

Simbolismo en la comunicación intersubjetiva de las paradas de autobús urbano en el ande*

Symbolism in the intersubjective communication of urban bus stops on the ande

EDGAR GUTIÉRREZ-GÓMEZ**
SONIA BEATRIZ MUNARIS-PARCO***

Resumen

Esta investigación etnográfica explora la comunicación simbólica intersubjetiva que emplean los pobladores andinos en su vida cotidiana, específicamente en el contexto de las paradas de autobuses urbanos. Se evidencia un entendimiento simbólico compartido entre quienes participan en el sistema de transporte, lo que permite una interacción eficiente y armónica. Objetivo: Identificar y explicar las formas de comunicación simbólica intersubjetiva utilizadas por los pobladores andinos en las paradas de buses urbanos, considerando tanto a los actores humanos involucrados como a los elementos del entorno que evocan o definen estos espacios en la vida diaria. Metodología: Se aplicaron técnicas como la observación participante, entrevistas informales y el análisis de comportamientos dentro del sistema de transporte. Además, se estudiaron expresiones simbólicas como gestos, señales y signos asociados a las paradas de autobús. Conclusión: Se observa una comunicación simbólica fluida entre quienes intervienen en el transporte público urbano, sin generar conflictos relacionados con la seguridad vial. Elementos como movimientos corporales, señales manuales y referencias naturales permiten coordinar acciones como el ascenso, descenso, cobro y pago, manifestando una integración cultural profundamente arraigada en el contexto andino.

Palabras clave: simbolismo, intersubjetividad, andes, comunicación, paradero de buses.

* Proyecto de Investigación Autofinanciado “Simbolismo en la comunicación intersubjetiva de las paradas de buses urbanos en el ande ayacuchano” Resolución de Vicepresidencia de Investigación N°040-2024-UNAH

** Universidad Nacional Autónoma de Huanta-Ayacucho-Perú, egutierrez@unah.edu.pe <https://orcid.org/0000-0001-9485-1284>

*** Institución Educativa Pública “Nuestra Señora de Fátima”, Ayacucho-Perú, 28287896@ayacucho.edu.pe <https://orcid.org/0000-0001-8784-5724>

Abstract

This ethnographic research explores the intersubjective symbolic communication used by Andean communities in their daily lives, specifically in the context of urban bus stops. A shared symbolic understanding is evident among those involved in the transportation system, enabling efficient and harmonious interaction. Objective: To identify and explain the forms of intersubjective symbolic communication used by Andean people at urban bus stops, taking into account both the human actors involved and the environmental elements that evoke or define these spaces in everyday life. Methodology: Techniques such as participant observation, informal interviews, and behavioral analysis within the transportation system were applied. In addition, symbolic expressions—such as gestures, signals, and signs associated with bus stops—were studied. Conclusion: A fluid symbolic communication is observed among those engaged in urban public transportation, without generating conflicts related to traffic safety. Elements such as body movements, hand signals, and natural references help coordinate actions like boarding, disembarking, fare collection, and payment, reflecting a deeply rooted cultural integration within the Andean context.

Key words: symbolism, intersubjectivity, andes, communication, bus stop, bus stop.

1. Introducción

El simbolismo en la comunicación intersubjetiva se manifiesta en la vida cotidiana. Esta investigación analiza la intersubjetividad simbólica en los Andes peruanos, específicamente en la región Ayacucho, “el

silenciamiento de otros discursos —orales, disidentes— ignora otro tipo de relación con el poder que no pasa por la escritura, ni por la ciudad” (Fumagalli 2019: 77). Esta comunicación intersubjetiva es considerada en las paradas de transporte público no autorizadas y en la señalización de los responsables de la política vial en la región. Es primordial considerar que

en el ámbito andino desde el siglo XVII se crearon objetos que aparentan repetir formas prehispánicas, y a partir de 1800 el tema de la vuelta a la Antigüedad figura en las ideas de literatos, políticos y artistas (Urbano 1993: 137).

Se considera la fuente esencial el trabajo de “Schutz, el significado es intersubjetivo; es decir, se construye considerando al otro y en interacción con el otro, lo que ocurre en el mundo de la vida cotidiana” (Hernández y Galindo 2007: 234). El trabajo de investigación consiste en identificar y analizar esta comunicación intersubjetiva de pasajeros, conductores, cobradores e inspectores de tránsito que construyen una comunicación basada en elementos simbólicos existentes construidos por el anonimato. La normalización de estas paradas informales refleja la tradición ayacuchana de transmisión oral anonimizada. Entonces en

la configuración de sus obras están las personas, los animales, la tierra, el viento, el agua, el fuego y demás componentes del universo sociocultural andino y no andino. Veamos, por ejemplo, un fragmento del wayno quechua anónimo ‘Flor de violeta’ (Huamán 2006: 98).

