing trade was established on the base of a few specific needs of the users of the public transport. Of equal form it was possible to analyze with the interviews and the realized observation that this space is possible to shape relations of empathy and brotherhood in the middle of an environment that for many is chaotic, inconvenient and full of people, but that

Monsalve, L. (2014). Terminal de transporte de Apartadó: Entre interacciones sociales e intercambios monetarios. *Kogoró: Revista de estudiantes de Antropología*, No. 6. Medellín, Universidad de Antioquia, Facultad de Ciencias Sociales y Humanas, Departamento de Antropología, noviembre, pp. 85 - 104.

simultaneously represents the source of economic revenue for those persons who find in this site a source of work.

Introducción

Este artículo es el resultado de un ejercicio de investigación en el marco del curso de antropología urbana, donde se realizó una pequeña etnografía en los meses de septiembre y octubre del año 2013 en la terminal de transporte del municipio de Apartadó, ubicada en la subregión de Urabá, un sitio de paso obligado para todos los viajeros.

El siguiente escrito está dividido en cuatro apartados que buscan analizar como el comercio que se estableció en la terminal de transporte de Apartadó, surge como respuesta a las necesidades específicas de los viajeros, además analiza, cómo las interacciones del lugar dieron espacio a configuraciones de otros tipos de negocios.

El primer apartado, muestra generalidades de la terminal de transporte, con ello se busca contextualizar al lector para luego poder explicar cómo este lugar es considerado un punto estratégico en los procesos de urbanidad en la región de Urabá, ya que la terminal de transporte de Apartadó funciona como centro de acopio de todo el servicio público municipal, intermunicipal e interdepartamental,

Key words: Transportation Terminal, commerce casual, commerce formal, interactions, passenger, relations.

lo que permite que se articule una gran cantidad de dinámicas sociales, este sitio es clave en el engranaje de la cotidianidad apartadoseña. El segundo apartado analiza el uso del espacio público primeramente diseñado por el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) como un sitio funcional para el servicio público, pero contrariamente, esta área es utilizada por diversos actores sociales como su lugar de trabajo, el resultado de esta mezcla es un tanto diferente al deseado por la administración. El tercer apartado busca entender cómo todas las dinámicas que allí se viven intervinieron en la configuración de las formas comerciales existentes dentro y fuera de la terminal, examina de igual forma las relaciones que se originan entre los comerciantes, con esto parte el cuarto apartado, que trata de explicar las interacciones que convergen en este panorama, los personajes que intervienen en el engranaje social y le dan vida a las dinámicas presentadas en el lugar.

Un lugar de confluencia

Según el estudio llevado a cabo por el mintransporte sobre la adecuación y estructura de la terminales, se evidencio que la terminal de Apartadó

cumplió con las características requeridas, este proceso se llevó a cabo el 27 de diciembre de 2002 donde se le concedió por parte del ente institucional, la homologación de la habilitación, mediante la resolución N° 019307 del Acuerdo 089 del 21 de 2003 donde se crea la Empresa Industrial y Comercial del Estado Terminal de Transporte de Apartadó y comienza a funcionar como tal a partir del 01 de enero de 2004. Donde los inmuebles que conforman dicho lugar, fueron sometidos a régimen de propiedad horizontal, mediante escritura pública 850 del 30 de mayo de 1992.

“El objeto básico de los terminales de transportes del país, es la prestación eficiente del servicio de transporte a través de las instalaciones requeridas para la cómoda movilización y desplazamiento de pasajeros, mejorar el nivel de servicios de transporte para los usuarios, centralizar la llegada y salida de vehículos intermunicipales e interdepartamentales, brindar seguridad y facilidad a los pasajeros, proporcionar instalaciones adecuadas a las empresas transportadoras y contribuir al ordenamiento urbano en su área metropolitana”(mintransporte, 2008: 3).

Cabe resaltar que en la región de Urabá la única terminal que cuenta con la habilitación del ministerio de transporte, es la del municipio de

Apartadó, su instalación está dividida en 21 locales comerciales, seis de ellos son ocupados como taquillas y oficinas de empresas transportadoras; once son locales comerciales en los que se ofrecen diferentes tipos de productos comestibles, aseo personal, entre otros; dos son almacenes de variedades y detalles, y por ultimo dos cafeterías ubicadas en los extremos de la terminal, además de contar con dos locales de servicios, uno de enseñanza de conducción y tramites en el tránsito, el otro es una sucursal de la empresa de chance GANA. Mientras que el resto son locales adecuados como oficinas donde opera la parte administrativa.