Se trata así de una simbología dedicada a la mujer de autor anónimo que es popular en la música de Ayacucho hasta la actualidad.

En la cultura quechua prevalece la comunicación del simbolismo, estas actitudes de la vida cotidiana fueron consideradas oficiales por la

autoridad vial en algunas paradas de buses urbanos. La cultura regional, localista y de los barrios se entiende bien con el simbolismo intersubjetivo “partiendo de los postulados de la psicología cultural, entendemos la cultura como un sistema de significados vehiculados por los signos que son, a su vez, de naturaleza social” (Gutiérrez, Ball Vargas y Márquez 2008: 684). La ciudad colonial situada en los Andes, a 2.700 metros sobre el nivel del mar, no tiene llanura para trayectos de largo recorrido. Los ciudadanos que suben a los autobuses urbanos con una sola puerta de entrada y salida se conocen entre sí, casi todos se saludan y conversan en lengua quechua en su mayoría. Hay que conocer la idiosincrasia de la gente, como “el quechua, la lengua del pueblo inca que sobrevive en los Andes sudamericanos, es la lengua más hablada en la zona” (Gutiérrez-Gómez et al. 2023: 12). El simbolismo intersubjetivo de la comunicación se basa en los orígenes quechuas. Las paradas creadas por el anonimato llevan el nombre de símbolos quechuas mezclados con español.

La cultura informal en las provincias y en los Andes se manifiesta en todos los ámbitos de la sociedad. Así, en este estudio también vislumbramos esta cultura informal, producto del desconocimiento de sus habitantes que tienen otros códigos de comunicación simbólica. Esta forma de simbolismo andino de las comunidades alejadas de la ciudad se impuso en las paradas de buses urbanos, quedando como paradas oficiales difíciles de modificar por los inspectores de tránsito. El habitante andino se considera parte de la naturaleza, su morada, su hábitat, tiene vida y es dador de bienes

en ese sentido, el campo de relaciones intersubjetivas que se despliega durante la siembra incluye también la relación que los actuales pobladores establecen con sus ancestros mediante la práctica (Fontes 2016: 75).

El simbolismo intersubjetivo está presente en el nombre asignado a su barrio, su pueblo, su chacra, animales y otras cosas que son parte inherente del hombre en Los Andes.

Cuando la comunicación intersubjetiva no concuerda con sus tradiciones, no entienden y son víctimas de burlas, maltratos y discriminación por parte de los habitantes de la metrópoli, especialmente en la costa peruana. Es fundamental entender que “el individuo está vinculado a la sociedad por dos lazos principales: a las colectividades por su condición de miembro de ellas, y a otros individuos por las relaciones sociales” (Goffman 1919: 194). En este trabajo pretendemos analizar esta comunicación intersubjetiva andina establecida en el área urbana de la sierra en el transporte público de 22 rutas en una pequeña ciudad de fundación colonial.

2. Metodología

Se realiza una investigación etnográfica cualitativa con participación activa de los investigadores como observadores, usuarios frecuentes de rutas de transporte urbano en diferentes empresas privadas. Trabajaron como pasajeros urbanos viajando desde un punto de partida hasta el otro extremo de la ciudad, generalmente con paradas en las afueras del centro urbano. La ventaja de la mayoría de las empresas es que disponen de grandes paradas finales donde limpian o lavan sus autobuses en cada salida. Hay controladores de cada empresa de transporte y, a veces, marcadores automáticos en lugares estratégicos que regulan la llegada a una hora definida. Se realizaron observaciones y entrevistas a cobradores, conductores, pasajeros y personas que venden comida en cada parada final.

Cuando el cobrador anuncia las paradas simbólicas que ya no existen debido al desarrollo urbanístico de la ciudad, el pasajero baja o sube del autobús. Hay momentos de mayor aglomeración, la llamada hora punta, que lleva a los pasajeros llenos a una prisa extrema por llegar a tiempo a su destino. Las calles coloniales no permiten velocidades reguladas, sin embargo, existe la llamada prisa por deshacerse de los pasajeros. La comunicación simbólica intersubjetiva se manifiesta entre todos los miembros que viajan llenos en el autobús, el cobrador para ganar más pasajeros suele acechar al pasajero que no se detiene, aunque no existe una parada oficial, sólo unos quioscos construidos por la municipalidad en estado de abandono.

Una vez recogidos los datos de la investigación con la coexistencia de viajar junto a pasajeros y también ser parte del usuario cotidiano, se interpreta el simbolismo intersubjetivo sobre el uso cotidiano de términos relacionados a la naturaleza u objetos que ya no existen en el lugar. Se ha sistematizado con la literatura existente sobre la comunicación simbólica de la intersubjetividad andina, que tiene raíces esenciales para ser comprendida sin dificultad. Se tomó en cuenta el anonimato de los entrevistados, no se considera el objeto de las entrevistas porque tienden a falsear la información. El trabajo se hizo durante el año 2024 parte de un proyecto de investigación autofinanciado.

3. Intercomunicación simbólica andina

La lengua quechua y los quechuahablantes, procedentes en su mayoría del territorio andino de Perú, sufrieron una serie de marginaciones

raciales debido a su interferencia lingüística. Esta marginación se manifiesta en muchos aspectos por parte de los habitantes de la costa y de la capital peruana. “El interés por dominar el mundo se dio en diferentes momentos de la historia de la humanidad donde los países vencedores imponen su cultura y sobre todo su lengua” (Gutiérrez 2022: 174). Frente a la conquista española, la lengua quechua se ha mantenido firme en su pervivencia hasta nuestros días, y esta comunicación intersubjetiva se practica con símbolos andinos. La observación participante nos ha permitido recoger información de primera fuente sobre el simbolismo intersubjetivo en el interior de los autobuses, en las paradas simbólicas establecidas de forma anónima. El símbolo de la parada ‘el mollecito’ se entiende perfectamente en alusión al árbol que abunda en el altiplano andino, ese:

mundo conocido y de las experiencias intersubjetivas compartidas, se obtienen las señales e indicaciones para interpretar la diversidad de símbolos con que los sujetos se enfrentan cotidianamente (Rizo-García 2014: 290).

La paradoja de esta comunicación simbólica es que el molle, que era el símbolo de la parada de autobús, ya no existe; fue demolido por la urbanización y la construcción de viviendas.

Las comunidades andinas que viven a más de 4.000 metros sobre el nivel del mar tienen códigos simbólicos de comunicación intersubjetiva. Utilizan diferentes tipos de piedras, hojas de coca, que son parte esencial del chacchado y de rituales especiales, lagunas, ríos, árboles e incluso manifestaciones de aves y animales. Tiene una estrecha relación con el surgimiento de los paraderos en la metrópoli, Lima similar a los

íconicos nombres como Yompian, Pilas, Las Vaquitas, entre otros. Uno de ellos se encuentra en el distrito de Comas; y, además, es conocido por pasajeros y choferes como paradero ‘Tres Ositos’. Este peculiar punto está ubicado en la avenida Universitaria (Nomberto 2023: párr. 2).

Esta comunicación simbólica se entiende entre las personas que viajan a diario en los autobuses interurbanos. Los conductores y cobradores interactúan con los pasajeros sin problemas; un visitante que no esté familiarizado con el mundo andino asimila fácilmente esta intersubjetividad y pasa a formar parte de la sociedad andina.

Uno de los símbolos más representativos y sociales de la comunicación que abarca incluso a la sociedad moderna es la hoja de coca. Este elemento natural

como símbolo ritual que permite establecer un lazo con el Otro y medio de lectura e interpretación para responder a las interrogaciones del sujeto, perviven en el corazón de la cultura aymara y quechua (Fuentes 2010: 219).

Los campesinos consideran sagrado su consumo en el chacchado, prohibido su comercio porque la cocaína se extrae de la hoja con un proceso químico. Las comunidades andinas no renuncian a esta tradición milenaria, está presente en su comunicación simbólica como un elemento ineludible. Los productos extraídos de la tierra y su supervivencia requieren rituales a la tierra considerada como dadora y productora de simbolismo. Se

enfatizan el carácter de alimento codiciado que tenía el maíz en la sierra de los Andes, destacan asimismo la importancia ritual de este producto y su utilización como ofrenda a las wakas (Fuentes 2010: 18).

Es una correspondencia entre la naturaleza y el hombre andino en su intercomunicación con la diosa tierra. Es perfectamente comprendida por todos los pobladores andinos y se repite

de generación en generación que mantiene al hombre con alimentos suficientes.

Antes de la llegada del transporte público y privado a sus comunidades, la población andina se transportaba en mulas con sus propios códigos simbólicos. Esta comunicación tenía “formas de expresión cultural de control social en Ayacucho fueron interrumpidas por Sendero Luminoso con el conflicto armado interno, suceso trágico para los quechuas” (Gutiérrez-Gómez 2019: 292). Ese lenguaje de comunicación verbal y simbólica con el animal es homogéneo en Los Andes, actualmente con la llegada de vías de comunicación a muchos pueblos, modifica el simbolismo intersubjetivo. Esta forma de comunicación y de comprensión del hombre puede equiparse al pensamiento de Nietzsche

recurriendo a la experimentación de sí mismo en más direcciones y más contextos, para proceder en la dirección de una ‘última supremacía’ disputada con los animales, con la naturaleza e incluso (o sobre todo) con Dios (Roni 2021: 68).

Su mundo andino gira en torno al simbolismo debido a su cultura quechua y analfabeta, y el simbolismo con la naturaleza circundante desempeña un papel fundamental

en los procesos y lugares de memoria se trataría de conectar entre sí estas instancias en complejas dinámicas de depositar, transferir, trasladar y traducir y generar así un espacio de sensibilización social (Huffschmid 2013: 135).