En esta terminal salen un promedio mensual, según datos de la jefe operativa y estadísticas de movilidad, de 31.778 vehículos que transportan 282,583 pasajeros, entre las distintas empresas transportadoras a las diferentes rutas habilitadas, entre las cuales se encuentran, las intermunicipales de la región de Urabá que son Carepa, Chigorodó, Turbo con un intervalo de 3 minutos entre despachos, y hacia otros municipios más lejanos como Mutatá, con dos buses al día, y San Pedro, Necoclí, Medellín con despachos cada 45 minutos, desde las 4:30 de la mañana hasta las 5 de la tarde, la ruta que cubre la ciudad de Medellín salen buses hasta las 10:30 de la noche. Cuenta también con rutas interdepartamentales como

Montería y Cartagena, la primera con despachos cada 45 minutos y la segunda con un solo bus al día que cubre la ruta.

En este contexto de alta movilidad, es fácil distinguir varios actores que intervienen en la escena. En el alrededor se encuentra con los venteros ambulantes como el vendedor de jugos, el camarones, las señoras de los chontaduros, chorizos, mangos entre otras, luego cuando entra al lugar lo recibe un pregonero que aunque está prohibido por ley, es quien aborda a los viajeros para guiarlo a una empresa específica que lo llevará a su destino, en ocasiones sin permiso toman las pertenencias de los individuos para así asegurar que esté lo seguirá hasta el vehículo que él desea, después el otro encuentro se hace con los conductores del vehículo, en varios casos observados se pudo presenciar la negociación que se daba lugar, pues en ocasiones los viajeros no pagaban el pasaje completo, y en la mayoría de los casos solicitados los conductores accedían a rebajarlo, este aspecto se pudo observar en casi todas las empresas transportadoras, después de la negociación y en algunos casos los conductores llevaban al pasajero hacia la taquilla para tiquetearlos, así el precio del pasaje se hubiera rebajado la persona de la taquilla solo escuchaba la rebaja o en ocasiones hacia parte de la negociación, cabe aclarar que no siempre el precio

del pasaje fue rebajó. Mientras los viajeros esperan la hora de salida, tanto los conductores como los pasajeros compran algo de comer o de beber, en uno de los varios lugares que ofrece la terminal, aquí aparece otro actor que hace parte del contexto de la terminal y son las personas que atienden en los locales comerciales, también fue posible observar a tricicleros que al igual que los cargadores llevaban paquetes grandes.

Como se observa a groso modo en este espacio se pueden configurar más de una relación comercial, que empieza desde el momento en que se ingresa y termina cuando el pasajero llega a su destino, Simmel plantea: “las grandes ciudades las sedes más importante del intercambio monetario, propician la mercantilización de las cosas” (1903: 5), esto se hace evidente en la terminal de transporte de Apartadó donde no solo coexisten las formas tradicionales de comercio, sino que con una detallada observación quedan en evidencia otras maneras de cómo los individuos buscan el sustento económico.

Espacio público

El espacio público en Colombia se entiende cómo: “Conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales, destinados por su naturaleza, por el uso o afectación a la satisfacción de las necesidades urbanas colectivas,

que trascienden por lo tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes” (Constitución 1991), además de ello el uso de este espacio está reglamentado y planificado desde los planes de ordenamiento territorial de cada municipio (POT). La terminal de transporte de Apartadó, un lugar donde el uso dado al espacio público genera una reflexión más profunda de lo que se percibe, con el manejo de los venteros ambulantes instalados alrededor de la infraestructura, muchos de los cuales están desde su inicios, y otros tantos que se atreven a violar la norma, traspasando los límites de la infraestructura cuando entran a ofrecer sus productos a los viajeros, haciendo caso omiso de la prohibición enunciada en las entradas con grandes carteles, ambos grupos, personas de bajos recursos económicos que buscan el sustento diario, le dan un significado diferente a lo que debe ser el uso del espacio público alrededor de la terminal.

La concepción del espacio público va más allá de la norma y por ende de lo que se debe respetar o al mismo tiempo violar, ya que en la terminal esta medida puede llegar a ser ignorada bajo la condición que lo venteros ambulantes no le hagan competencia a las personas que están dentro de la terminal, en este caso los comerciantes, pues estos últimos reconocen de alguna manera que los vendedores ambulantes

también necesitan buscar el sustento económico, aunque paradójicamente en ocasiones los unos le sirven de clientes a los otros.

Bajo estos parámetros y con estas reglas, el control que se hace del espacio público por parte de la administración municipal está limitado, porque de alguna forma es permitido que los andenes que deben ser usados para la circulación de peatones, sean utilizados por los venteros ambulantes, “...el espacio público resultante es producto de la interacción entre eso que se concreta del proyecto de planeación y los usos que del espacio hacen los grupos con sus prácticas” (Monnet, 2001: 147). En este punto se hace necesario aclarar, que la terminal es solo una muestra de cómo en el municipio es utilizado el espacio público, ya que no es la única parte donde la circulación de los peatones se ve interrumpida por puestos ambulantes.

Aunque la situación es más circunstancial y radica en cómo la economía informal es la base del sustento económico de millones de colombianos, por ende, lo que se observa en la terminal de transporte de Apartadó no es más que un reflejo de la realidad de las ciudades colombianas.

Comercio formal e informal

Cuando se habla de comercio formal e informal para fines de este escrito,

se hace énfasis a las representaciones del intercambio monetario en el interior y alrededores de la terminal, Portes (2004) describe la economía informal como "todas las actividades generadoras de ingresos no reguladas por el Estado en entornos sociales en que sí están reguladas actividades similares" (Haller & Portes, 2004), este aspecto es posible de analizar en las instalaciones, los locales y en las aceras de la terminal de transporte de Apartadó, pues este lugar es considerado dentro de la estructura urbana un punto estratégico, por estar situado en una vía de fácil acceso al municipio, donde es altamente transitado, allí se desarrollan actividades similares tanto la economía formal (regulada por el Estado) y la economía informal.

Dentro de este contexto las ventas ambulantes se distribuyen dentro de unas lógicas organizacionales, que son delimitadas y respetadas entre los vendedores informales alrededor de las instalaciones de la terminal, creando así áreas de influencia en las que cada uno de sus "propietarios" es libre de actuar para obtener sus ingresos económicos. Mostrando así que las ventas informales surgen como respuesta a la ausencia de plazas en el mercado laboral formal, convirtiendo este sitio en una oportunidad de obtener el sustento diario debido a su concurrencia.

En contraposición encontramos a

los administradores de los locales comerciales ubicados en el interior de la terminal, muchos de ellos aunque conscientes de la competencia, ya que la variedad de productos es mínima, no la consideran de ese manera, como lo menciona uno de los interlocutores al decir: "Yo no tengo competencia, porque ellos están en su punto y ellos tienen unos clientes diferentes a los míos" (entrevista octubre 2013).

Al igual que en el exterior la sectorización y el área de influencia también se presentan dentro de la terminal, ya que cada uno tiene un espacio delimitado para ofrecer sus productos y es respetado por sus vecinos.

Además de estas dos categorías de negociantes surgen otras, que no están consideradas dentro de las expuestas anteriormente, son formas comerciales emergentes en este contexto, aquí se encuentran vendedores de boletas, de periódicos, pregoneros, y una forma particular del rebusque, que consiste en avisar a los pasajeros la salida de una ruta y apartar el cupo con el conductor del vehículo, estos reciben la paga de su servicio por parte del pasajero y del conductor. Existen también personal administrativo, algunos de ellos trabajan en las empresas transportadoras, otros en el área administrativa de la terminal, vendedores de minutos y guarda equipajes.

De acuerdo con lo anterior aparecen varias posturas en la reclamación de derechos. Por un lado se encuentran los comerciantes informales; aquellos que no deben preocuparse por pagar el arriendo de local o pagar impuestos, ya que no están sujetos a las normas de propiedad horizontal que maneja la terminal, ni registrados en industria y comercio, condición que los libra del pago de impuestos, lo que causa inconformidad con los dueños y administradores de locales comerciales, que piden a la administración una regulación de las ventas informales que se realizan en la terminal, paradójicamente toleran las ventas furtivas que se realizan adentro de la estructura desde que no ofrezcan los mismo productos, y de ser así que no rebajen el precio estándar creado para regular la comercialización. Los venteros ambulantes a su vez imponen cierta delimitación sobre los nuevos vendedores que intentan ubicarse junto a ellos, y quieren acceder a espacios para establecer nuevos puestos de trabajo. Los antiguos vendedores empoderados del lugar, debido a la permanencia en el tiempo, pues muchos están allí desde la creación de la terminal, estos ejercen una cierta presión discriminatoria hacia los nuevos comerciantes. El texto de Nolbert Elias (1968), ilustra de manera acertada la exclusión que sufre un grupo por parte de otro, que aunque no haya diferencia de

etnia, nacionalidad, creencias u ocupación, la oposición se da por el tiempo de permanencia de unos en comparación de los otros.