Tienen poca fe científica en el desarrollo moderno debido a la falta de acceso a la educación formal.

4. Simbolismo en paradero de buses informales

Las ciudades de Los Andes peruanos y de todo Perú tienen en su mayoría fundaciones coloniales; como tales, la característica esencial son calles estrechas sin proyección hacia el futuro. Se formaron sin planes de desarrollo urbano y la geografía es accidentada, es así

en la colonización de los Andes, hubo cambios cruciales en la economía, la religión, la sociedad y sus modos de habitar. Surgieron dos caminos: la ruptura del orden preexistente o la reutilización de las estructuras espaciales prehispánicas (Orellana et al. 2022: 48).

En algunas partes del territorio andino se erigieron ciudades en los centros ceremoniales de los incas y preincas. Con el desarrollo de la modernidad, estas calles coloniales se volvieron intransitables para los vehículos públicos y privados. Como resultado de esta urbanización, surgieron gradualmente los autobuses urbanos y, al mismo tiempo, las paradas de autobús con un origen simbólico de comunicación intersubjetiva. Tienen “representaciones colectivas: imaginario, ideas, símbolos, ficciones, aspiraciones, identidades” (Lamy 2009: 223). Todo ello confluye en el simbolismo social colectivo.

De las 22 rutas de transporte urbano de la Región Ayacucho, 20 rutas pasan por calles coloniales, extendiendo sus recorridos a zonas más alejadas, conocidas como barrios jóvenes de incipiente desarrollo. Aún no existen trabajos informales en las paradas de buses como en la ciudad de Lima, un personal informal

datero es aquella persona que controla e informa sobre el flujo de los usuarios en cada unidad vehicular. Algunas empresas formales trabajan con personal propio, mientras que, en muchos otros casos, los dateros

toman los principales paraderos de manera orgánica (Perú Infobae: 2022).

En el trabajo de campo como pasajero, observador y en las entrevistas, se encontraron una serie de paraderos simbólicos. En una de ellas escuchamos “paradero control” (sin control policial, en referencia a la ciudad que cubría hasta allí), donde se controlaba la entrada y salida al sur de la región. El simbolismo de la parada “control” se sitúa en una zona urbana con afluencia de vehículos y peatones en la actualidad.

Esta comunicación es esencial entre los habitantes de Los Andes peruanos, porque

al sobreponer la intersubjetividad, los individuos comienzan a pensar la realidad social a partir de sus propias necesidades, creando las condiciones para satisfacerlas y aprovechando las existentes que su medio le ofrece (Fernández 2014: 101).

El lugar simbólico es el “puente nuevo”, lugar contemporáneo que cubre el río más importante de Ayacucho que pasa por el centro de la ciudad. Río canalizado en extensas zonas en la época del puente nuevo, que no tiene nada de nuevo; este lugar converge a la mayoría de buses como paradero y sirve de referencia intersubjetiva para el habitante andino. Cuando uno aborda un bus urbano en Ayacucho, se encuentra con paraderos; el teléfono, la pollería, el tunal, las casetas, tres torres, el Dante, la mayoría es la esquina y los grifos. El conductor recuerda a sus pasajeros estos símbolos de comunicación cada pocos minutos o curdas y

la aportación del sociólogo es el análisis de la ciudad como espacio, pero también y sobre todo como una agrupación de poblaciones y símbolos; la sociología urbana es el estudio de un conjunto integrado donde viven ciudadanos (Lamy 2009: 216).

Los administradores de control de tráfico no pueden ordenar simbología que comunique pasajeros con origen anónimo.

Las paradas asignadas por los autores anónimos quedaron impregnadas en el inconsciente de la población popular, ellos son los que frecuentan el uso de los buses. Los espacios o escenarios públicos más populares son las instituciones educativas de diferentes niveles que sirven de simbolismo comunicacional. Estas rutas de transporte urbano recorren distancias cortas y

tienen sus fundamentos en este modelo rural andino: los padres consideran que la participación del niño en las actividades familiares cotidianas, de las cuales forman parte las actividades económicas, juega un papel primordial en estos procesos (Chagnollaud 2013: 440).

Esta forma de comunicación simbólica intersubjetiva andina se transmite de generación en generación. Los escolares desde la primera infancia reconocen las paradas andinas establecidas como si fueran oficiales por los municipios. Indican cómo subir o bajar en la parada “el mecánico”, “escalera”, “curva”, “mercado, hospital”, “comedor” y otras formas simbolizadas de orden espontáneo del transporte no reconocidas por la administración vial.