Tanto dentro como fuera de la terminal los negocios ofrecen similares productos, en su mayoría comestibles, que buscan captar el interés de los viajeros, pero aún más agrandar el gusto de los conductores y las personas que permanentemente se encuentran en el lugar, esto queda en evidencia al momento de realizar la pregunta a los comerciantes de quiénes eran sus clientes, la mayoría coincidieron en señalar a los conductores y en un menor grado a los viajeros, es decir para los vendedores ambulantes son los conductores, los ayudantes de busetas y en ocasiones los mismos dueños de negocios, lo que le sirven de clientes, y estos a su vez son clientes de los comerciantes.

Existe otro aspectos que se debe tener en cuenta entre los comerciantes de afuera con respecto a los de adentro, es la forma como presentan los alimentos que ofrecen, pues para los segundos puede existir una ventaja, porque algunos transeúntes o pasajeros al momento de consumir, lo hacen cuidando la manera como manipulan los alimentos, aunque no todas las personas que pasan por el lugar hacen esta diferenciación, pero el hecho que los comerciantes de adentro tengan locales adecuados para la manipulación de comestibles

puede generar una ventaja sobre los comerciantes ambulantes.

Por último queda en evidencia la marcada desigualdad y la competencia inequitativa, en la terminal se evidencian la falta de dos aspectos a los que Simmel (1977) hace alusión, el primero es la especialización tras la competencia por la ganancia, como se había mencionado antes los productos son muy homogéneos y están enfocados a cumplir una necesidad particular, lo que no da espacio a que se presente una variedad de productos. En segundo lugar la búsqueda de necesidades nuevas y diferenciadas por parte del vendedor para atraer al cliente es otra falencia que se presenta en el comercio, ya que sino fuera porque la terminal es un paso obligado para muchos viajeros, no sería posible tanta concurrencia debido a que este sitio no es tenido en cuenta como sitio de reunión, por lo caótico y molesto que puede llegar a ser, en contra posición a las grandes terminales como las de las ciudades capitales, que más que sitio de acopio se reconocen como pasajes comerciales. Pero un aspecto fundamental de las formas de negocio que surgen en la terminal de Apartadó y sus alrededores, está relacionado con la solución de las carencias económicas, en otras palabras estos negocios surgen como respuesta al desempleo del país.

Interacciones o interrelaciones

Como se ha tratado a lo largo de los anteriores apartados existen múltiples interacciones que convergen en la terminal, producto de la gran confluencia de personas que allí transitan y laboran. En este sitio se ve cómo las ramificaciones de las relaciones sociales se han conformado para hacer de este un espacio de características urbanas, donde es posible reflejar los contrastes de la vida citadina donde el individuo regula los vínculos de manera sistemática.

Estas interacciones pasan por cada uno de los actores que se encuentran en el contexto de la terminal, en primer lugar están los pregoneros que son los primeros en abordar a un pasajero, estos saben elegir a quienes acercarse, encuentran a las personas correctas para así lograr establecer una empatía, principalmente lo hacen con las mujeres con mucho equipaje, niños o turistas. Como ya se explicó antes, llegan al extremo de tomar los bolsos de los pasajeros para que estos tengan la obligación de seguirlos y bordar los vehículos que ellos les indiquen, este acto es percibido de distintas formas por los viajeros, en primer lugar lo consideran molesto ya que lo toman como un atrevimiento y un abuso de confianza, mientras que para otros es considerado como una buena atención y resaltan la amabilidad en el gesto.