Con el paso del tiempo la ciudad colonial tiene limitaciones en su modernización, edificios como los templos y mansiones declarados patrimonio histórico prohibidos para su demolición. Estos templos y casonas coloniales se encuentran en un proceso irreversible de deterioro por falta de mantenimiento. El control vehicular restringido de ingreso al centro histórico de la región no soluciona el problema actual de transporte. Aquí radica

la importancia del análisis del sector transporte urbano en el marco de la globalización reside precisamente en que expresa de manera especialmente ilustrativa

los fenómenos que afectan hoy a las ciudades latinoamericanas (Figueroa 2005: 42).

Esas paradas simbólicas, oficializadas por la población urbana y rural, completan la caótica ciudad sin orden vehicular, porque

el 62% de los jóvenes usa ‘combi’ o ‘micro’ para movilizarse, mientras que el 38% utiliza bus y el 15% va en Metropolitano. Esto se debe a que el 91% de los *millennials* no posee un vehículo motorizado propio (Redacción Gestión 2018: parr. 4).

Esta generación ha aprendido rápidamente el simbolismo de la comunicación y no se molesta en informarse sobre el origen histórico de las paradas que utiliza con frecuencia.

La Municipalidad de Huamanga y sus provincias y distritos, a través de sus autoridades, establecieron como paraderos oficiales algunas esquinas de calles y avenidas principales con letreros improvisados para su control esporádico. Las establecidas como símbolo de comunicación social son consideradas paradas oficiales sin documento alguno por parte de las autoridades. Su determinación de paradero define “los significados se construyen para develar sus simbolismos, lo que muestra características esenciales del comportamiento de estos actores. (Burbano, Molina y Lizcano 2021: 180). Después del transporte urbano, existe otro sector de transportistas y pobladores que viajan frecuentemente a otras partes del interior de la región que son distancias diferentes, requieren movilidad y los transportistas necesitan pasajeros. De la misma manera, sus paraderos no oficiales tienen su simbolismo en relación a un elemento representativo como un “grifo de combustible”, “dos puentes”, “soqyaqato”, “óvalo” y otras formas de distinción simbólica.

5. Comunicación intersubjetiva bilingüe (quechua-español)

La comunidad quechuahablante es un porcentaje muy alto en Ayacucho y en todo el Perú, “según el censo de 2017, el Perú tiene 3 799 780 hablantes de quechua como primera lengua, que forman una proporción de 13,6% respecto de la población total” (Andrade 2019: 43). Este resultado apuesta por una mejora continua de las necesidades básicas de la población cuya primera lengua es el quechua. Es aquí donde nace el simbolismo de la comunicación intersubjetiva bilingüe, un entendimiento sin necesidad de hablar la lengua común se guía por símbolos. La existencia de habitantes quechuahablantes como primera lengua limita el ordenamiento del transporte urbano con números y calles formalmente regulados, ya que los habitantes andinos se comunican con símbolos establecidos por ellos mismos de generación en generación, históricamente existentes como parte de su cultura real. Esta forma de vida del poblador andino es adecuada al

dominio de los excedentes urbanos hoy recaiga sobre unos pocos capitalistas, hay señales potentes de parte de movimientos sociales por la consecución del Derecho a la Ciudad (Ruiz-Tagle 2016: 26).

Las ciudades peruanas y Los Andes están fuertemente influenciados por la migración a la ciudad.

Es perfectamente comprensible la coexistencia de los habitantes andinos con las dos lenguas oficiales del Perú, el español y el quechua, especialmente en la región de Ayacucho, donde se llevó a cabo la investigación. La simbología se entremezcla sin problemas de intersubjetividad que

apunta a la construcción social de un mundo compartido, el denominado mundo de la vida. Mundo compartido que es construido mediante la interacción entre sujetos, y la comunicación que de ella se deriva, que permite el entendimiento (Rizo 2012: s/p).

Este entendimiento es de manera horizontal con lugares de paraderos oficializados por la opinión pública del poblador andino. El uso frecuente de los servicios de transporte urbano es una necesidad ineludible ante la ausencia de movilidad privada y el tráfico por sus estrechas calles de origen colonial. La facilidad de acceso a vehículos particulares y vías que llegan a los lugares más alejados de la ciudad, hacen que estos servicios urbanos avancen en la cobertura de estas rutas.

En la literatura científica abundan los estudios sobre la cultura y lengua ancestral quechua, sobre sus formas y modismos de comprensión. La cultura quechua tiene una serie de comunicaciones intersubjetivas con símbolos representados en elementos naturales como “la papa nos es mostrada, entonces, como símbolo femenino del mundo lunar y el cielo nocturno en el que sobresale su poder de fecundidad multiplicadora” (Sánchez 2014: 16). Los campesinos que habitan la sierra peruana y la región de Ayacucho, motivo de esta investigación, se comunican con el simbolismo y lo utilizan en sus quehaceres cotidianos. Los elementos naturales forman parte de su simbolismo como en la cosecha y la siembra, estas se relacionan con símbolos celestes. A esta forma de vida andina se suma la modernidad con la introducción de vehículos a zonas más cercanas a sus pueblos alejados de la ciudad que reclaman carreteras. Su geografía no es “como los valles de la costa y los interandinos. Desde esta etapa se inicia una serie de hechos que convergen en la gestación de una cultura

propia, originaria e indígena de los Andes” (Matos 1984). Redunda en el desarrollo de un pueblo en la sierra peruana.

El orden vehicular en la ciudad andina debido a su fundación colonial de calles estrechas es imposible, el dualismo de la manifestación lingüística de la cultura quechua y el español, ayuda a la intersubjetividad en los dos idiomas. Es incomparable el tráfico vehicular y los paraderos oficiales de otras ciudades del mundo con la sociedad andina, objeto de esta investigación. Educar y atenuar el conocimiento de los símbolos oficiales en las paradas es una tarea olvidada; por el contrario, debe oficializarse con un ordenamiento jurídico y así aligerar el caos vehicular. No es posible asimilar el modelo de otras ciudades del mundo, especialmente de Europa,

de hecho, el propio municipio cuenta con cinco paradas de Cercanías Madrid en las Líneas C-3, C-3a y C-4 y conexión con Metro en dos de ellas. La historia etimológica de su nombre proviene del árabe (Sanabria 2023).

El ciudadano del mundo utiliza la comunicación intersubjetiva de los símbolos para desplazarse de un lugar a otro, esta carencia de un lenguaje universal hace necesario el uso de símbolos. No es indispensable hablar la lengua de todos los países para transitar o subir a los autobuses, se requiere el conocimiento de símbolos intersubjetivos universales.

6. Conclusión

La existencia del español como lengua de comunicación predominante en Perú y el acelerado declive de la lengua quechua debido a la falta de hablantes, no limita el uso del simbolismo intersubjetivo en la vida cotidiana,

especialmente en las paradas de autobús. Estas paradas de autobús fueron simbolizadas por los quechuahablantes, estableciendo un código de entendimiento a través de símbolos que permita “reconstruir y reconectar fenómenos que los hechos posteriores, la lógica disciplinar, o las modas historiográficas velaron o dejaron de lado” (Gandini 2011: 161). En el trabajo de campo con los actores cotidianos en el uso de los vehículos de transporte público, se evidenció la comunicación simbólica intersubjetiva, sin necesidad de utilizar un código lingüístico único.

La parada de autobús en Los Andes peruanos, especialmente en Ayacucho, tendrá el mismo nombre en cualquier idioma y representa la creación anónima de un transeúnte. La movilización de los visitantes de la ciudad andina se centra en la Plaza Sucre (centro de la ciudad) y en los mercados populares rodeados de templos virreinales. Mientras tanto, simbolizan su comunicación para

establecer el ‘centro’ como el lugar de donde desglosan los otros espacios, lo establezco como el lugar simbólico de mayor ritmo, de referencia, de reconocimiento, como el espacio más transitado y brillante (Rojas 2023: 60).

Es la mejor manera de llegar a las ciudades del mundo, como la andina en el altiplano peruano.

La necesidad de los pobladores de ordenarse de manera espontánea, conlleva la creación de paradas simbólicas con referencias a objetos naturales y otros existentes en el lugar. Con el tiempo, estos objetos fueron retirados o desaparecieron debido al desarrollo urbano, pero permanecen los nombres simbólicos que generan intersubjetividad andina. Los conductores y cobradores son los encargados de mantener vivo el simbolismo creado por el anonimato. Estas paradas de autobús de la

región andina son incomparables con las de otras megaciudades como

la ciudad de Nueva York. Mientras que la densidad de paradas por habitantes, coloca a París y a Tokio como las ciudades con menor número de paradas con relación a la población con un valor de 0.4 paradas/1000 habitantes (Ortega 2018: 10).

En las comunidades andinas de habla quechua, los conductores obedecen la parada del pasajero, se bloquean antes de subir o bajar del autobús; estos autobuses son pequeños, con un máximo de 30 pasajeros sentados. En las horas punta, hay poco respeto por los pasajeros, los peatones, los conductores de autobús, los cobradores y las normas de tráfico son

dos utopías y formas de vida irreconciliables. Estas son las dos opciones que tenemos: la cosmo-visión de la Cultura andina o la cosmo-logía de la civilización invasora y nuestros hijos nos preguntarán cuál de los dos caminos seguir (Soto 2018: 30).