Por otra parte existen varios niveles de compañerismo entre los actores que hacen parte de la terminal, en primera instancia los vendedores ambulantes que tienen el punto de venta por fuera de las instalaciones, pueden dejar sus puestos solos cuando por alguna razón deban ausentarse, estos son atendidos y cuidados por sus compañeros sin temor a ser estafados, como lo menciona uno de los interlocutores “...la relación con los vecinos es bien, porque todos vendemos y somos serviciales y se sirven los unos a otros, sin estar reparando quién vende más o menos, en el caso que se tenga que salir uno le cuida el chuzo al otro...” (Entrevista Octubre del 2013)

De igual forma se establecen otras relaciones entre conductores y comerciantes que van más allá de lo lucrativo. no solo porque los choferes son los clientes potenciales de estos, sino que al momento de la compra se puede establecer algún tipo de amistad, la cual en muchas ocasiones trasciende a otros espacios diferentes del área observada, por lo que es común encontrar fuertes lazos de amistad entre los conductores, tanto dentro como fuera de la terminal, ya que se observan sitios de reunión en espacios específicos, uno de ellos es la cafetería de la parte sur en la que se sitúan las busetas que van hacia Chigorodó, Carepa y Turbo, y otro la sala de espera donde se reúnen a ver

partidos de futbol o programas de interés común, ejemplo las noticias. Es necesario pensar las configuraciones sociales desde varios perspectivas que hace posible diferentes dinámicas que posibilitan el funcionamiento y las formas en que el individuo se adapta y relaciona, en la terminal de transporte de Apartadó se ha conformado varias formas comerciales que se constituyen en el lugar por interacciones que van adquiriendo complejidad. En la medida que se observan estas dinámicas en categorías de tiempo, dinero y espacio, van adquiriendo forma, y son básicas para establecer parámetros de interacción dentro de la terminal, en el marco de las actividades cotidianas realizadas para mantener en funcionamiento de una ciudad en crecimiento.

Conclusiones

Este artículo se enfocó en estudiar la configuración de las formas comerciales que se dan en la terminal de transporte del municipio de Apartadó, divididas en dos categorías “los comerciantes de adentro y los vendedores ambulantes, los de afuera”, tratando de hacer un contraste que reflejara algunas similitudes y diferencias entre ambas formas. Haciendo la salvedad que ambas están orientadas a suplir las necesidades de las personas que están permanentemente en el sitio, pues son los conductores, personal

administrativo y los mismos vendedores lo que hacen posibles las formas comerciales que le dan vida a las interacciones sociales que allí se presentan.

Las formas comerciales que se presentan por la interacción de los diferentes actores que hacen parte de las dinámicas sociales de la terminal de transporte de Apartadó, evidencian diferentes aspectos característicos de la vida en la ciudad, y aunque el municipio está lejos de alcanzar niveles de interacción como en las grandes metrópolis, en este lugar fue posible encontrar ciertos rasgos particulares de los urbanitas, que mezclados con las formas propias de la región, dan un tinte muy específico, el cual enriquece el engranaje social del cual hace parte

cientos de personas habitantes del municipio, ya que allí es posible logra comunicar e interconectar a unos con otros.

El espacio estudiado es el reflejo de una cotidianidad percibida como simple, pero cuando es posible observar con más detenimiento, se visualizan diferentes códigos de comportamientos y formas sociales, que solo son posibles de entender dentro de la lógicas comerciales de la terminal. Queda en evidencia que más que una separación de características comerciales por lo informal o legal de sus economías, se refleja diferentes aspectos de la vida social de los individuos, en las que se enmarcan más similitudes que diferencias.

Bibliografía

Camus, M. (1998). Ser indio en la terminal. *Alteridades*, 15(8), 131–145.

Elias, N. (2003). Ensayo acerca de las relaciones entre establecidos y forasteros. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, (104), 220–251.

Ezra, R. (1999). *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana* (p. 52). España: Ediciones del Serbal.

Footnote Whyte, W. (1971). *La sociedad de las esquinas* (p. 268). Mexico D.F.: Editorial Diana.

Monnet, J. (2001). Espacio público y lugares comunes en la Ciudad de México y Los Ángeles: del modelo de sociedad nacional a las escenas metropolitanas. *Perfiles Latinoamericanos*, (19), 131–151.

Portes, A., & Haller, W. (2004). *La economía informal*. Santiago de Chile: Naciones Unidas.

Sennet, R. (1994). *Carne y piedra, El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza Editorial.

Simmel, G. (1977). *La metrópolis y la vida mental*. *Revista Discusión*, (2).