De esta forma, existe el repudio sutil al pasado histórico. Mientras la lengua quechua exista como medio necesario de comunicación, seguirá formando paradas especiales con simbologías quechuas con objetos referenciales que ordenan como paradas obligatorias. Esta investigación no enumera todas las paradas con nombres curiosos que reflejan el orden de la ciudad andina que se asemeja a la metrópoli. La forma de “transportar a miles de peruanos

que residen en la ciudad de Lima. Con el paso del tiempo, esta empresa se ha hecho conocida popularmente entre la población como Los Chinos” (Claros 2023: párr. 2). No existe registro oficial en la Municipalidad de Huamanga de estos paraderos que se refieren a objetos existentes que han desaparecido con el tiempo y “el análisis visual, junto con la observación del lenguaje y el discurso, ayuda a comprender lo estrechamente unidos que están nuestros valores culturales” (Verdú y Briones 2016: 45). Las rutas de transporte urbano adquieren su licencia de ruta por calles específicas y sus paradas se establecen con referencia a las esquinas o intersecciones con calles o avenidas, pero en la práctica el habitante establece su paradero con el nombre simbólico de creación anónima.

Las limitaciones de la investigación son la falta de interés de las autoridades municipales en brindar información documentada sobre la habilitación de paraderos y circulación de buses en las principales calles donde se congregan los usuarios. El control policial del tránsito se limita a las horas pico y no consideran las paradas establecidas para el anonimato que son oficiales para los usuarios y por lo tanto se entienden mayoritariamente en lengua quechua. Se sugiere seguir investigando sobre el transporte en Los Andes en la arquitectura colonial y urbana.

Bibliografía

- Andrade, C. L. 2019. "Diez noticias sobre el quechua en el último censo peruano", *Letras (Lima)*, 90 (132): 41–70. <https://doi.org/https://dx.doi.org/10.30920/letras.90.132.2>
- Burbano, G. L. H., Molina, G. T. de J. y Lizcano, C. C. J. 2021. "Representaciones sociales: una posibilidad para comprender los simbolismos de protección del medio ambiente. Comuna ancestral de indígenas Pasto la Libertad", *Revista Conrado*, 17 (79). odes.upr.edu.cu/index.php/coodes/article/view/617/1232
- Chagnollaud, F. 2013. "Socialización y aprendizajes infantiles en la cultura andina urbana de Ayacucho (Perú)". *Bulletin de l'Institut français d'études andines*, 42 (3): 435–452. <https://doi.org/10.4000/bifea.4194>
- Claros, F. 2023. "Los Chinos: ¿por qué se le dice así a la popular empresa de transporte urbano de Lima?", *La República*. <https://acortar.link/B0sRh9>
- Fernández, M. L. U. 2014. "La vida cotidiana como espacio de construcción social". *Procesos Históricos* 25: 100–113. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=20030149005>
- Figueroa, O. 2005. "Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina". *Revista eure*, XXXI (94): 41–53. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.4067/S0250-7161200500940003>
- Fontes, C. 2016. "Caminar con bueyes. La intersubjetividad del movimiento en las tareas agrícolas (Quebrada de Humahuaca)". *Estudios Sociales Del NOA*, 18: 61–86. <http://revistascientificas.filos.uba.ar/index.php/esnoa/article/view/4219>
- Fuentes, M. E. L. 2010. "Psicoanálisis y religión. Una lectura de la hoja sagrada de la coca". *Revista Ciencia y Cultura*, 24: 217–223. <https://acortar.link/y55c5B>
- Fumagalli, C. A. 2019. "The Lettered City in its Diagonals: an Off-Center Reading of Two Poems by Sor Juana". *Latinoamérica. Revista de Estudios Latinoamericanos*, 68. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.22201/cialc.24486914e.2019.68.57069>
- Gandini, M. J. 2011. "Reseña de: GRUZINSKI, Serge, Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización". Fondo de Cultura Económica, México, 2010, 480 páginas', *Avances Del Cesor*, 8 (08): 160–161. <https://doi.org/https://doi.org/10.35305/ac.v8i08.839>
- Goffman, E. 1919. *Relaciones en público. Microestudios del orden público*. Madrid: Ed. cast. https://comunicacionteorias.wordpress.com/wp-content/uploads/2011/09/goffman_relaciones-en-pc3bablico-microestudios-del-orden-pc3bablico_bb.pdf
- Gutiérrez-Gómez, E. 2019. "Torres Rodríguez, Oswaldo & Apaico Alata, René Marcial (2017). Simbolismo y control social en TRATANAKUY. Fondo Editorial: Universidad de Ayacucho Federico Froebel", *Letras (Lima)*, 90 (131): 290–294. <https://doi.org/https://dx.doi.org/10.30920/letras.90.131.14>
- Gutiérrez-Gómez, E. et al. 2023. "Woman Varayoc of Peruvian Andes". *Frontiers in Sociology* 8. <https://doi.org/https://doi.org/10.3389/fsoc.2023.1232615>
- Gutiérrez F., M. E., Ball Vargas, M. S. y Márquez, E. 2008. "Signo, significado e intersubjetividad: Una mirada cultural". *Educere* 12 (43): 689–695. <https://acortar.link/mbyXXe>
- Gutiérrez, G. E. 2022. "Retablo : Vindication of Andean Identity Retablo : reivindicación de la identidad andina". *Revista de filosofía* 39 (102): 167–176. <https://doi.org/https://doi.org/10.5281/zenodo.7042146>
- Hernández, R. Y. y Galindo, S. R. V. 2007. "El concepto de intersubjetividad en Alfred Schutz". *Espacios Pùblicos*, 10 (20): 228–240. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67602012>
- Huanán, L. C. 2006. "El wayno ayacuchano como tradición oral, poética, musical y dancística". *Latinoamérica. Revista de estudios Latinoamericanos*, 42: 79–106. <https://acortar.link/urx91m>
- Huffschmid, A. 2013. *La otra materialidad: cuerpos y memoria en la vía pública, Cuerpo, espacios y emociones*. <https://www.annehuffschmid.de/wp-content/uploads/2016/10/Huffschmid-in -Cuerpos-espacios-y-emociones-ed-por-Miguel-Angel-Aguilar-y-Paula-Soto-Villagra-2013.pdf>
- Lamy, B. 2009. "Sociología en la Política". *Estudios Demográficos Y Urbanos* 21 (1): 211–225. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0186-72102006000100211
- Matos, M. R. 1984. "El proceso de desarrollo de la cultura andina". *BOLETÍN AEPE* 30 (16). https://cvc.cervantes.es/ensenanza/biblioteca_ele/aepe/pdf/boletin_30_16_84/boletin_30_16_84_06.pdf
- Nomberto, I. 2023. "Paradero Tres Ositos en COMAS: ¿por qué se llama así este peculiar paradero de Lima Norte?". *La República*. <https://acortar.link/TRCWJ1>
- Orellana, T. M. et al. 2022. "La plaza en las ciudades hispano andinas del Perú". *Devenir* 9 (17): 43–64. <https://doi.org/10.21754/devenir.v9i17.1042>
- Ortega, C. 2018. "Análisis del comportamiento del transporte público a nivel mundial". *Espacios* 39 (18). <https://www.revistaespacios.com/a18v39n18/a18v39n18p10.pdf>
- Perú Infobae. 2022. *Este es el significado de los números que gritan los dateros a cobradores y choferes*, Infobae. <https://acortar.link/40mlms> (consultado 25 agosto 2024).
- Redacción Gestión. 2018. "97% de millennials demandan mayor seguridad en el transporte público". *Gestión*. <https://acortar.link/JeCFNK>
- Rizo-García, M. 2014. "De lo interpersonal a lo intersubjetivo. Algunas claves teóricas y conceptuales para definir la comunicación intersubjetiva". *Quórum Académico* 11 (2): 290–307. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=199032627007>
- Rizo, G. M. 2012. "El sujeto en el centro. La importancia de la comunicación intersubjetiva en los proyectos de comunicación para el desarrollo (humano)". *Razón y Palabra* 80. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=199524426006>
- Rojas, M. J. 2023. *Las ferias: lectura urbana de la cultura visual desde la plaza de mercado hasta el almacén éxito*. <http://hdl.handle.net/20.500.12209/18574>

Roni, R. 2021. “Educar al ‘animal enfermo’. Nietzsche y el problema de la grandeza y la reconfiguración de la intersubjetividad en la experiencia histórica”. *Estudios Nietzsche* 21: 67–87. <https://doi.org/10.24310/EstudiosNIETen.vi21.13715>

Ruiz-Tagle, J. 2016. “La segregación y la integración en la sociología urbana: Revisión de enfoques y aproximaciones críticas para las políticas públicas”. *Revista INVÍ* 31 (87): 9–57. <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVÍ/article/view/62773>

Sanabria, F. R. 2023. *Nombres curiosos de estaciones en Cercanías Madrid, Destino*. <https://blog.renfe.com/nombres-curiosos-de-estaciones-en-cercanias-madrid/>

Sánchez, G. R. 2014. “Simbolismo y ritualidad en torno a la papa en los Andes”. *Investigaciones Sociales*, 15 (27): 15–42. <https://doi.org/10.15381/is.v15i27.7657>

Soto, J. E. H. sep./dic. 2018. “Cultura e identidad en los países andinos”. *Revista Chakiñán de Ciencias Sociales y Humanidades* 6. <https://doi.org/10.37135/chk.002.06.02>

Urbano, H. 1993. *Mito y simbolismo en los Andes. La figura y la palabra*. Centro de Cusco. <https://es.scribd.com/document/691718435/Mito-y-Simbolismo-en-Los-Andes>

Verdú, D. A. D. y Briones, V. É. 2016. “Desigualdad simbólica y comunicación: el sexism como elemento integrado en la cultura”. *La ventana. Revista de estudios de género* 55 (44): 24–50. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-94362016000200024&lng=es&tlng=es